

杉並区地域公共交通計画

Sustainable
Urban
Mobility
Plan
from Suginami



令和5年3月
杉並区

「杉並区地域公共交通計画の策定」にあたって

これまでのモータリゼーションの拡大、近年の少子高齢社会の進展や運転手不足の深刻化等により、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増す中、国は令和2（2020）年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正し、すべての地方公共団体に地域公共交通計画の策定を努力義務化しました。国内の公共交通は独立採算制の民間事業が原則となっている中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等による社会経済環境の変化を踏まえ、持続可能な運行に向けては、地方行政にも一層の積極的な関与が求められています。



杉並区は、都心へのアクセスが良い住宅都市であり、区民の交通に対する満足度は非常に高くなっています。一方で、今後の20年、30年先を見据え、区の魅力を持続可能かつ発展的に高めていくためには、都市のあらゆる経済活動や社会生活に不可欠な交通を、まちづくりのダイナミズム（内に秘めた力強いエネルギー）を支える軸として位置付け、「100年に1度」というMaaS・自動運転等の技術革新の波を捉え、区が主体的に取り組むことが重要となります。

私は、区長に就任する前までは、長く欧州で生活していました。現地では、歩行者優先の交通政策が根幹にあり、毎日の通勤・通学等に利用する都市公共交通においては、水や電気と同じく、公益性の高い基本的な社会サービスとして、収益向上ではなく「市民へのモビリティ提供」が目的の公共事業と位置付けられていました。

本計画の策定にあたっては、このような国外の交通政策も参考にした上で、昨年3月に区長の附属機関として設置した「杉並区地域公共交通活性化協議会」の委員との対話を中心に、「『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」という基本方針を定め、目標や施策、取組等を検討してきました。そして区は、本計画の取組を着実に実施することにより、将来的に、誰一人取り残すことなく移動の自由を保障し、地域の公共財である公共交通サービスを維持・向上させることを目指してまいります。また、その実現に向けては、交通事業者や行政だけではなく、利用者である区民の皆様のご理解ご協力が必要です。

結びに、本計画の策定にあたり、協議会委員の皆様をはじめ、区民アンケート等を通じ貴重なご意見、ご提案をいただきました区民の皆様方に、心から感謝を申し上げますとともに、地域公共交通の維持・改善やゼロカーボンシティの実現等のため、区民の皆様の公共交通機関の積極的なご利用をお願い申し上げます。

令和5（2023）年3月

杉並区長 岸本 聡子

目次

第 1 章 計画の概要	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の区域	3
3 計画の期間	3
4 計画の位置づけ	3
5 計画の対象	4
第 2 章 区の実施の方向性	5
1 区の上位計画等との関連	5
2 区の次世代型交通まちづくりの推進に向けて	11
3 区の公共交通に求められる役割	14
4 区のこれまでの実施	16
5 国内の動向	26
第 3 章 区の現状と課題	31
1 人口	31
2 土地利用	34
3 施設の立地	35
4 道路網	36
5 区民の移動実態	37
6 公共交通の現状	42
7 区の公共交通の課題	63
第 4 章 区の実施の基本方針と目標	65
1 計画の基本方針	65
2 計画の目標	66
3 計画の体系	67
第 5 章 目標を達成するための施策	68
1 施策の体系	68
2 施策・実施の内容	69
3 施策・実施の実施スケジュール	91
第 6 章 計画の推進	93
1 計画の達成状況の評価	93
2 計画の推進体制	95
巻末資料	96
1 計画の策定経過	96
2 杉並区地域公共交通活性化協議会委員名簿	97
3 杉並区地域公共交通活性化協議会条例	99
4 杉並区地域公共交通活性化協議会条例施行規則	101
5 区民アンケート調査（区民の交通に関する意識と生活実態調査）	102
6 参考	113
7 用語解説一覧	116

第1章 | 計画の概要

1 計画策定の背景と目的

1-1 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号、令和2年改正)に基づく計画で、「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¹」の役割を果たすものです。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図っていきます。

1-2 計画策定の背景と目的

東京都23区の西部に位置する杉並区は、戦後における交通網の発達に伴って人口が増加し、都心へのアクセスのよい住宅都市として発展を遂げてきました。

現在、区内は、鉄道5路線、バス66系統、すぎ丸3路線、タクシーによる公共交通のネットワークが形成され、さらに福祉交通によって補完されています。

平成12(2000)年11月には、南北方向の交通の不便解消を主な目的に、区のコミュニティバス「すぎ丸」が運行を開始し、その後もすぎ丸をはじめとした地域の公共交通は、区民が豊かで活発な生活を送る上での社会基盤となっています。

国内では、平成19(2007)年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域が主体となって幅広い関係者が連携しながらその地域に最適な地域交通をデザインすることが示されました。続いて、平成25(2013)年には「交通政策基本法」が施行され、地方公共団体においても、交通に関する政策を総合的かつ計画的に推進することが求められています。

また、令和4(2022)年現在、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の利用を控える動向が国内では依然として続いており、元の利用状況には戻らないとの見解も示されています。他方で、ICT²を活用して様々な移動手段を1つに統合させた新たなモビリティサービスが提供されると、シームレス³な移動が実現し、世界各所では公共交通の利用が感染症拡大前と比較して増加している状況も報告されています。これまでの“クルマ中心”のまちづくりから“人中心”のまちづくりへの転換とともに、誰一人取り残すことなく心身も社会的にも健康な状態、すなわち“ウェルビーイング⁴”を実現するため移動サービスの拡充が図られています。

さらに、自動車産業では近年の技術革新を背景に、コネクテッド⁵、自動運転、シェアリング、電動化等の実用化に向けた“100年に1度”と言われる大変革が巻き起こっています。

このように、交通を取り巻く社会環境は、国内外において大きな変化の波に直面しています。

¹ 他の計画の上位に位置づけられる総合的な計画のこと。

² 【Information and Communication Technology】の略。情報通信技術を活用したコミュニケーションのこと。ICTを活用した情報の収集や提供によって、交通システムの高度化が図られる。

³ 切れ目のない連続した

⁴ 個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念のこと。

⁵ インターネットに接続された状態。

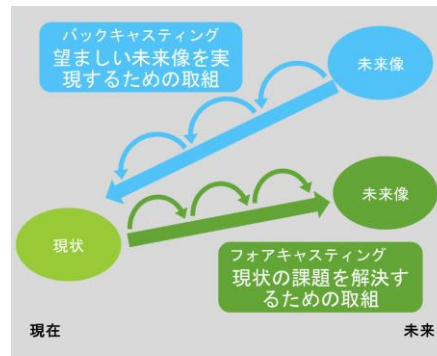
区内でも、新型コロナウイルス感染症を契機としたテレワーク⁶・時差通勤など働き方の変化やインターネットを介した消費行動の変容、高齢者の運転免許返納者数の増加、デジタル技術を活用した新たな移動手段の普及など、交通や移動を取り巻く環境は日々刻々と変化しています。

しかし、このような多様化する移動ニーズに対応した公共交通サービスを高い水準で提供するには、比較的安価な運賃収入を原資とする交通事業者が個別にサービス提供するだけでは限界があります。

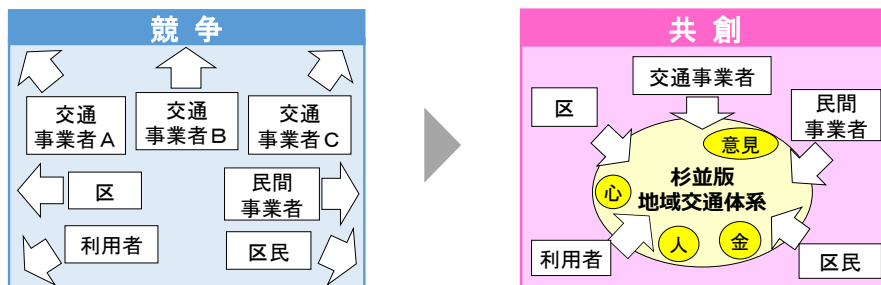
都内でも一部のバス路線が廃止・減便となっているのが実情です。

また、都市部特有の将来的な人口構造の変容、首都直下地震への危機、交通渋滞・交通安全への対応、さらにはゼロカーボンシティ⁷の実現等を見据え、区が住宅都市としての魅力をより高めていくためには、2040年代の未来のありたい姿から現在を考えるバックキャスティング⁸の視点が欠かせません。

こうした背景の下で、誰もが安心して気軽に移動できる利便性の高いまち、交通事故のないまち、賑わいがあふれ、出かけたくなり歩きたくなるまちの実現に向け、区民や交通事業者など、あらゆる関係者と「共創⁹」をしながら、交通や移動から派生する課題解決に主体的に取り組むため、区は杉並区地域公共交通計画(以下、本計画という。)を策定し、具体的な取組を進めることとします。



図表 1-1 計画策定の考え方



図表 1-2 これまでの「競争」関係から「共創」関係を築く区の将来の交通体系イメージ



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート



BRT (バス高速輸送システム) や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

図表 1-3 未来のありたい姿のイメージ

出典：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）

⁶ 情報通信技術（ICT）を利用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方のこと。

⁷ 2050年までに温室効果ガス排出量が実質ゼロとなるよう、取組を進めていくことを表明した地方公共団体。

⁸ 目標とする未来像を描き、それを実現する道筋を未来から現在へとさかのぼる手法のこと。

⁹ 多様な立場の利害関係者と対話しながら、ともに新しい価値を生み出していく考え方のこと。特に交通分野に関しては、新型コロナウイルス感染症を契機に、住民の豊かな暮らしの実現に不可欠である地域交通を持続可能な形で刷新・再構築するため、官と民、交通事業者間、他分野を含めた3つの「共創」が必要となっている。（p26 第2章「5 国内の動向」で詳述）

2 計画の区域

本計画は、区全域を対象とします。

3 計画の期間

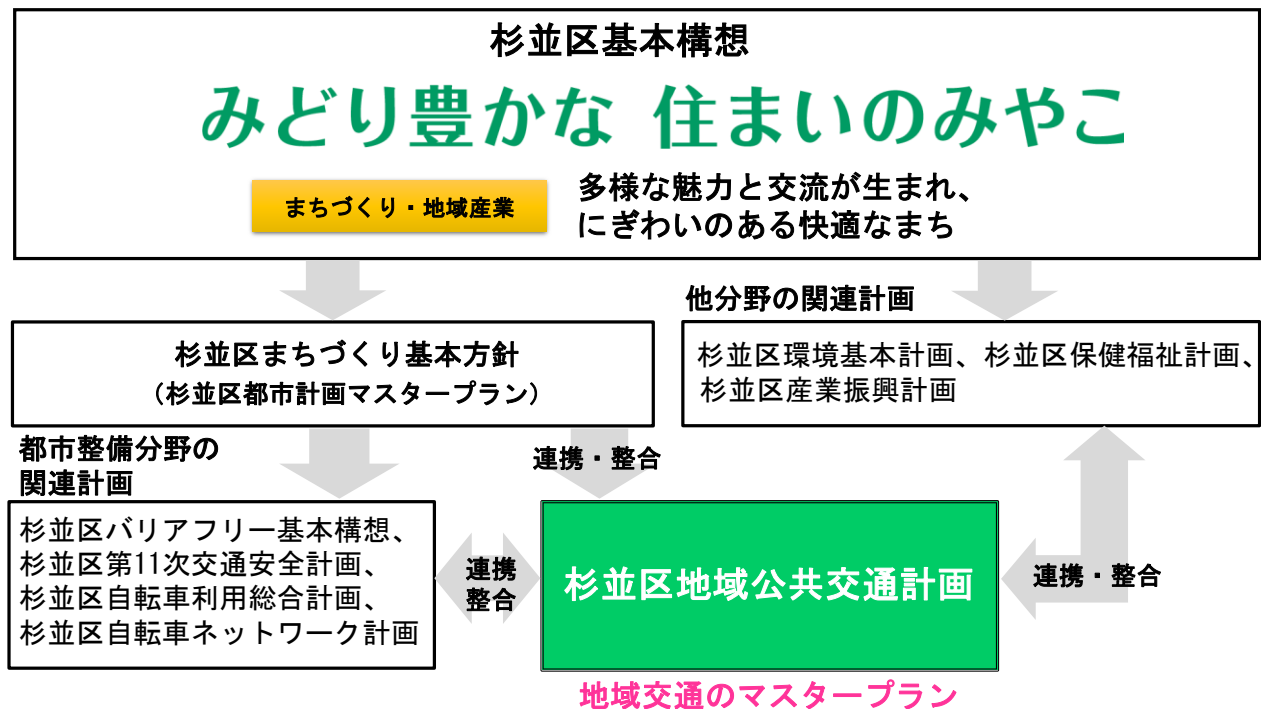
本計画の期間は、区の最上位計画である杉並区総合計画を基に終期を定め、令和5（2023）年度から令和12（2030）年度までの8年間とします。

第5章で取り扱う施策や取組については、令和5（2023）年度から令和8（2026）年度までを「短期」、令和9（2027）年度から令和12（2030）年度までを「中期」として位置づけ、令和8（2026）年度までの実施内容に基づいて、令和9（2027）年度までには第6章の数値指標を評価するとともに、中間見直しを検討するものとします。計画期間を越えて令和13（2031）年度以降に実施する施策や取組は「長期」として位置づけることとします。

なお、地域公共交通を取り巻く状況の変化等を踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

4 計画の位置づけ

杉並区基本構想では、区が目指すまちの姿を「みどり豊かな 住まいのみやこ」としています。本計画はこの将来像の実現に向けて地域公共交通の面から取り組むために、具体的な方向性（ビジョン）と施策・取組（アクション）を示す「地域交通に関するマスタープラン」として、都市整備分野の総合的方針である「杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）」をはじめ、区の関連計画と整合・連携を図りながら策定します。

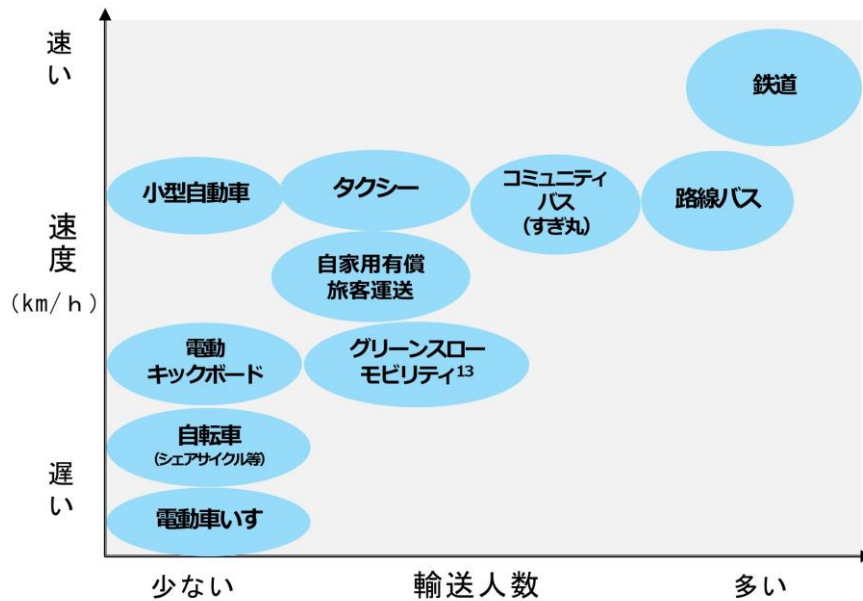


図表 1-4 地域公共交通計画の位置づけ

5 計画の対象

区においては、平成 31（2019）年 1 月策定の荻窪駅周辺を対象とした総合的な交通のあり方を示した「荻窪駅周辺 都市総合交通戦略」がありますが、本計画は、区全域に対する地域交通のマスタープランとして定めるものです。

そのため、本計画で対象とする移動手段は、既存の公共交通サービスに加えて、自家用有償旅客運送¹⁰やスクールバス、福祉輸送¹¹などの地域における多様な輸送資源も含めて計画の対象と定め、あわせて、パーソナルモビリティ、シェアモビリティ、M a a S（マース）¹²、AI による配車、自動運転などの新技術の活用も図ることとします。



図表 1-5 本計画で対象とする移動手段

Column

M a a S について ～あなたのポケットにすべての交通を～

区では、「M a a S（マース）」を下記の注釈のとおり定義していますが、他にも解釈が存在します。

牧村和彦氏（杉並区地域公共交通活性化協議会の副会長）が提唱する「M a a S」

M a a Sとは、自動車という伝統的な交通手段に加えて、新たな選択肢を提供しようという概念のことで、マイカーという魅力的な移動手段と同等かそれ以上に魅力的な交通サービスを提供し、持続可能な社会を構築していこうという全く新しい価値観やライフスタイルを創出する新しいモビリティサービスのこと。

¹⁰ バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて有償で提供する運送サービスのこと。

¹¹ 福祉有償運送（障害者や要介護者等を対象に、NPO等の非営利法人や市町村が乗車定員 11 人未満の自家用自動車（白ナンバー）で行う、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービス）に加え、法第 4 条に基づく福祉輸送事業限定許可や福祉車両を使ったタクシー、法第 78 条 3 号に基づく訪問介護員による有償運送許可を総称したもの。

¹² 【Mobility as a Service】の略。ICT 活用による移動をスムーズにつなぐ新たな「移動」の概念又は様々な移動サービスを 1 つに統合させた新たなモビリティサービス。

¹³ 時速 20 km 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で、その車両も含めた総称。

第2章 | 区の取組の方向性

1 区の上位計画等との関連

1-1 杉並区基本構想

杉並区基本構想は、区の将来の姿と、進むべき方向性を描くものであり、区の近未来に向けた道筋を指し示す「羅針盤」とも言えるものです。また、区が区政を担う責任主体として行政運営を行う際の、すべてのもととなる考え方でもあります。

令和3（2021）年10月に、概ね10年程度の将来を展望した区が目指すまちの姿を「みどり豊かな 住まいのみやこ」とした新たな基本構想が区議会の議決を経て策定されました。

「防災・防犯」「まちづくり・地域産業」「環境・みどり」「健康・医療」「福祉・地域共生」「子ども」「学び」「文化・スポーツ」という全8分野のうちの1つ「まちづくり・地域産業」分野における将来像は、「多様な魅力と交流が生まれ、にぎわいのある快適なまち」として描かれています。そして区が、住宅都市としての価値をさらに高めていくためには、駅を中心とした周辺地域にまちの多様な魅力と交流・活力を創出するとともに、地域に根差した産業を支援し、区民はもとより、来街者も含め誰にとっても居心地がよく、にぎわいがあふれ、出かけたくなるまちを目指すこととしています。

その実現に向けた取組の方向性を「多様な機能と魅力がある多心型まちづくりを進める」、「誰もが気軽に移動できる利便性の高いまちをつくる」、「多様なライフスタイルに対応できる持続可能で柔軟なまちづくりを進める」と掲げ、以下の重点的な取組を位置づけています。

「まちづくり・地域産業」分野の重点的な取組

- ・地域特性を生かした駅周辺まちづくり
- ・安全・安心で利便性の高い移動環境の創出
- ・魅力的で居心地の良い、出かけたくなるまちづくり
- ・にぎわいと活力を生み出す地域産業の振興

**みどり豊かな
住まいのみやこ**※

※「みやこ」という言葉には、「代表的なまち」や、「中央政府のある都市（首都）」という意味のほかに「何らかの特徴を持ち、人が集まり楽しく暮らせる土地」という意味があります。杉並区を特徴づける「住宅都市」というイメージをさらに発展させ、区民とともに良好な環境を育み、住まいのまちとしての新たな価値を生み出していく、という意味合いを込め「住まいのみやこ」と表現しました。

図表 2-1 杉並区が目指すまちの姿

出典：杉並区基本構想

1-2 杉並区総合計画・杉並区実行計画

杉並区総合計画は、杉並区基本構想で掲げる区が目指すまちの姿を実現するための具体的な道筋を長期的な視点に立って示す計画で、8つの分野ごとに将来像に向けた取組を具体化するための29の施策を定めています。さらに、29の施策展開を支える基盤となる「区政経営改革」「協働」「デジタル化」の推進を図るための基本方針を示しています。

8分野の中で、「まちづくり・地域産業」分野に位置づけられている5つの施策のうち、交通に関する施策として、「誰にとっても移動しやすい地域交通環境の整備」が挙げられています。

杉並区実行計画は、各基本方針に基づいた取組を推進する計画です。このうち、「誰にとっても移動しやすい地域交通環境の整備」を達成するために重点的に実行する計画事業として、「次世代型交通まちづくりの推進」があり、高齢者や障害者をはじめ、誰もが気軽に快適に移動できる地域社会の実現に向けた取組を推進することとしています。

なお、交通施策という視点からは、デジタル技術を最大限活用し、「まちづくり・地域産業」分野におけるMaaSから発展したデータ連携基盤すなわち都市OS¹⁴も視野に、地域課題の解決のため分野間の横断をさすデータ利活用等を推進するためのプラットフォーム¹⁵の構築も検討していきます。



図表 2-2 区が目指すデータ連携プラットフォーム（交通施策）



図表 2-3 データ連携プラットフォームを軸とした区民サービスの将来像

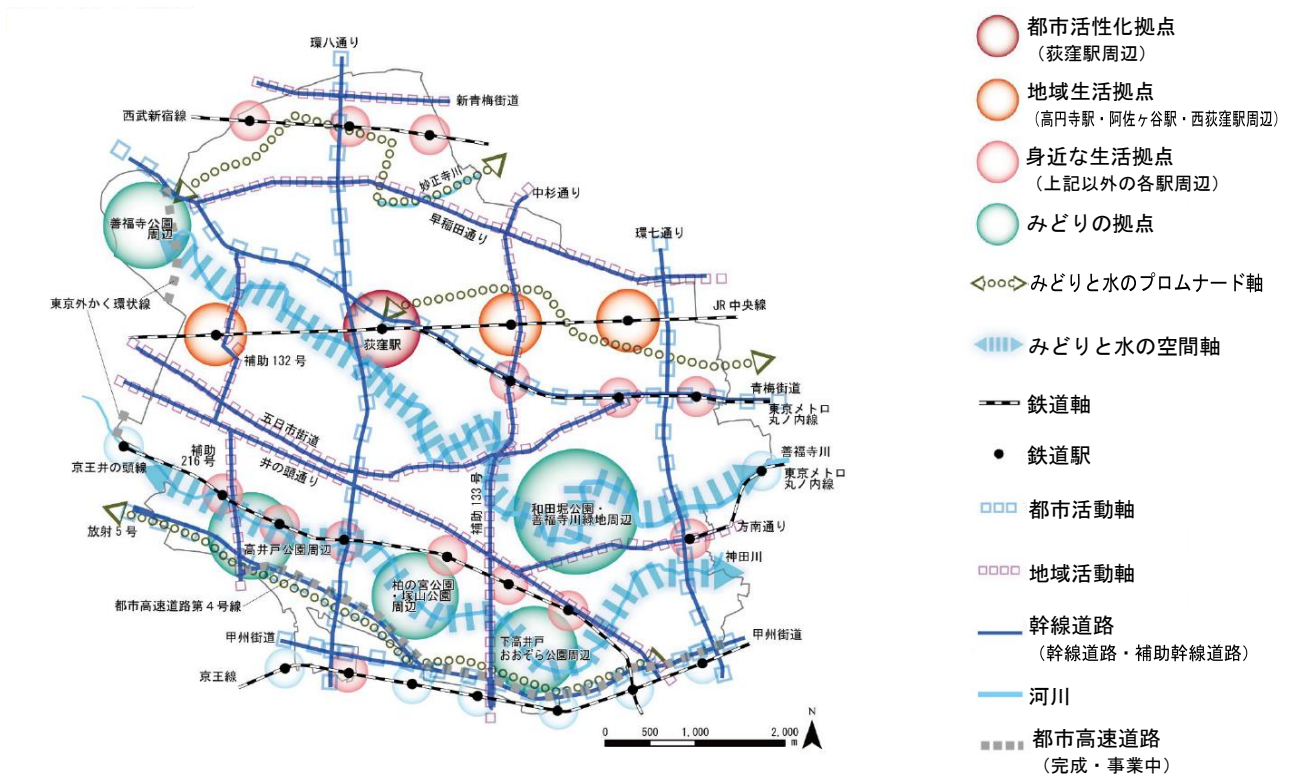
¹⁴ 地域内にある地理空間データやパーソナルデータ、統計データなど多種多様なデータが蓄積されるプラットフォームで、物流や医療、福祉、防災等の新しいサービスを提供するサービス基盤のこと。

¹⁵ 人やものが交わり、つながる基盤となる土台や環境。

1-3 杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）

杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）は、杉並区の将来都市像のイメージとまちづくりの到達すべき目標を明らかにすることにより、まちづくりに関する施策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的とする、都市整備分野の総合的方針です。

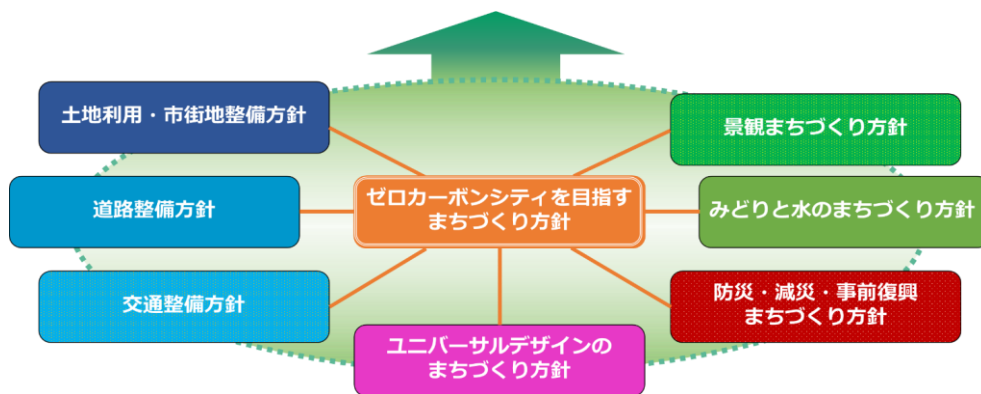
杉並区まちづくり基本方針では、「みどり豊かな 住まいのみやこ」を実現するために、ゼロカーボンの視点を念頭に置き、みどり豊かで質の高い住環境の保全・育成、道路や公園などの基盤整備を進めるとともに、鉄道の駅周辺に多心型の拠点を配置し、利便性が高く、暮らしやすい都市空間を創造することとしています。



図表 2-4 将来のまちの骨格図

出典：杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）

みどり豊かな 住まいのみやこ



図表 2-5 杉並区まちづくり基本方針におけるゼロカーボンシティの実現に向けた考え方について

杉並区まちづくり基本方針では、「基本姿勢」や「改定における基本的な考え方」にゼロカーボンシティの実現に向けた視点を位置づけるとともに、総合（分野別）方針の一つに、「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針」を掲げています。こうした考え方は、他の総合（分野別）方針に反映し、各分野の取組と連携しながら「みどり豊かな 住まいのみやこ」の実現に向けた取組を進めていくこととしています。

その中で、「交通整備方針」の基本的な考え方は、以下の3つが挙げられています。

（1）公共交通の利便性向上

公共交通の利用環境改善や温室効果ガス¹⁶排出量削減等の観点から、道路と鉄道の立体交差化を進め、踏切の除却や駅前広場機能の確保を図るとともに、バス交通の改善や鉄道新規路線整備の検討などにより、公共交通の利便性向上を図ります。

（2）安全で快適な自転車利用の推進

環境負荷の少ない移動手段として自転車利用を促進するため、自転車駐車場の整備や安全な自転車利用ルールの普及とマナーの向上などにより、安全で快適な自転車利用を推進します。

（3）新たなモビリティサービスへの対応

誰もが気軽に移動できる利便性の高い地域交通環境の形成や地球温暖化防止の推進等を図るため、新たなモビリティサービスの活用も視野に入れ、鉄道やバスなどの公共交通と徒歩、自転車とのつながりを高め、シームレスな移動サービスの充実を図ります。

さらに、交通に関する内容は、他の総合（分野別）方針にも挙げられています。

「土地利用・市街地整備方針」では、道路空間等を有効に活用して車中心から人中心の空間へと転換し、誰にとっても魅力的で居心地が良く出かけたくなるまちづくりを推進することとしています。

「道路整備方針」では、環境負荷の少ない移動手段として徒歩や自転車での移動を促進するため、歩道や自転車通行帯等の整備などによる歩行者と自転車を分離した歩行者空間・自転車走行空間の確保、事業者による歩道状空地の整備など、多様な手法により人にやさしい道づくりを進めることとしています。

「ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針」では、ゼロカーボンシティの実現に向け、都市構造や交通体系の改善、再生可能エネルギーの導入、省エネルギー対策など、地球温暖化の要因である温室効果ガスの排出量を削減する取組を推進することとしています。

¹⁶ 二酸化炭素やメタンなどの7つの物質等のこと。

1-4 杉並区バリアフリー基本構想

杉並区バリアフリー基本構想は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づき、誰もがどこでも自由に移動・生活ができる生活環境整備を目指し、「住宅都市 杉並」にふさわしいバリアフリー化の基本理念や基本方針、特に重点的にバリアフリー化を進める必要がある地区や具体的な事業内容等を示したものです。

令和4（2022）年度の改定に伴い、これまで重点整備地区としていた方南町駅周辺地区に加え、荻窪駅周辺地区、阿佐ヶ谷駅周辺地区、富士見ヶ丘駅・高井戸駅周辺地区を新たな重点整備地区として選定し、地区内における特定事業を重点的かつ一体的に実施することで、区内のバリアフリー化を推進することとしています。

1-5 第11次杉並区交通安全計画

第11次杉並区交通安全計画は、人命尊重の理念に立ち、交通事故死傷者を根絶させること等を目標とし、関係機関がそれぞれの役割の下、実効性のある交通安全対策を実施していくために策定したものです。

区がなすべき身近な生活道路等の安全や区民への啓発活動等を中心とした「道路交通」の安全対策の大綱として、「自転車事故防止策の強化」、「高齢者事故防止策の強化」、「二輪車事故防止の強化」を重点化の方向性と定め、具体的な取組を実施していくこととしています。

1-6 杉並区自転車利用総合計画・杉並区自転車ネットワーク計画

杉並区自転車利用総合計画は、自転車の放置防止、自転車駐車場の設置を推進するとともに、安全で快適な自転車通行空間の整備を図っていく必要があることから、自転車利用環境の整備方針や安全利用の方策を総合的に示したものです。

自転車の安全利用に向けて、ヘルメット着用の推進や様々な世代に向けた講習会を区、警察、交通安全協会と連携して行っています。さらに、シミュレータを使った体験型講習会や街頭でのマナーアップキャンペーンを実施するなど、自転車利用者への啓発活動を実施しています。

杉並区自転車ネットワーク計画は、自転車通行空間の整備について具体化したもので、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保することを基本方針としています。安全で快適な自転車通行環境を確保するために、区、警察、道路管理者で連携し、自転車ネットワーク路線の整備を進めています。

自転車利用者が安全で快適に車道左側を通行できる自転車通行空間の整備や歩行者の安全性が高まる歩行空間の整備を推進することで、自転車の関与事故件数を削減し、左側通行の遵守率を上げることを目標としています。

なお、今後この2つの計画を包含し、自転車活用の更なる推進を図るため、「杉並区自転車活用推進計画」を策定することとしています。

1-7 杉並区環境基本計画

杉並区環境基本計画は、地域の環境を総合的かつ計画的に保全し、もって地球環境の保全にも貢献していくための計画です。区は、「杉並区ゼロカーボンシティ宣言」を掲げ、令和32（2050）年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロにする「2050年ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明しています。

地域交通の利便性向上の中では、Ma a Sなど新たな移動サービスの活用を視野に入れ、誰もが安心して安全に移動できる環境を創出することや、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」を目指していくモビリティ・マネジメント¹⁷の取組を推進することとしています。

さらに、区民などへの環境配慮行動指針の中にも「できるだけ自動車の使用を控え、公共交通機関を積極的に利用する」ことが示されています。

1-8 杉並区産業振興計画

杉並区産業振興計画は、区の産業振興の総合的な推進を図り、もって区民の生活の向上及び地域社会の発展に寄与するための、区と産業関係者の共通の指針です。

観光・アニメに関する取組では、シェアサイクルやグリーンスローモビリティをはじめとするMa a S等の活用による周遊性を高めたツアーの実施などを通じて、区内全域の「にぎわい」を生む魅力を発信することとしています。

1-9 杉並区保健福祉計画

新たな保健福祉分野の計画は、杉並区基本構想の「健康・医療分野」「福祉・地域共生分野」「子ども分野」における将来像の実現に向けて、保健福祉の各分野（地域福祉・障害者・高齢者・子ども家庭・健康医療）の体系ごとに統合・再編した計画として策定し、「杉並区保健福祉計画」と総称しています。

保健福祉計画を構成する「杉並区地域福祉推進計画」の中では、「移動のための支援の充実」を計画事業に位置づけ、移動が困難な人の外出しやすい環境を整える取組を進めるとともに、グリーンスローモビリティをはじめ新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充に取り組むなど、分野や組織を越えた取組を推進していきます。

なお、障害者・高齢者分野については、令和6（2024）年度に策定予定の各分野別計画の中で、今後の事業の方向性や主な取組を計画化していきます。

¹⁷ 「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自発的な変容を促す一連の取組。

2 区の次世代型交通まちづくりの推進に向けて

(1) 交通分野におけるDX・GXの推進

将来的には、地方部のみならず区を含めた都市部においても、人口減少とそれに伴う後期高齢者人口割合の増加が見込まれています。そのような中、2040年代を見据えた交通分野における取組は、住宅都市としての区の持続可能性、ひいては魅力を高めるための非常に重要な要素であると捉えています。

特に公共交通の維持・向上は、防災・観光・環境・福祉等の分野横断した多面的な波及効果が見込まれ、その中でも「移動の優先度」に留意し、デジタル化や脱炭素化に最大限注力していくことが求められています。また、全体的・長期的に有効な交通施策の推進のためには、移動の利便性向上と安全性の担保を両輪として取組を進めるとともに、EBPM¹⁸やデータ利活用を推進することが重要です。

区は、交通DX¹⁹として公民連携した上で、誰一人取り残さないSDGs²⁰の移動デジタル版であるMaasを一手段として活用し、自家用車と同等以上の快適な移動サービスを提供することで、全く新しい価値観やライフスタイルの創出につなげるよう検討していきます。そして、移動は区内に留まらないため、隣接区市と連携し広域的な取組として進めていくことも肝要です。

また、脱炭素化に向けては、区内の二酸化炭素排出量の約2割を占める自動車・鉄道に対する交通GX²¹が喫緊の課題となっています。

国は令和17(2035)年までにガソリン自動車の新車販売禁止を表明しており、EV²²やFCV²³を普及促進しています。区内では、バスやタクシー事業等における今後の動向が注視され、区民や交通事業者に対してハード・ソフト両面からも交通GXを推進できる施策について検討することが重要になります。

私たちのライフスタイルは、交通GXに伴って移動手段だけでなくエネルギー消費のあり方に至るまで、今後大幅に変容していくことが予見されます。地球温暖化の進行を防ぐためにも、交通GXを踏まえ、私たち一人ひとりが自ら意識を変革していく必要があります。

区は、このような交通分野におけるDX・GXの取組を、持続的に区の魅力が向上するよう、進めていきます。

¹⁸ 【Evidence-based policy making】の略。証拠に基づく政策立案。政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで合理的根拠（エビデンス）に基づくものとする。

¹⁹ デジタルトランスフォーメーション【Digital Transformation】の略で、交通分野におけるデジタル化への変革のこと。

²⁰ 【Sustainable Development Goals】の略。平成27(2015)年9月に国連が採択した持続可能な開発目標のことで、17の目標と169のターゲットが示されている。

²¹ グリーントランスフォーメーション【Green Transformation】の略で、交通分野における脱炭素化に向けた社会変革のこと。

²² 【Electric Vehicle】の略。電気をエネルギー源として電動機で走行する自動車のこと。

²³ 【Fuel Cell Vehicle】の略。燃料電池で水素と酸素の化学反応を利用して発電させた電気をエネルギー源にモーターを回して走行する燃料電池自動車のこと。



図表 2-6 移動の優先順位等イメージ図

出典：牧村和彦氏提供資料

Column

人間中心の都市空間の構築（パリ エッフェル塔周辺の構想）

- ・ 近年、都市のまちづくりの方向性として、官民の公共空間をウォークラブルな人中心の空間へと転換・先導し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成する動きが国内でも徐々に見られるようになってきました。
- ・ パリでは、エッフェル塔の周辺を大規模に改修して車が密集する車道を排除し、歩行者専用の広大な緑地広場を造る計画が進んでおり、令和6（2024）年の完成を目標としています。

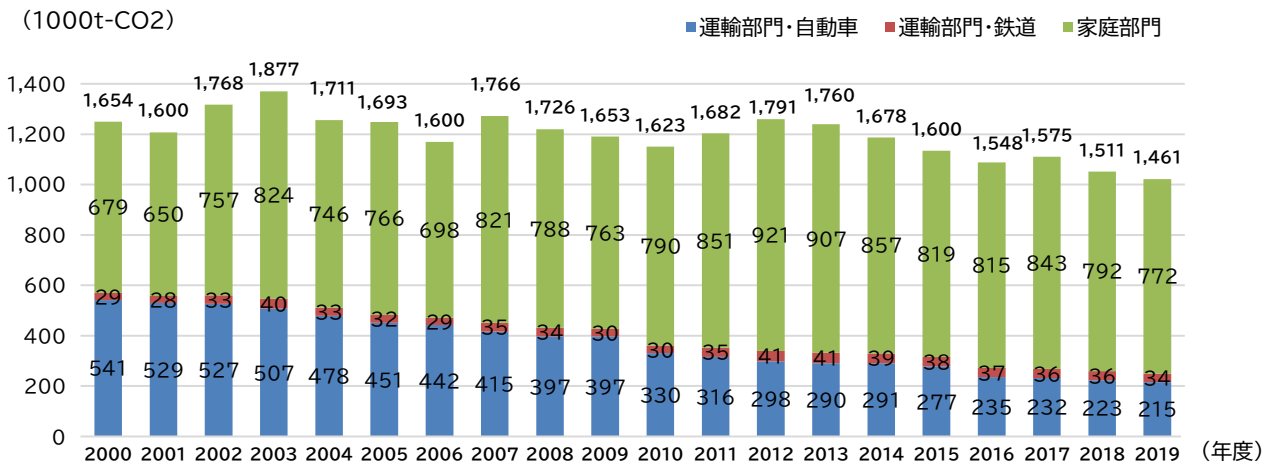


出典：「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」提言（国土交通省）

(2) 二酸化炭素排出量に占める運輸部門の割合

温室効果ガスのうち最も多くの排出量を占める二酸化炭素の総排出量は、近年は区内においては概ね減少している傾向が見られます。

区内の二酸化炭素排出量の内訳として、自動車及び鉄道から構成される「運輸部門」は、令和元（2019）年度において全体の約 17%を占めており、「家庭部門」と比較すると少ないものの、脱炭素社会の実現に向けては、「運輸部門」における二酸化炭素排出量を削減していくため、自家用車の利用から公共交通への利用転換やバス車両等のEV化などの取組が一層求められています。さらに、まちづくりと一体となった自転車や電動スローモビリティの利用促進も重要です。



注：棒グラフの最上段の数値は、運輸部門・家庭部門以外の部門の排出量も含まれるため、棒グラフの各項目の合計値とは一致しない

図表 2-7 区内の部門別（運輸部門・家庭部門）の二酸化炭素排出量の変化

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」算定値より作成

Column
一人ひとりの「気づき」を促すモビリティ・マネジメント

- 私たちの移動は、私たちの社会全体にもいろいろな影響を与えています。例えば、「クルマ」を使うとたくさんのCO₂が出ます。多くの人々は、このことが地球温暖化の促進につながるとあまり意識せずにクルマを使い続けています。
- 一人ひとりが、こうしたことに気づき、自らの「移動」（モビリティ）を少しずつでも見直していくということは、社会にとっても大切なことです。一人ひとりの「気づき」と、一人ひとりが少しずつでも行動を変えするという「小さな実践」を促し、それらを通じて、地域全体の交通をよくしていこうとする取組をモビリティ・マネジメントと言います。

機器	使用時間	CO2排出量 (g)
テレビ	1時間	12g
エアコン (暖房)	1時間	15g
自動車	たった5分	676g

※1 チャレンジ25キャンペーンホームページ「うちエコ」サイトより
 ※2 平均旅行速度：35.3km/h(平成17年度道路交通センサス、国土交通省)、燃費：10km/ℓ、ガソリンの二酸化炭素排出係数：2.3kg-CO₂/ℓで試算

テレビ・エアコン（暖房）・自動車からの二酸化炭素排出量

出典：モビリティ・マネジメント教育のすすめ
(公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団)

(3) 災害時における移動の安全性の確保

首都直下地震が起こった場合、杉並区では最大で震度6強の揺れが予想されており、東日本大震災を上回る建物被害、道路交通網の寸断や火災の発生が想定されます。あわせて、遮断された踏切により、物流や交通の滞留が懸念されています。

平成23(2011)年3月11日に発生した東日本大震災では、発災時に緊急車両を円滑に通行させるため、優先的に道路上の障害物除去を行うよう予め指定された道路(甲州街道、青梅街道、新青梅街道、五日市街道、井ノ頭通り、環七通り、環八通りなど)では大渋滞が発生しました。外出時に大地震が発生した場合は、火災に巻き込まれる等の事態も想定して無理に帰宅せずに、緊急車両の通行確保や大渋滞回避のために自動車の運転は控える必要があります。

発災時には、区内鉄道各駅周辺及び幹線道路沿道に多くの帰宅困難者が発生し、緊急車両等の通行の妨げになることや、徒歩での帰宅中に余震等で二次被害が発生する恐れがあります。

このため、区は、鉄道各駅、商店街、町会及び警察・消防と連携した「駅前滞留者対策連絡会」を西荻窪駅、荻窪駅、阿佐ヶ谷駅、高円寺駅に設置し、発災時における行動ルールの策定、発災を想定した訓練を実施するとともに、発災時には帰宅困難者への情報提供を行っていくこととしています。

また、帰宅困難者の一時的な滞在場所である「一時滞在施設」の確保を推進し、災害時の一斉帰宅の抑制、交通の混乱防止に努めることとしています。

今後はこれまでの防災面の取組に加えて、福祉交通や物流交通、さらには新モビリティとの相関や、災害時を想定した各交通モード²⁴連携の検討、ひいてはエネルギーマネジメント²⁵の観点からEVバス等の活用も検討していく必要があります。

こうしたことを踏まえて、公共交通における防災面の取組を杉並区地域公共交通活性化協議会での検討や議論を通じて、区は基礎自治体として区民の命と生活を守るための取組を着実に進めていきます。

Column

スマートポール (IoT 街路灯)

- ・ 区は、平成29(2017)年度より「IoT²⁶街路灯の実証実験」と称した街路灯の新たな可能性を検証する実験を行い、令和3(2021)年度に「IoT街路灯システム」を実装し、河川カメラ映像のリアルタイム配信等を実施しています。
- ・ 東京都は、新宿区西新宿で、5Gアンテナ基地局、デジタルサイネージ、AIカメラ等を搭載した「スマートポール」事業を展開しています。自動配送ロボットやXR²⁷の実装や気象データと連動した情報発信によるデータドリブン²⁸社会の形成を目指し、加えて非常時の通信・電源機能、避難情報の発信等による防災への活用も検討しています。
- ・ 区は、都の動向に注視し、「IoT街路灯」の拡充とともに、スマートポール等からのデータを集約の上ダッシュボード化するなど、各地区の都市OSとの連携等を含め研究しています。



阿佐ヶ谷中学校に設置したIoT街路灯の実証実験(平成30(2018)年1月)

²⁴ 移動手段のこと。

²⁵ エネルギーの使用状況が見える化し、企業、個人や地域が効率的・合理的にエネルギーを利用するための活動のこと。

²⁶ 【Internet of Things】の略。あらゆるものがインターネットに接続された状態。

²⁷ クロスリアリティといい、現実世界と仮想世界を融合することで現実にはないものを体験できる技術の総称。

²⁸ データの分析結果に基づいて、課題解決のための施策立案や意思決定を行うこと。

3 区の公共交通に求められる役割

杉並区基本構想における将来像「みどり豊かな 住まいのみやこ」には、杉並区を特徴づける「住宅都市」というイメージをさらに発展させ、区民とともに良好な環境を育み、住まいのまちとしての新たな価値を生み出していく、という意味合いが込められています。

その中でも交通は、日々の買い物、通勤・通学や通院などの人々の暮らしを支える「都市活動の基盤」となるものです。

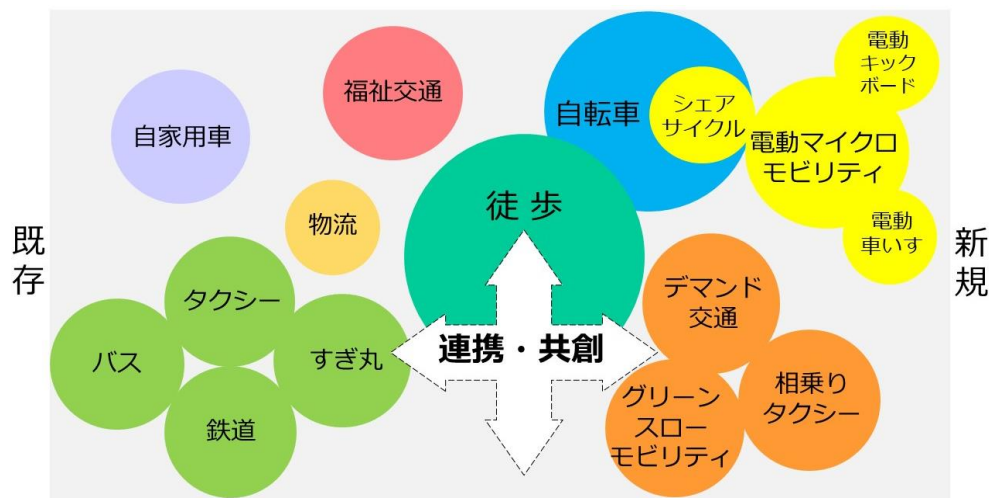
そして、交通を利用した移動のその先には、このまちに暮らす区民一人ひとりの日常生活があります。誰もが気軽に移動できることは、私たちの豊かで活発な暮らしを実現できるほか、住み慣れたまちに今後も住み続けたいという定住志向にも繋がり、区の住宅都市としての魅力を高めていく上では、利便性の高い移動環境を創出していくことは欠かせないものとなっています。

また、持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けて、「誰一人取り残さない」という共通理念の下、誰もが容易に利用できる身近な公共交通の利用を通じて、私たちが“公共”や“交通”の意義を今一度考え、自ら環境に優しい移動等を選択するという面からも貢献する役割は大きいと言えます。

今後、超高齢社会やデジタル社会が進展する中で、高齢者・障害者・子どもをはじめ、様々な立場にあるすべての区民が、地域における公共交通を利用することで、誰もが安全に安心して気軽に快適に移動できる地域社会の実現を目指すため、ここでは、杉並区の公共交通に求められる役割を以下のように定めます。

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

こうした区の公共交通に求められる役割を果たす地域交通全体は、以下の図のようになります。徒歩（歩行者）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て、福祉交通、新たに登場したモビリティや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きます。



図表 2-8 区民の移動を支える地域交通全体のイメージ図

4 区のこれまでの取組

4-1 南北バス「すぎ丸」の運行開始とその後の検討経緯

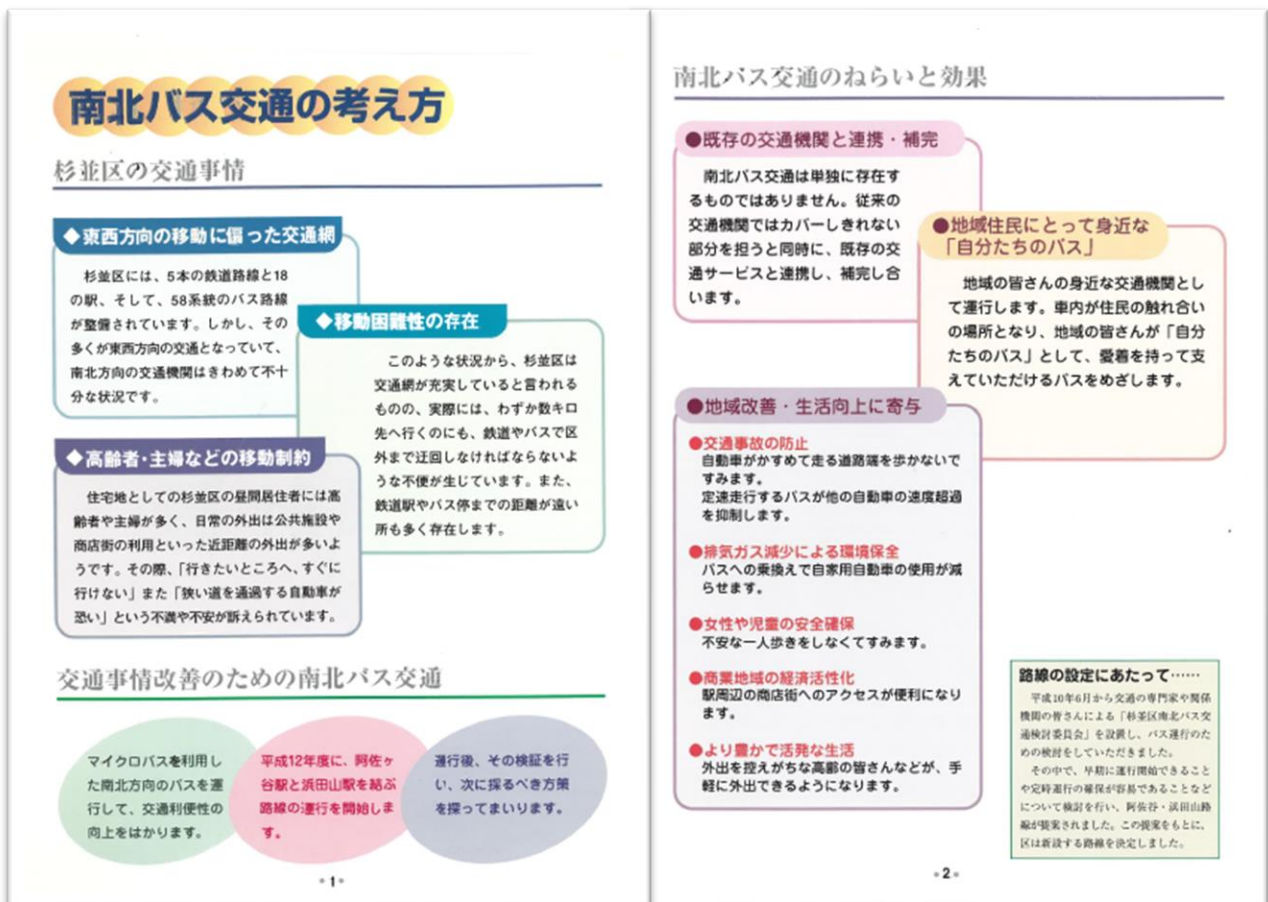
都心へのアクセスがよい杉並区において、東西に交通網は偏っていることから南北方向の充実が必要であり、かねてから区の重要な交通課題となっていました。

区は、平成7（1995）年度から基礎調査を開始し、専門家や関係者から構成される「杉並区南北バス交通検討委員会」において、南北バス交通の運行の考え方、路線の設定、運行方法など詳細な検討を行い、調査や区民意見も踏まえながら、平成11（1999）年5月に「杉並区南北バス交通基本計画」（以下、基本計画という。）を策定しました。

南北バス運行について検討経緯を取りまとめて具体化したものが基本計画であり、この計画に基づいて、平成12（2000）年11月にすぎ丸の運行が始まることになりました。

基本計画では、すぎ丸運行のあり方として、南北方向の移動困難を改善し、区内の交通ネットワーク化を促進するとともに、高齢者等の移動を容易にするため、既存の道路を活用したマイクロバス運行によって移動を確保することが定められています。

さらに、すぎ丸運行のねらいや効果として、既存の交通機関と連携し補完すること、排気ガスの減少により環境保全に繋がること、駅周辺の商店街の地域活性化をもたらすこと、外出を控えがちな高齢者が気軽に外出して豊かで活発な生活を送ることなど、地域改善・生活向上が大きく期待されています。



図表 2-9 杉並区南北バス交通基本計画 概要版より抜粋

平成 12（2000）年に、阿佐ヶ谷駅と浜田山駅を結ぶ「けやき路線」の運行が開始された後も新たな路線の開通に向けた調査・検討を実施し、平成 16（2004）年には浜田山駅と下高井戸駅を結ぶ「さくら路線」が、平成 20（2008）年には西荻窪駅と久我山駅を結ぶ「かえで路線」が運行を開始し、南北方向の交通不便の解消や外出機会の増加など当初の目的は概ね達成され、すぎ丸は区民の身近な交通手段として定着しました。

平成 21（2009）年度以降も、コミュニティ交通²⁹を要望する声は多く、「杉並区コミュニティバス検討会議」を設置して、今後のすぎ丸のあり方を検討しました。堀ノ内地域を中心に新規路線を検証した際には、車両制限令³⁰の厳格化等を受け、相互通行である道路を一方通行にする前提で、関係機関と具体的な協議をしました。しかし、一方通行の規制化が地域の交通へ与える影響が大きいことから、一方通行にすることは困難であるという結論に至りました。

そのため、道路幅員の狭い地域において、小型車両も含めた路線定期運行による新規路線の導入は困難であり、区全域においても同様に狭い道路が多いため、車両制限令の基準を満たす運行経路を設定することは難しく、すぎ丸の第4路線の開通は事実上できなくなりました。

当初想定していた、すぎ丸と同様の車両を用いた、路線定期運行のコミュニティバスの導入は断念せざるを得ませんでした。高齢者などからの移動ニーズに対する支援策を考える中で、平成 24（2012）年度には「区域型乗合デマンドタクシー」の導入についても検討しました。しかし、検討を進める中で、路線バスやタクシーなどとの競合やすぎ丸と比較した際の事業採算性を理由に断念に至りました。

その後も、狭い道路でも運転が容易な超小型モビリティの試行導入（平成 26（2014）年度）や自動運転車の走行実験（平成 30（2018）年度）を実施し、区における今後の活用可能性を検証したほか、利用者が身近に利用できるシェアサイクルの導入に向けて実証実験を開始する（令和3（2021）年度）など、地域交通の利便性向上の観点から、新たな公共交通サービスの調査・検討を進めています。

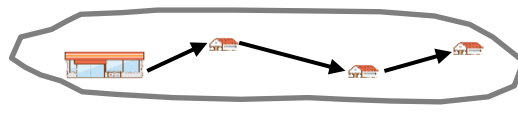
さらに、令和4（2022）年3月には、区、交通事業者、区民、交通管理者、道路管理者、学識経験者等の関係者間で協議をする場として杉並区地域公共交通活性化協議会を設置し、区内の移動の利便性を向上していくため、本計画に基づいて具体的な取組を進めていくこととしています。

Column 路線定期運行やデマンド交通³¹の導入への障壁

- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業の運送の態様には、「路線定期運行」「路線不定期運行」「区域運行」の3種類があります。
- ・ 決まった路線を決まったダイヤで運行する路線定期運行に比べて、路線不定期運行や区域運行など需要に応じて運行する形態は、通称「デマンド型」と呼ばれ、比較的需要が少ない地域で主に活用されていますが、既存の路線バスやタクシーと競合しないよう留意が必要です。

「区域運行」

一定の区域内の旅客の指定する場所間を、予約があったときだけ運行する。



道路運送法の基礎知識（国土交通省）より作成

²⁹ 公共交通不便地域の解消などの目的で、自治体や地域が関与して運行する交通機関。

³⁰ 道路法第47条第1項に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、通行できる車両の幅、重量、高さ、長さ等を定めた政令であり、この制限を超える車両は道路の通行が禁止されている。

³¹ 利用者の需要に応じて運行を行う交通サービス。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。

4-2 超小型モビリティの試行導入（平成 26（2014）年度）

平成 26（2014）年 10 月から約 4 ヶ月間、区は日産自動車株式会社から超小型モビリティ 3 台を無償で借り受け、そのうちの 1 台を交通不便地域及びその近隣（堀ノ内・松ノ木・梅里）に居住する区民に貸し出すモニター調査（計 7 世帯、1 世帯当たり 13 日間）を実施しました。

幅員が 4 m 未満の狭い道路が多い堀ノ内・松ノ木・梅里の一带において、貸出車両は通過車両とのすれ違いにも余裕があり、自家用車、原動機付き自転車、電動アシスト自転車に置き換わる、近距離の日常的な交通手段としての活用可能性が見えました。また、区民モニターの日常生活における移動先は、ほとんどの場合が当初想定していた半径 5 km 圏内に収まり、公共交通の補完としての可能性も見出せましたが、本取組は試行に留まりました。

4-3 自動運転車の走行実験（平成 30（2018）年度）

平成 31（2019）年 1 月に、産官学の連携によって自動運転車の走行実験を、区内の公道で実施しました。

この実験は、区が平成 23（2011）年度に地籍調査のために作成した高精度の 3 次元地図を活用したもので、東京大学、自動運転の技術開発を手掛けるアイサンテクノロジー株式会社、区内の測量会社である第一航業株式会社が区と協定を締結して実施に至り、井草森公園周辺の都道・区道の約 1 km を、自動運転車が時速 20 km から 35 km で自動走行しました。

実験は、国際的に定められた 5 段階ある自動運転レベル³²のうち、緊急時のために運転席にドライバーが乗車した状態で、ハンドル操作・アクセル・ブレーキはシステムが運転を行う「レベル 3」での条件付自動運転でした。当時高速道路や自動車専用道路などですでに実施していた自動運転を、一般道で交通規制をせずに行ったのは都内初の試みでした。

区が協力して道路幅員が狭い住宅地で走行実験を行うことで、自転車や歩行者の飛び出しへの安全対策などのデータを収集が可能となり、自動運転技術の発展へと貢献することとなりました。

また、令和 5（2023）年 4 月には、特定の条件下で運転を完全に自動化する自動運転の「レベル 4」の運行許可制度を盛り込んだ改正道路交通法が施行され、自動運転社会の進展が見込まれています。

³² 自動運転のレベルは、レベル 1 からレベル 5 まで 5 段階に分けられている。

- ・レベル 1…運転支援（システムが前後・左右のいずれかの車両制御を実施）
- ・レベル 2…特定条件下での自動運転（車線を維持して前のクルマに付いて走行することや遅いクルマの自動追い越しなど）
- ・レベル 3…条件付自動運転（システムが全ての運転タスクを実施するが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要）
- ・レベル 4…特定条件下における完全自動運転（特定条件下においてシステムが全ての運転タスクを実施）
- ・レベル 5…完全自動運転（常にシステムが全ての運転タスクを実施）

4-4 グリーンスローモビリティの実証運行（令和3（2021）年度～）

荻窪駅からやや離れた住宅地に位置する歴史的・文化的資源の「荻窪三庭園」（大田黒公園、角川庭園、（仮称）荻外荘公園）へのアクセスはかねてから課題となっています。令和6（2024）年12月の（仮称）荻外荘公園の開園を見据え、荻窪駅周辺の回遊性を向上するための新たな移動サービスを検討する中で、ゆっくりと狭い路地でも通行ができる低炭素で開放的な乗り物として、グリーンスローモビリティに着目し、その導入に向けて実証運行を実施しました。

グリーンスローモビリティ（略称：グリスロ）とは、時速20km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で、その車両も含めた総称のことです。環境にやさしくゆっくりとした移動サービスとして全国各地で活用され、その開放的な特性から乗客同士のコミュニケーションを生む効果も期待されています。

令和4（2022）年3月には、（仮称）荻外荘公園を起点に、荻窪地域区民センター、大田黒公園を周回する約1.5kmのルートに乗車定員3名の車両で2日間運行しました。加えて、自分で操作する次世代電動車いすの試乗も実施しました。

さらに、令和4（2022）年11月には、運行ルートを拡大して、荻窪駅を起点に、大田黒公園、（仮称）荻外荘公園、荻窪地域区民センター、区立桃井第二小学校を周回する約2.9kmのルートに乗車定員5名の車両で、デジタルスタンプラリー等のMa a Sの試行とあわせて11日間実施しました。

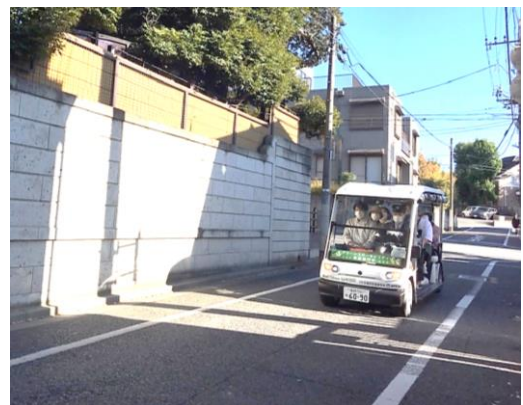
荻窪駅南側エリアの回遊性の向上に資するグリーンスローモビリティの運行に向けて、地域住民をはじめ誰もが利用しやすい運行のあり方を検討しながら進めていきます。



図表 2-10 グリーンスローモビリティの車両種別

図表 2-11 試乗会（令和3（2021）年度）

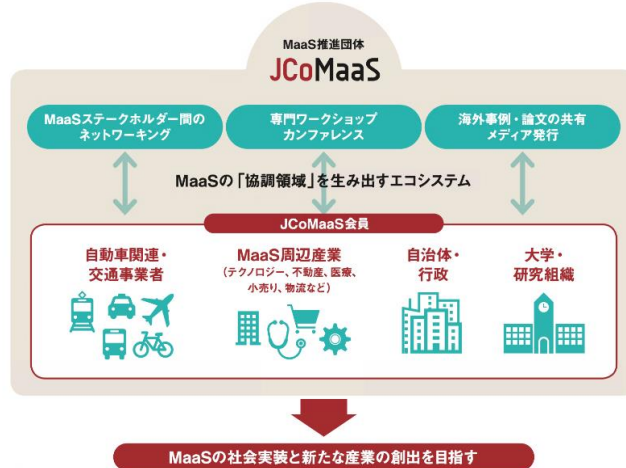
グリーンスローモビリティ概要（国土交通省）より作成



図表 2-12 グリーンスローモビリティ実証運行（令和4（2022）年度）

4-5 MaaSに関する取組（令和3（2021）年度～）

令和3（2021）年度より、今後の進展が見込まれるMaaSの実装に向けて、産官学による知の共有を行い、移動や都市の改善、技術革新の研究を進める団体である、一般社団法人JCoMaaS（Japan Consortium on MaaS）へ加盟し、積極的な運用を目指しています。加えて、スマートモビリティチャレンジ推進協議会（経済産業省）やスマートシティ官民連携プラットフォーム（国土交通省）にも加盟しました。今後は、MaaSに関する実証実験等の取組から得られた成果や課題について有識者とともに議論し、施策展開につなげられるよう努めていきます。



図表 2-13 JCoMaaS（ジェイコマース）の概要

出典：JCoMaaSホームページ

Column

国内の先進的なMaaS （群馬県前橋市：MaeMaaS（マエマース）社会実装事業）

- 前橋市では、市内のバス路線の経路検索が可能となるよう、標準的なバス情報フォーマットを整備し、自動運転をはじめとした多様な交通モードを統合したMaaSアプリの実証実験を継続して行っています。
- MaeMaaSの実装事業では、地域公共交通の利便性向上（多様な交通モードのリアルタイム経路検索等）、マイナンバーカード認証基盤と連携した利用者属性による割引等を実施しています。



出典：スマートシティプロジェクト（国土交通省）

4-6 自転車に関する取組

自転車は、通勤・通学、買い物等の移動やレジャーの手段に利用され、環境にやさしく、手軽で便利な乗り物として、区民に最も身近な交通手段のひとつとなっています。

その一方で、交通ルールの無視やマナーの欠如による交通事故が多く発生しています。区内の交通事故件数全体に占める自転車関与事故の割合を示す、自転車関与率は都内平均を上回っています。

年	平成 28 年 2016 年	平成 29 年 2017 年	平成 30 年 2018 年	令和元年 2019 年	令和 2 年 2020 年
交通事故件数	1,338 件	1,184 件	1,165 件	1,062 件	838 件
自転車関与事故件数 (自転車の事故関与率)	471 件 (35.2%)	425 件 (35.9%)	437 件 (37.5%)	426 件 (40.1%)	367 件 (43.8%)
都内自転車の事故関与率	32.1%	33.4%	36.1%	39.0%	40.6%

図表 2-14 区内の交通事故件数の推移

こうした状況を踏まえ、区では自転車の安全利用が大きな課題であると捉え、さまざまな世代に向けた自転車安全利用講習会や、警察、交通安全協会などとの協働による交通安全キャンペーンなどの啓発活動を実施しています。



図表 2-15 区立小学校における自転車安全利用実技講習会（左図）

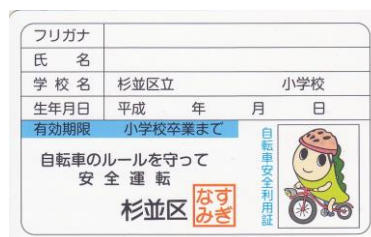


図表 2-16 区立中学校におけるスタントマンによる自転車安全利用実技講習会（右図）

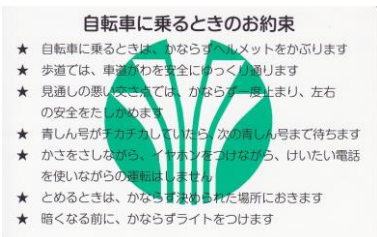
Column

自転車安全利用証の配布

- すべての区立小学校で、原則として小学4年生を対象にした自転車教室を各警察署と協働で実施しています。
- 受講した生徒には自動車運転免許型の「自転車安全利用証」を渡しています。



表面



裏面

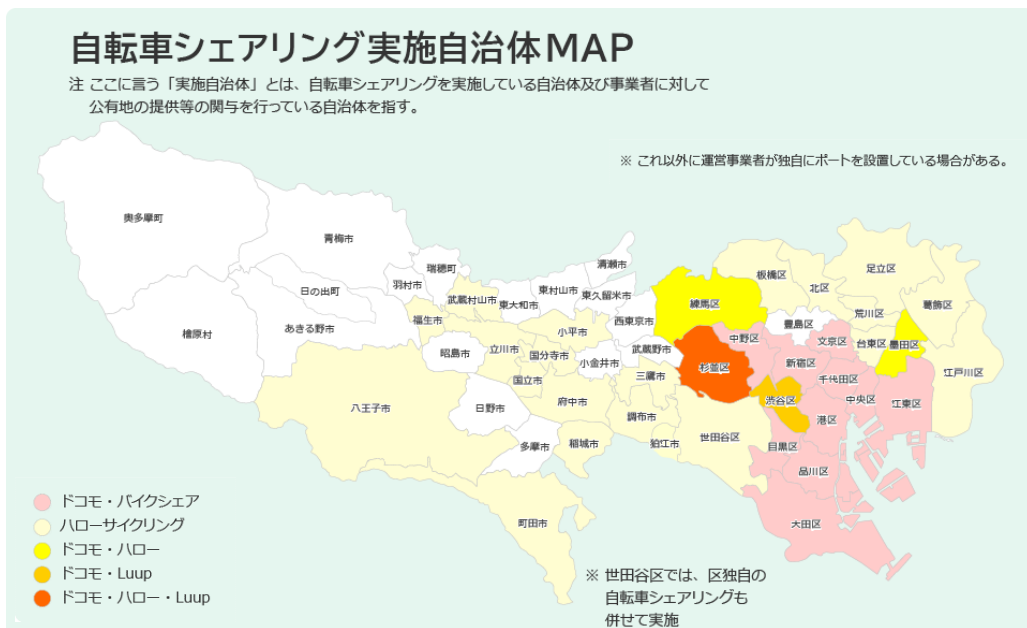
また、区では、平成5（1993）年9月に「杉並区立自転車駐車場条例」を制定し、自転車駐車場の整備や放置自転車の撤去活動など放置自転車対策も進めてきました。

しかし、近年は区立自転車駐車場における地域ごとに異なる駐輪需要に応じた規模の適正化、増加傾向の子ども乗せ自転車や電動アシスト自転車などの大型自転車に対する駐輪スペースの確保といった多様化する自転車の駐輪ニーズへの対応も必要になっています。

同じく近年では、個人で所有する自転車に限らず、シェアリングサービスによる自転車利用が全国的に広まっています。

シェアサイクルとは、自転車のシェアリングサービスのことで、一定の地域内に複数配置されたサイクルポート（専用の駐輪場）で、いつでもどこでも自転車が貸出・返却できるシステムです。同じ運営事業者のサイクルポートであれば、借りた場所とは異なる場所にも自転車を返却することが可能で、スマートフォンやICカードを使って気軽に自転車を利用することができます。

都内では、都心部を中心に、民間事業者と連携してシェアサイクル事業を実施する自治体（民間事業者に対して公有地の提供等の関与を行っている自治体）が急速に拡大しており、令和5（2023）年2月時点で、23区では22の区でドコモ・バイクシェアやハローサイクリング（HELLO CYCLING）のシェアサイクル事業が実施されており、隣接区市との自転車の相互乗り入れができる広域的な利用が進んでいます。



図表 2-17 東京都内の自転車シェアリング実施状況（令和5（2023）年2月時点）

出典：東京都環境局ホームページ

区では、令和3（2021）年12月から、公共交通の機能補完、観光振興、災害時の移動支援等の効果を検証するため、「杉並区シェアサイクル実証実験」を実施しています。実証実験の開始にあたって、区が区立公園や区立自転車駐車場等の区有地の敷地の一部を貸し出すことで、区内でもサイクルポートが着実に広がっています。

本実証実験において区有地を提供しているシェアサイクルはハローサイクリング、ドコモ・バイクシェア、LUUP（ループ）の3者です。

なお、実験期間中の利用状況等を基に、その導入効果を検証し、令和5（2023）年度から事業を実施していきます。

さらに、ここ数年で都心部を中心に、利用が普及しているのが電動キックボードです。

現在、電動キックボードは道路交通法上の「原動機付き自転車」等に分類され、車両区分に応じた運転免許が必要で、ヘルメットの着用が義務付け、車道を通行することになっています。

令和3（2021）年4月から、経済産業省の新事業特例制度の認可を受けた事業者の電動キックボードは、「小型特殊自動車」として分類され、ヘルメットは任意着用、自転車専用通行帯を通行可能であり、令和4（2022）年10月現在、区内でもすでに2つの事業者がシェアリングサービスを展開しています。さらには、電動バイクのシェアリングサービスも区内では展開されています。

令和4（2022）年4月に成立した改正道路交通法では、最高時速20km以下のモデルに限り、電動キックボードなどの1人乗り電動車が「特定小型原動機付き自転車」という新たな車両区分となっており、16歳以上は免許なしで運転が可能となり、ヘルメットの着用も努力義務扱いとなります。また、時速6km以下であれば、歩道を通行することも可能となります。

こうした改正法が令和5（2023）年7月から施行されることを受けて、今後普及が予見される電動キックボードを含めた電動マイクロモビリティの安全かつ適切な利用を区民に促すため、交通ルール遵守などの安全啓発にサービス事業者と警察とともに早期に取り組んでいきます。



図表 2-18 電動キックボード

出典：株式会社 Luup

Column

フランスのパリ市長 アンヌ・イダルゴ氏が提唱した「15分コミュニティ論」

「15分コミュニティ論」に対する説明として杉並区民である陣内秀信氏（建築史家）のインタビュー記事より抜粋

『ポストコロナの考え方の一つに「15分コミュニティ論」というものがあり、各国で注目されています。』

徒歩や自転車、電車でアクセスできる15分圏内に、店や病院や学校など全てのものがそろったコミュニティにしようという考え方です。

これを実現するには杉並はぴったりだと僕は思っています。

あとは農業や商店いずれにおいても、伝統を引き継ぎつつ若い世代がイノベーションを生み出していくことが重要になってくるのではないのでしょうか。』

出典：広報すぎなみ「令和4年5月15日号」



パリの15分コミュニティ論

出典：<https://www.15minutecity.com/blog/hello>

4-7 交通安全に関する取組

交通事故の防止には、交通ルール・マナーの普及啓発とあわせ、道路交通環境の整備が大切です。区では現場の状況に応じ、道路反射鏡、防護柵、視覚障害者誘導用ブロック、すべり止め舗装などの交通安全施設を設置・施工しています。

また、区内の全交通事故のうち、自転車が関与した割合が高いことから、自転車の走行場所と方向を路面に明示し、安全な通行を促すため、自転車ナビライン・自転車ナビマークを整備しています。



図表 2-19 交通安全施設（左：道路反射鏡、中：防護柵、右：自転車ナビライン）

Column

世界で進む速度規制（ロンドンの事例）

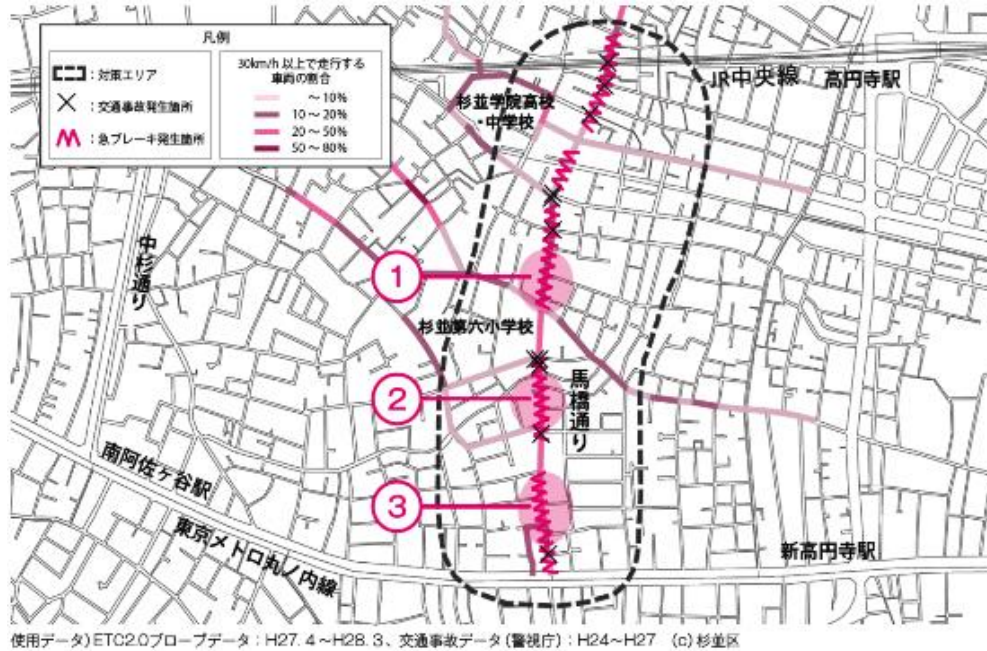
- ・ 速度規制によって自動車と歩行者の死亡事故を減らし、子どもや高齢者をはじめとした住民の安全を守る取組が世界では進んでいます。
- ・ ロンドンでは、令和 23（2041）年までに道路上での死亡者及び重傷者をゼロにする取組として、時速 20 マイル（時速約 32km）規制が導入されています。
- ・ ロンドン交通局によると、ロンドンの道路上で死亡または重傷を負う衝突事故の少なくとも 37%が速度によるもので、例えば、時速 20 マイル（時速約 32km）で起こる衝突事故より時速 30 マイル（時速約 48km）で起こる衝突事故の方が死亡する可能性が 5 倍高まると言われています。



出典：ロンドン交通局資料

平成 28 (2016) 年度には、国土交通省東京国道事務所から提供されたビッグデータ (ETC2.0 プローブデータ=車両の走行情報) を活用して、生活道路の安全対策を実施しました。

データから路線の交通状況を集計、分析することで、路面標示 (イメージハンプなど) やポストコーンなどの車両速度の抑制対策を効果的に実施し、「対症療法型」であった、これまでの安全対策から「予防型」の安全対策が可能になりました。



図表 2-20 ETC2.0 プローブデータを活用した交通状況の把握

Column

日本でも進む速度規制 (ゾーン 30、ゾーン 30 プラス)

- ・ゾーン 30 とは、生活道路における歩行者等の安全な通行確保を目的として、区域 (ゾーン) を定めて最高速度 30 km/h の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制やゾーン内を抜け道とする通行抑制を図る区域です。
- ・ゾーン 30 プラスとは、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度 30 km/h の区域規制と、ハンプやスムーズ横断歩道などの物理的デバイスを適切に組み合わせ、交通安全の向上を図る区域です。



出典: 「ゾーン 30 プラス」の概要 (警視庁)

5 国内の動向

5-1 国の動き

(1) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会

国土交通省では、住民の豊かな暮らしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、令和4（2022）年3月に「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」を設置し、検討を行ってきました。

令和4（2022）年8月には、本検討会において、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再構築）するための具体的な方策を探るため、以下の提言を行っています。

< 3つの共創 >

- ① 官と民の共創：エリア全体での地域旅客運送サービスの長期安定化
【具体策】意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- ② 交通事業者間の共創：各社やモードの垣根を超えた地域旅客運送サービスの展開
【具体策】事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- ③ 他分野を含めた共創：暮らしのニーズに基づく地域旅客運送サービスの創出
【具体策】地域の暮らしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

基本的な考え方として、「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより持続可能で実効性ある支援措置を講ずるべきとしています。

地域交通を今の形のまま単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難であり、技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要です。具体的には、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、そして①官民の間、②交通事業者の相互間、③他分野との間の「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要とされています。

(2) デジタルを活用した交通社会の未来 2022

令和4（2022）年8月にデジタル庁では、デジタル社会推進会議幹事会において、デジタルを活用した交通社会の未来をどう描くかという視点から「デジタルを活用した交通社会の未来 2022」を決定しました。

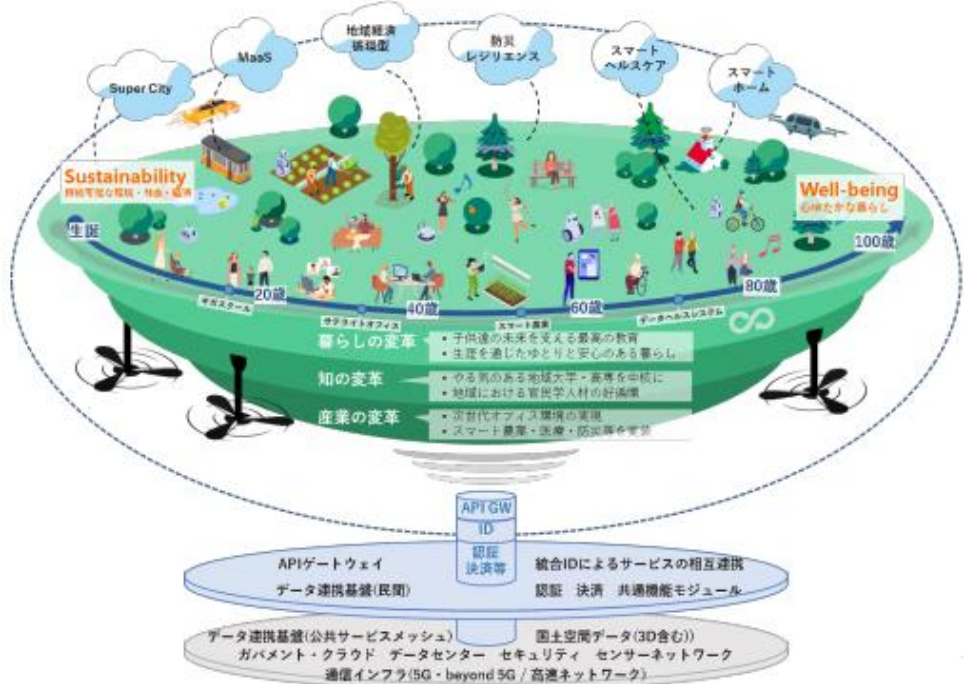
「デジタルを活用した交通社会の未来 2022」における主な要点

- ・我が国社会が人口減少局面に入り、需要が供給に合わせる（例えば、乗客がバス停でバスを待つ）経済から、供給が需要に合わせる（サービス車両が乗客を迎えに行く）経済へのシフトが進展。交通サービスのスタイルも需要データを起点にサービスを展開するモデルへと転換が迫られている。交通は人々の暮らしのベースとなるもので人々の暮らし視点で考えることが必要である。
- ・デジタル技術を活用しながら、供給を主体に考える経済から需要を主体に考える経済へシフトしていくには民間の主体あるいは行政府による新たな投資が必要。投資を行うためには、サービスの社会実装の起点となる人々の暮らしの課題（ペインポイント）を探し、解決することが重要で、広く横断的に社会システム全体の課題として捉え、全体最適を図って限界費用を下げていくという視点を持つ。

この他にも、一人一人の暮らし目線を起点とし国内外で実装が進められた取組やその際に活用された実際の手法についての事例を整理し、社会実装を実現した事例から見えてきたポイントが示されています。

Column 国が掲げる「デジタル田園都市国家構想」

- ・ デジタル田園都市国家構想とは、「心ゆたかな暮らし」（Well-Being：ウェルビーイング）と「持続可能な環境・社会・経済」（Sustainability：サステナビリティ）を実現していく構想です。
- ・ 本構想が目指すのは、地域の豊かさをそのままに、都市と同じ又は違った利便性と魅力を備えた、魅力溢れる新たな地域づくりです。
- ・ 具体的には、「暮らし」や「産業」などの領域で、デジタルの力で新たなサービスや共助のビジネスモデルを生み出しながら、デジタルの恩恵を地域の皆様に届けていくことを目指します。



出典：デジタル田園都市国家構想推進交付金（デジタル実装タイプ）について（概要資料）（デジタル庁）

5-2 東京都の動き

(1) 東京における地域公共交通の基本方針

令和4（2022）年3月に、東京都は「東京における地域公共交通の基本方針」を策定しています。

基本方針は「高齢者や障害者をはじめ、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現と、人・モノ・情報の自由自在な移動と交流により、あらゆる人が活躍できる「挑戦の場」を創出する都市交通環境の実現に資する取組の方針」として策定され、2040年代を目標年次として、地域公共交通の目指すべき姿とその実現に向けた支援策の方向性、この先5年程度の具体的な取組について示されています。

今後5年間の取組として「地域公共交通計画の策定」、「デマンド交通やグリーンスローモビリティなど、地域ニーズに応じた移動手段の導入」、「環境対応車、バリアフリー対応車や環境対応設備の導入」、「交通結節点³³整備」、「データの取得とオープン化」、「モビリティ・マネジメント実施」、「東京都、区市町村や事業者との連携による地域特性に応じた先行事例の取組」などが挙げられています。

(2) 自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方

令和4（2022）年3月に、東京都は「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を策定しています。この在り方の策定に際して、本区も検討委員の一員として参画しました。

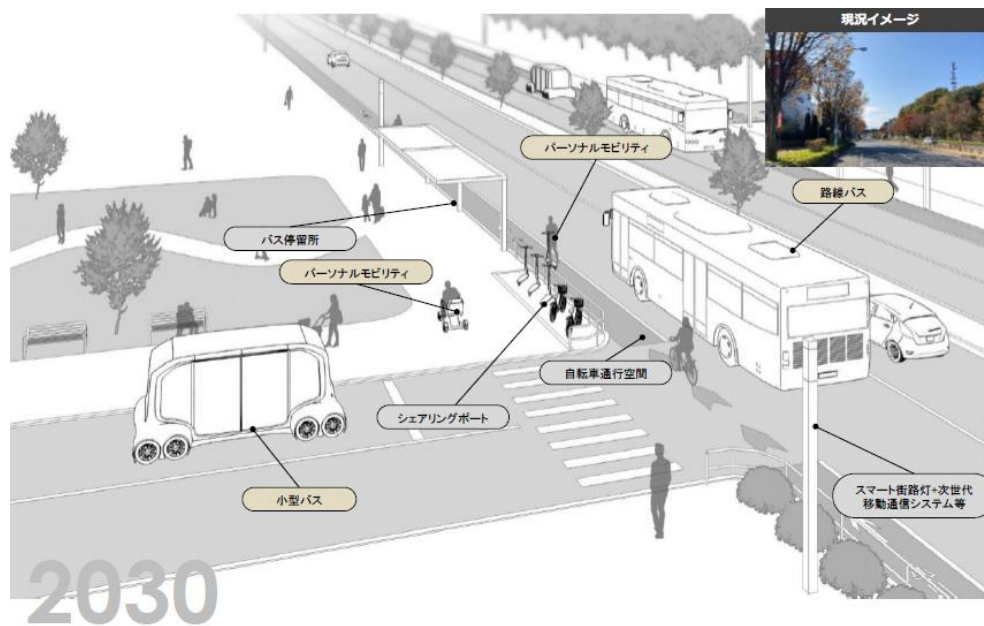
都市内交通における目指すべき東京の将来像として、次の4点が示されています。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ① 多様な交通モードの充実によるコンパクトでスマートな都市の実現 ② 鉄道ストックを基軸とし、新たなモビリティやMaaSなどの先端技術を活用した人中心のモビリティネットワーク構築によるスムーズな移動の実現 ③ 道路空間の再配分により、車と人の適切な分担や中心部のにぎわい空間創出の実現 ④ ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現 |
|---|

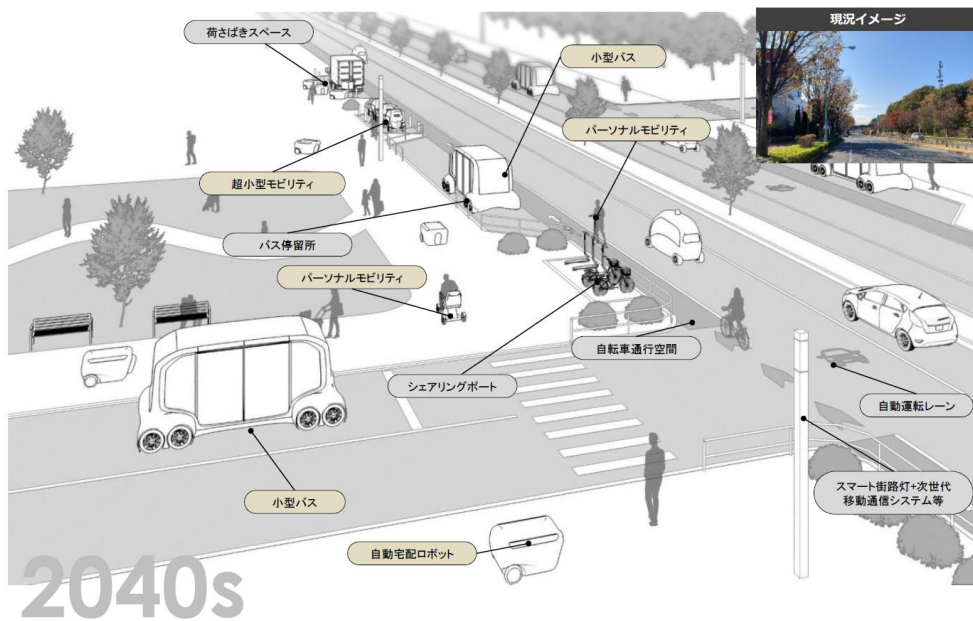
また、2040年代における都内全域での自動運転車の普及を見据えて、都内において8地区程度でレベル4の自動運転サービスを2030年頃までに先行的に導入することを目指し、都内の各自治体や交通事業者等が地域のニーズを踏まえた自動運転サービスに関する取組を推進していくこととしています。

具体的には、都内で自動運転サービスを導入する上で課題となる項目や都内の各自治体や交通事業者等による先行的な自動運転サービスの導入に向けた取組の支援策を検討することが挙げられています。

³³ 電車、バスやタクシーなど複数の交通手段が相互に接続される乗り換え拠点のこと。



※本イメージ図は、本在り方の基本的な考え方に基づく整備の実施を想定した一例を示したものです。
 ※路線バスは自動運転レベル2、小型バスは自動運転レベル3での運行を想定しています。
 ※自転車通行空間の実際の整備に当たっては、交通状況等を考慮し、設置位置等について決定することを想定しています。
 ※シェアリングポートの実際の整備に当たっては、交通安全を考慮し、設置位置等について決定することを想定しています。
 ※バスの利便性の向上のために、必要に応じて運行情報等の提供する設備等が設置されることを想定しています。
 ※GNSSの測位精度が低下する場所等では、磁気マーカー等の自動運行補助施設を設置することを想定しています。



※本イメージ図は、本在り方の基本的な考え方に基づく整備の実施を想定した一例を示したものです。
 ※小型バスは自動運転レベル4の運行を想定しています。
 ※自転車通行空間の実際の整備に当たっては、交通状況等を考慮し、設置位置等について決定することを想定しています。
 ※シェアリングポートの実際の整備に当たっては、交通安全を考慮し、設置位置等について決定することを想定しています。
 ※バスの利便性向上のために、必要に応じて運行情報等を提供する設備等が設置されることを想定しています。
 ※GNSSの測位精度が低下する場所等では、磁気マーカー等の自動運行補助施設を設置することを想定しています。
 ※バス停留所の上屋は、将来イメージを見やすくするため、便宜上描写していません。

図表 2-21、図表 2-22 自動運転車の普及により見込まれる道路空間の将来イメージ
 (上：2030年代、下：2040年代)

出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（東京都都市整備局）

5-3 杉並区を含む広域圏での動き（エイトライナー構想）

東京近郊では、山手線・大江戸線と武蔵野線・南武線の間には環状鉄道がないため、23区南部・西部及び北部地域では、環状方向の移動に時間を要します。このため、北区・板橋区・練馬区・杉並区・世田谷区・大田区の6区は、この環状八号線沿線地域を結ぶ環状交通（エイトライナー³⁴）の実現を目指しています。

エイトライナーの実現によって、環状方向の移動が便利になり、羽田空港へのアクセス向上をはじめとした公共交通ネットワークが向上するほか、赤羽・志村・光が丘・荻窪・二子玉川・蒲田など地域の拠点の結びつきが強化され、各区のまちづくりに大きく寄与すると言われています。

さらに、環状七号線を基軸とした「メトロセブン（環七高速鉄道）」と接続されることで、区部周辺部環状公共交通として、公共交通ネットワークの利便性が向上すると見込まれています。

昭和61（1986）年から研究を開始していますが、平成28（2016）年に国の諮問機関である交通政策審議会において、メトロセブンとともに、「区部周辺部環状公共交通の新設」として、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」の1つに位置づけられました。

「環状七・八号線沿線地域相互間の環状方向のアクセス利便性の向上を期待」され、このプロジェクトの意義が認められています。

一方で、「事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、事業計画について十分な検討が行われることを期待」や、「高額な事業費が課題となると考えられることから、需要等も見極めつつ中量軌道等³⁵の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について検討が行われることを期待」といった2つの課題が挙げられています。



図表 2-23 区部周辺部環状公共交通路線イメージ図

年月	項目
昭和61（1986）年5月	大田区・世田谷区・杉並区により「新交通システム等研究会」を設立
平成5（1993）年10月	関係区により、「エイトライナー構想」を発表
平成6（1994）年5月	「エイトライナー促進協議会」を関係6区で設立
平成9（1997）年4月	メトロセブン（環七高速鉄道）促進協議会と「連携」を宣言
平成12（2000）年1月	運輸政策審議会答申第18号において「今後整備について検討すべき路線」として位置づけられる
平成12（2000）年8月	東京都及びエイトライナー・メトロセブンの関係9区で「区部周辺部環状公共交通都区連絡会」を設立
平成13（2001）年～	都区連絡会において、「区部周辺部環状公共交通」についての調査を実施
平成28（2016）4月	交通政策審議会答申第198号において「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として位置づけられる

図表 2-24 エイトライナー実現に向けたこれまでの主な活動経過

出典：エイトライナーパンフレット（エイトライナー促進協議会）

³⁴ 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を結ぶ新しい環状交通。

³⁵ 距離や輸送力において地下鉄とバスの中間領域をサービスする輸送機関として開発されたもので、例として多摩モノレールやゆりかもめのような新交通システムなど。

第3章 | 区の現状と課題

1 人口

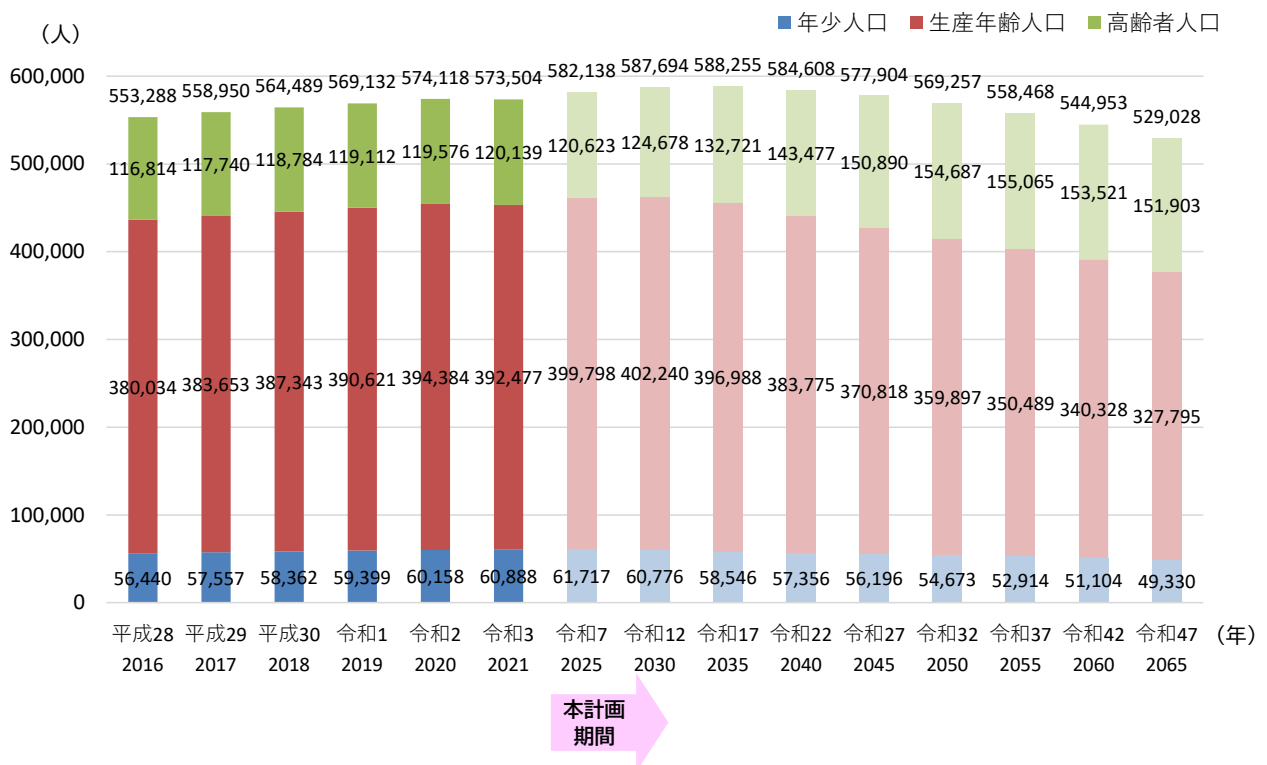
1-1 人口の動向

区の総人口は、令和 15（2033）年をピークに減少していくことが見込まれますが、本計画の計画期間である令和 12（2030）年度までは、増加すると予測されています。

人口構成に着目すると、0歳から14歳以下の年少人口と15歳以上から65歳未満の生産年齢人口の割合は減少する一方、65歳以上の高齢者人口の割合（高齢化率）は増加する傾向にあり、令和 47（2065）年には、4人に1人以上が高齢者となる28.7%まで上昇する見込みです。

今後、区内の単身高齢者世帯の割合は、著しく増加すると予測されており、令和 22（2040）年頃には高齢者人口がピークを迎え、高齢者世帯の約57%が単身世帯になる見込みです。

なお、全国的には少子化が進んでいると言われていますが、区内の年少人口については、今後10年程度は概ね6万人前後で推移する見込みで、就学時に親の手を離れて自由に動き回る子どもたちが、交通ルール・マナーを守って安全安心に過ごせるような体制づくりも欠かすことができません。



図表 3-1 将来人口の見通し

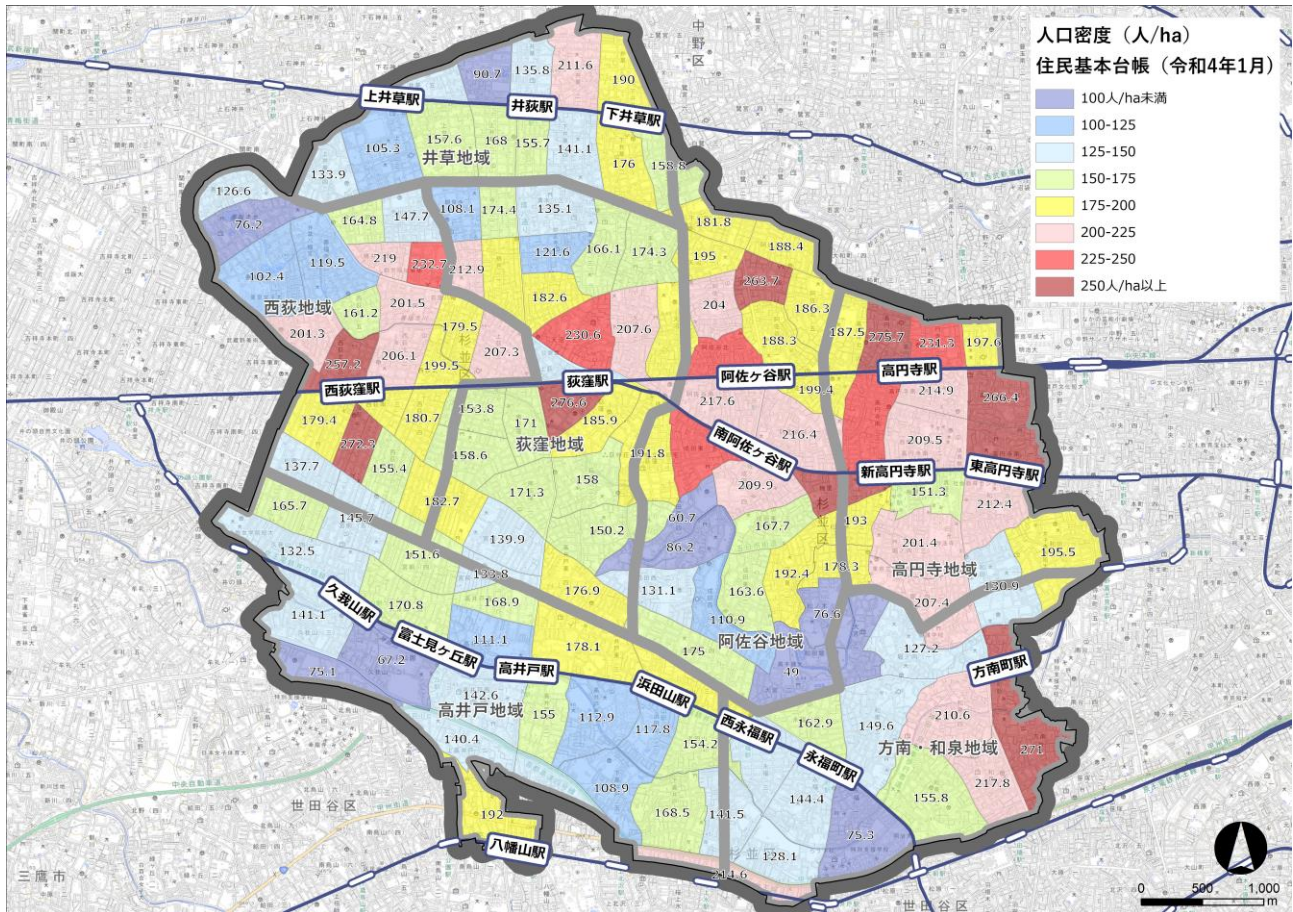
令和 2（2020）年以前は杉並区住民基本台帳より作成、
令和 3（2021）年以降は杉並区総合計画（推計値）より作成

1-2 人口の分布

人口の分布を見ると、JR中央線の沿線において人口密度が非常に高くなっている一方で、西武新宿線、京王線や京王井の頭線の沿線における人口密度が低いことから、区の南北に向かうにつれて人口密度が低くなる特徴が分かります。

地域別の人口は、高円寺地域が最も高く、次いで阿佐谷地域、荻窪地域、西荻地域、方南・和泉地域、高井戸地域、井草地域という順に高くなっています。

JR高円寺駅・阿佐ヶ谷駅等の鉄道駅周辺における人口密度が非常に高いことから、徒歩や自転車を利用して駅までアクセスできる区民が多いという実態も見えてきます。



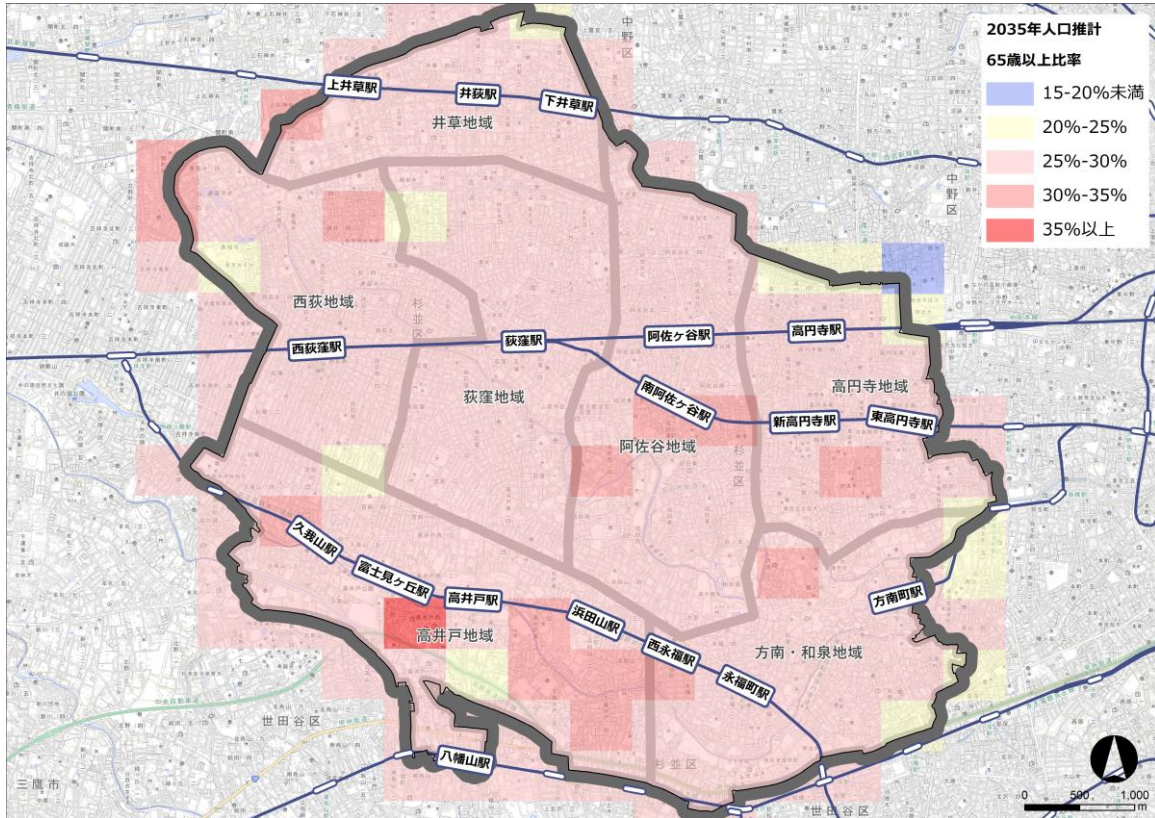
図表 3-2 町丁目別の人口密度

杉並区住民基本台帳 (令和4 (2022) 年1月時点) より作成

1-3 高齢化率の推計

区の総人口に占める高齢者の割合（高齢化率）は、区全域で上昇することが推察されています。地域別の高齢者は、高円寺地域、阿佐谷地域、荻窪地域、西荻地域、高井戸地域、方南・和泉地域、井草地域の順に多くなっており、京王井の頭線富士見ヶ丘駅から高井戸駅間の南側で、特に多くなると見込まれています。

高齢者の増加に伴い、日常生活におけるきめ細かい移動需要が増える可能性があるため、移動が困難となる方に対して配慮する必要があります。

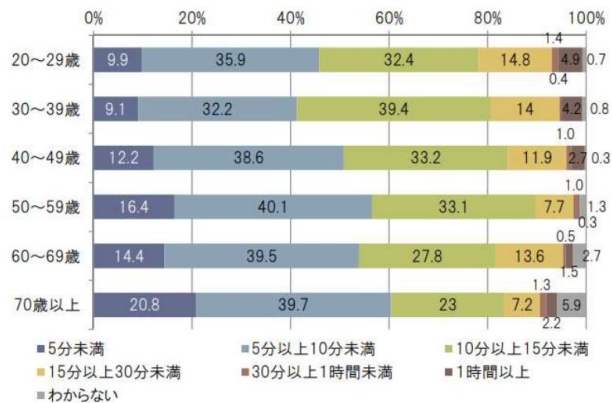


図表 3-3 将来の高齢者の分布

国土数値情報「500mメッシュ別将来推計人口（平成27（2015）年国勢調査基準）」より作成

Column 公共交通へのアクセス

- ・ 自宅から駅やバス停までの許容時間を「5分未満」と回答した方々は、70歳以上が最も多く、「5分以上10分未満」を合わせると6割にのぼります。
- ・ 高齢になるにつれて、公共交通を利用するために自宅から駅やバス停まで行くのに許容できる時間が短くなる傾向があり、幅広い世代の方が公共交通を利用するには、できるだけ自宅周辺から公共交通へアクセスできる体制づくりが必要となります。



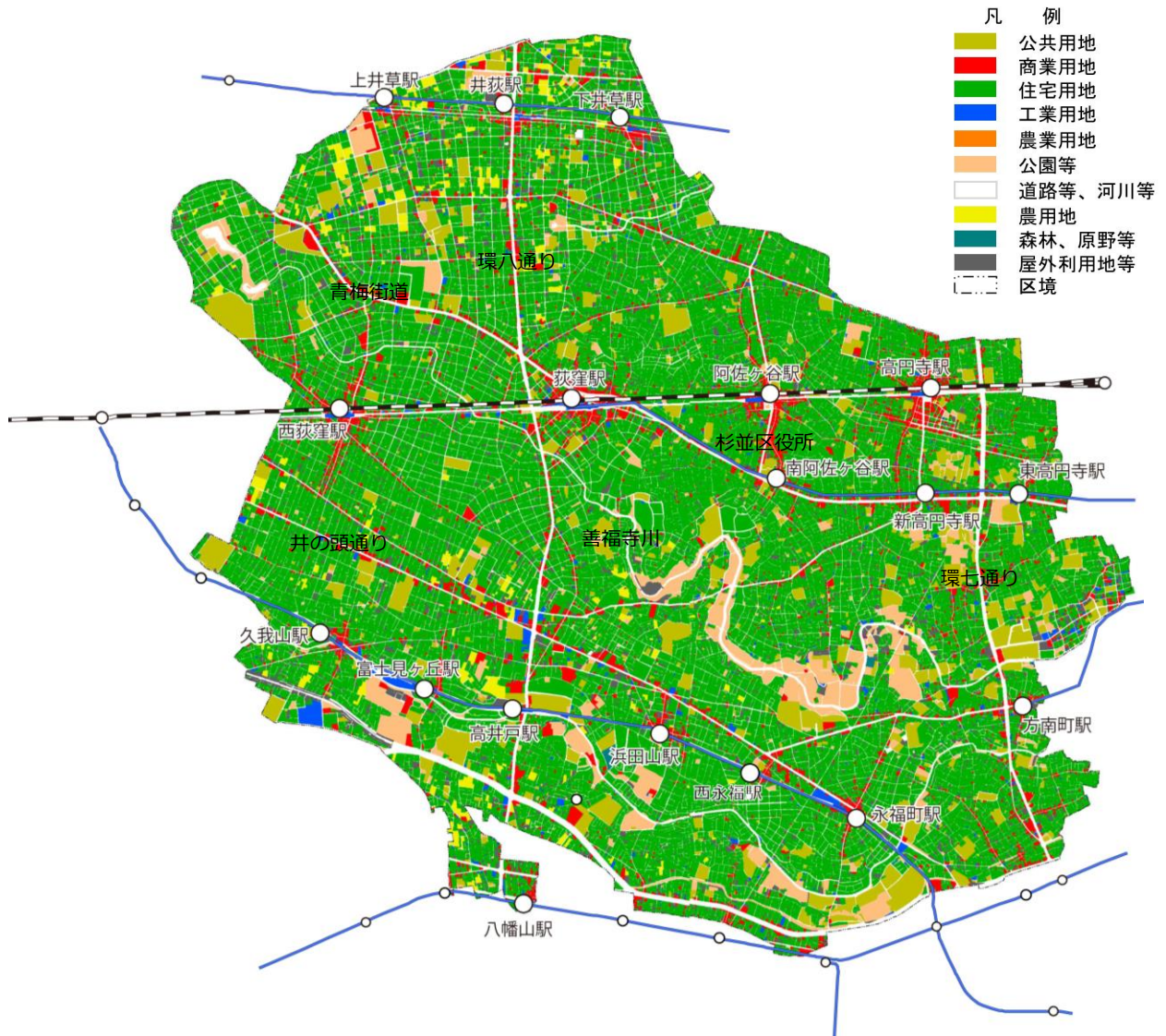
年齢階層別にみた自宅から駅やバス停までの許容時間

出典：内閣府「世論調査報告書（平成28年）」

2 土地利用

区の土地利用の状況は、鉄道駅周辺や青梅街道をはじめとする幹線道路沿いに分布する商業用地のほか、住宅用地が区の全域に広がっていて、区の面積のうち宅地率は71.2%（平成29（2017）年度調査時点）で、宅地の約8割を占める住宅用地は増加を続けています。

こうした土地利用の状況から、区は多くの住宅が集積している住宅都市であると言えます。



図表 3-4 土地利用現況図

すぎなみのまちの動き～土地利用現況調査の分析～（平成31（2019）年3月）より作成

3 施設の立地

区内の主要な施設は、鉄道駅周辺やバス路線の沿線に立地している傾向があります。

特に、大型商業施設、病院や福祉施設の多くは、鉄道駅周辺やバス路線の沿線を中心に立地していますが、自家用車を所有しない高齢者等にとって、公共交通を乗り継ぐことが難しい場合には施設の送迎などに頼らざるを得ない状況も想定されます。

また、地域別にみると、JR阿佐ヶ谷駅・東京メトロ丸ノ内線南阿佐ヶ谷駅周辺には区役所、税務署、警察署などの官公庁が多く、荻窪駅周辺には史跡をはじめとした地域資源が多く立地しており、区民や来街者が快適に回遊できる移動環境づくりが重要です。



図表 3-5 区内の施設等の分布

出典：杉並区バリアフリー基本構想

4 道路網

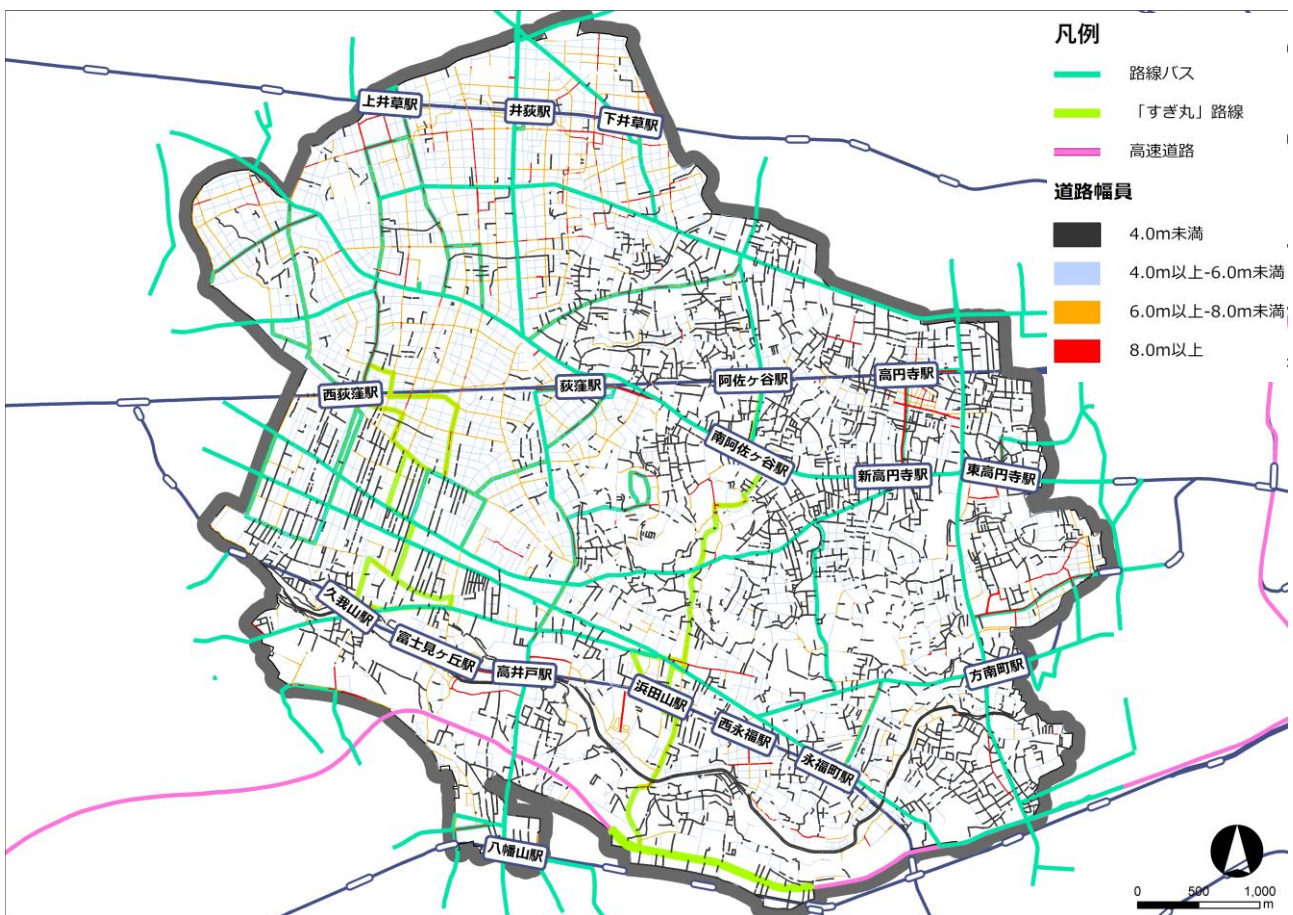
区内の道路網は、基幹道路となる都市計画道路とそれらをつなぐ主要生活道路³⁶や主要区画道路³⁷などの生活道路で構成されています。

区内には、青梅街道をはじめとした 34 路線、約 84 km の都市計画道路がありますが、令和 3 (2021) 年 3 月時点での整備率は約 49% と 23 区の中でも 22 番目と低くなっています。

また、公道と私道を合わせた区内の道路は、幅員が 4 m 未満の狭い道路が全体の約 4 割を占め、6 m 未満の道路と合わせると 8 割以上になります。

かつて区画整理事業が広域に行われた井草地域や西荻地域は、幅員が 4 m 以上の道路の割合が高い一方、阿佐谷地域、高円寺地域、方南・和泉地域では、幅員が 4 m 未満の狭い道路の割合が高く、さらに歩道が設置された区道は、区道全体の約 1 割に留まっています。

このような状況において、自家用車より車体の大きい路線バスやコミュニティバスなどが路線を設けて運行することは難しく、歩行者や自転車が安心して移動できる歩道や自転車通行帯等の整備が必要となっています。



図表 3-6 道路幅員図

道路台帳測定基図より作成

³⁶ 幹線道路を補助し、幹線道路で囲まれた地区内の自動車交通のサービスを受け持つ道路。

³⁷ 主要生活道路を補助し、地域内での基本的な生活道路サービス機能と平常時の消防活動が円滑に行われるために必要な道路。

5 区民の移動実態

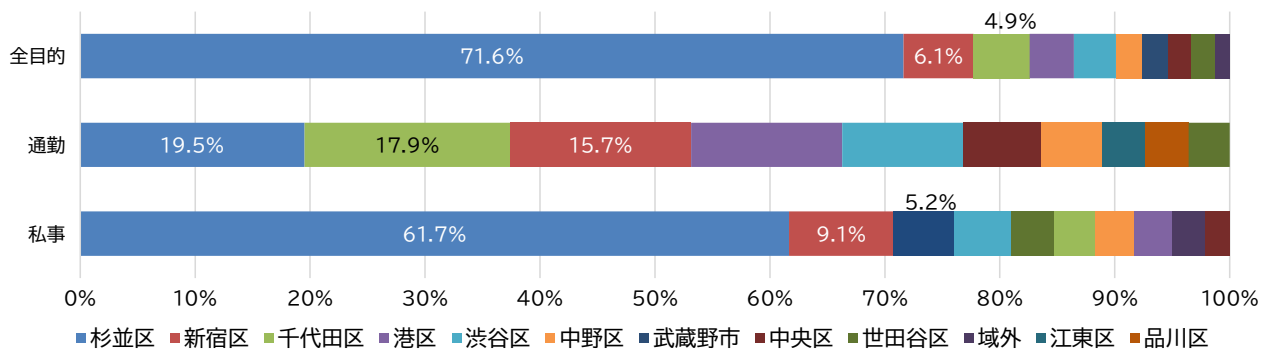
5-1 区民の移動状況

平成30（2018）年度東京都市圏パーソントリップ調査³⁸の結果によると、区民が外出する際には、区内での移動が最も多く、区外への移動は、新宿区や千代田区への移動が多くなっていることが分かります。

通勤を目的とした移動では、杉並区、千代田区、新宿区という順に高く、区内に次いで都心部への移動が多い特徴が見られます。私事を目的とした移動では、杉並区、新宿区、武蔵野市という順に高くなっており、通勤と比べて近隣地域への移動が多い特徴が見られました。

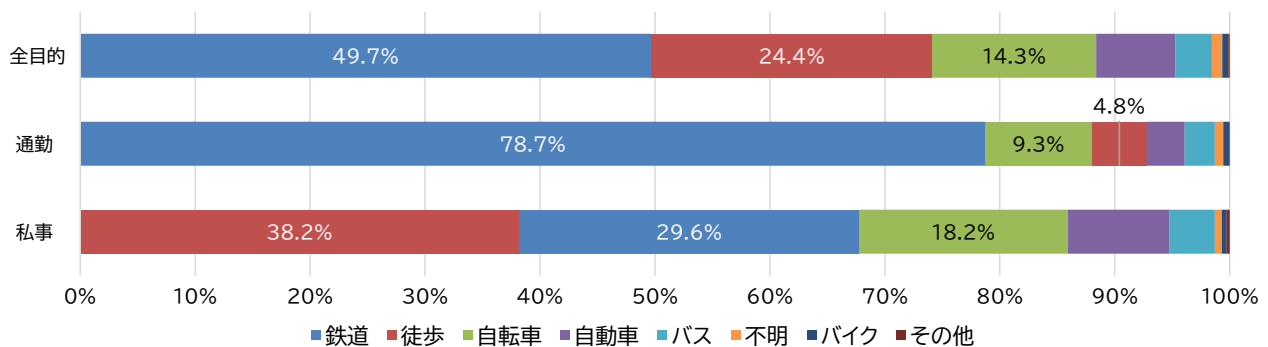
さらに、区民が外出する際に使う移動手段として、鉄道が最も多く、徒歩、自転車という順に利用割合が高くなっています。

私事を目的とした移動では徒歩が最も多いという区民の特徴から、駅周辺をはじめ、人が多く集まる空間において、歩行者にやさしい、居心地が良く歩きたくなる（ウォークアブル³⁹な）まちなかの形成も必要となっています。



図表 3-7 活動場所（全手段利用）

平成30（2018）年度東京都市圏パーソントリップ調査より作成



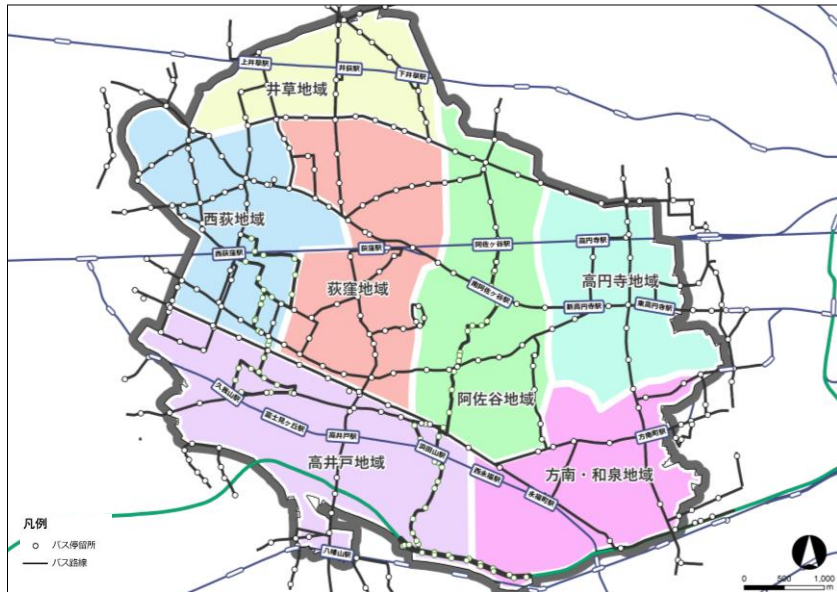
図表 3-8 交通手段別トリップ数

平成30（2018）年度東京都市圏パーソントリップ調査より作成

³⁸ 交通行動の起点（出発地）、終点（到着地）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データ（トリップデータ）を調べる人の移動に関する調査。平成30年9～11月に、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部の268市区町村に居住する約1,800万世帯のうち無作為で選ばれた約63万世帯の方（満5歳以上）を対象に実施した。

³⁹ 街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組のこと。

なお、杉並区まちづくり基本方針では、区が多様な地域特性を踏まえ、7つの地域ごと（井草地域、西荻地域、荻窪地域、阿佐谷地域、高円寺地域、高井戸地域、方南・和泉地域）に地域別方針が示されることから、本計画においても7つの地域ごとに公共交通や移動の現況を整理しています。

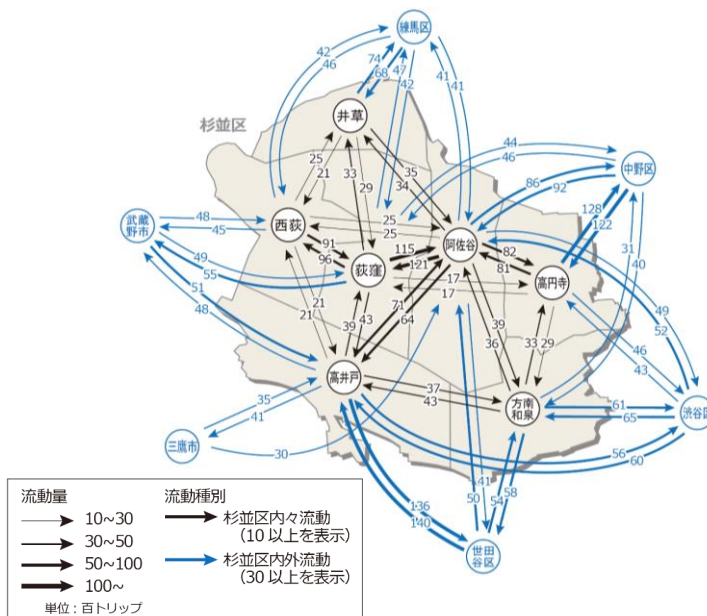


図表 3-9 杉並区における地域特性を踏まえた7つの地域区分

区内における移動では、各地域から、阿佐谷地域と荻窪地域への移動が多くなっています。

区内から区外への移動では、次のような特徴が見られます。高井戸地域、方南・和泉地域からは渋谷区や世田谷区への移動が多く、阿佐谷地域、高円寺地域からは中野区への移動が多くなっています。また、荻窪地域、高井戸地域からは武蔵野市への移動が多く、井草地域からは練馬区への移動が多くなっています。

このように区を越えた移動では、隣接するエリア間での移動が多い傾向が見られます。



図表 3-10 区内間及び区内外への移動状況

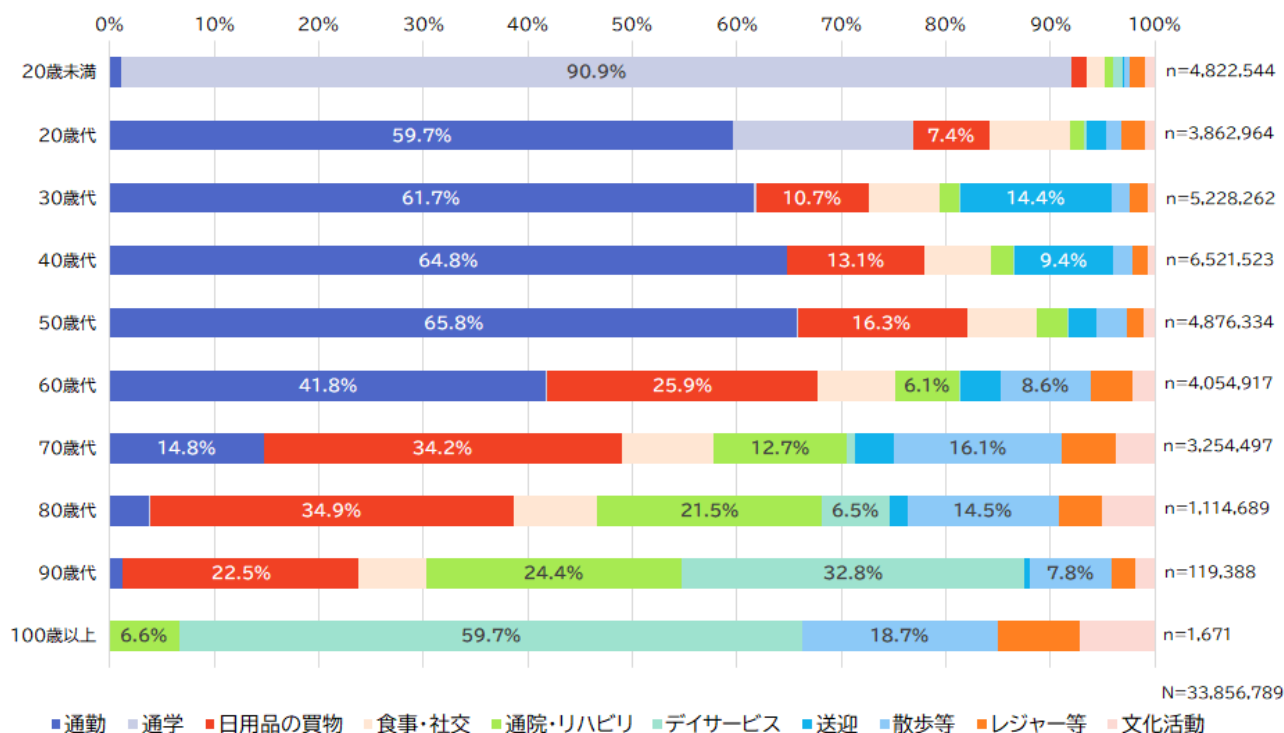
平成30(2018)年度東京都市圏パーソントリップ調査より作成

5-2 区内の人の動き

年齢階層別に移動の目的をみると、20歳未満では通学が大半を占め、20～60歳代では通勤が多く、30～40歳代では送迎による移動が多くなっています。60歳代以上では日用品の買い物での移動が多く、70歳代以上では通院・リハビリの割合が高く、交通手段を利用しない散歩の割合も高くなっています。その他にも、年齢が上がるにつれて、買い物目的での移動の割合が高くなる傾向が見られます。

また、すべての地域において、私事、通勤、通学、業務の順に多くなっていますが、地域別にみると、明治大学などの教育施設が集まる方南・和泉地域では、通学を目的とした移動、特に着トリップ⁴⁰が他地域と比べて多くなっています。

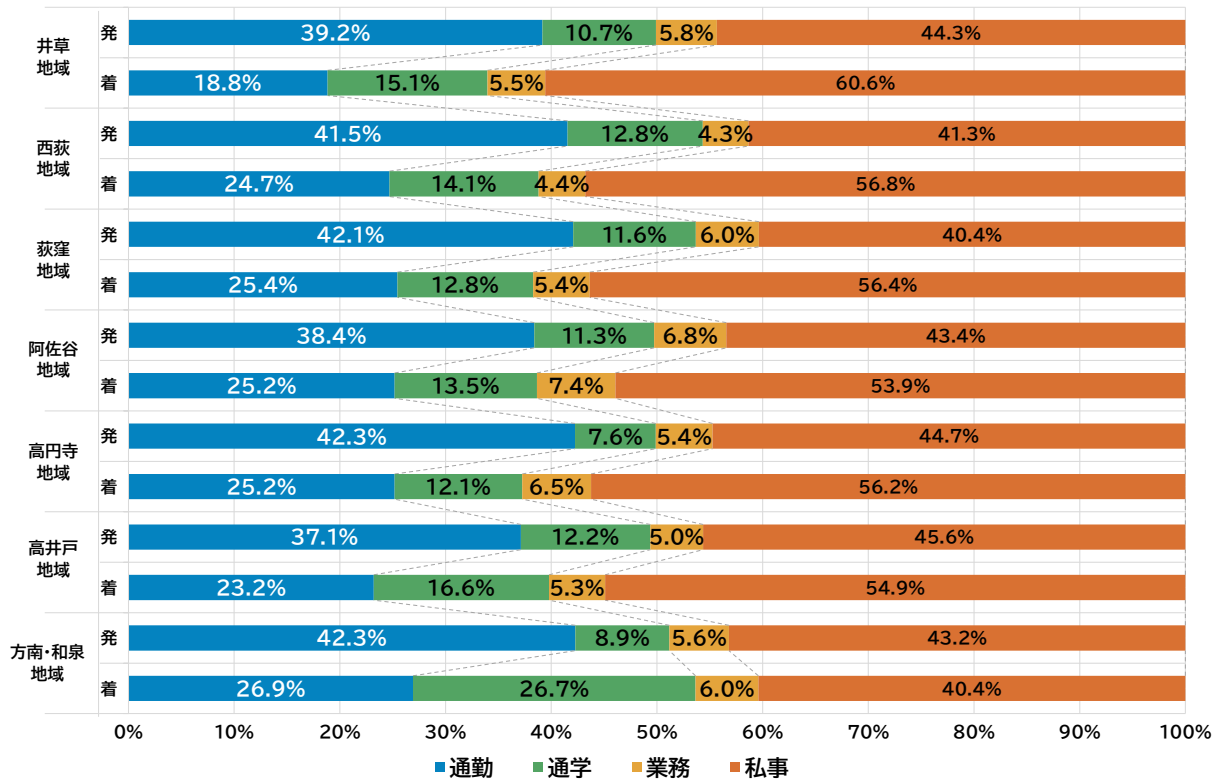
さらに、すべての地域において、鉄道、徒歩、自転車の順に移動の分担率が高くなっています。地域別にみると、井草地域では、他地域に比べて鉄道の割合が最も低く、徒歩の割合が高いことが分かります。荻窪地域では、他地域と比べてバスの割合が最も高く、方南・和泉地域は鉄道の割合が高くなっています。



図表 3-1-1 年齢階層・目的別発生集中量（構成比）

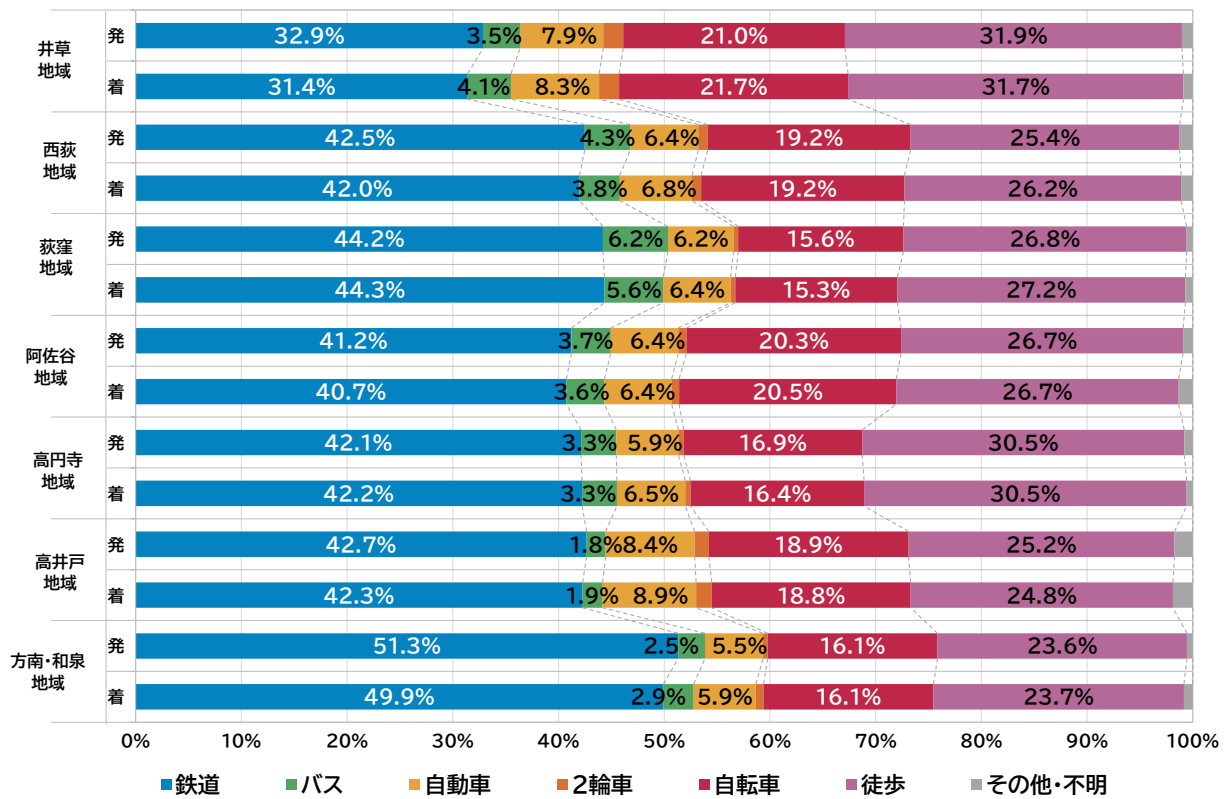
平成30（2018）年度東京都市圏パーソントリップ調査より作成

⁴⁰ 出発点から目的地への一方方向の人の移動を意味する。発トリップをその地点からの移動、着トリップをその地点への移動として表される。



図表 3-12 目的別発生集中量（構成比）

平成30（2018）年度東京都市圏パーソントリップ調査より作成



図表 3-13 移動手段別発生集中量（構成比）

平成30（2018）年度東京都市圏パーソントリップ調査より作成

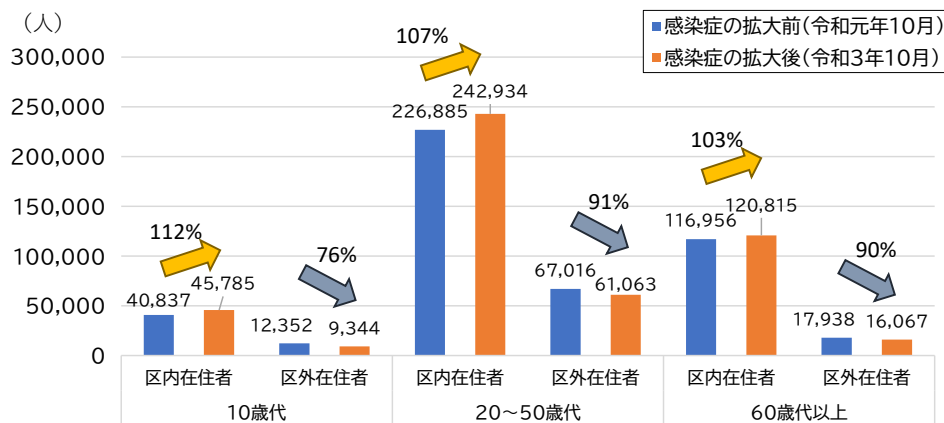
5-3 新型コロナウイルス感染症拡大前後の区内の人の動き

「全国うごき統計⁴¹」によると、新型コロナウイルス感染症の拡大以降、区内での日中の滞在人口は増加しています。

感染症の拡大前後（令和元（2019）年10月及び令和3（2021）年10月）における、平日の区内滞在人口を区内在住者及び区外在住者で比較すると、区内在住者が約110%に増加している一方、区外在住者は約80%に減少しています。

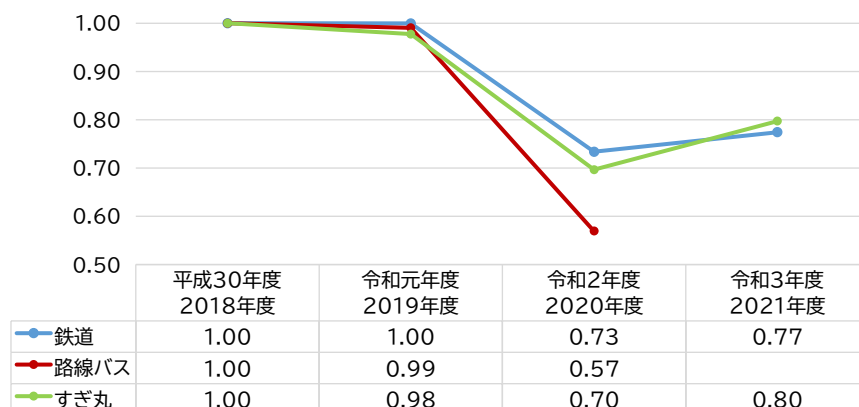
また、令和2（2020）年度における公共交通利用者数（鉄道・路線バス・すぎ丸）はいずれも感染症拡大前の3～4割程度減少しており、令和3（2021）年度には回復基調にあるものの、元の利用状況には戻っていません。交通事業者は感染症拡大対策を講じながら、安全・安心な運行に向けて取り組んでいますが、公共交通の利用者数の減少は交通事業者の経営にも影響を及ぼしており、利用者数に応じた運行ダイヤの再編等が行われています。

新型コロナウイルス感染症を契機とした、新しい生活様式が定着する中で、身近な生活圏における移動環境の快適さや安全性が求められていると考えられます。



図表 3-1 4 区内・区外別の年代別滞在人口比較

携帯電話基地局データ、全国うごき統計（ソフトバンク）より作成



図表 3-1 5 区内の公共交通の利用者数の推移（平成30（2018）年度比）

杉並区統計書（路線バスは令和3（2021）年度の公表データなし）、各鉄道事業者ホームページより作成

⁴¹ ソフトバンクの携帯基地局の仕組みを利用した人流統計サービスのこと。日本全国24時間365日、人がいつどこに何人いるのか、どこに移動したのかを把握し解析できるビッグデータで、課題解決のための現状分析として役立てられる。

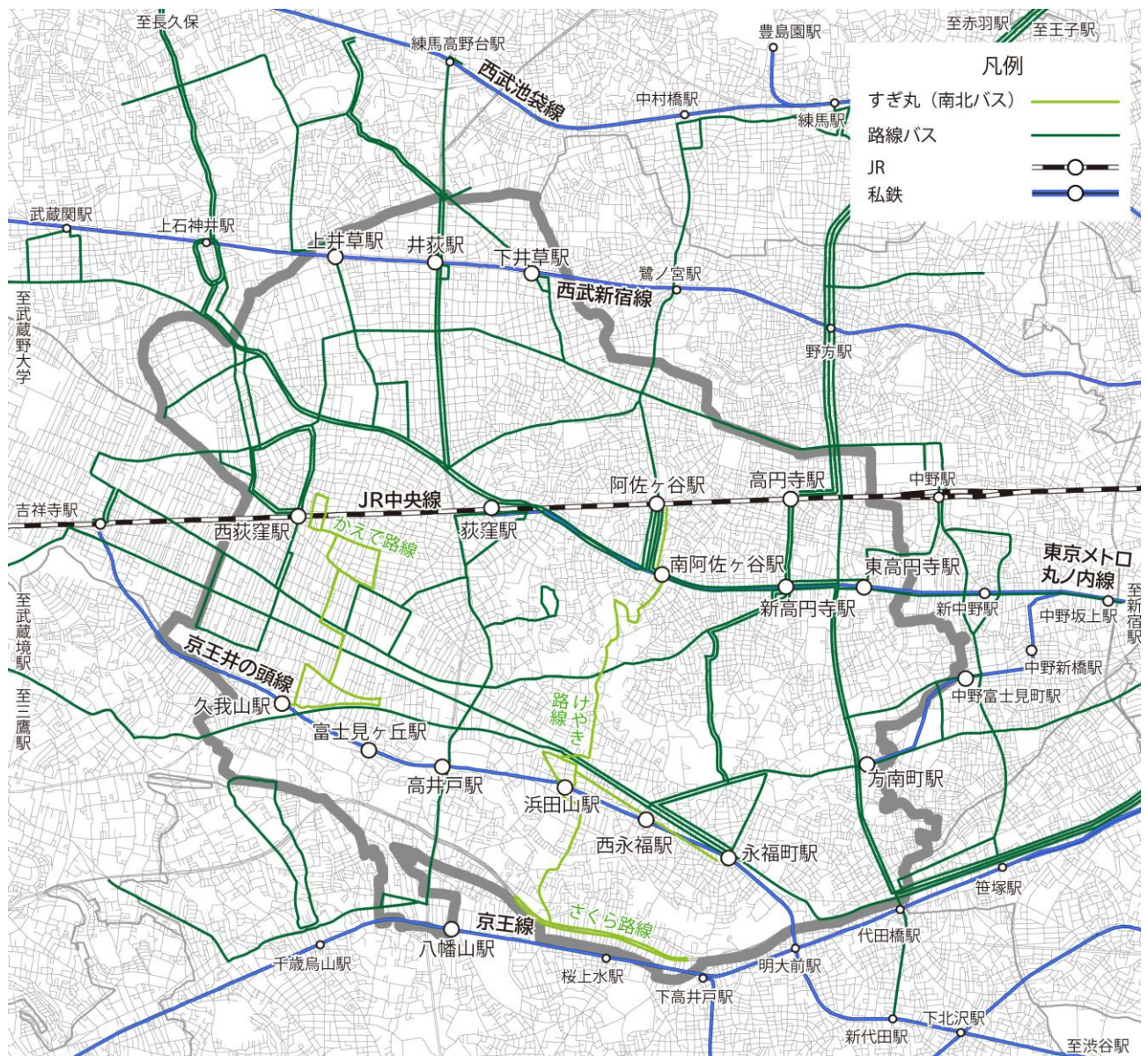
6 公共交通の現状

6-1 公共交通網

区内には、5つの鉄道路線（JR中央線、西武新宿線、京王線、京王井の頭線、東京メトロ丸ノ内線）が乗り入れをしています。

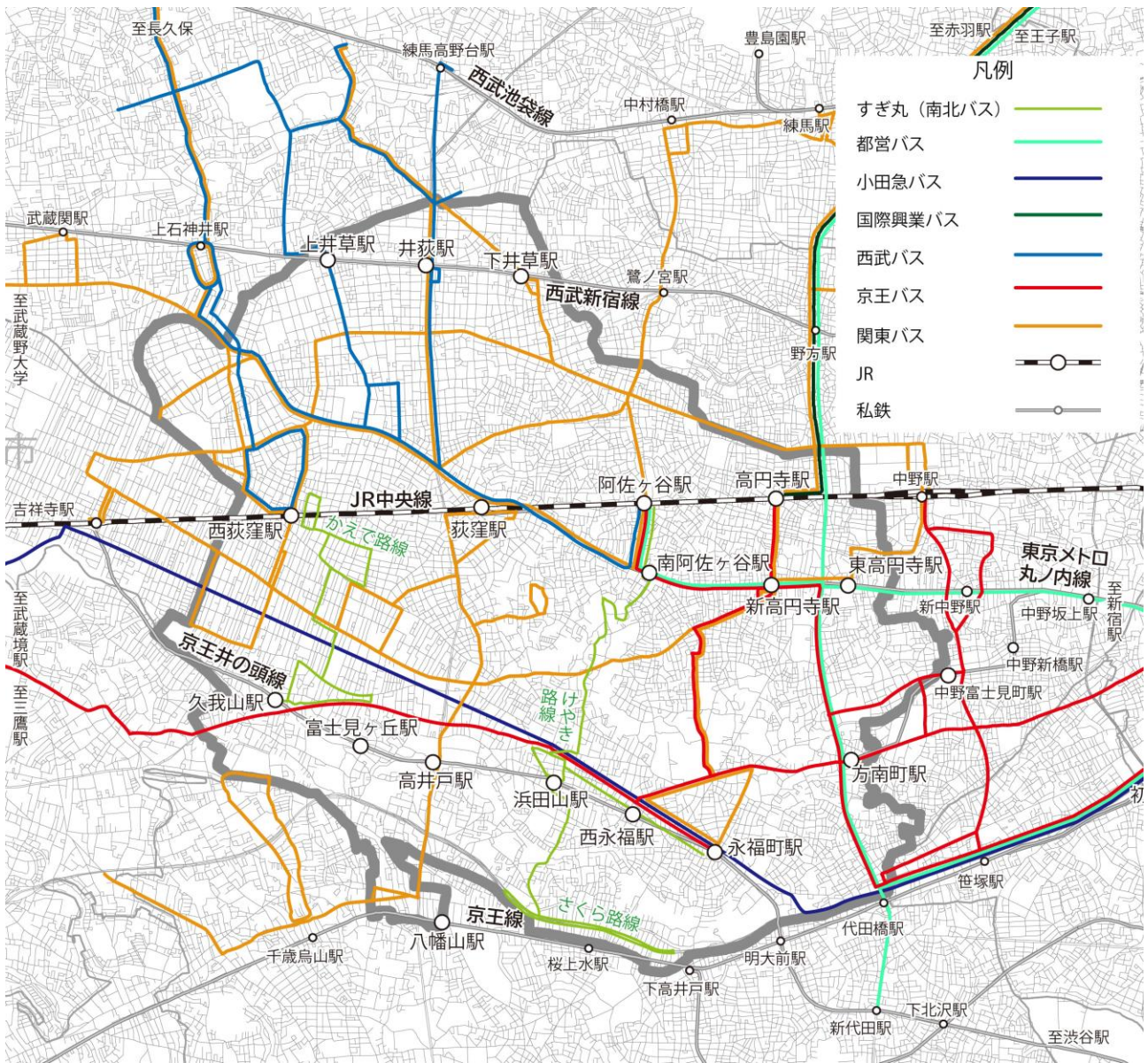
東西方向の鉄道路線だけでなく、区全域でバス交通網も発達しており、路線バス（西武バス、京王バス、小田急バス、国際興業、関東バス、都営バス）に加えて、すぎ丸（南北方向に3路線）も運行していて、毎日多くの方々に利用されています。

その他にも、区全域でタクシーが運行し、さらに、高齢者や障害者等の外出支援を目的とした福祉交通も運行しています。



図表 3-16 区の公共交通ネットワーク図

各社路線図を基に作成



図表 3-17 区内の公共交通ネットワーク図（主にバス路線）

各社路線図を基に作成

6-2 鉄道

(1) 鉄道の運行概要

鉄道の特徴として、一度に多くの乗客を乗せた大量輸送ができることや運行時間・時刻が正確であることが挙げられます。

区内には、JR中央線、西武新宿線、京王線、京王井の頭線、東京メトロ丸ノ内線の5路線が東西方向を中心に運行しています。

区内に19ある鉄道駅のうち、荻窪駅は、JRと東京メトロが相互に乗換えができるほか、駅の北口と南口から26のバス路線が発着していることから、駅利用者数が最も多く、区内最大の交通結節点として商業・業務などの都市機能が集積する区の中心的な拠点となっています。また、京王線沿線の区外の各駅においても、多くの区民が最寄り駅として利用しています。

区民による鉄道の利用状況としては、目的別に、通勤・通学、買い物の順に多くなっています。通勤・通学を目的とする利用が多いことから、特に平日の朝（7～8時台）及び夕方（18時台）に運行本数のピークを迎えます。

(2) 区内の鉄道駅のバリアフリー整備状況

鉄道駅は、区内19駅のすべてで段差解消（1以上の経路の確保）が図られています。また、駅構内でのバリアフリートイレ⁴²や音響案内装置についてもすべての駅で設置が完了しています。一方で、ホームドアの整備（ホーム柵の設置）は、鉄道事業者ごとに整備状況の違いがあり、更なる取組の推進が求められます。

図表 3-18 区内の鉄道駅におけるバリアフリー整備状況

路線名	駅名	1日当たり乗降客数	ホームドア (ホーム柵)	CP ライン ⁴³	バリアフ リートイレ	音響 案内	エレベーター		内方線付き 点状ブロック ⁴⁴
							改札内	改札外	
JR 中央線	高円寺	80,096	×	○※	○	○	○	—	○
	阿佐ヶ谷	71,294	×	○※	○	○	○	—	○
	荻窪	140,732	×	○※	○	○	○	○	○
	西荻窪	72,000	×	○※	○	○	○	—	○
西武 新宿線	下井草	19,315	×	×	○	○	○	○	○
	井荻	15,797	×	×	○	○	○	—	○
	上井草	16,296	×	×	○	○	—	—	○
京王線	八幡山	32,793	×	○	○	○	○	—	○
京王 井の頭線	永福町	26,119	×	○	○	○	○	○	○
	西永福	13,737	×	○	○	○	○	○	○
	浜田山	23,314	×	○	○	○	○	○	○
	高井戸	33,435	×	○	○	○	○	○	○
	富士見ヶ丘	11,216	×	○	○	○	○	○	○
東京 メトロ 丸ノ内線	久我山	33,392	×	○	○	○	○	○	○
	東高円寺	26,752	○	—	○	○	—	○	—
	新高円寺	28,984	○	—	○	○	—	○	—
	南阿佐ヶ谷	22,484	○	—	○	○	—	○	—
	荻窪	69,821	○	—	○	○	○	○	—
	方南町	32,003	○	—	○	○	—	○	—

○：設置済 ×：未設置 —：設置対象外 ○※：緩行線のみ設置（令和4（2022）年8月時点）
（1日当たり乗降客数は令和3（2021）年度数値、JR4駅は乗車人員を2倍にして算出） 出典：各鉄道事業者ホームページ、区資料

⁴² 車いす利用者が利用できる広さや手すりなどに加えて、おむつ替えシート、ベビーチェア、オストメイト用の汚物流しなどの設備を備えて、車いす利用だけでなく、高齢者、障害者、子ども連れなど多様な人が利用可能としたトイレのこと。

⁴³ 【Color Psychology（色彩心理）】の略。人が危険と感じる度合いが高い色彩を用いてラインを引くことにより、視覚的・心理的にホーム端部の危険性に対して注意喚起を行うもの。

⁴⁴ 視覚障害者の転落を防止するため、ホーム内側部分に線状突起を設けてホームの内外が分かるようにした点字ブロックのこと。

6-3 路線バス

(1) 路線バスの運行概要

路線バスとは、路線を定めて定期運行をしているバスのことで、決められた運行ルート上の停留所（バス停）で乗客が乗り降りをして運行しています。一定の輸送力があるものの、鉄道に比べると交通渋滞の影響を受けやすいことが特徴としてあげられます。

区内は、6つのバス事業者による66系統（多い順に、関東バス40系統、西武バス11系統、京王バス9系統、都営バス3系統、国際興業2系統、小田急バス1系統）が運行していて、東西方向の鉄道網を補完するように、区内の南北方向の移動を支える交通手段となっています。運賃は200円程度で、いずれの路線においても、東京都内に住所を有する70歳以上の方が「東京都シルバーパス」を利用することができます。

(2) 区内のバス停における安全性の確保と利便性の向上

バス停ごとに待合環境はさまざまですが、複数の系統が乗り入れている路線では、異なるバス事業者の同一名称のバス停が近くに設置されている、狭い道路においてバス停の待合スペースを十分に確保できていないなど、一部のバス停では利便性が高いとは言えない状況です。

また、平成30（2018）年8月に横浜市内で発生したバス停付近での事故を受けて、全国的にバス停の安全確保対策が進められています。

こうしたバス停に関する安全性の確保や利便性の向上に向けては、区とバス事業者で十分に連携を図りながら取組を進めていく必要があります。

特に、バス停周辺における安全性の確保に向けては、区内で検討すべきとされる6箇所のバス停をはじめ、注意看板の設置や車内放送による注意喚起などのソフト対策を継続的に実施するほか、バス停の移設も含めたハード対策の実施も求められています。

運行事業者	バス停名	所在地	安全対策実施状況
京王バス（株） 【すぎ丸】	浜田山駅（起点）	浜田山3-31	安全対策検討中 看板設置及び車内放送による注意喚起を実施
京王バス（株） 【すぎ丸】	杉並税務署 （浜田山駅方向）	成田東4-14	
京王バス（株） 【すぎ丸】	杉並税務署 （阿佐ヶ谷駅方向）	成田東4-3	
関東バス（株）	立野境（上）	善福寺3-24	安全対策検討中 看板設置による注意喚起を実施
西武バス（株）	上井草駅 （石神井公園駅方向）	上井草3-32	安全対策検討中 停留所の掲示及び車内放送による注意喚起を実施
西武バス（株）	八丁 （長久保方向）	桃井2-9先	

図表 3-19 バス停留所の安全性確保対策実施状況一覧表（令和4（2022）年7月31日現在）

関東運輸局ホームページより作成

6-4 タクシー

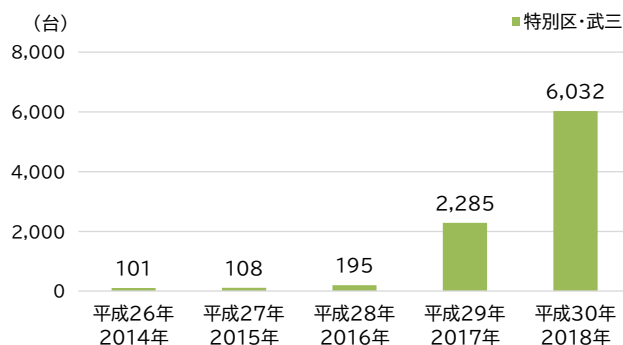
タクシーは区全域を運行していて、ドア・ツー・ドアの移動に長けていることから通院目的の移動などに一定の需要があります。

都内においては、山手通り内側の都心部エリアや多摩地域などの郊外エリアを中心にタクシーが常駐する傾向にあることから、その中間に位置する区内においては、いわゆる流し営業のタクシーがつかまりづらく、利用しにくくなっています。さらに昨今はアプリを活用した配車が進んでおり、電話による配車依頼が手薄になっている状況です。

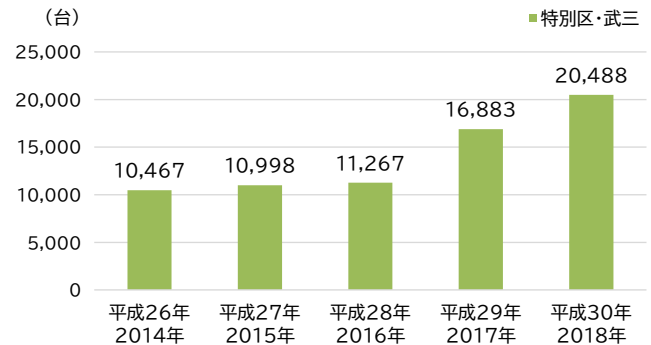
近年は、ユニバーサルデザイン（UD）タクシー⁴⁵の導入や配車アプリ、キャッシュレス決済の導入等、タクシー輸送の安全性やサービスの向上等を図るために必要な投資が進められてきました。しかし、現行の運賃水準で継続的かつ適切な経営を維持することは困難であり、社会情勢の変化による燃料費高騰の影響も相まって収支率が悪化しています。

こうした状況を踏まえて、更なるサービスの向上やタクシー乗務員の労働環境の改善を図るために、東京 23 区と武蔵野市・三鷹市では令和 4（2022）年 11 月から、平成 19（2007）年以降の実質的な運賃改定が行われました。具体的には、初乗り運賃が 1.052 km まで 420 円を 1.096 km まで 500 円に引き上げ、加算運賃を 233m ごとに 80 円から 255m ごとに 100 円に、時間距離併用運賃⁴⁶が 85 秒ごとに 80 円から 95 秒ごとに 100 円と改められました。

なお、タクシー業界では、身体障害者手帳または愛の手帳をお持ちの障害者の方を対象に、タクシー運賃の割引（メーター表示額または時間制運賃の 10% 割引、杉並区の心身障害者福祉タクシー券やリフト付タクシー補助券との併用可）を行っています。



図表 3-20 ユニバーサルデザイン（UD）
タクシーの導入車両数推移



図表 3-21 アプリ配車の対応車両数の推移

東京都特別区・武三交通圏タクシー準特定地域協議会資料
（一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会）より作成

⁴⁵ 健康な人だけでなく、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”のこと。車内空間にゆとりがあり、乗降口に手すりやスライドドアに連動するステップ、車いすのまま安全に乗り降りができるスロープが常設されている特徴がある。

⁴⁶ 高速道路以外を走行する場合に、時速 10km 以下になると走行時間に応じて加算される運賃のこと。

6-5 南北バス「すぎ丸」

(1) すぎ丸の運行概要

「すぎ丸」は、区の事業として実施しており、けやき路線・さくら路線・かえで路線の3つの路線を京王バス株式会社及び関東バス株式会社の2事業者により運行しています。

運賃は、大人・子どもともに1乗車100円で、未就学児は無料となっていますが、東京都シルバーパスやその他の乗車証は利用できません。車内で販売されている回数券(21枚綴り2,000円)を利用した乗車も可能です。



図表 3-2 2 南北バス「すぎ丸」

「けやき路線」は、阿佐ヶ谷駅と浜田山駅を結ぶ路線で、片道約25分の運行となっています。平日と休日で運行時間帯が分かれており、平日の運行時間帯は、阿佐ヶ谷駅発が午前8時5分から午後9時5分まで、浜田山駅発が午前7時30分から午後8時30分までです。運行本数は1時間当たり4本(15分間隔)です。

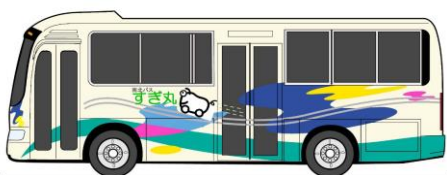
「さくら路線」は、浜田山駅南と下高井戸駅入口を結ぶ路線で、片道約25分の運行となっています。運行時間帯は、平日・休日ともに、浜田山駅南発・下高井戸駅入口発は午前8時から午後7時までです。運行本数は1時間当たり2本(30分間隔)です。

「かえで路線」は、西荻窪駅と久我山駅を結ぶ路線で、片道約25分の運行となっています。運行時間帯は、平日・休日ともに、西荻窪駅発は午前7時40分から午後7時までで、久我山駅発は午前8時6分から午後7時26分までです。運行本数は1時間当たり3本(20分間隔)です。

Column

すぎ丸秘話①バスの名前

- ・ 「すぎ丸」というバスの名前は、地域の皆さんに親しまれ、可愛がっていただけるバスになるように区民から募集して選定されました。
- ・ 「けやき」等の路線の愛称も区民募集から選定されています。車両のデザインも、6つの候補から区民投票により決定しました。



Column

すぎ丸秘話②すぎ丸の歌

- ・ 乗車中にかわいらしい子どもたちの歌声とともに流れてくるメロディは、さくら路線の開通を記念し、下高井戸子供園の先生方の作曲により、園児が歌った「すぎ丸の歌」です。

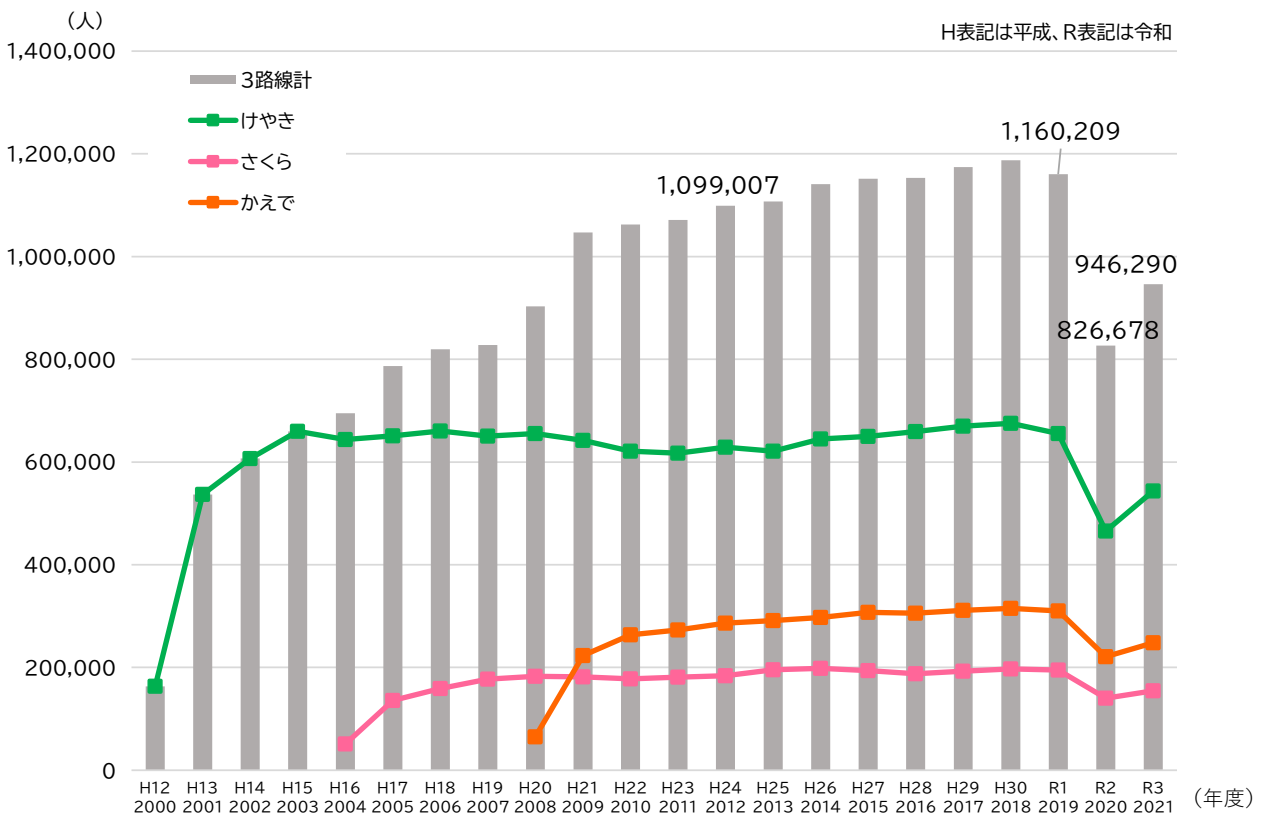


(2) すぎ丸の利用者数と認知度

平成 12 (2000) 年度の運行開始以降、すぎ丸の年間利用者数(乗車人員)は、概ね増加傾向が続き、平成 24 (2012) 年度から平成 30 (2018) 年度までは毎年度約 110 万人が利用しています。

令和 4 (2022) 年 2 月には運行開始からの 3 路線の累計利用者数が 2,000 万人を突破するなど、区民の生活の足として着実に根付いています。

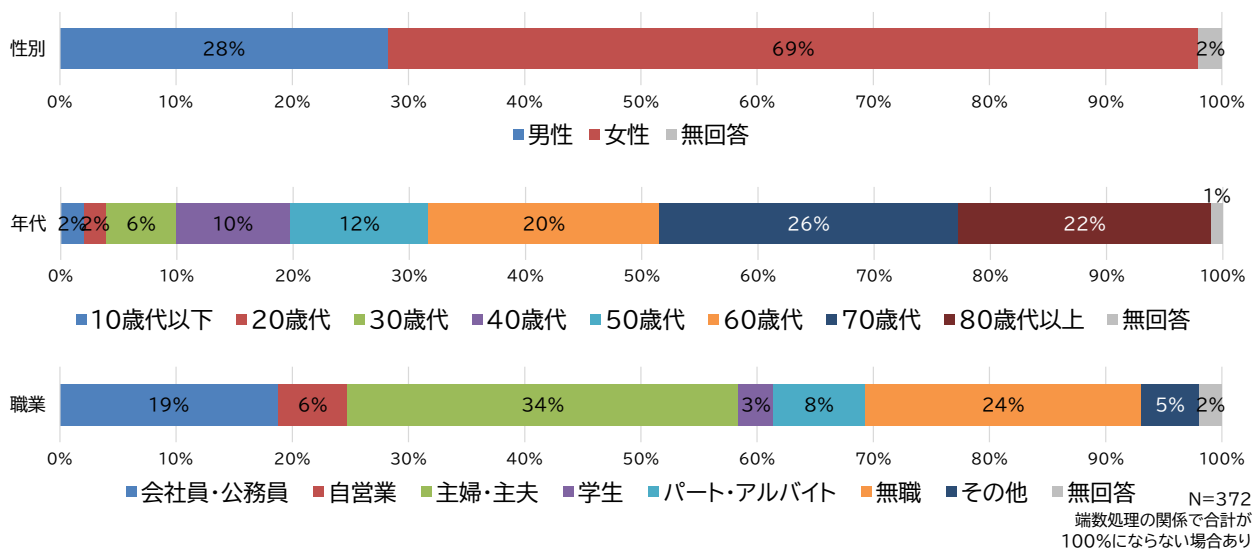
しかし、新型コロナウイルス感染症拡大による外出抑制等の影響を受けて、令和 2 (2020) 年度は利用者数が約 83 万人まで大きく減少し、令和 3 (2021) 年度には約 95 万人まで回復しましたが、令和 4 (2022) 年度現在、平成 30 (2018) 年度以前の約 8 割から 9 割の利用に留まっている状況です。



図表 3-23 すぎ丸の年間利用者数の推移

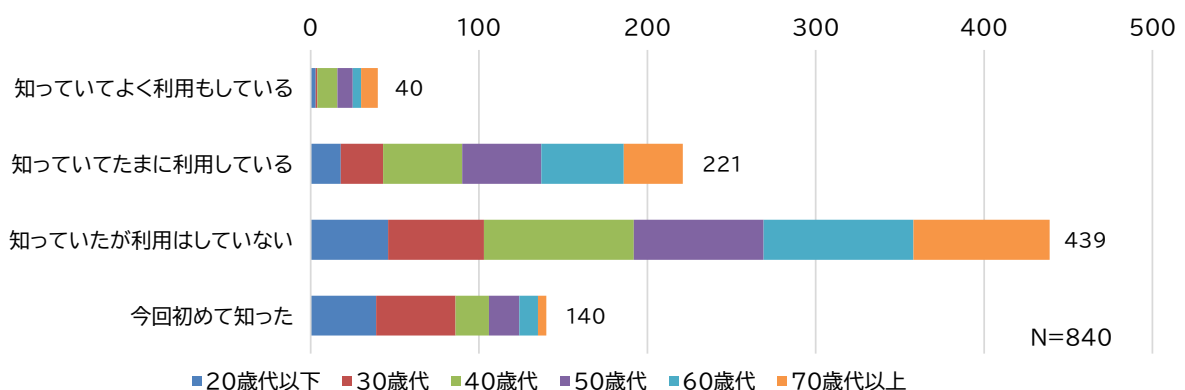
平成 30（2018）年度に利用者を対象に実施した調査によると、すぎ丸の利用者は、60 歳代以上の方や主婦・主夫、無職の方の利用が多く、買い物等を目的とした昼間の利用が多くなっています。一方で、会社員や学生にも利用されていることから、通勤・通学にも利用されていることが分かります。

一方で、令和 3（2021）年度に広く区民を対象に実施した調査によると、区民のすぎ丸の認知度は「知っていたが利用はしていない」が半数を超えており、利用できる地域が限定的であることや移動の選択肢として選ばれていないことが分かります。また、「今回はじめて知った」という方も 1 割を超えており、特に 30 歳代以下の若年層ほどすぎ丸の認知度が低く、利用していない割合が高くなります。こうしたことから、新たに区へ引越してきた方をはじめとするすぎ丸を利用したことがない区民に対する周知と更なる利用促進が必要となっています。



図表 3-2 4 すぎ丸の利用者属性

すぎ丸の利用実態調査（平成 30（2018）年度）より作成



図表 3-2 5 すぎ丸の認知度と利用状況

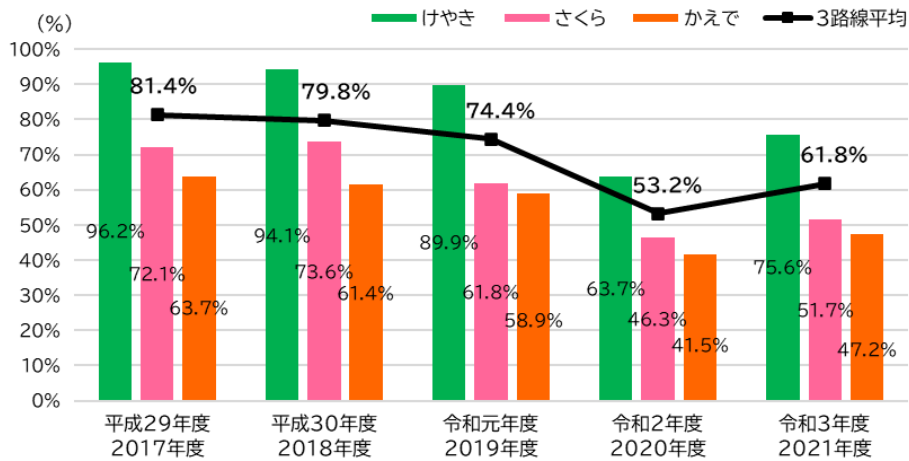
出典：区民の交通に関する意識と生活実態調査（令和 3（2021）年度）

(3) 収支率

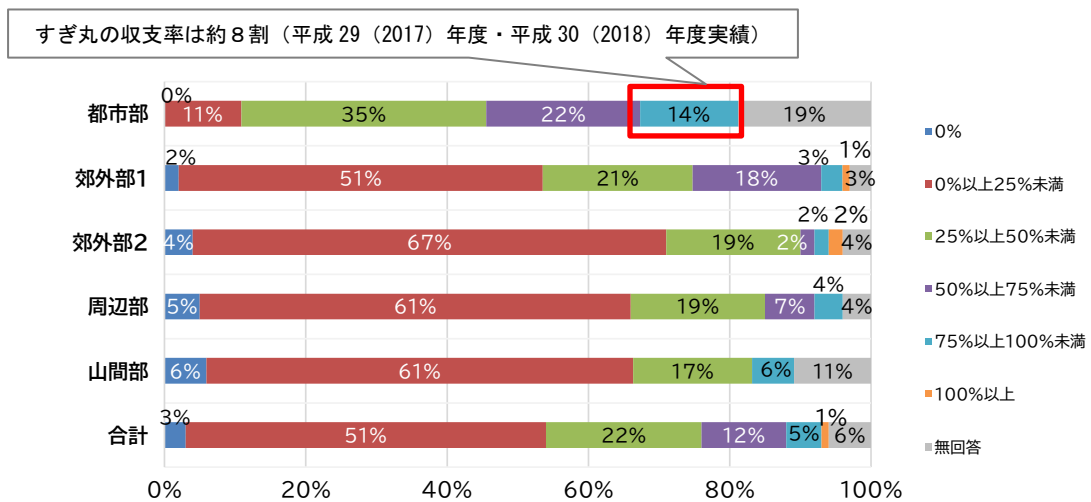
すぎ丸の収支率（運行収入を運行経費で除した値）は、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成30（2018）年度は約80%となっています。この収支率は、関東運輸局管内のコミュニティバス等の収支率のうち、同規模の「都市部」の自治体と比較しても高い水準に位置しています。

しかし、すぎ丸の運行にあたって区が支出している金額には、この収支率に係る運行経費だけでなく、安全対策に係る交通誘導員の人件費、車両購入費、バス停留所における土地の賃借料などの諸経費も含まれており、利用者の運賃だけでは運行ができません。すぎ丸の持続可能な運行に向けて、人件費をはじめ必要経費が上昇している状況も踏まえ、今後は利用者や行政負担の在り方について議論していく必要があります。

なお、すぎ丸の車両は、区が重要備品として10台（けやき：5台、さくら：2台、かえで：3台）を保有しており、概ね毎年1台買い替えを行っています。



図表 3-26 路線別の収支率の推移 (直近5年間)



図表 3-27 関東運輸局管内のコミュニティバス等の収支率 (平成29(2017)年)

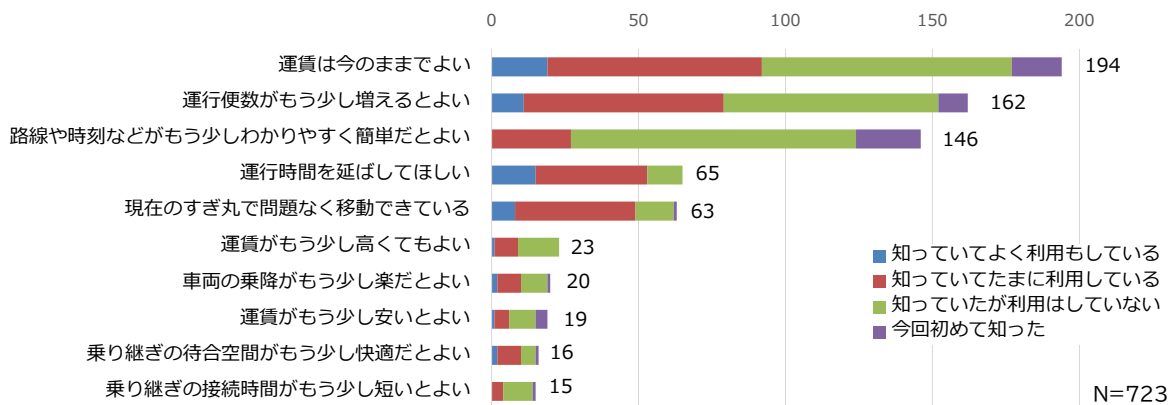
関東運輸局管内におけるコミュニティバス・デマンド交通の実態及び環境の先進事例に関する調査業務報告書〔コミュニティバス・デマンド交通の実態に関する調査編〕(平成31(2019)年3月)(国土交通省関東運輸局交通政策部)より作成

(4) 運行改善などに関する要望

「すぎ丸」の改善してほしい点として、「運賃は今のままでよい」、「運行本数の増便」、「路線や時刻などがもう少し分かりやすく簡単だとよい」が多く回答されています。特に、「路線や時刻などがもう少し分かりやすく簡単だとよい」については、「知っていたが利用はしていない」と回答した人に顕著に見られます。

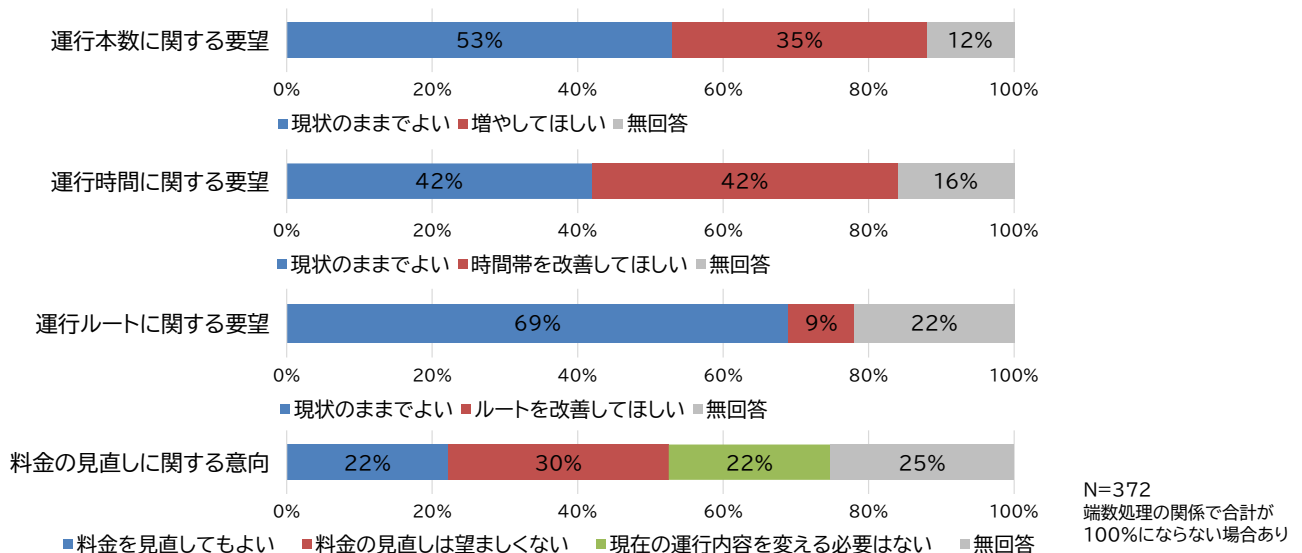
一方で、すぎ丸利用者による要望としては、「運行時間を改善してほしい」が最も多くなっていて、運行ルートについては、「現状のままでよい」が半数以上を占めています。

なお、バリアフリー化という点では、車両全 10 台はノンステップバス⁴⁷へと対応しているほか、3 路線すべてで車いす利用者及びベビーカー利用者も乗降が可能となっています。ただし、車いす利用者への乗降時の介助は、運行ダイヤ上の制約や道路構造上で危険を伴う箇所もあることから、車いす利用者の乗降は起終点となる停留所を中心に一部のバス停に限られているのが実情で、運行上の課題の 1 つとなっています。



図表 3-28 すぎ丸の運行改善などに関する要望

出典：区民の交通に関する意識と生活実態調査（令和3（2021）年度）



図表 3-29 すぎ丸利用者による運行改善などに関する要望

すぎ丸の利用実態調査（平成30（2018）年度）より作成

⁴⁷ 低床バス的一种で、乗り降りを容易にするため、バスの床面を超低床構造（地上面からの高さは概ね35cm以下）として乗降ステップをなくしたバスのこと。

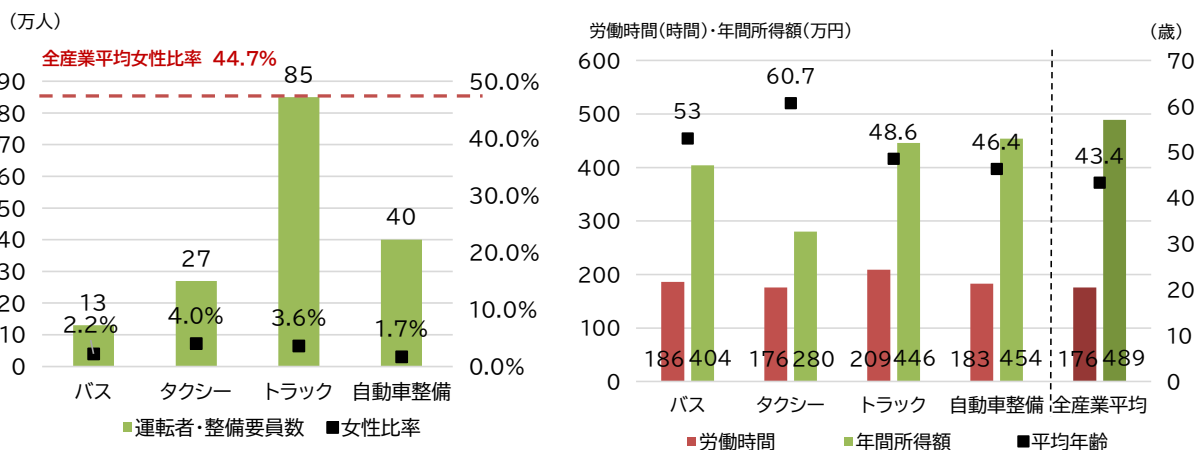
6-6 自動車運送事業における運転手

近年は、都心部においても、路線バスやタクシーをはじめとした自動車運送事業における運転手が慢性的に不足していると言われてしています。タクシー等の旅客を乗せて運転する場合に必要な普通二種免許保有者は高齢化が進んでおり、その対策として人材の成り手の裾野を広げる必要があることから、令和4（2022）年に、普通二種免許の受験資格が「21歳以上で普通免許等保有歴3年以上」から「19歳以上で普通免許等保有歴1年以上」に緩和されました。

バスやタクシーの運転手は全産業平均と比較すると、高齢化が進んでいる一方で、女性比率が極めて低い上に、長時間労働にもかかわらず低賃金であるといった労働環境下にあることが伺えます。

今後、国全体の生産年齢人口すなわち労働人口の減少が見込まれる中で、私たちの身近な公共交通を担う運転手の確保は、より一層難しくなっていくことが懸念されます。

さらには、公共交通の維持やその公的財源不足の解消のため、全国的にバスやタクシー等運賃値上げの動きがある一方で、労働基準改善告示の改正により、運転手不足にさらに拍車がかかる可能性があります。



図表 3-30、図表 3-31 自動車運送事業等の就業構造

令和4（2022）年版交通政策白書より作成

注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ

注2：自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注3：労働時間-「資金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数+超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値

所定内実労働時間数-事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働数日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

超過実労働時間数=所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注4：年間所得額=「資金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12+年間給与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

注5：トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、資金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である

きまって支給する現金給与額-6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞与其他特別給与額-調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「資金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、（一社）日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

6-7 公共交通不便地域

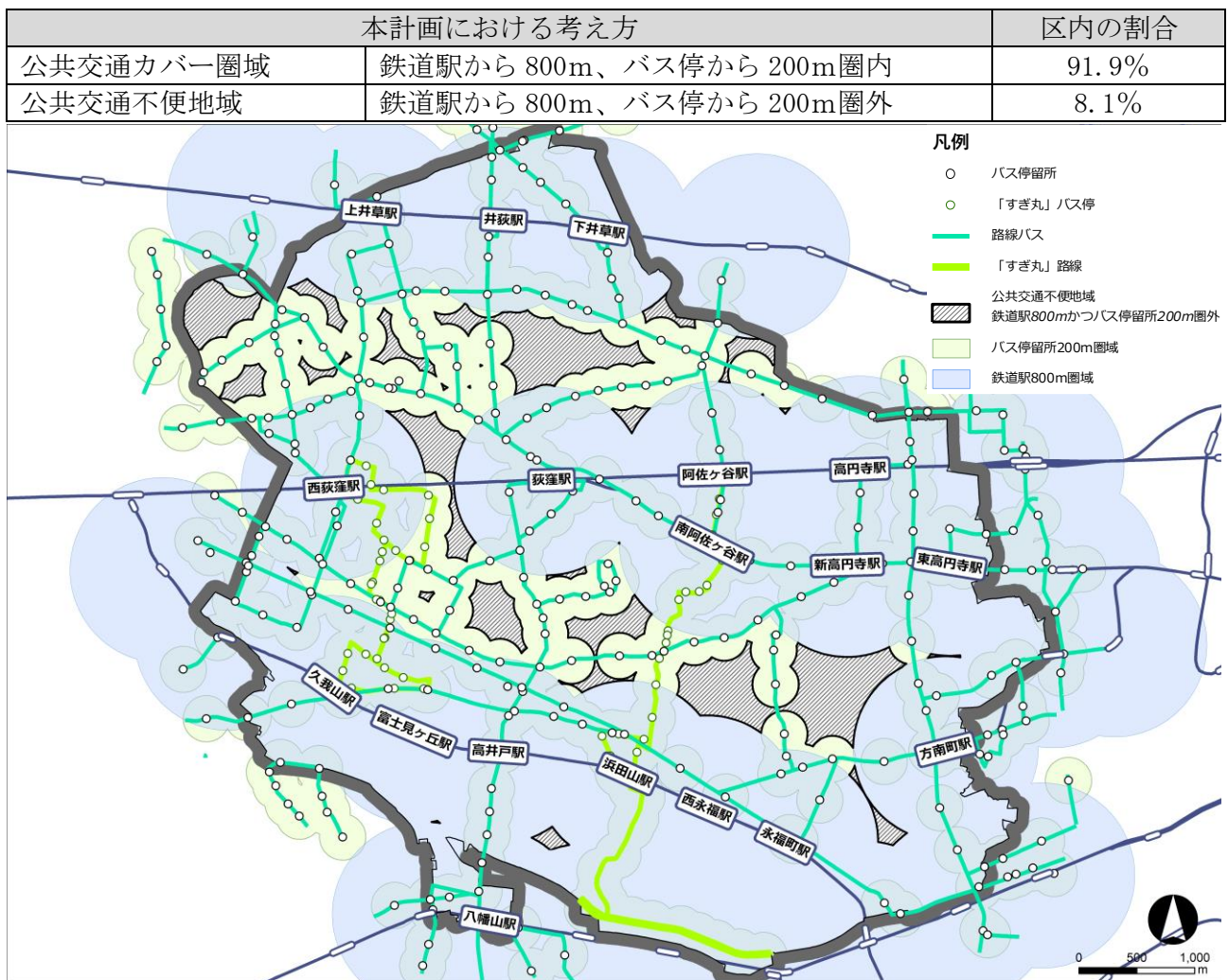
公共交通不便地域とは、鉄道駅やバス停までの公共交通へのアクセスがしにくい距離にある地域を一定の基準で表したもので、各自治体によってその考え方は異なります。

区では、これまで鉄道駅から 500m、路線バスのバス停から 300m、すぎ丸のバス停から 200m の範囲外を公共交通不便地域として考えてきました。

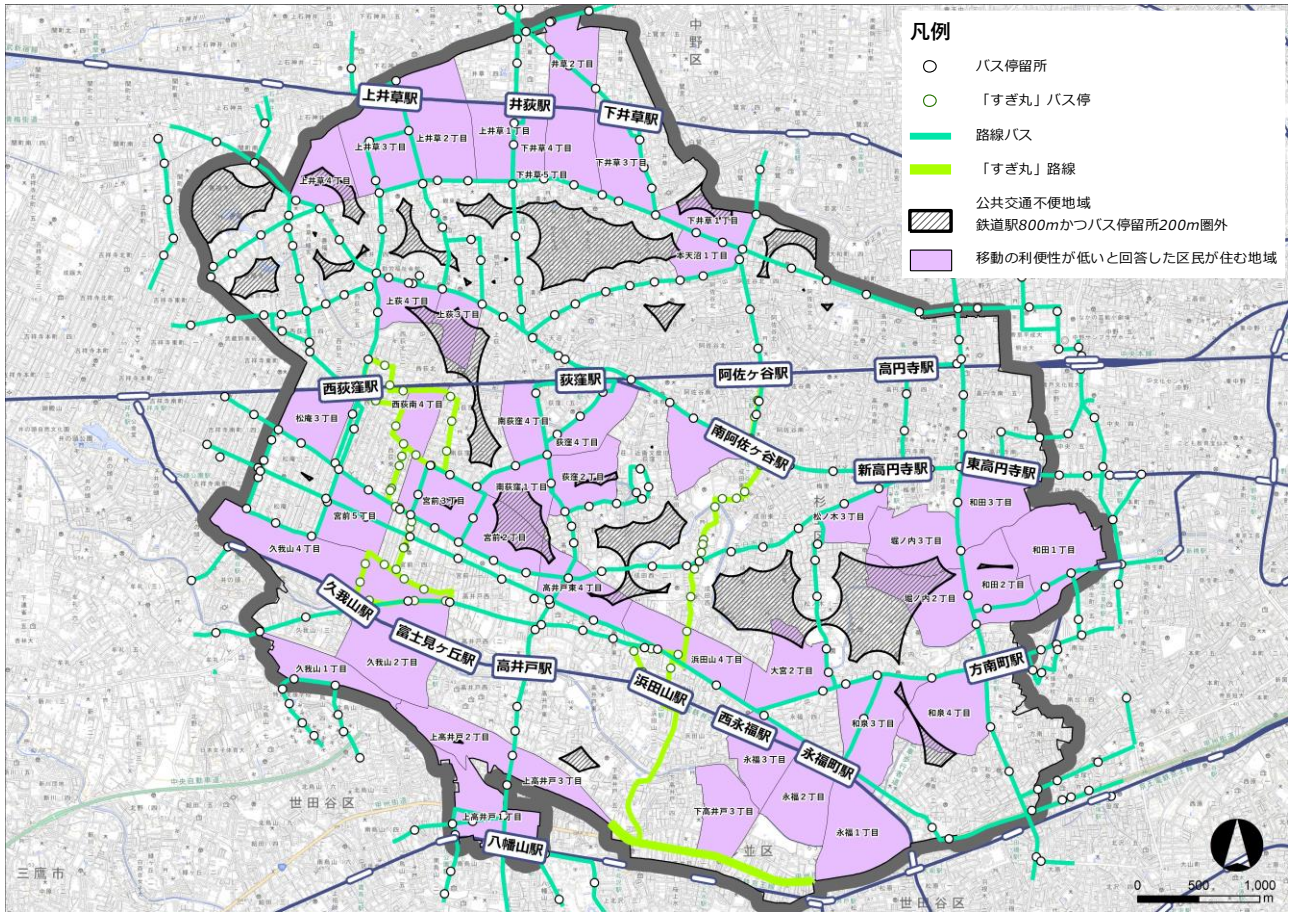
本計画では、駅から徒歩でおよそ 10 分圏内である鉄道駅から 800m、バス停から 200m の範囲内を公共交通カバー圏域とし、これらの範囲外を公共交通不便地域として捉えることとします。

令和 3（2021）年度に実施した区民の交通に関する意識と生活実態調査において、日頃移動する際によく利用する交通手段に対して移動の利便性が低い（やや不便である・不便である）と回答した区民が住む地域と、公共交通不便地域は必ずしも合致しないと判明しました。加えて、公共交通を利用した移動が不便と感じるのは、高齢や障害などの個人特性、公共交通を利用して行きたい目的地の有無などの移動需要やスマートフォン等の情報端末所有に関わる情報格差、道路勾配などの地形状況といった様々な要因から影響を受けています。また、隣接区市との境界付近の地域は、自治体間が連携した移動に関する取組が必要となります。

今後はこうした公共交通不便地域という一つの考え方にとらわれず、区全域での移動の利便性を向上させるため、取組を進めていくこととします。



図表 3-3 2 本計画における公共交通不便地域の考え方



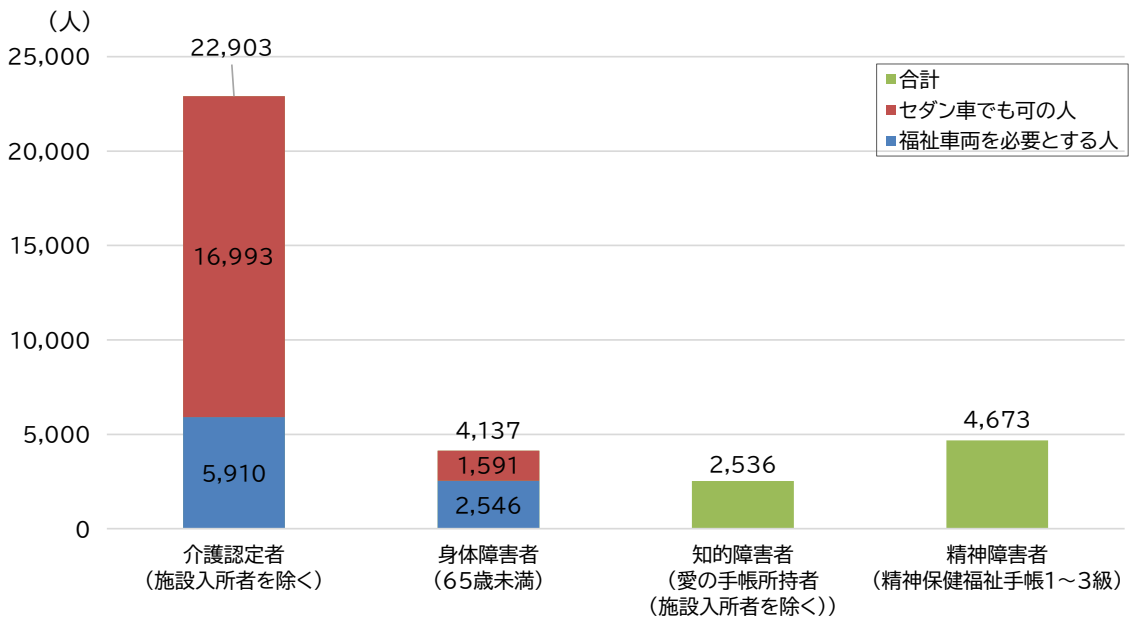
図表 3-3 3 移動の利便性が低いと回答した区民が住む地域と公共交通不便地域（図表 3-3 2）との関係性

6-8 福祉交通

電車・バス・タクシーなどの公共交通機関での外出が困難で、移動に際して他人の介助が必要な「移動困難者」の方々に対して、区では様々な支援を実施しています。

令和3（2021）年度末の移動困難者数について、要介護認定（施設入所者を除く）及び障害認定を基に推計を行ったところ、移動困難者の推計値は34,249人で、総人口に占める割合は6.0%となり、令和2（2020）年度の34,185人と比較すると、わずかに増加しています。

今後も、公共交通だけでなく福祉交通を必要とする移動困難者が増えることが予見されます。



図表 3-3 4 令和3（2021）年度の移動困難者数推計

移動困難者に対する区の支援

・移動支援事業

屋外での移動に著しい困難のある障害をお持ちの方を対象に、ガイドヘルパーを派遣して外出の支援をしています。

・福祉タクシー券の交付

歩行困難な心身障害者の方に、福祉タクシー券を交付しています。

・リフト付タクシー補助券の交付

歩行困難な心身障害者の方に、車いすやストレッチャー（移動寝台）に乗ったまま乗降できるリフト付タクシー補助券を交付しています。

・自動車燃料費の助成

心身障害者のために利用する自動車の燃料費の一部を助成しています。

・自動車改造費の助成

就労等に伴い自動車を取得する重度身体障害者に対し、その改造費の一部を助成しています。

・自動車運転免許教育費の助成

自動車運転免許を取得しようとする心身障害者に対し、教習に要する費用の一部を助成しています。

・福祉有償運送団体の支援

移動困難者の活動の場を広げ、自由な社会参加を可能にするため、区内で福祉有償運送活動を継続する特定非営利活動法人等の団体に対して、安全運行や利便性向上等の観点から、補助金の交付を行っています。また、区では、福祉有償運送に携わる運転手資格を有するために必要な「福祉有償運送運転者講習」をすぎなみ地域大学で実施しています。

【参考】

杉並区外出支援相談センター（もび〜る）

・運営主体：（受託者） NPO法人おでかけサービス杉並

・サービス内容

①外出についての相談

移動サービスの車両選び、予約・支払い方法、外出時の付き添いや介助サービス、関連する制度など。

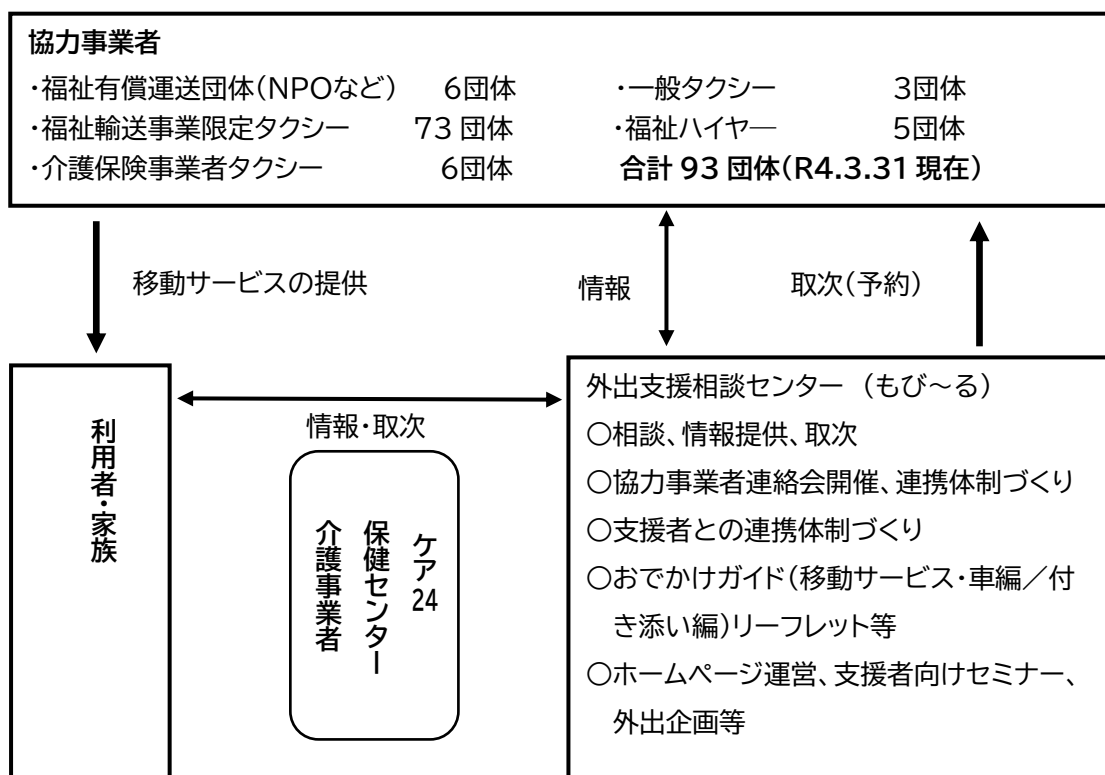
②外出や外出支援に関する講座・企画の実施。

③もっと外出を楽しむためのお役立ち情報の紹介。



図表 3-35 おでかけガイド 移動サービス・車編と付き添い編

出典：杉並区外出支援相談センター もび〜る



図表 3-36 外出支援に関する業務の見取図

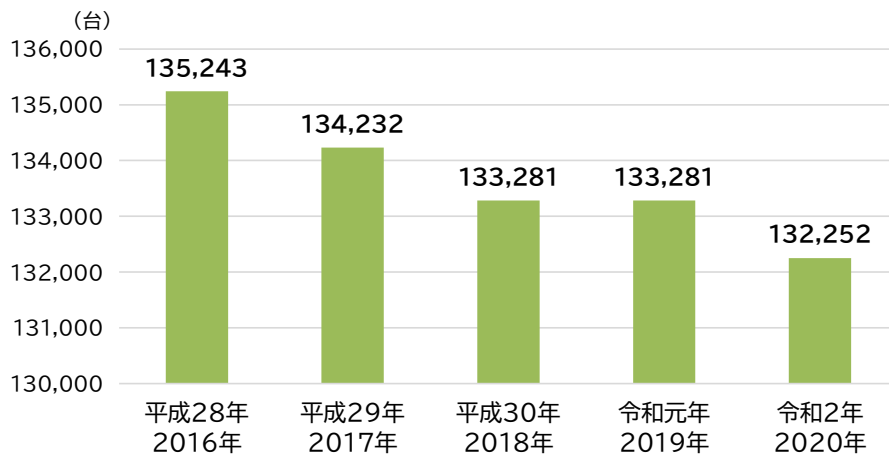
6-9 自家用車

(1) 自家用車の利用状況

区民が保有する自動車の台数は、近年減少が続いており、令和2（2020）年時点で約13万台で、区民の約4人に1人が自動車を保有している状況です。こうした自動車保有台数の減少は、高齢者の運転免許返納の増加、カーシェアリングの普及・利用拡大、若者の運転免許取得の減少などが影響していると推察されます。

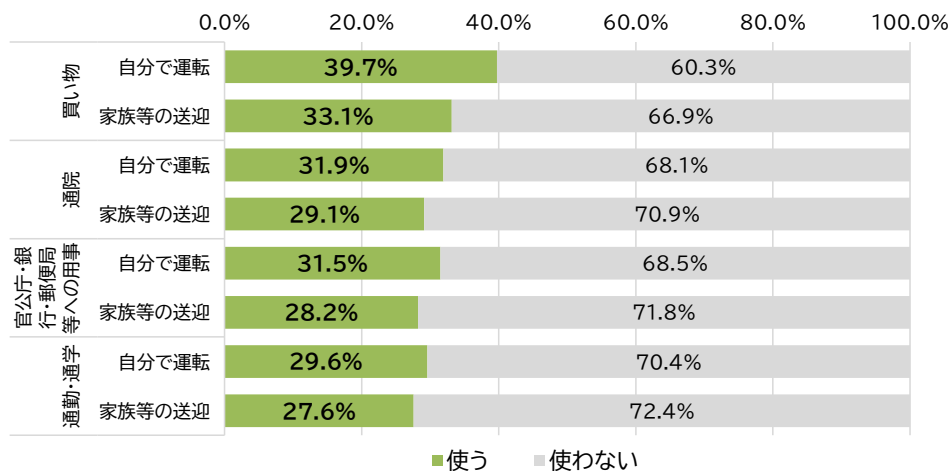
また、区民における自動車の利用実態として、目的別には買い物、通院の順に多く、「家族等の送迎」よりも「自分で運転」して移動する方が多くなっています。

さらに、自分で自動車を運転する方が今後運転することが困難になった場合は、「鉄道やバスなどの公共交通を利用する」という方が約7割と最も多く、次いで「タクシーの利用」、「徒歩や自転車で移動できる近場での移動で済ませる」という方が多くなっています。



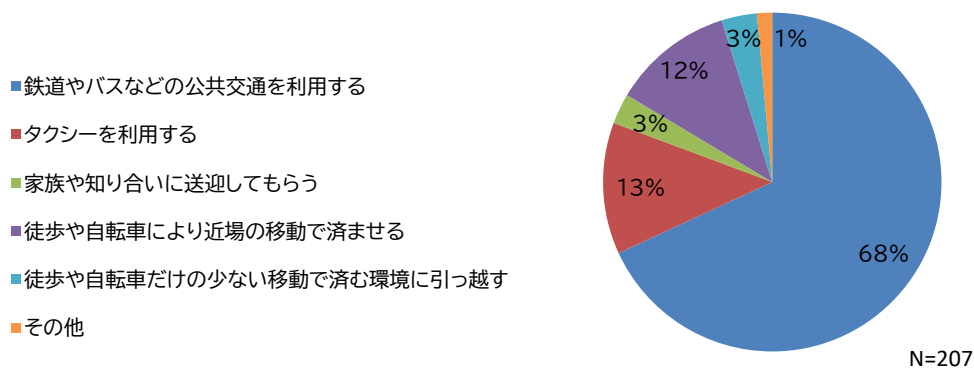
図表 3-37 自動車保有数の推移

出典：杉並区統計書（令和3（2021）年度）



図表 3-38 移動目的別自動車の利用割合

出典：区民の交通に関する意識と生活実態調査（令和3年（2021）度）



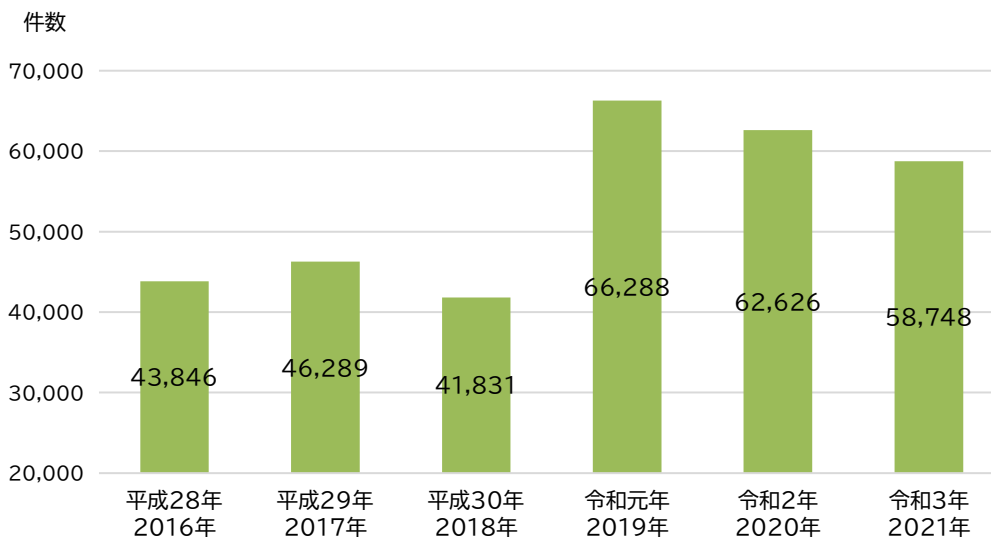
図表 3-39 ご自身で運転することが困難になった場合に考える代替移動手段

出典：区民の交通に関する意識と生活実態調査（令和3（2021）年度）

（2）運転免許証の返納者数

東京都における運転免許証の返納者数（申請取消件数）は、令和元（2019）年をピークにわずかに減少が続いていますが、年間で約6万人が運転免許証を返納しています。

その中でも、65歳以上の高齢者の割合は毎年約95%で推移しており、高齢者の免許申請取消が多いという傾向は本区においても同様に見られます。



図表 3-40 東京都の運転免許申請取消件数の推移

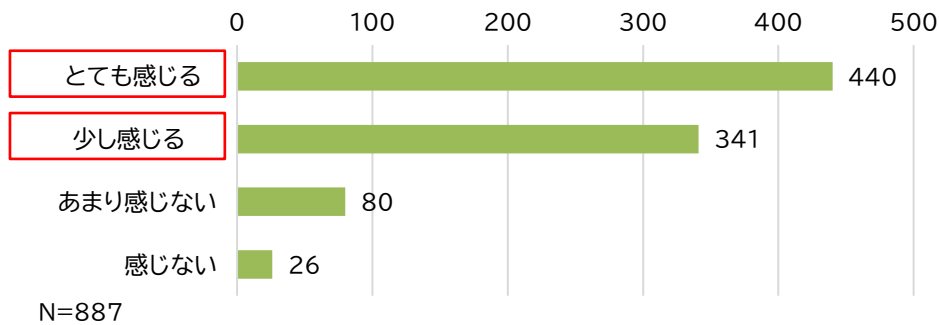
出典：警察庁免許統計（各年）

6-10 公共交通に関する区民意向

(1) 移動の利便性

日頃の生活や身近な用事で出掛ける際に、移動の利便性の良さを感じている区民は、約9割にのぼります。

問. あなたは、日頃の生活や身近な用事で出掛ける際に、移動の利便性の良さを感じていますか。



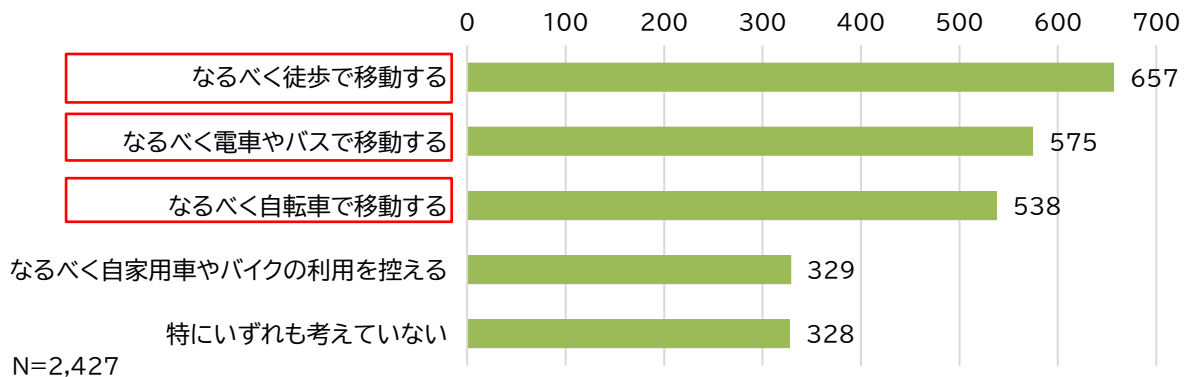
図表 3-4 1 移動の利便性に関する意向

出典：区民の交通に関する意識と生活実態調査（令和3（2021）年度）

(2) 公共交通への転換意向

公共交通への転換意向として、自身の生活の中でこれから実施する意向がある取組の有無を尋ねたところ、「なるべく徒歩で移動する」、「なるべく電車やバスで移動する」、「なるべく自転車で移動する」と回答した方が多くなっています。

問. 昨今、都市部においても、地球温暖化対策だけでなく、健康増進や交通安全の観点から、公共交通の利用を促進することが求められています。ご自身の生活の中で、これから実施する意向のある取組を教えてください。（当てはまるものすべてに○）



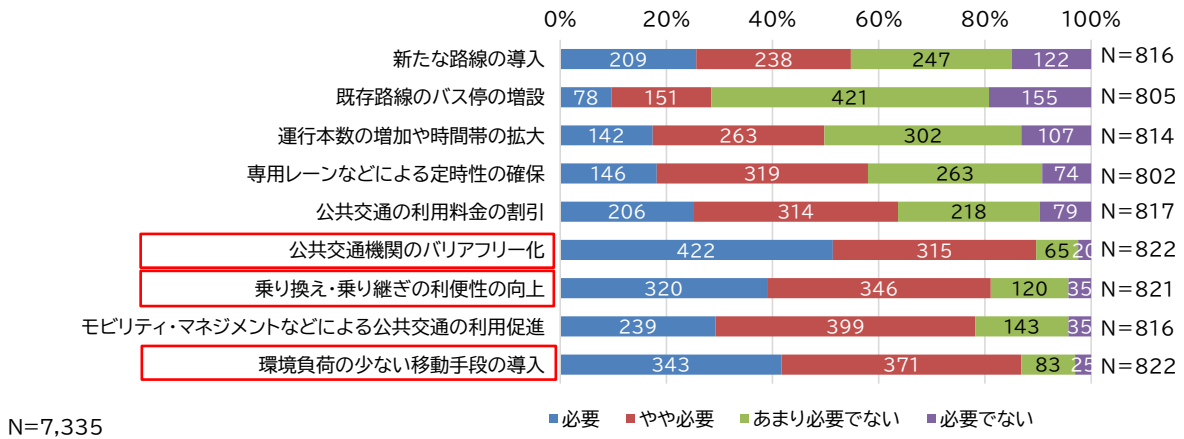
図表 3-4 2 公共交通への転換意向（これから実施する意向がある取組）

出典：区民の交通に関する意識と生活実態調査（令和3（2021）年度）

(3) これからの杉並区の公共交通に必要な取組について

今後、杉並区の公共交通に求められることとして必要な取組について尋ねたところ、「公共交通機関のバリアフリー化」、「環境負荷の少ない移動手段の導入」、「乗り換え・乗り継ぎの利便性の向上」という順に回答率が高く、これらは約8割から9割と多くの区民が求める結果になりました。

問. 今後、杉並区の公共交通に必要な取組などについてお聞かせください。
(それぞれ当てはまるものすべてに○)



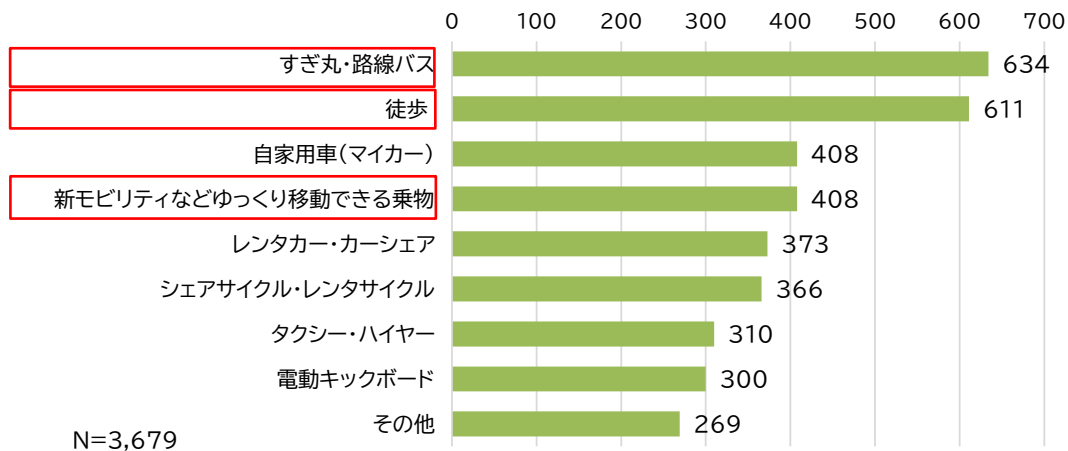
図表 3-43 これからの杉並区の公共交通に必要な取組

出典：区民の交通に関する意識と生活実態調査（令和3（2021）年度）

(4) 杉並区で今後生活していくのにふさわしい交通手段について

杉並区で今後も生活していく上で、どんな交通手段がふさわしいかと尋ねたところ、「すぎ丸・路線バス」、次いで「徒歩」や「新モビリティなどゆっくり移動できる乗物」があげられています。

問. 杉並区で、今後も生活するにはどんな交通手段がふさわしいと思いますか。
(当てはまるものすべてに○)



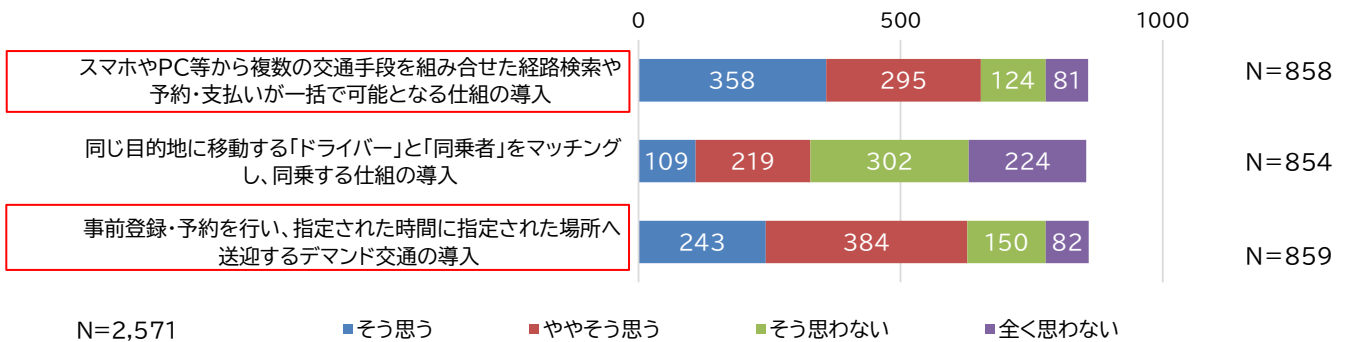
図表 3-44 杉並区で今後生活していくのにふさわしい交通手段

出典：区民の交通に関する意識と生活実態調査（令和3（2021）年度）

(5) 新たな移動の仕組みが導入された際の利用意向

今後、交通に関する新たな仕組みが導入された際の利用意向を尋ねたところ、「スマホ等から予約・支払いが一括で可能になる仕組みの導入」や「デマンド交通の導入」に対して自身が利用する可能性があると感じた方は約7割にのびります。

問. 今後、交通に関する新たな仕組みが導入された場合に、ご自身が利用することを考えられるか教えてください。(当てはまるものすべてに○)



図表 3-45 新たな仕組みが導入された場合の利用意向

出典：区民の交通に関する意識と生活実態調査（令和3（2021）年度）

7 区の公共交通の課題

区の現状、区民の移動実態、区民の移動に対するニーズ、区の公共交通を取り巻く環境から課題設定の視点を挙げた上で、本計画で解決すべき区の公共交通の課題を示します。

(1) 区の現状

- ・ 総人口は当面増加すると予測されているが、令和 22（2040）年頃には高齢者世帯の6割近くが単身世帯になる見込み。
- ・ 住宅用地が区の全域に広がる住宅都市で、都心部へのアクセスがよく、公共交通ネットワークが充実している。
- ・ 区の東部地域を中心に、幅員が4m未満の狭あい道路の割合が高く、歩道が整備された区道は全体の約1割に留まる。
- ・ 自家用車は、区民の約4人に1人が保有している状況で、運転免許返納者に占める高齢者の割合が非常に高い。
- ・ 移動に際して他人の介助が必要となる移動困難者に対して、区では移動支援等を実施しているが、福祉交通を必要とする移動困難者数は年々増加している。

課題設定の視点：道路幅員が狭い地域をはじめ、区内に点在する公共交通不便地域における新たな移動手段の確保

課題設定の視点：人口構造の変化を踏まえた地域交通の早期整備

(2) 区民の移動実態

- ・ 平成 30（2018）年度時点で、区民の外出時の移動先は、区内が約7割と高いが、通勤目的に限ると約8割が区外へ移動している。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の拡大以降は、日中区内に滞在する区民の割合が増えている。
- ・ 区民の移動手段として、鉄道に次いで徒歩や自転車の割合が高く、私事目的に限ると徒歩移動の割合が最も高い。
- ・ 区内の移動は、阿佐谷地域と荻窪地域への移動が多く、区内から区外への移動は隣接するエリア間での移動（例. 方南・和泉地域から渋谷区や世田谷区への移動、井草地域から練馬区への移動）が多い傾向が見られる。
- ・ 年代別では、20～60歳代は通勤での移動、60歳代以上では日用品の買い物での移動、70歳代以上では通院・リハビリでの移動が多い。

課題設定の視点：区民の身近な生活圏における移動の利便性の向上

課題設定の視点：鉄道やバスなどの公共交通と徒歩や自転車とのシームレスな移動の実現

(3) 区民の移動に対するニーズ

- ・ 区の公共交通に求められる取組として、「公共交通機関のバリアフリー化」、「環境負荷の少ない移動手段の導入」、「乗り換え・乗り継ぎの利便性の向上」を必要とする区民が多い。
- ・ 移動に関する新たな仕組みが導入された際に、「スマホ等から予約・支払いが一括で可能になる仕組み（MaaS）」、「事前登録・予約を行い、指定された時間に指定された場所へ送迎する仕組み（デマンド交通）」を利用する可能性があると考える区民が多い。

- ・ 自身で自動車を運転できなくなった時に、「鉄道やバスなどの公共交通を利用する」、「タクシーを利用する」、「徒歩や自転車で移動できる近場での移動で済ませる」という区民が多い。

課題設定の視点：公共交通のバリアフリー化や環境負荷の低減、鉄道駅やバス停における乗換え負担の軽減や待合環境の快適性向上

課題設定の視点：デジタル技術の活用による利便性の高い公共交通サービス提供

(4) 区の公共交通を取り巻く環境

- ・ 新型コロナウイルス感染症の拡大以降、鉄道やバスなどの利用者の減少が続いている中で、更なる安全性の確保や利便性の向上が必要となっている。
- ・ バスやタクシーをはじめとした自動車運送事業における運転手不足が深刻で、身近な公共交通を担う運転手の確保は都市部においてもより難しくなると予見される。
- ・ 区内の二酸化炭素排出量の内訳として、自動車及び鉄道から構成される運輸部門の占める割合は約17%で、運輸部門での二酸化炭素排出量の削減が求められている。
- ・ 災害時には安全性の確保が最も重要で、福祉交通や物流交通との連携やエネルギーマネジメントの観点から、公共交通における防災面の取組を検討する必要がある。
- ・ 交通は日々の買い物、通勤・通学や通院などの人々の暮らしを支える「都市活動の基盤」であり、公共交通の維持・向上は、防災・観光・環境・福祉等の分野横断した様々な波及効果が見込まれる。

課題設定の視点：身近な公共交通を担う自動車運送事業の運転手不足の深刻化

課題設定の視点：公共交通に対する再評価の必要性

課題設定の視点：脱炭素化、ポストコロナ、災害対策など時代の潮流への対応

(5) 区の公共交通の課題

課題1	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
課題2	道路の幅員が狭いことで、コミュニティバスの拡充が困難である
課題3	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、区境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
課題4	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
課題5	交通事業者の運転手不足の解消が求められている
課題6	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
課題7	脱炭素化、デジタル化、ポストコロナや災害対策など時代の潮流へ対応することが求められている

第4章 | 区の地域交通の基本方針と目標

1 計画の基本方針

第3章で挙げた区の地域公共交通の課題を解決し、杉並区基本構想で掲げる区が目指すまちな姿を実現するために、区における「地域交通の基本方針」を以下のように設定します。



図表 4-1 区の地域交通の基本方針

⁴⁸ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第3条に基づく基本方針のこと。令和2年11月の改正では、課題の中心を「地域公共交通網の持続可能な形成」から「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」に変更し、地域交通の現状に①運転者不足の深刻化、②高齢者による運転免許証返納の進行、③インバウンドの増加、④AI・ICT等の新技術やMaaSの出現等に関する記載が追加されている。

2 計画の目標

区の地域交通の基本方針を踏まえ、ここでは、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。

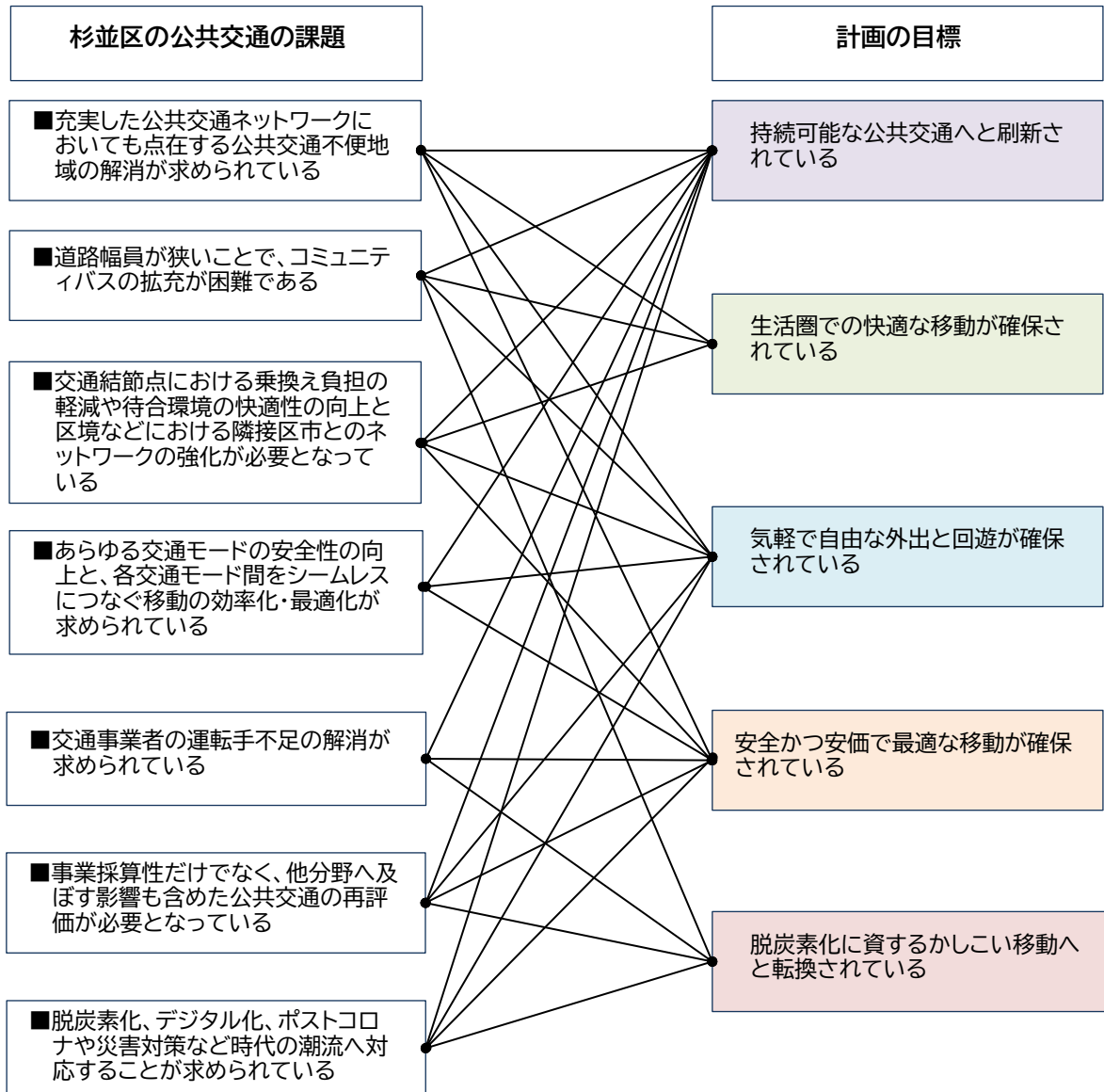
目標 1	持続可能な公共交通へと刷新されている
まちづくり・地域振興・福祉分野などに及ぼす公共交通の多面的な効果が把握され、地域で育む共有財産として公共交通が維持・向上している	
目標 2	生活圏での快適な移動が確保されている
複数の交通モードが高度に連続する公共交通ネットワークの構築により、区民の生活圏域での快適な移動が可能となっている	
目標 3	気軽に自由な外出と回遊が確保されている
区民や来街者のライフステージ・ライフスタイルに応じた移動手段の選択肢が増え、誰もが諦めることなく気軽に自由な外出と回遊ができています	
目標 4	安全かつ安価で最適な移動が確保されている
多様な主体が連携し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っている	
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
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図られている	

3 計画の体系

第3章までの現況を踏まえた7つの課題と5つの目標及び計画の基本方針との関係は以下のとおりです。

杉並区の地域交通の基本方針

「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



第5章 | 目標を達成するための施策

1 施策の体系

目標	施策と取組
目標1 持続可能な公共交通へと刷新されている	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 取組2 各交通モードにおける運行等の最適化
	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 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 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
	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 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 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 取組4 運行計画・運行協定・運賃の根本的な見直しの検討
	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 取組2 駅周辺やバス停の乗り継ぎ環境の整備検討
目標2 生活圏での快適な移動が確保されている	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 取組2 区境地域における新たな交通サービスの導入検討
	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 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 取組3 公共交通と福祉交通との連携強化 取組4 公民連携した新たな移動サービスの検討
目標3 気軽に自由な外出と回遊が確保されている	施策3-2 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 取組2 電動マイクロモビリティの安全な利用の促進 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
	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 取組2 公民連携したシェアサイクル事業の推進
	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 取組2 バス停移設等の安全対策の実施 取組3 災害時に備えた行政と事業者間の連携強化
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 取組2 オープンデータの整備・活用 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 自動運転技術等の実証実験
	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 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 取組3 庁有車の電気自動車への切替
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5-2 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】

2 施策・取組の内容

本計画における5つの目標を達成するため、13の施策とそれらの施策に紐づく32の取組を実施していきます。

(1) 施策

各目標を達成するために実施する「施策」が必要とされる背景や施策の内容を示すとともに、それらの施策を実施する地域を「実施地域」として記載しています。「実施地域」のうち、具体的な地域での実施が見込まれる施策については、その地域を記載しています。

(2) 取組

各目標を達成するために実施する「施策」のうち、具体的な内容をそれぞれ「取組」として記載し、あわせて取組の「実施主体」、「連携先」、「実施期間」を記載しています。

実施主体は、行政（区、都、国、警察）、交通事業者、民間事業者、区民などを想定して記載しています。

連携とは、実施主体が各取組を実施する際に、関係することや連携することが想定される協力先、取組の進捗状況などの情報共有が必要になると想定される協力先を記載しています。

実施期間は、令和5（2023）年度から令和8（2026）年度までを「短期」、令和9（2027）年度から令和12（2030）年度までを「中期」として位置づけ、令和12（2030）年度の計画期間を越えて令和13（2031）年度以降に実施する取組を「長期」として振り分けています。各施策・取組の実施スケジュールは、91頁以降の通りです。

目標 1 持続可能な公共交通へと刷新されている

施策 1-1 基幹的な公共交通ネットワークの拡充


区の公共交通ネットワークは、鉄道・バス・タクシーの運行によって支えられ、すでに高い水準で形成されています。

ポストコロナの社会においても、誰もが安全・安心かつ気軽に快適な移動ができるよう、これらの基幹的な公共交通ネットワークを維持しつつ、交通事業者間の連携や交通手段別の運行の最適化によって、公共交通ネットワークの更なる拡充を図ります。

世界中の都市でクルマ中心から人中心へとまちづくりが転換していく中で、区においても「歩行者にやさしい」交通環境の整備に向けて、特に徒歩や自転車とのつながりを高め、公共交通を基軸としたシームレスな移動が実現できるよう連携を図ります。

【実施地域】区内全域

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

実施主体	区、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、NPO法人	連携	民間事業者
実施内容	<p>多様な交通（鉄道、路線バス、すぎ丸、タクシー、福祉交通、自転車、歩行者等）が相互に連携・補完し合うことで、区内の交通ネットワークを今後も高い水準で維持し、更なる拡充を図っていく。</p> <p>交通ネットワークの拡充にあたっては、これまで以上に各交通モード間で連携を図り、徒歩や自転車も含めたシームレスな移動の実現を図る。</p> <p>多心型まちづくりを進めている駅周辺は、交通結節点の機能に加えて、商業・業務、公共サービス、文化・教育、福祉などの都市機能を集積させ、さらに地域活性化やにぎわい創出に資する歩行者に優しいウォークアブルな都市空間として整備することを検討する。</p>		
実施期間	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	
取組のイメージ	 <p>図表 5-1 「誰もが分かりやすく使いやすい交通手段が整い、歩く人が中心のまちへ」を交通の軸に据える神戸市の事例</p> <p>出典：神戸の都心の未来の姿 [将来ビジョン] (平成27年、神戸市)</p>		

取組 2 各交通モードにおける運行等の最適化

実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	連携	区
実施内容	<p>公共交通事業者ごとにダイヤの改正や運行本数の調整等を行い、杉並区地域公共交通活性化協議会で公共交通の利用実態や移動需要等を踏まえた協議をし、最適な運行ができるよう検討する。</p>		
実施期間	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	

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）

モビリティ・マネジメントとは、「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、かしくく」利用する状態へと少しずつ自発的な変容を促す一連の取組を言います。

区内の移動分担率に占める公共交通の割合は高くなっていますが、将来にわたって高水準の公共交通ネットワークを維持していくには、交通事業者の企業努力だけでは限界があり、公共交通を支えるのは自分たち利用者であるという意識の下で、区民による公共交通の利用が継続的に図られなければなりません。

これまでの利用の多寡に関わらず、区民が公共交通を最適な移動手段として選べるように、すべての区民を対象とする取組、新たに杉並区に引っ越ししてきた転入者を対象とする取組、次世代を担う小中学生を対象とする取組をモビリティ・マネジメントとして実施していきます。

【実施地域】区内全域

取組 1 全区民を対象とする公共交通の広報啓発	
実施主体	区、区民 連携 鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施内容	すぎなみフェスタ ⁴⁹ ・すぎ丸の日 ⁵⁰ のイベント、公式SNS等を利用して、すぎ丸を含め公共交通全体をPRして、公共交通の需要喚起を推進する。 なお、改定にあわせてすぎなみガイドマップへのバス路線図等の掲載を検討する。
実施期間	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
取組のイメージ	
<p>図表 5-2 グッドデザイン賞及びJCMM プロジェクト賞を受賞した栃木県小山市の事例市内全戸に配布した生活情報誌「Bloom!」</p> <p>出典：栃木県小山市資料</p>	

⁴⁹ 毎年11月上旬に開催され、杉並の新鮮野菜やおいしいもの、交流自治体等の物販・紹介等の催しをはじめ、杉並区民等の交流・つながりを通じて杉並の元気を生み出すイベント。

⁵⁰ 毎年11月の最終日曜日に京王バス・関東バスと区が共同で開催するお客様感謝イベント。令和2～4年度は感染症拡大の影響から中止している。

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			
実施主体	区、区民	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施内容	区の新規転入者対象の配布物に、区内の公共交通の案内をするなど、区民にとって分かりやすい公共交通の情報提供を行う。		
実施期間	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	

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			
実施主体	区、区民	連携	鉄道事業者、バス事業者
実施内容	小学生や中学生を対象に、「交通と環境問題に関する学習（交通・環境学習）」を学校教育で実施できる体制を整備するため、交通事業者と連携しながら検討を進める。 <検討例> ・学校への出前授業の内容検討 ・副読本「わたしたちの杉並区」の見直し（交通に関する内容） ・学校で配布する地域交通の利用に関するチラシの作成検討 等		
実施期間	短期 令和7（2025）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～

取組のイメージ




図表 5-3 モビリティ・マネジメント教育を小学校で実施する京都市の事例

出典：京都市におけるモビリティ・マネジメント教育推進業務報告書
 （平成30年3月、都市計画局歩くまち京都推進室・一般社団法人システム科学研究所）

目標 1 持続可能な公共交通へと刷新されている

施策 1-3 すぎ丸の魅力を高めるための再設計

南北バスすぎ丸は、住宅地における日中の交通需要、特に高齢者や主婦層への日常的な外出・近距離移動に対応することをコンセプトとして、従来の公共交通ではカバーしきれない部分を担うと同時に、既存の交通サービスと連携し、補完し合う公共交通として、これまで区民の南北方向の移動を支えてきました。

各路線において、通勤・通学に利用できる朝夜の運行時間帯の拡大、運行本数の増加、路線の延伸、回送区間の営業化などの様々な区民ニーズがありますが、運行を担うバス事業者とともに検証しながら実現可能性が高いところから対応を考えていきます。

地域の共有財産として地域が育てるバスとして運行してきた経緯を踏まえ、すぎ丸が持続可能に運行していくには、今後は福祉・環境・商業・防災などの様々な分野への波及効果についても検証していく必要があります。

【実施地域】主に、すぎ丸沿線地域を中心に区内全域

取組 1 すぎ丸の運行による多面的な効果の検証			
実施主体	区	連携	バス事業者
実施内容	すぎ丸の運行を維持していくことが、福祉・環境・商業・防災などの様々な分野に波及効果があることを明示するクロスセクター効果 ⁵¹ を検証する。具体的には、すぎ丸を廃止した場合にかかる分野別代替費用（医療費の増加、タクシー券の配布、土地価値低下による税收減少等）を算定し、運行経費と比較するなど、財政面からすぎ丸の他分野にわたる多面的な効果を確認する。		
実施期間	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	
取組のイメージ			

図表 5-4
地域公共交通が日常生活の様々な場面を支えているイメージ

出典：「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」
（平成 29 年度、国土交通省近畿運輸局）

⁵¹ 地域公共交通を廃止としたとき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り把握できる地域公共交通の多面的な効果のこと。

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

実施主体	区、バス事業者	連携	民間事業者
実施内容	<p>現在、すぎ丸の運行情報については、路線ごとに運行時刻や路線図が印刷されたポケット時刻表を配布しているほか、バス停・区ホームページで運行時刻や路線図を周知し、京王バス株式会社・関東バス株式会社各社のバスナビにおいてバス位置情報を含めた運行情報を提供している。</p> <p>すぎ丸の乗車ルートは、複数の乗換案内アプリで検索することはできるものの、ルートの検索で一般的に使われる Google マップへの情報が掲載されていないため、バス情報のオープンデータ化「標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)」を早期に進める等、区民目線で見やすく分かりやすい情報提供のあり方を検討する。</p>		
実施期間	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	

取組のイメージ



図表 5-5 各社ホームページによるすぎ丸の運行情報

出典：京王バス、関東バスの各社ホームページ



図表 5-6 GTFS-JP をオープンデータとして活用している事例「とやまロケーションシステム」バスロケ画面

出典：GTFS-JP 講習会資料【入門編】(国土交通省)

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			
実施主体	区	連携	バス事業者
実施内容	<p>すぎ丸3路線の利用状況や区民の移動需要を踏まえて、通勤・通学に利用できる朝夜の運行時間帯の拡大、運行本数の増加、路線の延伸、回送区間の営業化など、検証しながら柔軟に見直しを検討する。</p> <p>そのうち、甲州街道沿いに立地するさくら路線の「下高井戸駅入口」のバス停については、鉄道立体交差事業を契機とする駅前空間の整備にあわせ、下高井戸駅との接続も考慮して、移設等の具体的な検討を進める。</p>		
実施期間		<p>中期</p> <p>令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度</p>	<p>長期</p> <p>令和13（2031）年度～</p>

取組4 運行計画・運行協定・運賃の根本的な見直しの検討			
実施主体	区	連携	バス事業者
実施内容	<p>区民の移動を支える公共交通の一つとして、今後もすぎ丸が持続可能な運行ができるよう、運行のあり方を決める運行計画や運行協定の見直しを検討する。</p> <p>昨今の利用状況や他の公共交通への影響等を踏まえて、一律100円で乗車できる運賃が妥当であるかの見直しについて検討する。加えて、定額運賃及び利用者属性（高齢者や障害者など）に応じた運賃設定の検討や無料キャンペーン等の実施検討など、サービスの拡充もあわせて検討する。</p>		
実施期間		<p>中期</p> <p>令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度</p>	<p>長期</p> <p>令和13（2031）年度～</p>

目標2 生活圏での快適な移動が確保されている

施策2-1 交通結節機能の強化

駅周辺は、鉄道、バス、タクシー、自転車、歩行者等の多様な交通手段が相互に接続し、乗り継ぎの拠点になっていることから、交通結節点と呼ばれています。

区内最大の交通結節点である荻窪駅周辺をはじめ、鉄道駅周辺にはすでに多数の都市機能が集積していますが、将来的には住宅都市ならではの交通結節機能をさらに充実していくことが期待されます。

高齢者や障害者、子育て世代など誰もが公共交通を利用して快適な移動ができるように、公共交通のバリアフリー化、駅周辺やバス停の利用環境の改善を検討・実施していきます。

【実施地域】区内全域

取組1 公共交通のバリアフリー化の推進

実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー 一事業者	連携	区、NPO法人
実施内容	区のバリアフリー基本構想において、各交通事業者が作成する特定事業計画に基づき、鉄道駅へのホームドア設置、ノンステップバス車両への代替、車いす利用者や視覚障害者が利用しやすい降車ボタンの設置、バスロケーションシステムの導入・維持改善等を実施することで、公共交通のバリアフリー化を推進する。 ホームドアの設置については、京王井の頭線久我山駅及びJR中央線各駅において計画期間内に実施する。誰もが安全に安心して区内の鉄道駅を利用することができるよう、鉄道事業者によるホームドア設置に向けて、区は財政的な支援を行う。 タクシー車両については、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン（UD）タクシーの導入を促進する。 公共交通を利用しにくい立場にある障害者をはじめ、これまで以上に区民の公共交通の利用が図られるように、バリアフリー情報を発信する。		
実施期間	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	

Column

ふらり赤い椅子プロジェクトによる地域の外出支援

- 現在、ケア24阿佐ヶ谷（地域包括支援センター）を中心に活動が進められている「ふらり赤い椅子プロジェクト」では、ご家庭などで不要になった椅子を寄付してもらい、赤い椅子として、まちなかに設置することで、高齢者がひと休みできる空間を作り出すという活動です。
- こうした活動は、交通事業者だけではバス停へのベンチの新設が難しいという実情を、地域の主体的な取組から補完することになり、加えて高齢者の安心な外出支援にもつながります。

ふらりとでかけたくなる街 <阿佐谷>



体力が落ちてくると、外出が減ってしまうという方が多いようです。



街なかに、ひと休みできる椅子があると、心配せずに外出できます。

赤い椅子をご存知ですか？

ふらり赤い椅子プロジェクト
2020年6月20日

阿佐谷の街なかに、赤い椅子を置きました。どうぞ一休みしてください。

年齢を重ねても自分らしく暮らしたいという思いから、使わなくなった椅子を譲り受けみんなでベンチを塗り、街なかに置かせていただきました。

「椅子があるので、足が痛くても一人でも通院できるよ。」という声を耳にするようになりました。

この活動を地域の皆様と一緒に継続していきたいと思っております。どうぞよろしくお願ひします。




心より感謝申し上げます

「赤い椅子をご存知ですか？」のチラシ

出典：ふらり赤い椅子プロジェクト

取組 2 駅周辺やバス停の乗り継ぎ環境の整備検討			
実施主体	区、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	連携	民間事業者
実施内容	<p>鉄道やバス等の公共交通と徒歩・自転車とのつながりを高め、シームレスな移動を実現するため、拠点となる駅周辺やバス停での乗り継ぎ環境の改善につながる取組に関して協議・検討を行う。</p> <p>具体的には、バスの待合環境を改善するための上屋やベンチ等の設置、バス路線ごとに複数の停留所が設置されている箇所での共同バス停の整備、モビリティ・ハブ⁵²の整備などを検討する。</p> <p>区は、駅周辺の安全性や交通結節点の機能向上のため、鉄道の連続立体交差化等に合わせ、駅前広場や周辺道路整備の検討等を進めるとともに、交通事業者の取組に関しては、バスの改良等への補助金活用について検討を行うなど、積極的に支援を行う。</p>		
実施期間	<p>中期</p> <p>令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度</p>	<p>長期</p> <p>令和13（2031）年度～</p>	
取組のイメージ	 <p>図表 5-7 様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）</p> <p>出典：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）</p>		

Column	モビリティ・ハブについて（武蔵野市の事例）
<ul style="list-style-type: none"> 令和3（2021）年10月に武蔵野市内の桜堤折返場に、“暮らしの「町あい所」”をコンセプトとする新たな複合施設「hocco（ホッコ）」が開業し、バスを「待つ」「降りる」だけの場所から、人々が出会い、つながり、分かち合う場所として生まれ変わりました。 「hocco」は、店舗兼賃貸住宅を核に、カーシェアやシェアサイクルを有する地域コミュニティとモビリティの拠点としてバス沿線地域の活性化を目指しています。 	 <p>出典：小田急バスホームページ</p>

⁵² シェアリング型の移動サービス（カーシェア、シェアサイクル、電動キックボード等）をはじめとしたグリーンな移動手段を統合した交通の拠点であり、環境にやさしい移動機会や社会参加の機会等を創出していく都市の装置。

目標 2 生活圏での快適な移動が確保されている

施策 2-2 隣接区市への公共交通アクセスの向上

区民の生活圏域は区内に留まらないため、移動の利便性向上には、隣接区市との公共交通ネットワークの強化は欠かすことができません。

区を越えた南北移動が円滑になることが期待されるエイトライナー構想の早期実現に向けては、環状八号線沿線の関係区である大田区・世田谷区・練馬区・板橋区・北区とともに取り組んでいきます。

また、区境地域を中心に、区と隣接区市を結ぶ新しい公共交通サービスを検討していきます。

【実施地域】 環状八号線の沿道地域（取組1）、区境地域を中心に区内全域（取組2）

取組 1 エイトライナーの早期実現に向けた取組の推進

実施主体	区（エイトライナー促進協議会）	連携	関係自治体
実施内容	エイトライナー促進協議会において、関係自治体（環状七号線を基軸とするMetroセブン促進協議会と東京都）とともに、エイトライナーを含めた区部周辺部環状公共交通の整備について検討を進める。		
実施期間	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	

取組 2 区境地域における新たな交通サービスの導入検討

実施主体	区	連携	隣接区市、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
実施内容	区と隣接区市を結ぶ区境地域をはじめとした区内の移動の利便性を向上させるため、新たな交通サービスの導入について、隣接区市との連携やバス事業者・タクシー事業者の協力のもとで検討する。 具体的には、コミュニティバスすぎ丸の隣接駅への乗り入れ、道路運送法第21条の規定による実証運行等の実施を検討するほか、区を越えた移動に自転車を活用できるシェアサイクル事業等を拡充する。		
実施期間	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	

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。

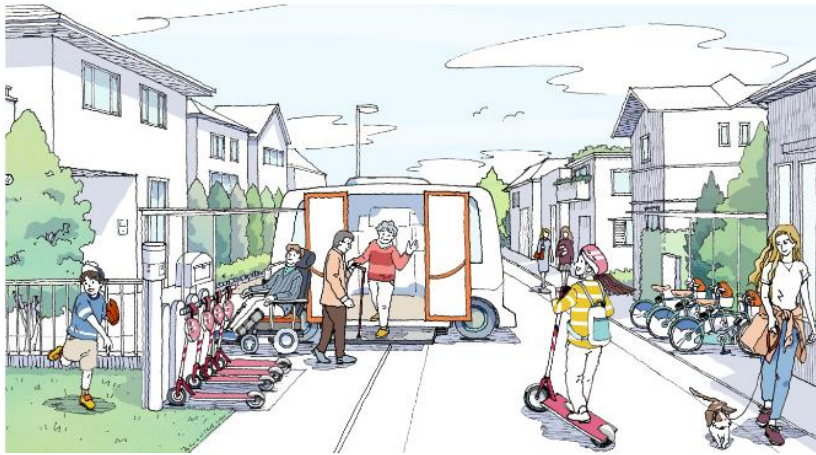
また、福祉有償運送運営協議会や外出支援相談センター等とともに、公共交通と福祉交通との連携を十分に図っていきます。

【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	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	

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			
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	令和6（2024）年12月の（仮称）荻外荘公園の開園にあわせて、モデルケースとして荻窪駅南側エリアにおける区民や来街者の回遊性を向上させるため、グリーンスローモビリティの運行を開始する。運行にあたっては、将来的な地域住民との連携を視野に入れ、まずは区が主導し、地元の交通事業者とともに検討を進める。		
実施期間	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	

取組3 公共交通と福祉交通との連携強化			
実施主体	区、NPO法人	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施内容	<p>区内の移動は、鉄道やバス等の公共交通と、福祉タクシーや介護タクシー等の福祉交通という2つの大きな受け皿で支えられている。</p> <p>外出したいにも関わらず移動に困っている区民（移動をためらう方）には「公共交通」を、公共交通での移動が困難な方には「福祉交通」をスムーズに案内・利用できるよう、区の交通部門と福祉部門が連携した取組を検討する。公共交通と福祉交通との連携を図るため、地域公共交通活性化協議会は、福祉有償運送運営協議会や外出支援相談センターと地域の移動課題や移動需要を共有するとともに、課題解決のため施策を共に検討する。</p> <p>また、区内における福祉車両等の空き時間帯の活用についても検討する。</p>		
実施期間	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	

取組4 公民連携した新たな移動サービスの検討			
実施主体	区、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	連携	民間事業者
実施内容	<p>鉄道、バス、タクシー等既存の公共交通を活用した新たな移動サービス（一定期間もしくは定額乗り放題等）の導入について、区内の主要な施設への移動手段としての活用も視野に、区と交通事業者が連携をしながら検討する。</p> <p>令和3（2021）年11月から全国で運用が開始されたタクシーの相乗りサービス⁵³をはじめ、新たな移動需要の喚起が見込まれる移動サービスに関する最新の動向を注視しつつ、区における導入の必要性・可能性を検討する。</p>		
実施期間		中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13（2031）年度～
取組のイメージ	 <p>図表 5-8 マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス</p> <p>出典：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）</p>		

⁵³ 配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスのこと。

目標3 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

施策3-2 新たなモビリティによる移動の選択肢の拡充

区内にはバスの運行ができない狭い道路が多数あり、すぎ丸の路線を新たに開設することは極めて困難な状況となっています。

そうした状況の中、鉄道やバスといった既存の公共交通を補完し、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、新たなモビリティを活用することを検討します。

区内の狭い道路環境であっても、誰もが移動の利便性を享受できるように、歩行を支援する小型で低速な「電動車いす」や短中距離の移動に利用できる小回りの利く「電動マイクロモビリティ」等の新たなモビリティの活用を安全面に留意しながら検討していきます。

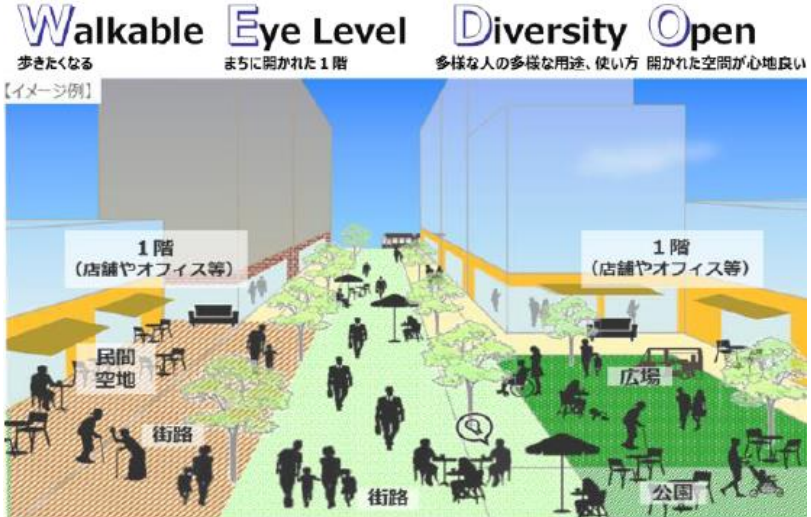
【実施地域】 主に、狭い道路が密集している地域を中心に区内全域
(高円寺地域、阿佐谷地域、方南・和泉地域)

取組1 生活圏域で利用できる小さな移動手段の提供

実施主体	区、民間事業者	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施内容	駅周辺の道路空間において、居心地が良く歩きたくなる（ウォークブルな）まちなかを形成するため、歩行空間に適した新モビリティサービス、例えば、歩行を支援する小型で低速な電動車いす等のシェアリングサービスの導入等を検討する。		
実施期間		中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13（2031）年度～
取組のイメージ	  <p>図表 5-9 従来型の電動車いすと比べて軽量でコンパクトな乗り物として注目されている近距離モビリティ WHILL（ウィル）Model C2（モデルシーツ） 出典：WHILL 株式会社</p>		

取組2 電動マイクロモビリティの安全な利用の促進

実施主体	区、警察、民間事業者	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施内容	警察と連携して安全利用講習会を開催し、交通ルールの周知を図るほか、事故の危険がある地域での交通規制や通行禁止区域の指定を検討した上で、必要に応じて警察に要請するなど、交通事故の防止に主体的に取り組む。		
実施期間	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	

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			
実施主体	区	連携	
実施内容	<p>区は、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」に基づき、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる「安全性」及びバス車両が円滑に走行できる「円滑性」を今後の道づくりの方向性として掲げ、道路の整備を進めている。</p> <p>今後は、歩行者、自転車、バス、タクシー以外に電動マイクロモビリティをはじめとした多様なモビリティが、地域内の移動手段として同じ交通空間を通行する新たな状況が生じることから、各交通主体の安全性を十分に確保するため、歩道の整備や自転車走行空間を分離して歩行者空間を確保するなど歩行者優先の道づくりを進める。</p>		
実施期間		中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13（2031）年度～
取組のイメージ	 <p>Walkable Eye Level Diversity Open</p> <p>歩きたくなる まさに開かれた1階 多様な人の多様な用途、使い方 開かれた空間が心地良い</p> <p>【イメージ例】</p> <p>1階 (店舗やオフィス等) 民間空地 街路 広場 公園</p>		
	<p>図表 5-10 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成“WEDO”</p> <p>出典：国土交通省ホームページ</p>		

目標3 気軽に自由な外出と回遊が確保されている

施策3-3 公共交通を補完する自転車利用の推進

区内の移動は、鉄道に次いで、徒歩と自転車の利用が多く、特に自転車は通勤・通学、買い物等の移動で世代を問わず利用できることから、区民にとって最も身近な移動手段のひとつとなっています。

区は、新たに策定を予定している「自転車活用推進計画」に基づき、自転車活用の幅を広げていくこととし、その中で有用性が見込まれるシェアサイクル事業を民間事業者と連携して実施します。区立公園や区立自転車駐車場等の公有地を活用したシェアサイクルの取組については、実証実験での効果等を検証した上で、令和5年度から事業を実施していきます。

さらに、区内の自転車に関与する事故の割合が都内平均よりも高いことから、自転車利用の推進にあたっては、自転車事故を防止するための取組は必要不可欠で、ハード・ソフト両面から対策を講じていきます。

区は、区内外の移動の利便性や回遊性の向上、環境負荷の低減、健康増進等に寄与する自転車の利用を安全面に留意しながら推進していきます。

【実施地域】 区内全域

取組1 自転車の安全な利用の促進			
実施主体	区、警察	連携	鉄道事業者、バス事業者
実施内容	<p>自転車移動の利便性向上を図るため、自転車駐車場や自転車ナビラインの整備、シェアサイクル等の取組を継続して実施する。</p> <p>一方で、区内の自転車関与事故が多いことから、自転車利用を促進するにあたっては、安全対策もあわせて強化する。</p> <p>ハード面では、安全で快適な自転車走行環境を確保するため、自転車通行空間の整備や、地域ごとに異なる駐輪需要に応じた自転車駐車場の適正化、子ども乗せ自転車等の多様化する自転車への対応を図っていく。</p> <p>ソフト面では、自転車の交通ルール遵守、マナー向上を図るため、自転車安全利用講習会や街頭での啓発活動を警察とともに推進する。令和5（2023）年4月から、すべての自転車利用者にヘルメット着用が努力義務化されることを踏まえ、ヘルメット着用を促す取組もあわせて実施する。</p>		
実施期間	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	
取組のイメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>図表 5-11 既存道路空間の再配分により自転車通行空間を確保する 名古屋市の事例</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図表 5-12 区内で整備されている自転車ナビライン</p> </div> </div> <p>出典：道路空間の再配分（一般社団法人日本みち研究所）</p>		

取組2 公民連携したシェアサイクル事業の推進			
実施主体	区、民間事業者	連携	鉄道事業者、バス事業者
実施内容	<p>区が策定を予定している「自転車活用推進計画」に基づき、区内外の移動や回遊に資するシェアサイクル事業を継続し、区民の自転車利用を推進する。</p> <p>シェアサイクルポートは、鉄道駅やバス停周辺の交通結節点をはじめ、区内の主要公共施設等の既存の公共交通との乗り継ぎがしやすい場所への設置を検討する。</p>		
実施期間	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	
取組のイメージ	 <p>図表 5-13 杉並区内で利用できる主な電動アシスト自転車</p>		

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 4-1 安全・安心な交通環境の整備

近年の自転車利用者による交通マナーの問題や高齢ドライバー等による交通事故の発生などを受けて、区内において安全・安心な交通環境を整備することが求められています。

今後は、地域内を歩行者、自転車、バス、タクシー以外に電動マイクロモビリティ等の多様なモビリティが日常的に通行することから、各交通主体の安全性を十分に確保するため、ハード・ソフト両面から対応をしていきます。

また、平成 30（2018）年 8 月に横浜市内で発生したバス停付近での事故を受けて、全国的にバス停留所の安全確保対策が進められており、区内 6 箇所のバス停においても、適切な地点への移設を視野に、安全対策を実施していきます。

さらに、大規模地震等発災時に備えて、行政と交通事業者との連携強化を図っていきます。

【実施地域】 区内全域

取組 1 時代に応じた交通安全教育の拡充

実施主体	区、警察	連携	
実施内容	区立小・中学校をはじめとした自転車安全利用講習会を継続的に実施するとともに、街頭でのマナーアップキャンペーン等の啓発活動の実施や公式 SNS を活用して自転車の交通ルールやマナーを周知する。 また、今後普及が見込まれる、新たな電動マイクロモビリティの交通ルール遵守やマナー向上についても、警察と連携しながら交通安全の啓発活動を実施する。		
実施期間	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	

取組の
イメージ



図表 5-14 区で実施している交通安全教育

取組2 バス停移設等の安全対策の実施			
実施主体	区、バス事業者	連携	
実施内容	<p>区とバス事業者で十分に連携を図りながら、区内で安全性確保対策を検討すべき6箇所のバス停について、看板の設置や車内放送による注意喚起を含めたソフト対策を継続的に実施するとともに、適切な地点への移設等を検討する。</p> <p>区は、バス停移設等のため補助金活用の検討を行い、バス事業者による取組を積極的に支援する。</p>		
実施期間	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	

取組3 災害時に備えた行政と事業者間の連携強化			
実施主体	区	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
実施内容	<p>区はこれまで、大規模地震等発生時で想定される滞留者や帰宅困難者の発生による混乱を防止するため、区内JR4駅における駅前滞留者対策連絡会の設置や駅周辺エリア防災計画の策定によって、その対策を具体化・推進してきた。</p> <p>今後も、鉄道事業者やバス事業者なども含め関係機関と連携を図りながら、災害時における代替輸送等について、行政と事業者間での連携した取組を検討する。</p> <p>発災時の非常用電源として、電気自動車やシェアサイクル等のバッテリーの利活用等、民間事業者とともに検討する。</p>		
実施期間	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	

取組のイメージ

図表 5-15 高円寺駅周辺の帰宅困難者対策のイメージ

出典：高円寺駅周辺エリア防災計画

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

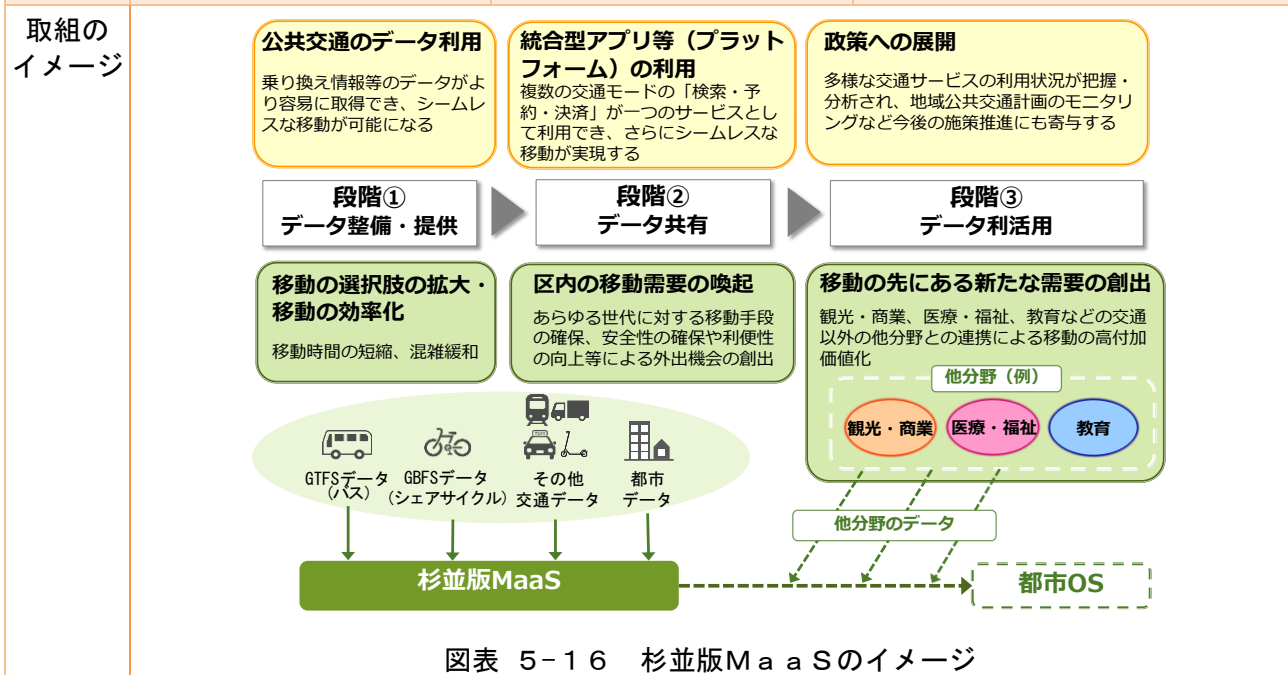
ICTの進展に伴い経路検索や運行状況等のリアルタイム情報提供等が進められ、区においてもすぎ丸や路線バスといった既存公共交通と新たなモビリティなどの地域公共交通への活用が求められています。さらに、各種データと連携し、地域公共交通に関連するサービスの予約、決済を一括で実現するなど、区民や来街者の移動に対する満足度の向上も求められています。

区としては、ICTを活用してサービスを統合するというコンセプトのMaaSへの取組を契機として多様な主体を巻き込む役割を担い、事業者間等の「共創」とともに、今後も住宅都市としての魅力を一層高めるよう努めていきます。

【実施地域】 区内全域


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

実施主体	区、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者	連携	
実施内容	様々な移動サービスを1つに統合させた新たなモビリティサービスである杉並版MaaSを導入・実装することにより、区民の移動利便性の更なる向上とともに、移動と移動の先にある活動が組み合うことで新たな価値の創出が見込まれるため、既存の交通事業者等のMaaSプラットフォームの活用検討を進める。実証実験という体験を通じて、区民等の潜在的な活動意欲を喚起するとともに、地域への波及効果のあるビジネスモデルの構築などのため、創意工夫に富んだ民間事業者の取組に対して、コミュニケーション・制度の面から支援を行う。 <活用を検討するMaaSプラットフォームの例> Ringo Pass (JR東日本)、TAMa-GO (京王電鉄)、my route (トヨタファイナンシャルサービス) 等		
実施期間	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	



図表 5-16 杉並版MaaSのイメージ

取組2 オープンデータの整備・活用			
実施主体	区	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
実施内容	<p>区が主導となって、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（シェアサイクル・電動キックボード等）に対しても移動データの提供を促し、地域交通に係るデータを誰もが収集・分析できるような体制を構築する。地域課題を定量化・可視化することで、主体間での共通認識を形成することが容易になるというメリットを享受するためにも、データ活用を推進する。</p> <p>また、データフォーマットの標準化とAPI⁵⁴との連携を促し、移動データを基に、交通分野におけるEBPMの推進を図る。さらに、継続性を担保するため、各種データが自動的に更新されるよう、業務データとオープンデータの一体化もあわせて検討する。</p>		
実施期間	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	

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			
実施主体	区	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
実施内容	<p>サイバー空間とフィジカル空間が高度に融合したデジタルツイン⁵⁵の活用を含め、交通分野のデータ整備をはじめ、将来的に他分野（防災、観光、福祉、環境等）のデータとの連携基盤となる都市OSについても、国や東京都の動向を注視しつつ検討を進める。活用するデータに関しては、リアルタイムデータやバリアフリーデータを含め、各種オープンデータをMa a Sシステム等へ情報提供するとともにワンソース・マルチユース⁵⁶の実現を目指す。また、他のモビリティサービスが保有するデータに対し、必要に応じてアクセスできるような環境の構築もあわせて検討する。</p>		
実施期間		中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13（2031）年度～
取組のイメージ	 <p>図表 5-17 自動運転車両への3D都市モデルを活用した自己位置等の情報支援</p> <p>出典：PLATEAU by MLIT（国土交通省）</p>		

⁵⁴ 【Application Programming Interface】の略。ソフトウェアやアプリケーションなどの一部を外部に向けて公開することで、第三者が開発したソフトウェアと機能を拡張させ、共有できるようにすること。

⁵⁵ 現実世界から収集した様々なデータをコンピュータ上で仮想的に再現する技術のこと。コンピュータ上で限りなく現実に近いシミュレーションが可能となり、さらにリアルタイムでデータが更新されることから機械学習、推論を利用してサービス改善やコスト削減、将来予測などに用いられる。

⁵⁶ 1つの素材で複数の用途に用いられること。

取組4 自動運転技術等の実証実験			
実施主体	区	連携	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、民間事業者
実施内容	<p>交通事故の削減や運転手の負担軽減が期待されることから、今後実用化が見込まれる自動運転技術による公共交通サービスへの活用を視野に、道路運送法等法令上の対応措置を含め国や東京都の動向を注視しながら、自動運転技術の実証実験を検討する。</p> <p>将来的な自動運転社会の到来に向けて、歩車共存空間の拡大や路肩におけるシェアリング車両用の留置、停車スペースの確保、スマートな交差点の運用などもあわせて検討する。</p>		
実施期間		中期 令和9（2027）年度 ～令和12（2030）年度	長期 令和13（2031）年度～
取組のイメージ			

図表 5-18 自動運転技術の実証実験

出典：東京都デジタルサービス局、千葉市

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

区が目指すゼロカーボンシティの実現に向けて、区民が日頃から利用するバスや区職員が業務で利用する庁有車について、電気等を利用した環境負荷の小さい低炭素な車両へ転換するよう、交通事業者とともに取組を進めていきます。

【実施地域】区内全域

取組1 すぎ丸における電気バスの導入

実施主体	区、バス事業者	連携	
実施内容	すぎ丸の車両の買い替え時期にあわせて、バス事業者とともに、環境にやさしい電気バス（EV）の導入に向けた検討を行い、導入を進める。		
実施期間	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	
取組のイメージ	 <p>図表 5-19 電気バス車両のイメージ 出典：BYD（ビーワイディー）ジャパンホームページ</p>		

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

実施主体	バス事業者	連携	区
実施内容	民間路線バスの車両更新にあわせて、電気バス（EV）や充電設備の導入を図ることとし、燃料電池バス（FCV）の導入については水素ステーションの設置場所の確保も含めて検討する。		
実施期間	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	

取組3 庁有車の電気自動車への切替

実施主体	区	連携	
実施内容	区役所の庁有車を電気自動車等の低炭素な車両へ順次切り替えていく。		
実施期間	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	

施策5-2 モビリティ・マネジメントの実施【再掲】

施策5-3 公共交通を補完する自転車利用の推進【再掲】

3 施策・取組の実施スケジュール

図表 5-19 計画のスケジュール

		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継ぎ環境の整備検討		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	区境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】				

第6章 | 計画の推進

1 計画の達成状況の評価

本計画における目標の達成状況の評価するため、各目標に応じた成果指標と目標値を設定します。

図表 6-1 各目標に応じた成果指標と目標値

成果指標	単位
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
すぎ丸の収支率	%
区内路線バスの系統数	本
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	%
交通機関の乗換えがしやすいと思う区民の割合	%
交通の便が良いと思う区民の割合	%
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	%
新モビリティの実証実験の回数	回
区内における交通事故件数（1～12月）	件
区内のシェアサイクルのポート数	箇所
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
交通事業者間の連携により実現化した取組数	件
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
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
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	%
運輸部門・自動車のCO ₂ 排出量	千 t-CO ₂
運輸部門・鉄道のCO ₂ 排出量	千 t-CO ₂

※1 公共交通利用者数：鉄道は、区内鉄道駅の1日当たり乗降客数。

ただし、JR4駅は公表値が乗車人員につき2倍にして算出している。
路線バスとすぎ丸は、区内を運行するバスの1日当たり乗車人員。

※2 高齢者：ここで言う「高齢者」には、要介護認定を受けた高齢者は含まない。

目標値は、計画期間の終期にあたる令和 12（2030）年度を最終目標と設定しますが、新型コロナウイルス感染症など地域公共交通を取り巻く状況の変化等も見据え、計画期間の中間にあたる令和 8（2026）年度を目安に中間目標値の評価を実施し、必要に応じて最終目標値の見直しを行うものとします。

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
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
74.4（令和元年度）	74.4	85.0	区データ
66（令和 3 年度）	66	66	杉並区統計書
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）
35.1（令和 2 年度）	40.0	45.0	区民意向調査
94.6（令和元年度）	96.0	96.8	区民意向調査
91.9（令和 2 年度）	91.9	95.0	杉並区統計書
3（令和 2～4 年度）	累計 5	累計 7	区データ
838（令和 2 年中）	738（令和 8 年中）	678（令和 12 年中）	警視庁データ
110（令和 4 年度）	250	400	区データ
367（令和 2 年中）	323（令和 8 年中）	297（令和 12 年中）	警視庁データ
—	2	3	交通事業者ヒアリング等
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
0（令和 2 年度）	3	5	区データ
91.9（令和元年度）	93.1	93.9	区民意向調査
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）
34（令和元年度）	—	15	

※3 「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」：温室効果ガスの削減やみどりの保全について、東京都内の全 62 市区町村が連携・

共同して取り組む事業

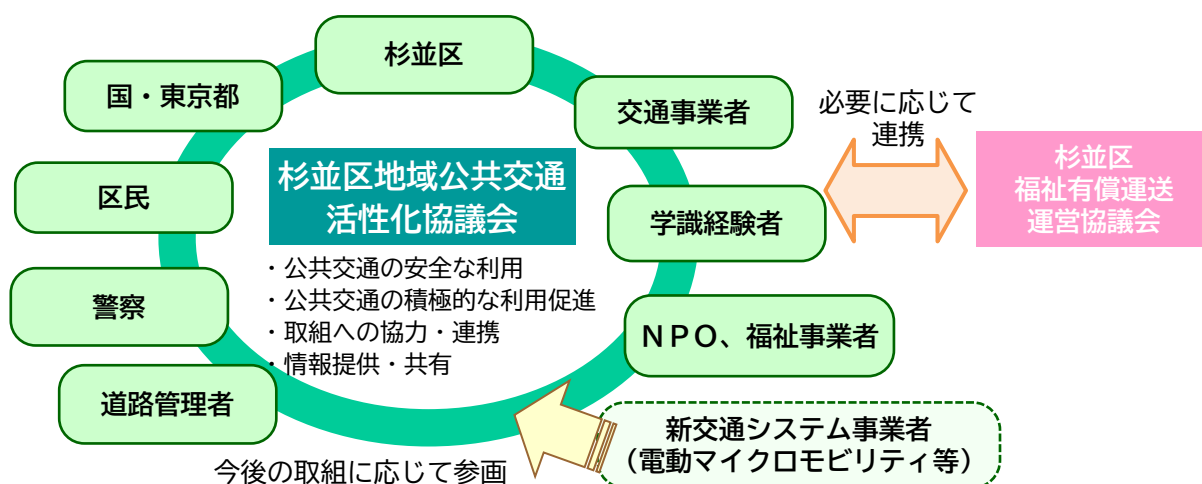
2 計画の推進体制

本計画は、区民、交通事業者、学識経験者、警察、道路管理者、国や東京都などから組織される「杉並区地域公共交通活性化協議会」を中心に、それぞれの施策・取組を推進していくこととし、協議会は年2～3回程度開催するものとします。

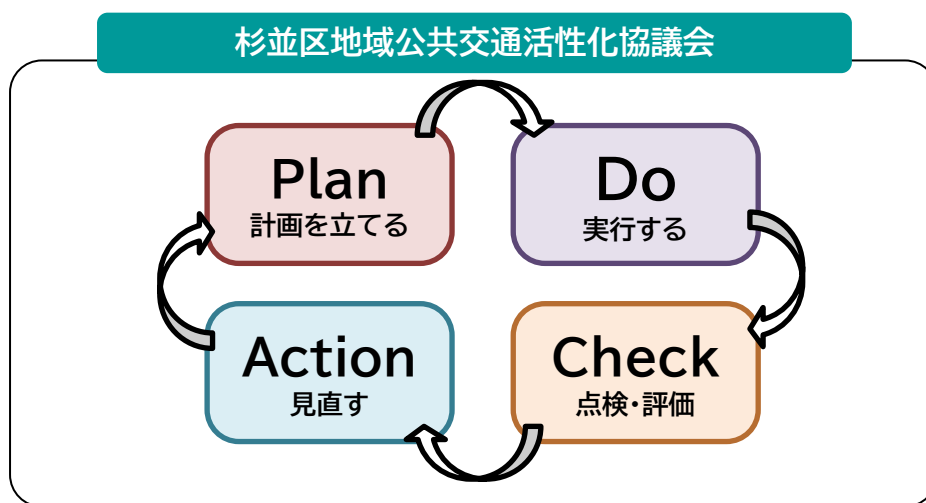
また、各取組の実施に向けて専門性が高い議論が必要となった場合には、協議会の下部組織にあたる「部会」を会長からの指名により各テーマに応じた協議会委員で設置し、関係者間で協議・調整を図っていくものとします。さらに、必要に応じて、協議会委員以外の地域交通の関係者に協議会等への参画を求めることとします。

なお、福祉交通や区内の地域交通に関することは、「杉並区福祉有償運送運営協議会」と情報共有や連携を図っていきます。

本計画の推進にあたっては、協議会が主体となってPDCAサイクルに基づき進捗を管理していきます。ただし、1年ごとに進捗を管理・評価できない取組や目標値については、計画期間内の中間時点で評価を行うこととし、必要に応じて内容の見直しを実施します。



図表 6-2 計画の推進体制



図表 6-3 計画のPDCAサイクル

巻末資料

1 計画の策定経過

(1) 杉並区地域公共交通活性化協議会

回	開催日	主な議題
第1回	令和4年3月1日	<ul style="list-style-type: none">・杉並区地域公共交通計画の概要について・区内の公共交通を取り巻く現況と課題について・今後の計画策定の進め方について
第2回	令和4年7月13日	<ul style="list-style-type: none">・杉並区地域公共交通計画について（基本方針・目標・施策案）
第3回	令和4年10月26日	<ul style="list-style-type: none">・杉並区地域公共交通計画 答申（案）について、協議会答申・杉並区地域公共交通計画（素案）について

(2) 杉並区地域公共交通計画策定検討会（庁内検討会）

回	開催日	主な議題
第1回	令和3年7月26日	<ul style="list-style-type: none">・杉並区地域公共交通計画について（内容・構成）・移動に関する課題の共有
第2回	令和4年1月7日	<ul style="list-style-type: none">・区内の公共交通を取り巻く現況について・庁内関係課からの移動に関する課題について
第3回	令和4年8月9日	<ul style="list-style-type: none">・第1回及び第2回杉並区地域公共交通活性化協議会の議事について（報告）・今後の進め方について

(3) その他計画策定に関連した取組

年度	開催日	主な取組
平成30年度	平成30年12月10日	<ul style="list-style-type: none">・すぎ丸利用者アンケート調査（すぎ丸の利用者実態調査）の実施
令和3年度	令和3年12月1日 ～12月20日	<ul style="list-style-type: none">・区民アンケート調査（区民の交通に関する意識と生活実態調査）の実施
令和3年度	令和4年3月25日 ～3月26日	<ul style="list-style-type: none">・新モビリティ試乗会の実施（グリーンスローモビリティ等）
令和4年度	令和4年11月3日 ～11月13日	<ul style="list-style-type: none">・グリーンスローモビリティ実証運行の実施

2 杉並区地域公共交通活性化協議会委員名簿

学識経験者【2名】

氏名	所属・役職等	備考
伊藤 昌毅	東京大学大学院 情報理工学系研究科 准教授	会長
牧村 和彦	一般財団法人計量計画研究所 理事兼研究本部企画戦略部長	副会長

公共交通事業者等の関係者【15名】

氏名	所属・役職等	備考
浅川 靖之	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー	
篠田 貴宏	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部 計画担当課長	
岩澤 貴顕	西武鉄道株式会社 鉄道本部計画管理部 鉄道計画課 マネージャー	前齊原 潤
藤沼 愛	東京地下鉄株式会社 鉄道本部 開発連携・工事調整担当課長	
若田 瑞穂	東京都交通局 自動車部計画課長	前島崎 健一
畠山 英明	関東バス株式会社 取締役運輸部長	
早田 俊介	京王電鉄バス株式会社 運輸営業部乗合事業担当課長	
秦野 凌	西武バス株式会社 計画部計画課長	
古谷 弘文	小田急バス株式会社 運輸計画部次長	前小泉 裕樹
細川 正大	国際興業株式会社 運輸事業部企画課長	前久武 雅人
秋山 糸織	特定非営利活動法人おでかけサービス杉並 理事長	
米澤 暁裕	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長	
小池 毅	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 業務部長	
舟山 明久	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会 幹事	
久我 恒夫	東京都交通運輸産業労働組合協議会 幹事 ハイタク部会 事務局長	

関係行政機関の職員【8名】

氏名	所属・役職等	備考
松崎 暁	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所管理第一課長	
清水 直樹	東京都建設局第三建設事務所 管理課長	前羽石 幸一
藤平 忠晴	警視庁交通部交通規制課長代理	前森 勝利
大塚 晋次	警視庁杉並警察署交通課長	
佐藤 裕	警視庁荻窪警察署交通課長	
江藤 昌和	警視庁高井戸警察署交通課長	前田中 将太
清家 裕之	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送）	前小泉 伸介
飯箸 俊一	東京都都市整備局都市基盤部 地域公共交通担当課長	

区民【5名】

氏名	所属・役職等	備考
小泉 嘉也	杉並区町会連合会 常任理事（宮前地区町連会長）	
内藤 一夫	杉並区商店会連合会 会長	
曾山 恵理子	杉並区立小学校PTA連合協議会 会長	前村松 理恵
佐久間 ゆかり	杉並区立中学校PTA協議会 代表委員	
茂木 愛一郎	荻窪地域区民センター協議会 会長	

区職員【5名】

氏名	所属・役職等	備考
喜多川 和美	杉並区保健福祉部長	
井上 純良	杉並区都市整備部長	前 有坂 幹朗
野口 知希	杉並区まちづくり担当部長	前 本田 雄治
土肥野 幸利	杉並区土木担当部長	前 友金 幸浩
松下 美穂子	杉並区教育委員会事務局学務課長	前 正富 富士夫

その他区長が適当と認める者【3名】

氏名	所属・役職等	備考
高橋 博	杉並区障害者団体連合会 代表委員	
井上 昭朗	杉並区いきいきクラブ連合会 会長	
松木 拓	国土交通省関東運輸局交通政策部 交通企画課長	前 板垣 友圭梨

※敬称略。前は前任者。役職等に変更がある場合、令和4年10月26日（第3回協議会）の情報を反映。

Column

学識経験者（伊藤昌毅会長）から見る杉並区地域公共交通計画

令和4（2020）年3月から約1年間、4回にわたる杉並区地域公共交通活性化協議会での議論を経て、杉並区において初めてとなる地域公共交通計画がまとまった。この過程では、委員である地域住民やバスや鉄道などの交通事業者、関係行政機関の皆様などからの活発な意見の表明があり、それらを踏まえてより具体的で効果のある計画となった。

協議会におけるこの1年間の議論の成果は、計画そのものだけでなく、これからの杉並の交通を議論する場として協議会が機能しはじめたことにもあると思う。当初は多くの関係者にとって、公共交通について議論するということが自体に戸惑いがあるように思えた。協議会の中で、公共交通事業者のコロナ禍での実状に触れたり、海外事例を学ぶなどの中で、少しずつ委員それぞれの立場と杉並区の地域交通というテーマがリンクしてきた実感がある。

現在のモビリティを取り巻く状況は「100年に一度の大変革」とも称される大きな変化のただ中にある。そのような中で、杉並は全国を率先するモビリティの先進地であり続けて欲しい。そして、本協議会がその原動力となるよう、引き続き意義のある場にしていきたい。



杉並区地域公共交通活性化協議会 会長 伊藤昌毅

Column

学識経験者（牧村和彦副会長）から見る杉並区地域公共交通計画

杉並区は世界で注目されている都市政策「15分都市」をすでに実現している、充実した歩行空間と人の賑わい、都内屈指の閑静な住宅街が両立した、リバブルシティ（住みやすい都市）である。その「みどり豊かな 住まいのみやこ」において、今後生じる地域特有の移動を取り巻く課題を捉え、新たな技術革新にも柔軟に対応しながら、輸送の総動員により気候危機に先導的に取り組む地域の青写真、「持続可能な都市交通計画（杉並発SUMP）」がこの度とりまとめられた意義は大きい。通過交通の少ない閑静で安全な地域としての魅力が杉並にはあり、その地域特性が引き続き保持されるよう、小さい交通社会やスローな移動社会の実現が待たれる。杉並区役所が都市の経営者となり、民間事業者や地元企業、商店街や各種団体、区民と一丸となり、リアルとデジタルの両輪による区民が主役のマネジメント（都市経営）を大いに期待したい。



杉並区地域公共交通活性化協議会 副会長 牧村和彦

3 杉並区地域公共交通活性化協議会条例

令和3年12月3日

杉並区条例第35号

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、区長の附属機関として、杉並区地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について、区長の諮問に応じ、答申する。

- (1) 法第5条第1項に規定する地域公共交通計画の作成、変更及び実施に関する事項その他同項に規定する地域公共交通計画に関する重要な事項
- (2) 地域の実情に応じた適切な一般乗合旅客自動車運送の態様、運賃等に関する事項
- (3) その他地域公共交通に関する重要な事項

2 協議会は、前項各号に規定する事項に関し、区長に意見を述べることができる。

(組織)

第3条 協議会は、次に掲げる者につき、区長が委嘱する委員39人以内をもって組織する。

- (1) 学識経験者 2人以内
- (2) 公共交通事業者等の関係者 15人以内
- (3) 関係行政機関の職員 8人以内
- (4) 区民 5人以内
- (5) 区の職員 5人以内
- (6) その他区長が適当と認める者 4人以内

2 委員の任期は、2年とし、再任されることを妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第4条 協議会に会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 協議会に副会長1人を置き、会長が指名する委員をもってこれに充てる。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会は、会長が招集する。

- 2 協議会は、委員の半数以上の出席がなければ、会議を開くことができない。
- 3 協議会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 4 協議会の会議は、公開とする。ただし、協議会の議決があったときは、非公開とすることができる。

(部会)

第6条 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。

- 2 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。
- 3 部会の会議は、公開とする。ただし、部会の議決があったときは、非公開とすることができる。

(委員以外の者の出席等)

第7条 協議会及び部会は、必要があると認めるときは、委員以外の者を出席させて意見を聴き、又は委員以外の者から必要な資料の提出を求めることができる。

(委任)

第8条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

附 則

- 1 この条例は、公布の日から施行する。
- 2 杉並区附属機関の構成員の報酬及び費用弁償に関する条例（昭和50年杉並区条例第31号）の一部を次のように改正する。

別表区長の部に次のように加える。

杉並区地域公共交通活性化協議会	会長日額	14,500円
	委員日額	12,000円

4 杉並区地域公共交通活性化協議会条例施行規則

令和3年12月3日

杉並区規則第87号

(趣旨)

第1条 この規則は、杉並区地域公共交通活性化協議会条例（令和3年杉並区条例第35号）の施行に関し、必要な事項を定めるものとする。

(招集の通知)

第2条 会長は、緊急やむを得ない場合を除き、あらかじめ会議の日時、場所及び議題を示して、委員に招集の通知をしなければならない。

(会議録)

第3条 会長は、会議ごとに、次に掲げる事項を記載した会議録を作成し、公表するものとする。

- (1) 会議の日時、場所及び議題
- (2) 会議に出席した委員その他の者の氏名
- (3) 傍聴人の数
- (4) 会議資料の名称
- (5) 会議の次第
- (6) 会議の結果
- (7) 会議に出席した者の主要な発言
- (8) その他会長が必要と認める事項

2 前項の規定による会議録の公表は、杉並区公式ホームページへの掲載により行うものとする。

3 前2項の規定にかかわらず、非公開とした会議の会議録は、公表しない。

(庶務)

第4条 杉並区地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の庶務は、都市整備部管理課において処理する。

(委任)

第5条 この規則に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

附 則

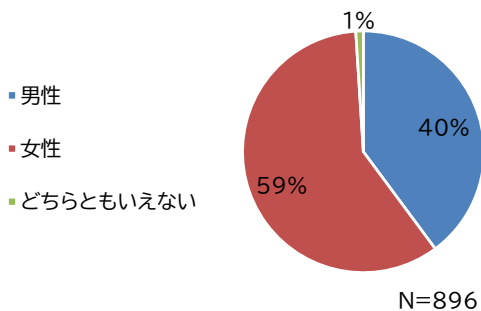
この規則は、公布の日から施行する。

5 区民アンケート調査（区民の交通に関する意識と生活実態調査）

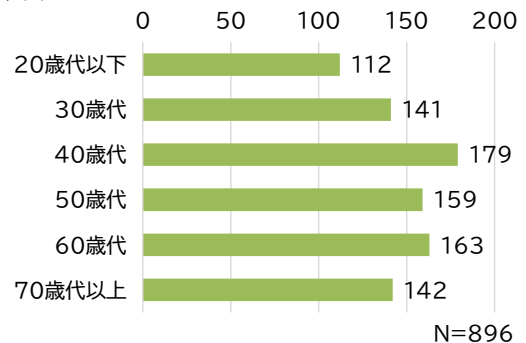
（1）実施概要

項目	内容
調査目的	区民の公共交通等を利用した移動の状況や移動の満足度を把握するために実施
調査方法	郵送配布、郵送回答もしくはWEB回答
調査対象	区内在住の16歳以上の2,800人を住民基本台帳から無作為抽出
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性 ・日頃の移動手段 ・感染症拡大前後の公共交通の利用頻度 ・各交通手段（鉄道・路線バス・すぎ丸・自家用車）による移動の状況や課題 ・移動目的別の移動手段と達成度（満足度） ・区における今後の交通施策
調査時期	令和3（2021）年12月1日～12月20日
配布数・回収状況	配布数：2,800人（区内7地域×400人） 回収数：896人 回答率：32.0%

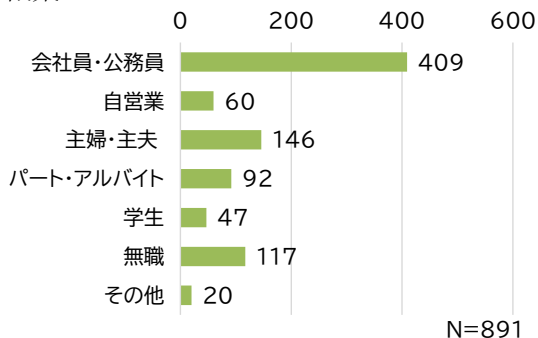
●性別



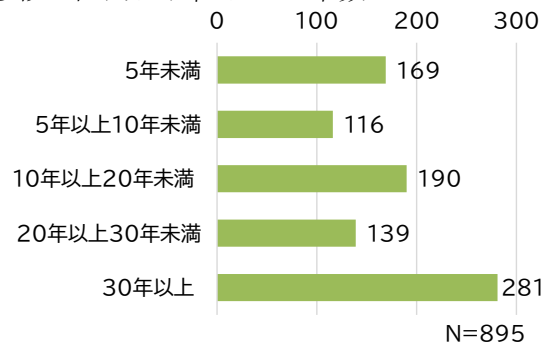
●年齢



●職業



●杉並区内にお住まいの年数

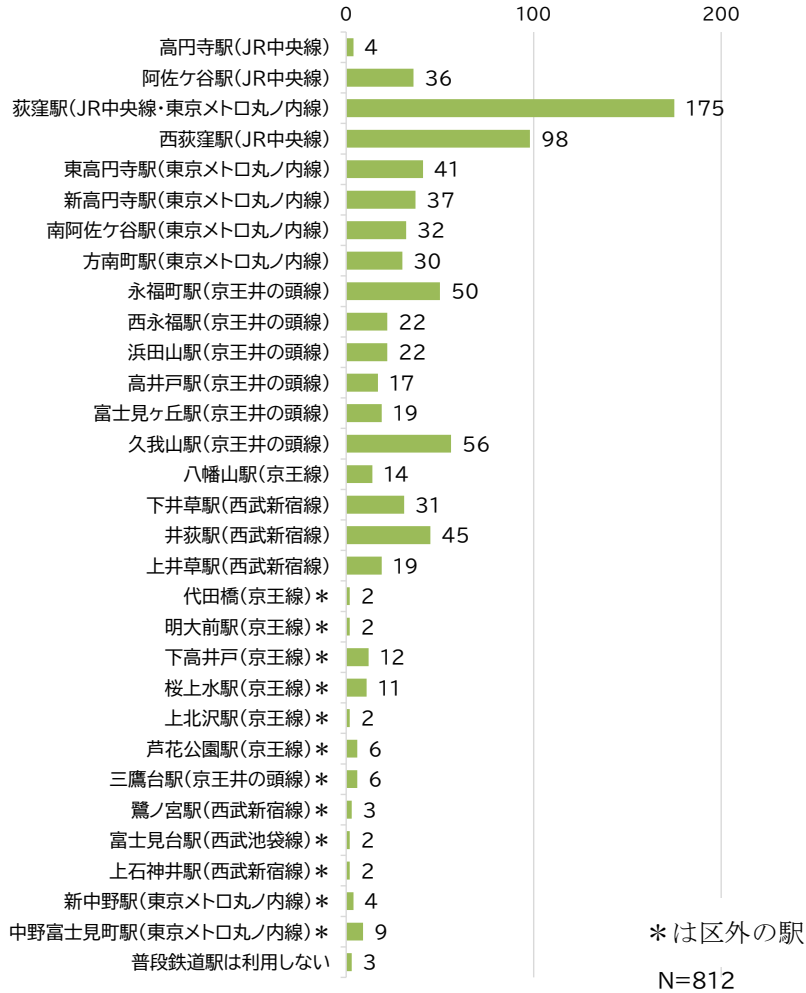


(2) 実施結果 (抜粋)

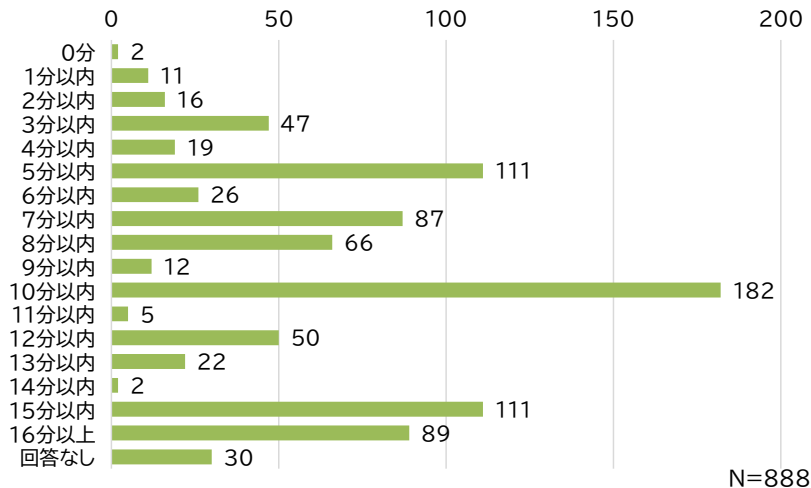
1. 日頃の移動手段について

問1 あなたが最もよく利用する鉄道駅・自宅から最も近いバス停の名前と、それぞれ自宅からの所要時間 (徒歩) を教えてください。

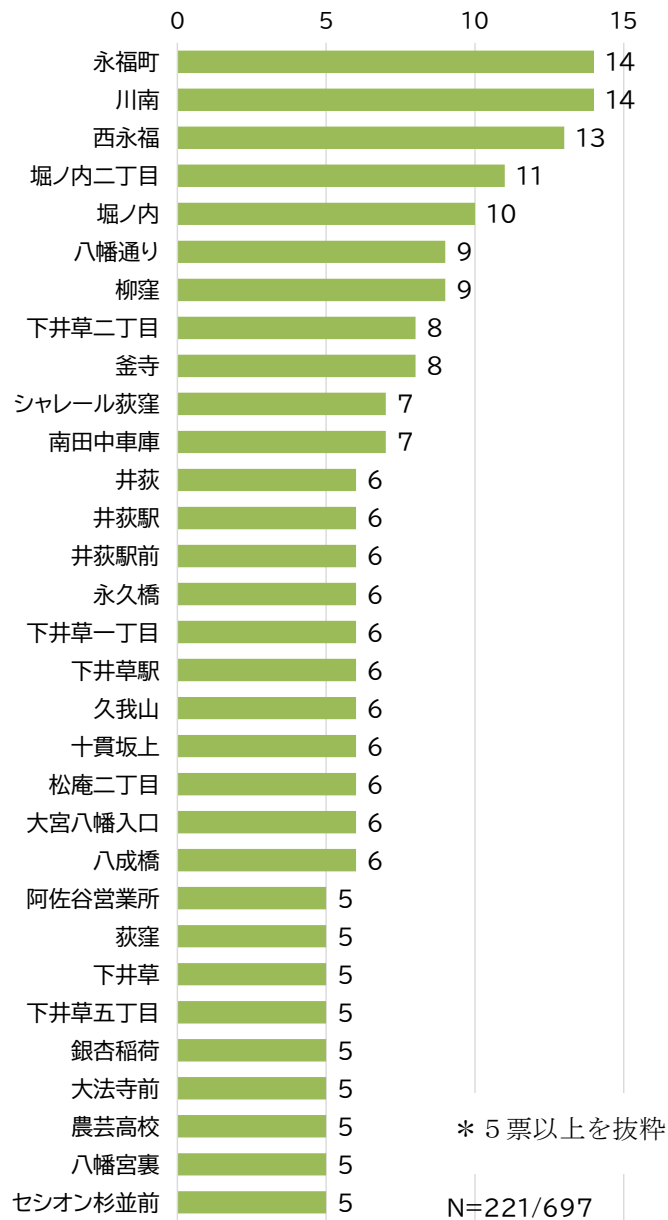
●最もよく利用する鉄道駅



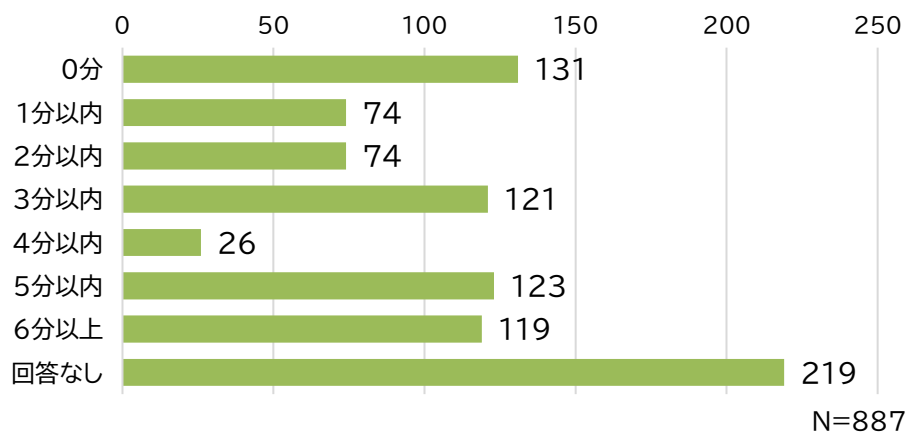
●自宅から回答した駅までの所要時間 (徒歩分数)



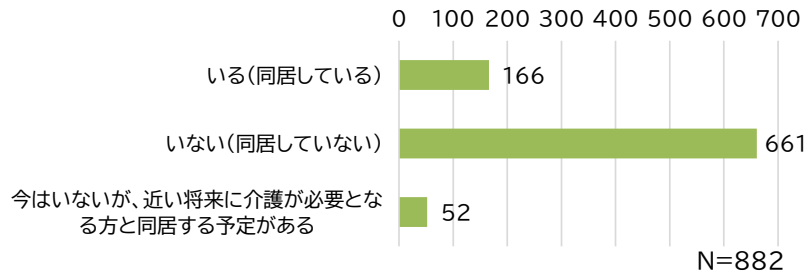
●自宅から最も近いバス停名



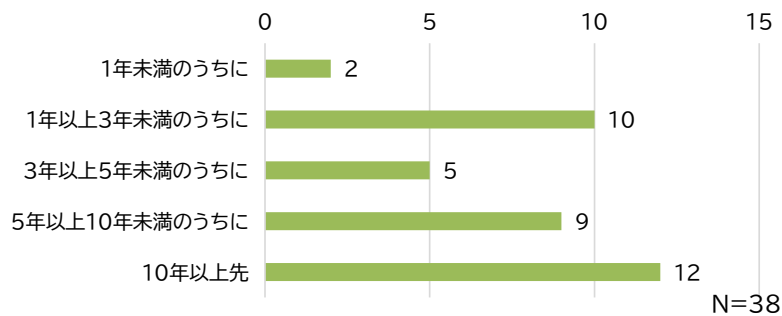
●自宅から回答したバス停までの所要時間（徒歩分数）



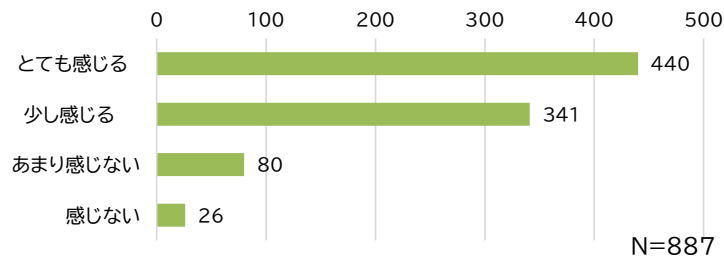
問2 あなたのご家庭に、移動支援が必要となる方（乳幼児や要介護者等）がいらっしゃるか教えてください。（○は1つ）。



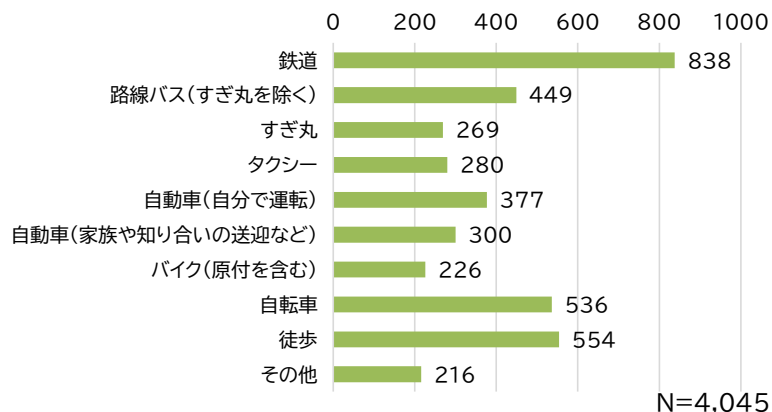
●「今はいないが、近い将来に介護が必要となる方と同居する予定がある」を選択した場合、それは具体的に何年後くらいですか。



問3 区が毎年実施している「杉並区区民意向調査」によると、自宅周辺の生活環境について、「交通の便が良い」と回答している区民の割合は過半数を超えています。あなたは、日頃の生活や身近な用事で出掛ける際に、移動の利便性の良さを感じていますか。（○は1つ）

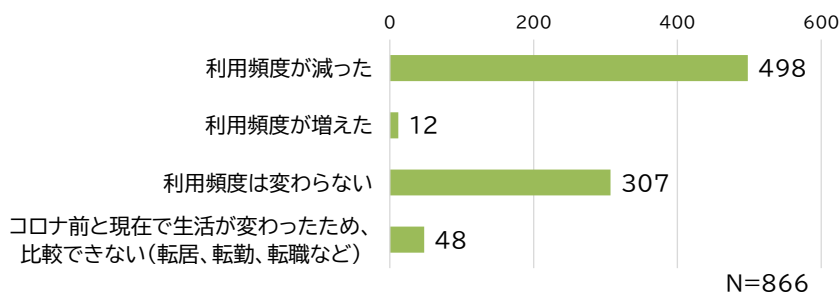


問4 日頃、杉並区内もしくは近隣市区など、移動する際によく利用する交通手段を教えてください。（当てはまるものすべてに○）



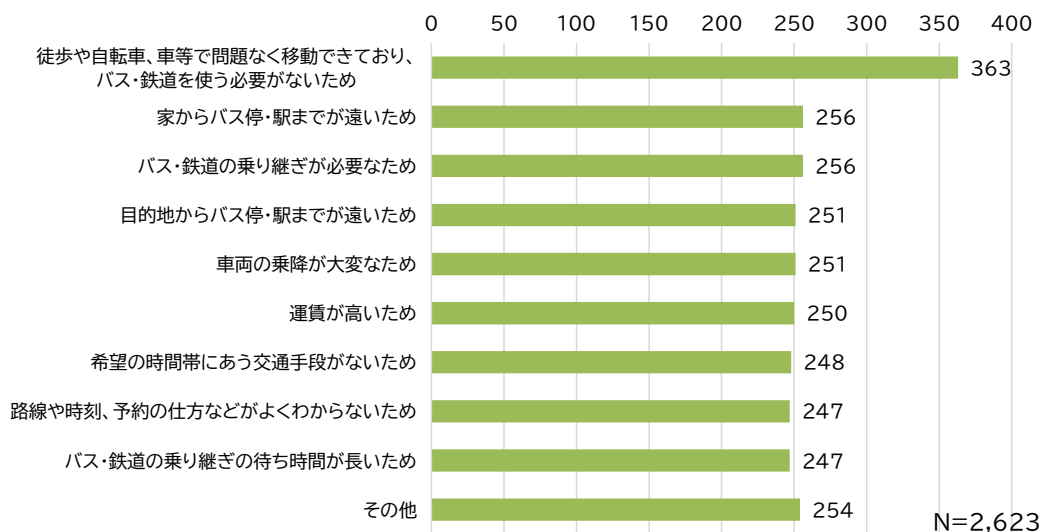
2. 新型コロナウイルス感染拡大前後の公共交通の利用頻度について

問5 問4で1～4（鉄道、路線バス、すぎ丸、タクシー）と回答した方にお聞きします。新型コロナウイルス感染拡大前（2019年12月以前）と比べた公共交通の利用頻度について教えてください。（○は1つ）

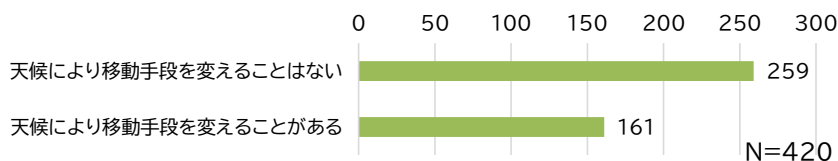


3. 公共交通を利用しない方の移動について

問6 問4で1～4（鉄道、路線バス、すぎ丸、タクシー）と回答しなかった方にお聞きします。
①区内の移動で、公共交通を利用しない理由についてお聞かせください。（当てはまるものすべてに○）

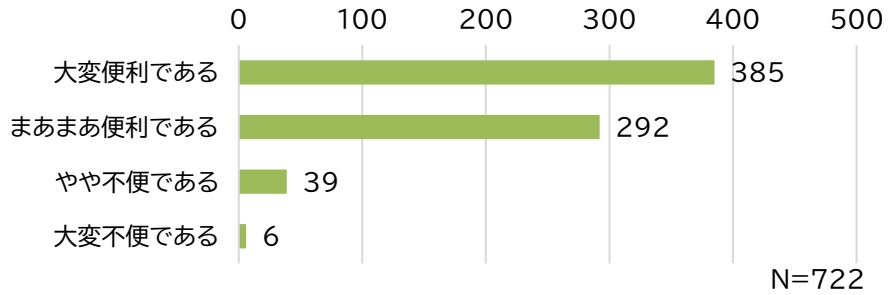


問6 問4で1～4（鉄道、路線バス、すぎ丸、タクシー）と回答しなかった方にお聞きします。
②雨の日の移動手段として、公共交通（鉄道以外）に変更することはありますか。（○は1つ）

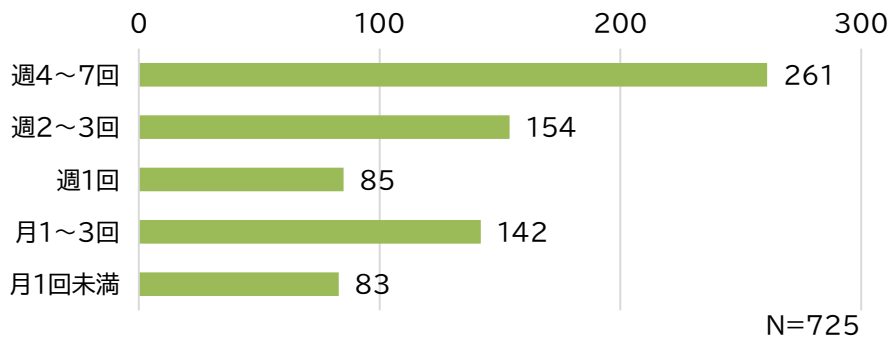


4. 日頃の移動手段について各交通手段による移動の利用状況や課題（鉄道、路線バス、すぎ丸、自家用車）について

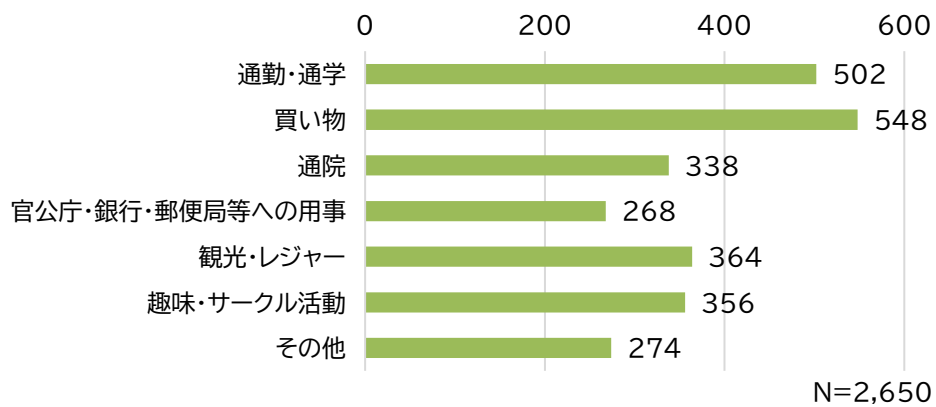
問7 問4で「鉄道」と回答された方にお聞きします。
 ① 選択した交通手段の利便性について教えてください。（○は1つ）



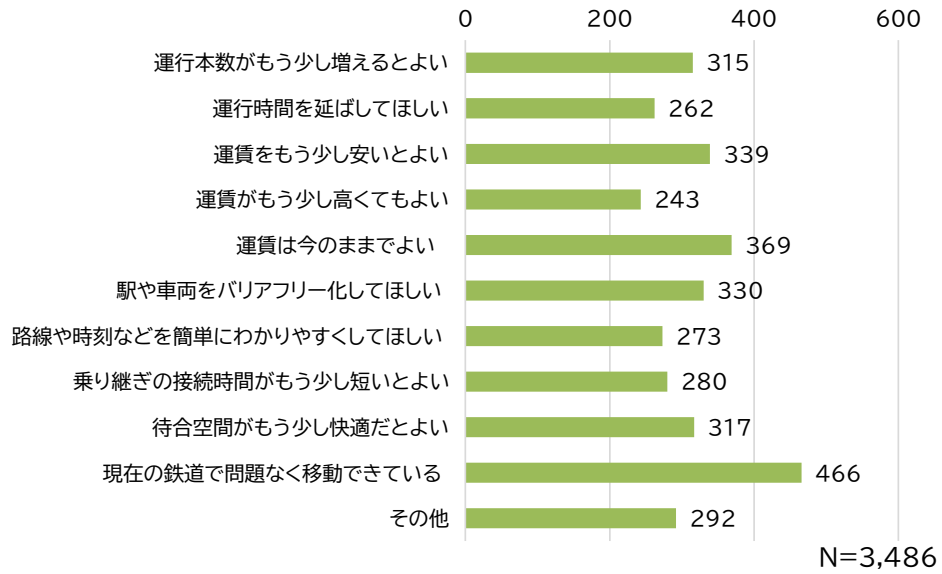
② 鉄道の利用頻度を教えてください。（○は1つ）



③ 鉄道による移動の目的を教えてください。（当てはまるものすべてに○）

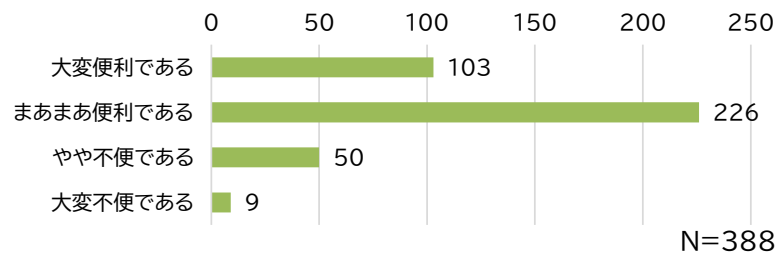


④ 鉄道に対するご意見・ご要望をお聞かせください。(当てはまるものすべてに○)

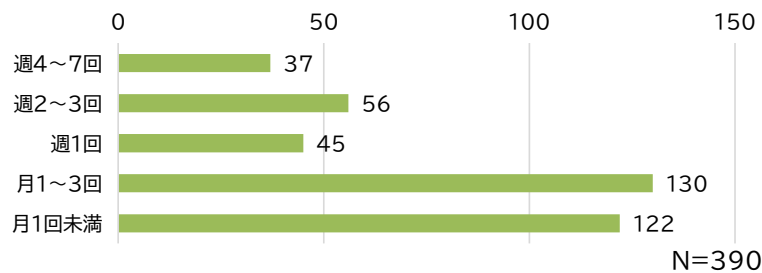


問8 問4で「路線バス（すぎ丸を除く）」と回答された方にお聞きします。

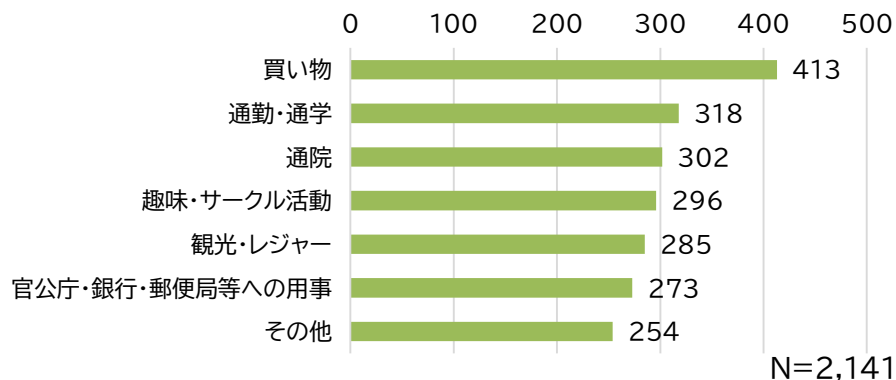
① 選択した交通手段の利便性について教えてください。(○は1つ)



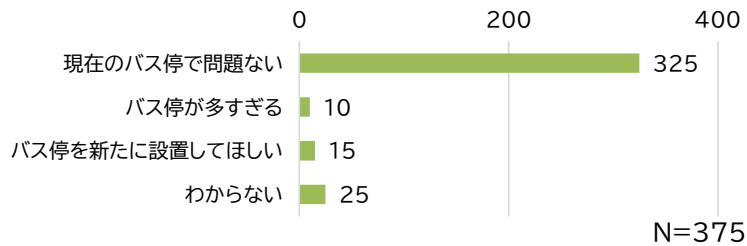
② 路線バスの利用頻度を教えてください。(○は1つ)



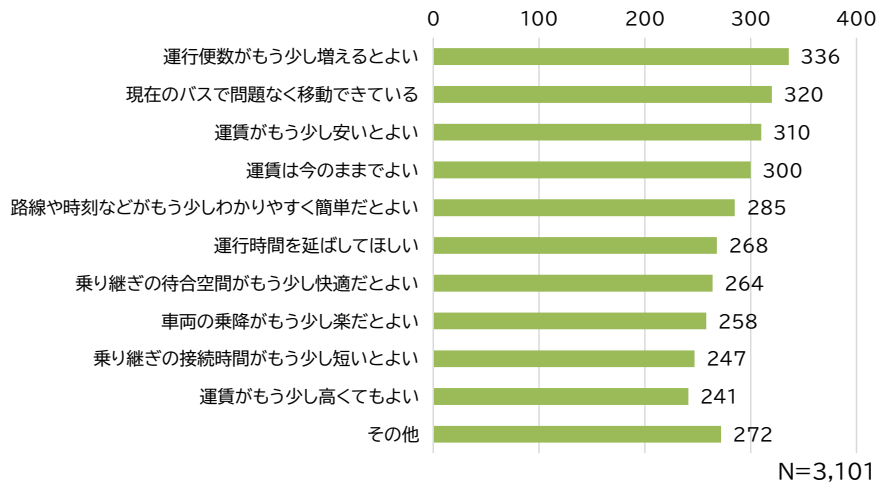
③ 路線バスによる移動の目的を教えてください。(当てはまるものすべてに○)



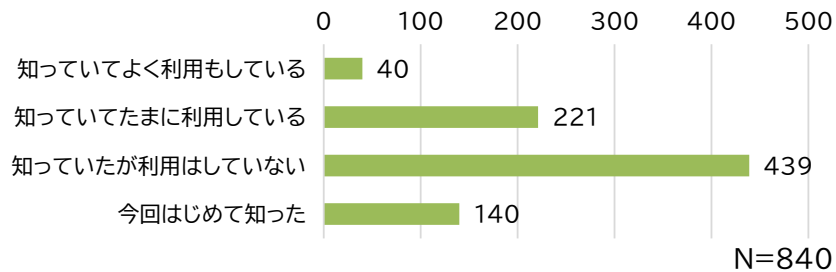
④ 路線バスのバス停について教えてください。(○は1つ)



⑤ 路線バスに対するご意見・ご要望をお聞かせください。(当てはまるものすべてに○)

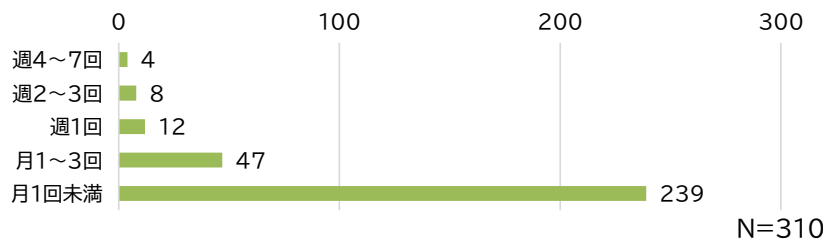


問9 あなたは区が運行しているコミュニティバス「すぎ丸」を知っていますか。

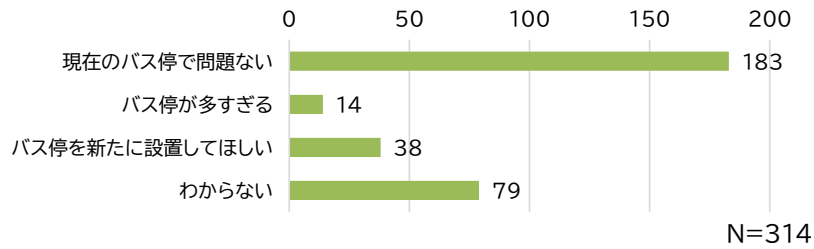


問10 問9で「知っていてよく利用している、あるいは、知っていてたまに利用している」と回答された方にお聞きします。

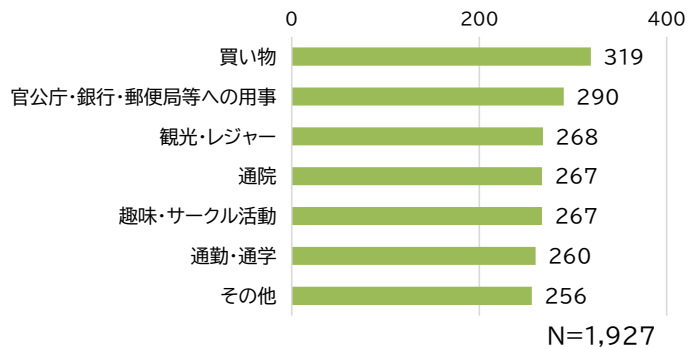
① すぎ丸の利用頻度を教えてください。(○は1つ)



② すぎ丸のバス停について教えてください。(○は1つ)

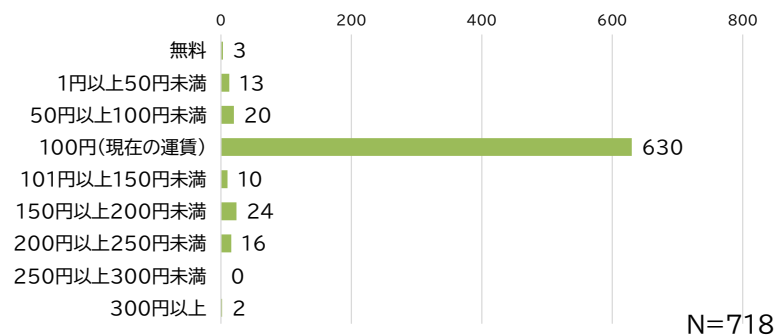


③ すぎ丸による移動の目的を教えてください。(当てはまるものすべてに○)

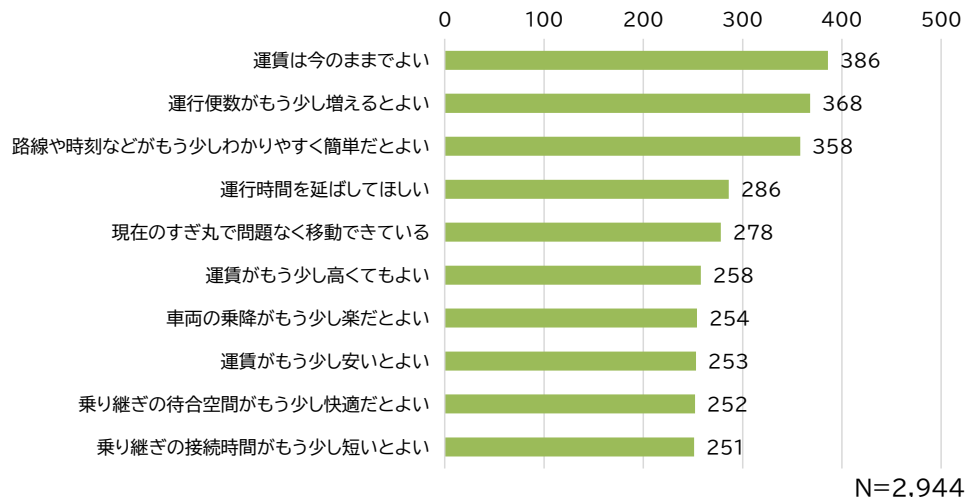


問 10 問9で「知っていたが利用はしていない、あるいは、今回はじめて知った」と回答された方にお聞きします。

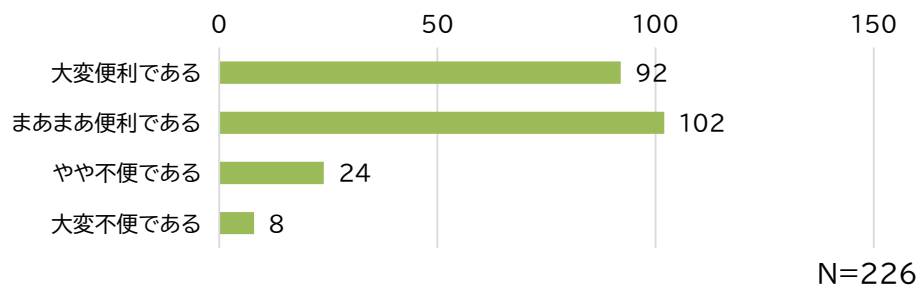
④ すぎ丸の運賃はどの程度が適当だと思いますか。



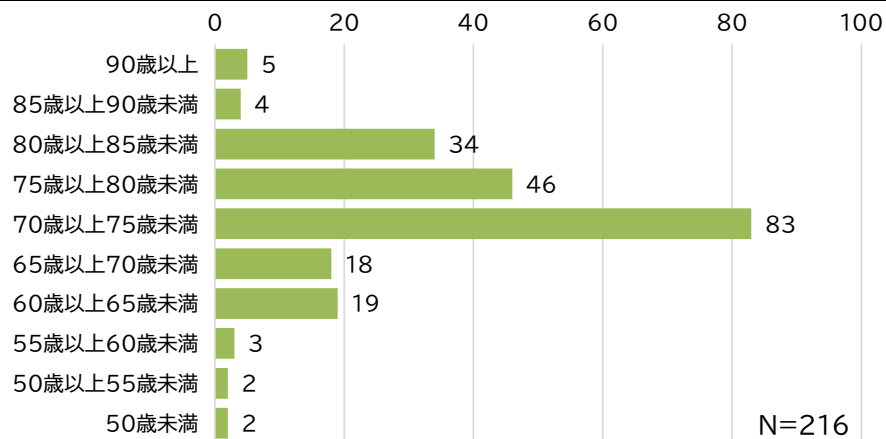
⑤ すぎ丸に対するご意見・ご要望をお聞かせください。(当てはまるものすべてに○)



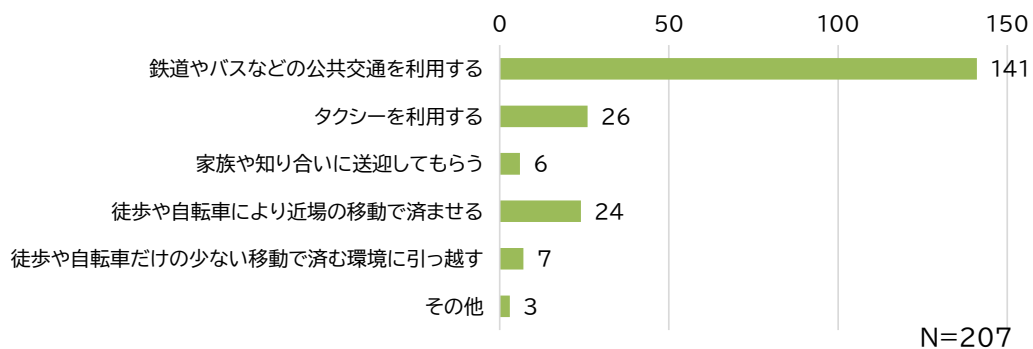
問 11 問 4 で「自動車（自分で運転）」と回答された方にお聞きします。
 ① 選択した交通手段の利便性について教えてください。（○は1つ）



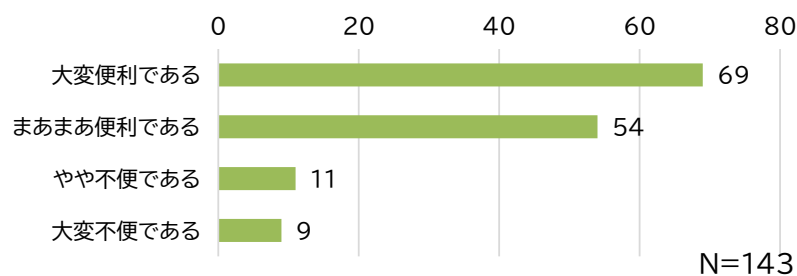
②何歳くらいまで自分で運転したいと思いますか。



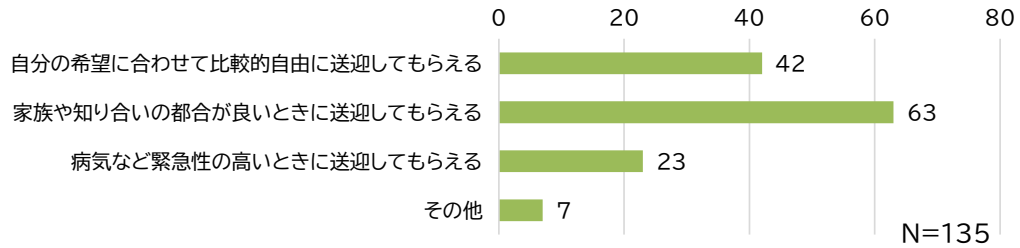
③今後、ご自身で運転することが困難になった場合はどうしますか。（○は1つ）



問 12 問 4 で「自動車（家族や知り合いの送迎など）」と回答された方にお聞きします。
 ① 選択した交通手段の利便性について教えてください。（○は1つ）



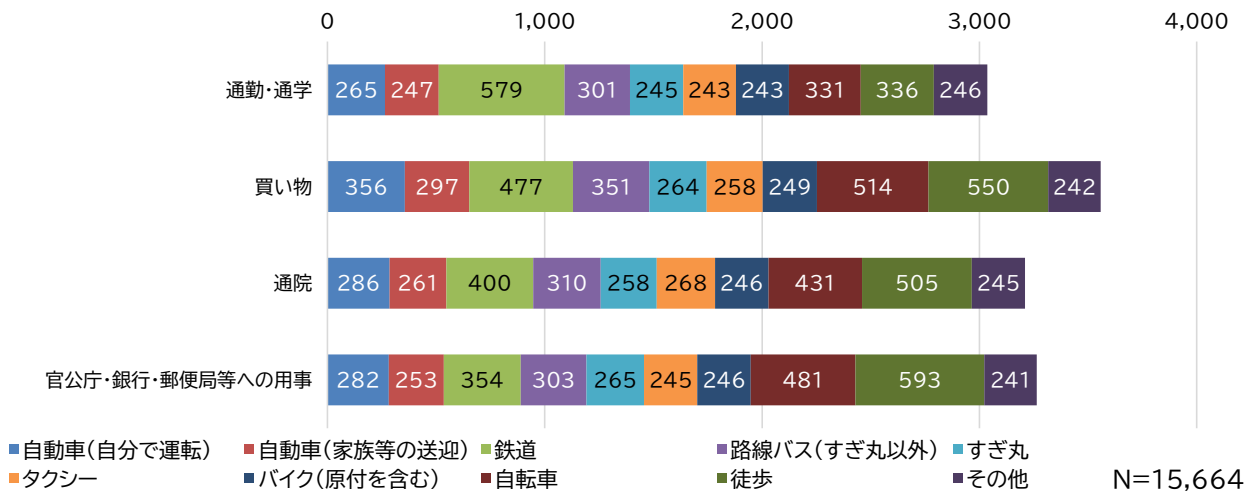
② 家族や知り合いなどによる送迎の状況はどうか。(〇は1つ)



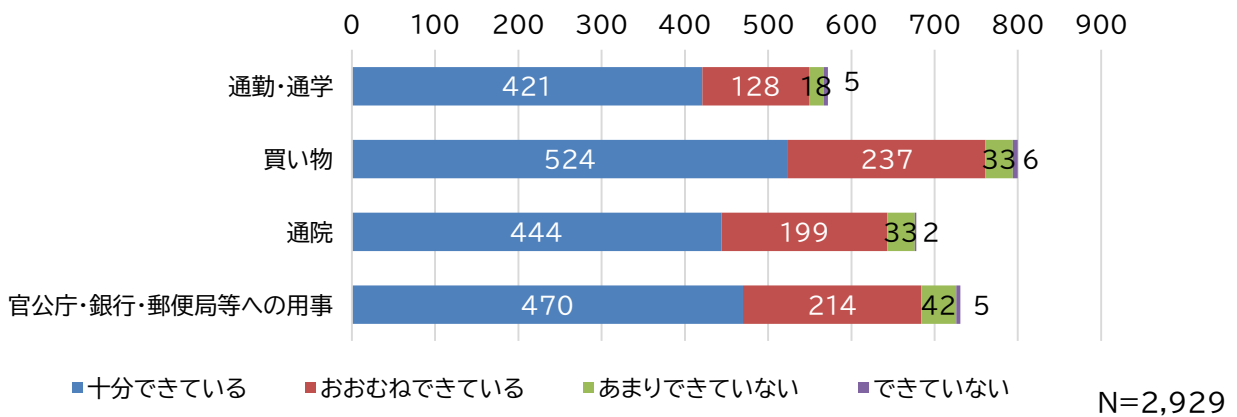
5. 移動目的別の移動手段と達成度について

問 13 日頃、杉並区内もしくは近隣市区など、近場への移動における主な交通手段と外出先の地域、外出の達成度について、外出の目的ごとに教えてください。
 外出の達成度とは、各交通手段による移動が問題なくできているかどうかの指標です。

●移動目的別移動手段



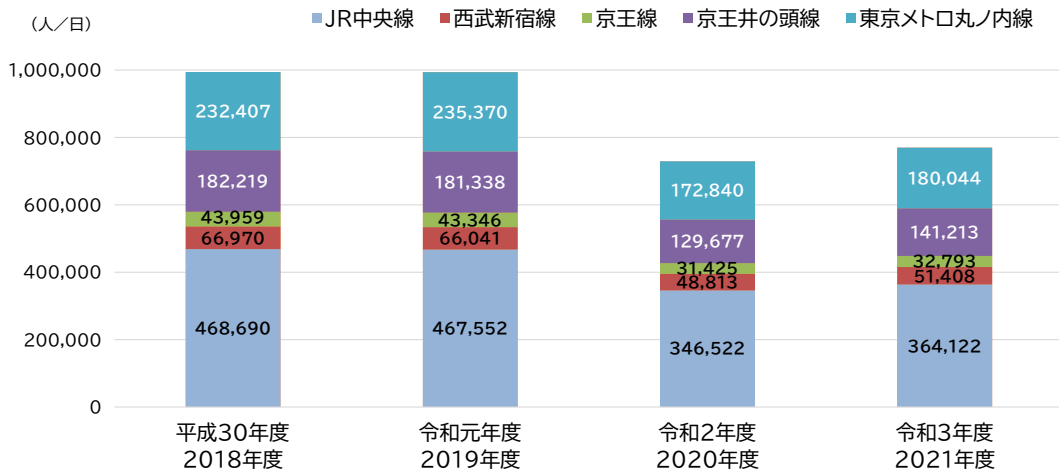
●移動目的別達成度



6 参考

(1) 区内鉄道駅の乗降客数の推移（路線別）

1日当たり乗降客数は、JR中央線、東京メトロ丸ノ内線、京王井の頭線の利用者が多くなっています。令和2（2020）年度以降は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出抑制等の影響から、いずれの路線においても減少しています。

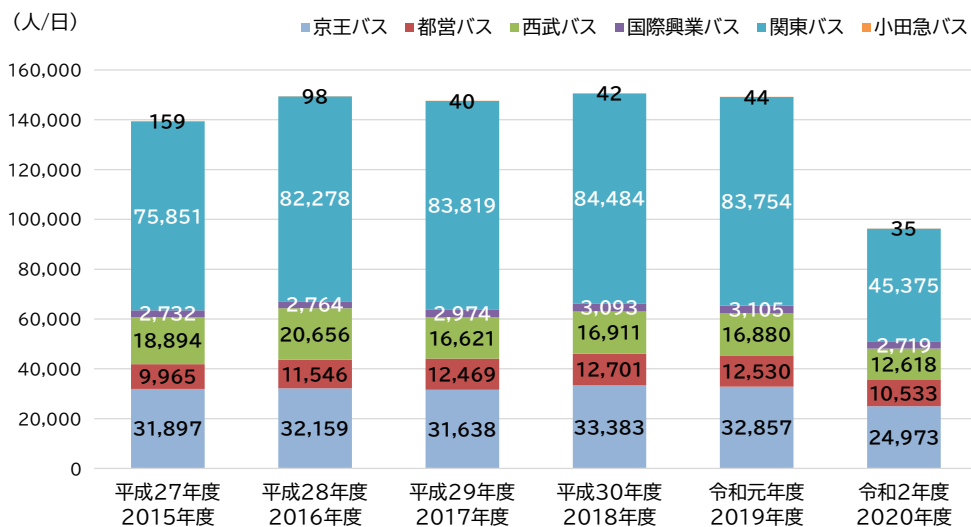


※JR4駅のみ乗車人員の数値のため2倍にして算出

出典：各鉄道事業者ホームページ

(2) 路線バスの乗車人員の推移（事業者別）

バス事業者別の1日当たり乗車人員は、関東バスが最も多く、次いで、京王バス、西武バスとなっています。令和元（2019）年度以前は、1日当たり約14～15万人が乗車していましたが、令和2（2020）年度は前年度に比べて大きく減少しています。



出典：杉並区統計書

(3) 路線定期運行に必要な道路幅員（車道の幅員）の考え方

コミュニティバス等の路線定期運行には、車両制限令第5条及び第6条に基づく、道路の通行制限があり、こうした車道の幅員（道路幅員）の考え方は、すぎ丸にも当てはまります。

すぎ丸は、車幅が約2.1mの車両を使用しており、市街区域内の相互通行の一般的な道路では、最低でも約5.7mの道路幅員が必要となります。

車両制限令第5条に基づく、すぎ丸の運行に必要な車道の幅員及び道路幅員の考え方
(車幅 約2.1mの場合)

車道の幅員 約4.7m以上 約2.1m × 2台 + 0.50m ≤ 車道幅員

↓

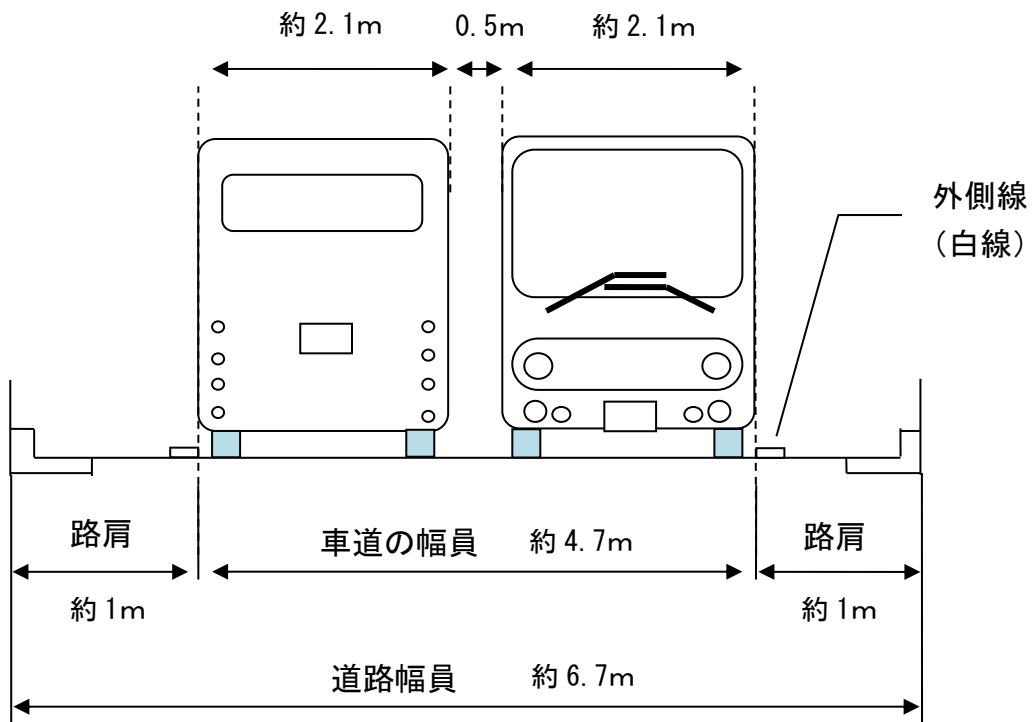
道路幅員 約5.7m以上 (市街区域内の相互通行可能な一般的な道路)

約6.7m以上 (市街区域内の駅前等の歩行者が多く歩道がない道路)

※1：車道の幅員とは、道路幅員から路肩部分を除いた幅員のこと。

※2：道路幅員とは、歩道または自転車歩行者道を除く路面の幅員のこと。

<相互通行>



(4) すぎ丸に係る支出額の推移 (直近5年間)

(単位:円)

		平成29年度 2017年度	平成30年度 2018年度	令和元年度 2019年度	令和2年度 2020年度	令和3年度 2021年度
けやき 路線	(A) 運行収入	67,380,854	66,694,437	63,744,721	45,425,978	53,047,647
	(B) 運行経費	70,053,406	70,839,847	70,903,711	71,299,139	70,198,479
	(C) 収支	-2,672,552	-4,145,410	-7,158,990	-25,873,161	-17,150,832
	(D) 収支率	96.2%	94.1%	89.9%	63.7%	75.6%
	(E) 補助金	2,672,552	4,145,410	7,158,990	25,873,161	17,150,832
	(F) 負担金	7,753,383	14,101,323	8,399,194	8,495,948	8,383,065
	(G) 借地料	190,200	190,200	190,200	190,200	283,800
	(H) 車両購入費	0	0	0	21,589,330	0
さくら 路線	(A) 運行収入	18,515,105	19,134,556	18,466,920	13,110,129	14,640,248
	(B) 運行経費	25,665,173	26,010,430	29,876,077	28,295,008	28,336,269
	(C) 収支	-7,150,068	-6,875,874	-11,409,157	-15,184,879	-13,696,021
	(D) 収支率	72.1%	73.6%	61.8%	46.3%	51.7%
	(E) 補助金	7,150,068	6,875,874	11,409,157	15,184,879	13,696,021
	(F) 負担金	6,972,828	7,812,977	7,906,951	7,927,831	7,921,481
	(G) 借地料	0	0	0	0	0
	(H) 車両購入費	0	0	0	0	0
かえで 路線	(A) 運行収入	28,424,212	28,403,024	27,359,504	19,543,013	22,016,369
	(B) 運行経費	44,638,323	46,288,925	46,468,399	47,039,444	46,619,316
	(C) 収支	-16,214,111	-17,885,901	-19,108,895	-27,496,431	-24,602,947
	(D) 収支率	63.7%	61.4%	58.9%	41.5%	47.2%
	(E) 補助金	16,214,111	17,885,901	19,108,895	27,496,431	24,602,947
	(F) 負担金	5,556,930	5,385,510	10,947,124	8,631,906	8,526,990
	(G) 借地料	4,274,899	4,274,899	4,274,899	5,116,025	5,116,025
	(H) 車両購入費	0	43,964,240	23,032,180	0	0
3路線計	(A) 運行収入	114,320,171	114,232,017	109,571,145	78,079,120	89,704,264
	(B) 運行経費	140,356,902	143,139,202	147,248,187	146,633,591	145,154,064
	(C) 収支	-26,036,731	-28,907,185	-37,677,042	-68,554,471	-55,449,800
	(D) 収支率	81.4%	79.8%	74.4%	53.2%	61.8%
	(E) 補助金	26,036,731	28,907,185	37,677,042	68,554,471	55,449,800
	(F) 負担金	20,283,141	27,299,810	27,253,269	25,055,685	24,831,536
	(G) 借地料	4,465,099	4,465,099	4,465,099	5,306,225	5,399,825
	(H) 車両購入費	0	43,964,240	23,032,180	21,589,330	0
	区支出合計	50,784,971	104,636,334	92,427,590	120,505,711	85,681,161

【各項目の説明】

- (A) 運行収入 : 運送収入と広告収入の合計額
- (B) 運行経費 : 人件費、燃料油脂費、車両修繕費、その他経費、一般管理費、適正利潤の合計額
- (C) 収支 : 運行収入 (A) から運行経費 (B) を差し引いた金額
- (D) 収支率 : 運行収入 (A) を運行経費 (B) で除した割合
- (E) 補助金 : 収支 (C) を補填する金額 (運行収入 (A) から運行経費 (B) を差し引いた金額)
- (F) 負担金 : 法定費用及び諸費用、運行経路安全対策費の合計額
- (G) 借地料 : すぎ丸の一部バス停における土地の賃借料
- (H) 車両購入費 : すぎ丸の買い替えに伴う新車購入費

7 用語解説一覧

	用語	説明
あ行		
あ	I o T	【Internet of Things】の略。あらゆるものがインターネットに接続された状態。
あ	I C T	【Information and Communication Technology】の略。情報通信技術を活用したコミュニケーションのこと。I C Tを活用した情報の収集や提供によって、交通システムの高度化が図られる。
い	E B P M	【Evidence-based policy making】の略。証拠に基づく政策立案。政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで合理的根拠（エビデンス）に基づくものとする。
い	E V	【Electric Vehicle】の略。電気をエネルギー源として電動機で走行する自動車のこと。
う	ウェルビーイング	個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念のこと。
う	ウォークブル	街路空間を車中心から“人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組のこと。
え	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を結ぶ新しい環状交通。
え	S D G s（エスディー ジーズ）	【Sustainable Development Goals】の略。平成27（2015）年9月に国連が採択した持続可能な開発目標のことで、17の目標と169のターゲットが示されている。
え	X R	クロスリアリティといい、現実世界と仮想世界を融合することで現実にはないものを体験できる技術の総称。
え	エネルギーマネジメン ト	エネルギーの使用状況を見える化し、企業、個人や地域が効率的・合理的にエネルギーを利用するための活動のこと。
え	A P I	【Application Programming Interface】の略。ソフトウェアやアプリケーションなどの一部を外部に向けて公開することで、第三者が開発したソフトウェアと機能を拡張させ、共有できるようにすること。
え	F C V	【Fuel Cell Vehicle】の略。燃料電池で水素と酸素の化学反応を利用して発電させた電気をエネルギー源にモーターを回して走行する燃料電池自動車のこと。
お	温室効果ガス	二酸化炭素やメタンなどの7つの物質等のこと。
か行		
か	活性化・再生の促進に 関する基本方針	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第3条に基づく基本方針のこと。令和2年11月の改正では、課題の中心を「地域公共交通網の持続可能な形成」から「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」に変更し、地域交通の現状に①運転者不足の深刻化、②高齢者による運転免許証返納の進行、③インバウンドの増加、④A I・I C T等の新技術やM a a Sの出現等に関する記載が追加されている。

き	共創	多様な立場の利害関係者と対話しながら、ともに新しい価値を生み出していく考え方のこと。特に交通分野に関しては、新型コロナウイルス感染症を契機に、住民の豊かな暮らしの実現に不可欠である地域交通を持続可能な形で刷新・再構築するため、官と民、交通事業者間、他分野を含めた3つの「共創」が必要となっている。
く	グリーンスローモビリティ	時速 20km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で、その車両も含めた総称。
く	クロスセクター効果	地域公共交通を廃止としたとき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り把握できる地域公共交通の多面的な効果のこと。
こ	交通結節点	電車、バスやタクシーなど複数の交通手段が相互に接続される乗り換え拠点のこと。
こ	交通DX	デジタルトランスフォーメーション【Digital Transformation】の略で、交通分野におけるデジタル化への変革のこと。
こ	交通GX	グリーントランスフォーメーション【Green Transformation】の略で、交通分野における脱炭素化に向けた社会変革のこと。
こ	交通モード	移動手段のこと。
こ	コネクテッド	インターネットに接続された状態。
こ	コミュニティ交通	公共交通不便地域の解消などの目的で、自治体や地域が関与して運行する交通機関。
さ行		
し	自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて有償で提供する運送サービスのこと。
し	時間距離併用運賃	高速道路以外を走行する場合に、時速10km以下になると走行時間に応じて加算される運賃のこと。
し	自動運転レベル	自動運転のレベルは、レベル1からレベル5まで5段階に分けられている。 <ul style="list-style-type: none"> ・ レベル1…運転支援（システムが前後・左右のいずれかの車両制御を実施） ・ レベル2…特定条件下での自動運転（車線を維持して前のクルマに付いて走行することや遅いクルマの自動追い越しなど） ・ レベル3…条件付自動運転（システムが全ての運転タスクを実施するが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要） ・ レベル4…特定条件下における完全自動運転（特定条件下においてシステムが全ての運転タスクを実施） ・ レベル5…完全自動運転（常にシステムが全ての運転タスクを実施）
し	CPライン	【Color Psychology（色彩心理）】の略。人が危険と感じる度合いが高い色彩を用いてラインを引くことにより、視覚的・心理的にホーム端部の危険性に対して注意喚起を行うもの。
し	シームレス	切れ目のない連続した
し	車両制限令	道路法第47条第1項に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、通行できる車両の幅、重量、高さ、長さ等を定めた政令であり、この制限を超える車両は道路の通行が禁止されている。

し	主要区画道路	主要生活道路を補助し、地域内での基本的な生活道路サービス機能と平常時の消防活動が円滑に行われるために必要な道路。
し	主要生活道路	幹線道路を補助し、幹線道路で囲まれた地区内の自動車交通のサービスを受け持つ道路。
す	すぎなみフェスタ	毎年11月上旬に開催され、杉並の新鮮野菜やおいしいもの、交流自治体等の物販・紹介等の催しをはじめ、杉並区民等の交流・つながりを通じて杉並の元気を生み出すイベント。
す	すぎ丸の日	毎年11月の最終日曜日に京王バス・関東バスと区が共同で開催するお客様感謝イベント。令和2～4年度は感染症拡大の影響から中止している。
せ	ゼロカーボンシティ	2050年までに温室効果ガス排出量が実質ゼロとなるよう、取組を進めていくことを表明した地方公共団体。
せ	全国うごき統計	ソフトバンクの携帯基地局の仕組みを利用した人流統計サービスのこと。日本全国24時間365日、人がいつどこに何人いるのか、どこに移動したのかを把握し解析できるビッグデータで、課題解決のための現状分析として役立てられる。
た行		
た	タクシーの相乗りサービス	配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスのこと。
ち	中量軌道等	距離や輸送力において地下鉄とバスの中間領域をサービスする輸送機関として開発されたもので、例として多摩モノレールやゆりかもめのような新交通システムなど。
で	データドリブン	データの分析結果に基づいて、課題解決のための施策立案や意思決定を行うこと。
て	デジタルツイン	現実世界から収集した様々なデータをコンピュータ上で仮想的に再現する技術のこと。コンピュータ上で限りなく現実に近いシミュレーションが可能となり、さらにリアルタイムでデータが更新されることから機械学習、推論を利用してサービス改善やコスト削減、将来予測などに用いられる。
て	デマンド交通	利用者の需要に応じて運行を行う交通サービス。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。
て	テレワーク	情報通信技術（ICT）を利用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方のこと。
と	都市OS	地域内にある地理空間データやパーソナルデータ、統計データなど多種多様なデータが蓄積されるプラットフォームで、物流や医療、福祉、防災等の新しいサービスを提供するサービス基盤のこと。
と	トリップ	出発点から目的地への一方向の人の移動を意味する。発トリップをその地点からの移動、着トリップをその地点への移動として表される。
な行		
な	内方線付き点状ブロック	視覚障害者の転落を防止するため、ホーム内側部分に線状突起を設けてホームの内外が分かるようにした点字ブロックのこと。
の	ノンステップバス	低床バス的一种で、乗り降りを容易にするため、バスの床面を超低床構造（地上面からの高さは概ね35cm以下）として乗降ステップをなくしたバスのこと。
は行		
は	バックキャストイング	目標とする未来像を描き、それを実現する道筋を未来から現在へとさかのぼる手法のこと。

は	バリアフリートイレ	車いす利用者が利用できる広さや手すりなどに加えて、おむつ替えシート、ベビーチェア、オストメイト用の汚物流しなどの設備を備えて、車いす利用だけでなく、高齢者、障害者、子ども連れなど多様な人が利用可能としたトイレのこと。
ふ	福祉輸送	福祉有償運送（障害者や要介護者等を対象に、NPO等の非営利法人や市町村が乗車定員11人未満の自家用自動車（白ナンバー）で行う、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービス）に加え、法第4条に基づく福祉輸送事業限定許可や福祉車両を使ったタクシー、法第78条3号に基づく訪問介護員による有償運送許可を総称したもの。
ふ	プラットフォーム	人やものが交わり、つながる基盤となる土台や環境
へ	平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査	交通行動の起点（出発地）、終点（到着地）、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データ（トリップデータ）を調べる人の移動に関する調査。平成30年9～11月に、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部の268市区町村に居住する約1,800万世帯のうち無作為で選ばれた約63万世帯の方（満5歳以上）を対象に実施した。
ま行		
ま	Ma a S（マース）	【Mobility as a Service】の略。ICT活用による移動をスムーズにつなぐ新たな「移動」の概念又は様々な移動サービスを1つに統合させた新たなモビリティサービス。
ま	マスタープラン	他の計画の上位に位置づけられる総合的な計画のこと。
も	モビリティ・ハブ	シェアリング型の移動サービス（カーシェア、シェアサイクル、電動キックボード等）をはじめとしたグリーンな移動手段を統合した交通の拠点であり、環境にやさしい移動機会や社会参加の機会等を創出していく都市の装置。
も	モビリティ・マネジメント	「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自発的な変容を促す一連の取組。
や行・ら行		
ゆ	ユニバーサルデザイン（UD）タクシー	健康な人だけでなく、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”のこと。車内空間にゆとりがあり、乗降口に手すりやスライドドアに連動するステップ、車いすのまま安全に乗り降りができるスロープが常設されている特徴がある。
わ行		
わ	ワンソース・マルチユース	1つの素材で複数の用途に用いられること。

杉並区地域公共交通計画

令和5（2023）年3月発行

登録印刷物番号

04-0111

編集・発行 杉並区都市整備部管理課

〒166-8570 杉並区阿佐谷南一丁目15番1号

電話 03-3312-2111（代）

☆杉並区のホームページでご覧になれます。

<https://www.city.suginami.tokyo.jp>

