

会議記録

会議名称	第1回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日 時	令和4年3月1日（火）午後2時00分から午後3時45分まで
場 所	西棟6階 第5・6会議室
出席者	<p>【委員】33名（代理出席4名）</p> <p>伊藤会長、牧村副会長、浅川委員、藤沼委員、畠山委員、早田委員、秦野委員、小泉（裕）委員、久武委員、秋山委員、米澤委員、小池委員、舟山委員、久我委員、松崎委員、羽石委員、大塚委員、佐藤委員、田中委員、小泉（伸）委員、小泉（嘉）委員、内藤委員、村松委員、佐久間委員、茂木委員、喜多川委員、有坂委員、本田委員、友金委員、正富委員、高橋委員、井上委員、板垣委員</p> <p>（代理出席：宮本敏行様、佐藤宏紀様、太田幸輝様、田中亮子様）</p>
配付資料	<p>資料1－1：杉並区地域公共交通活性化協議会委員名簿</p> <p>資料1－2：第1回杉並区地域公共交通活性化協議会席次表</p> <p>資料2：杉並区地域公共交通活性化協議会条例・同条例施行規則</p> <p>資料3：杉並区地域公共交通計画の概要について</p> <p>資料4：区内の公共交通を取り巻く現況と課題について</p> <p>資料5：今後の計画策定の進め方について</p> <p>資料6：諮問文（写）</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 協議会委員委嘱、紹介 3. 会長選出・副会長指名 4. 諮問、区長挨拶 5. 議事 <ol style="list-style-type: none"> （1）杉並区地域公共交通計画の概要について （2）区内の公共交通を取り巻く現況と課題について （3）今後の計画策定の進め方について（予定） 6. 閉会
傍聴者	3名
会議の結果	<p>○協議会の会長互選の結果、伊藤委員が会長職に選任され、伊藤会長が副会長に牧村委員を指名した。</p> <p>○議事（1）杉並区地域公共交通計画の概要について、議事（2）区内の公共交通を取り巻く現況と課題について、議事（3）今後の計画策定の進め方について（予定）について、それぞれ区が概要説明を行い、質疑及び委員間の意見交換を行った。</p>

○交通施策担当課長 それでは、定刻となりましたので、「第1回杉並区地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

本日は、大変お忙しいところ、またコロナ禍の中、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。また、開催に際しまして、新型コロナウイルス感染症予防策にご理解とご協力をいただきましたことを重ねて御礼申し上げます。

本日は1時間半程度の協議会を予定しておりますが、僭越ながら協議会の会長が選出されるまでの間、進行役を務めさせていただきます、杉並区都市整備部交通施策担当課長の尾田と申します。この地域公共交通活性化協議会の事務局、庶務を取り扱わせていただきます。どうぞよろしく願います。それでは、着座にて失礼させていただきます。

最初に、本日が第1回目の協議会となりますので、委員の皆様へ委嘱状を交付したいと存じます。本来であれば、田中区長から委員の皆様へ直接委嘱状をお渡しすべきところでございますが、公務のため出席できません。大変失礼ではございますが、席上に配布させていただきましたので、お納めいただければと存じます。ご理解のほどよろしく願います。

次に、本日配布している資料の確認をいたします。

皆様の席上には、本日の次第、資料1-1「杉並区地域公共交通活性化協議会委員名簿」、資料1-2「席次表」、資料2「杉並区地域公共交通活性化協議会条例および条例施行規則」、資料3「杉並区地域公共交通計画の概要について」、資料4「区内の公共交通を取り巻く現況と課題」、資料5「今後の計画策定の進め方について」、さらに資料6で諮問文の写しを配布しております。資料に過不足等ございませんでしょうか。また落丁等あった場合には、事務局職員にお申しつけをいただければと存じます。資料の説明は以上でございます。

また、会長選出前ではございますが、協議会の開催に当たりまして、傍聴人から撮影と録音の申し出がございますので、これを許可したいと存じますが、いかがでしょうか。

(了承)

○交通施策担当課長 よろしいでしょうか。では、そのようにさせていただきます。

続きまして、本協議会の目的について簡単にご説明させていただきます。

本協議会は、地域公共交通計画の作成に関する事項等の必要事項を協議するため、区長の附属機関として条例にて設置いたしました。所掌事項につきましては、お手元の資料2「杉並区地域公共交通活性化協議会条例」をご覧ください。後ほど本協議会における諮問および答申の考え方につきまして、私よりご説明させていただきます。

次に、委員の皆様のご紹介でございますが、時間も限られておりますので、ここでは資料1-1「委員名簿」をご参照いただき、ご紹介に代えさせていただきます。のちの協議の場において、委員の皆様からはそれぞれのお立場から忌憚のないご意見を頂戴できればと存じます。

引き続き、会議の成立についてご報告いたします。再び、資料2「杉並区地域公共交通活性化協議会条例」をご覧ください。条例第5条第2項の規定により、会議は委員の半数の出席が必要となります。本日は、地域公共交通活性化協議会委員38名のうち、現在、33名の委員が出席されておりますので、条例の規定により、本協議会は有効に成立していることをご報告させていただきます。

続きまして、協議会条例第4条第1項の規定に基づきまして、本協議会の会長の選出をお願いしたいと存じます。規定では、会長は委員の互選によりこれを定めるということになってございます。どなたか会長に立候補される方、または推薦する方はいらっしゃいますでしょうか。

○委員 推薦なのですが、交通情報学のご専門で、地域交通の現場に寄り添った公共交通のオープンデータの推進活動を行い、これまで国土交通省バス情報の効率的な収集・共有に向けた検討会の座長や東京都における地域公共交通の在り方検討会の委員などを歴任されている伊藤委員にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○交通施策担当課長 伊藤委員をご推薦するご発言がございましたが、皆様いかがでしょうか。

(異議なし)

○交通施策担当課長 皆様、よろしいでしょうか。伊藤委員、いかがでしょうか。

○委員 引き受けさせていただきます。よろしくお願いします。

○交通施策担当課長 ありがとうございます。それでは、伊藤委員を本協議会の会長に決定させていただきます。

(拍手)

○交通施策担当課長 会長から一言ご挨拶をお願いしたいと存じます。よろしくお願いします。

○会長 改めて東京大学大学院情報理工学系研究科勤務、伊藤昌毅と申します。貴重な会議の場で会長に推していただきありがとうございます。地域公共交通を考える、特に杉並のような大都市の地域で考えるのは、非常に日本の公共交通のあり方そのものを考えるに等しい会議ですので、この場にこれだけの方が集まっただきこの会議が開けること、関係者の皆様のご協力それからご出席の皆様、それからご所属する団体等を含め、協力いただき有難かったと思います。まずこの場を持てたことが非常に良かったと思っています。感謝しております。私自身の研究テーマも地域公共交通、いろんな形で交通に関わる研究を扱っていますが、大げさではなくまさに今が交通の転換点。1つは私が直接専門にしている IT です。情報技術によって、皆さんスマホで電車なりバスなりを検索することはやっていると思いますが、こういったことがかなり大きな影響を持つようになったという意味での転換点。それからコロナを始めとして少子高齢化が進む中で交通のあり方が今までの形では支えきれなくなっている。そういった意味での転換点。様々な形で今まさに曲がり角においてこの場でこういった議論がなされるか、こういった決定ができるかということが冗談ではなく大事なことになっていると思います。市民参加が理想的なお題目ではなく交通の場ではかなり切実な現実、特に福祉輸送をやられている方は良くご存じだと思いますが、やはり企業の営利活動だけでは手が届かないところまで含めた、60万人近くいる杉並区の方々をどう支えていくかを考えるところの面々で考えることは非常に大事なことだと考えています。ぜひみなさんそれぞれ意見を持っていらっしゃると思いますしこの場もしゃんしゃんであることがいいとは全く思っておりませんので、こちらからご指名もさせていただければと思うし、ぜひご活発な意見を頂ければと思います。この場が活発な場になることをぜひ皆さんと一緒に作っていきたいと思います。どうか今後ともよろしくお願いします。

(拍手)

○交通施策担当課長 伊藤会長、ありがとうございます。

それでは、条例第4条第3項の規定により、本協議会に副会長を置き、副会長は会長が指名することになってございます。会長からご指名をお願いいたします。

○会長 それでは、僭越でございますが、規定により私からご指名させていただきます。

私と付き合いが長く、都市交通の専門家でまさに MaaS の交通のビジョンを描いている一般財団法人計量計画研究所理事の牧村委員に副会長をお願いしたいと思います。どうかよろしくお願いい

たします。

○委員 はい。よろしく願いいたします。

(拍手)

○会長 ありがとうございます。それでは、副会長から一言ご挨拶をお願いします。

○副会長 私自身計量計画研究所というシンクタンクに勤めております。杉並区には20代30代40代と長く住んでおり、本当に住みやすいですね。静かで文化あふれる区だと思います。自信を持って世界に誇れるこの地をこれからも100年200年どうやって永続していくか、この場面に携われたことを非常に光栄に思っています。世界中では移動を支える人たちを、英雄を運ぶ英雄、ヒーローを運ぶヒーロー、あるいは地域の守護神と呼び、市民の方々が称えて、そういった文化をコロナ禍で作っています。今回ここに集まっている方は私から見れば杉並区の守護神がここに参列されていると思いますし、そういった区民の感情・文化が10年後20年後、区民の方からもそういった気持ちに皆さんがなれるよう、計画を皆さんと作っていただければと思います。また会長に色んなサポートをしながら進めていただければと思っていますのでどうぞよろしくお願いいたします。

(拍手)

○交通施策担当課長 牧村副会長、ありがとうございました。

それでは、正副会長が決定いたしましたので、本題に入ります。

冒頭ご説明させていただいた通り、この地域公共交通活性化協議会は区長の附属機関となりますので、所掌事項として掲げる地域公共交通計画の作成について協議会からの答申を賜るため、まずは杉並区長から本協議会に対して、諮問をさせていただきます。本日の区長からの諮問を受けて、協議会から区長へ答申を行う時期につきましては、令和4年11月を予定しておりますので、それまでに協議会の中でご議論を進めていただき、杉並区地域公共交通計画の案を策定・答申していただくこととなります。

ここで、伊藤会長に諮問書をお渡ししたいと存じます。本来、田中区長からお渡しするべきところ、公務のため出席できませんので、代わりに、都市整備部長からお渡しいたします。

○都市整備部長

杉並区地域公共交通活性化協議会会長伊藤昌毅様。

杉並区長田中良。

杉並区地域公共交通計画の策定について（諮問）。

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）第2条第1項の規定に基づき、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。）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を協議し、下記について答申するよう諮問します。

1、杉並区地域公共交通計画案について。以上。

(諮問書 手交)

○交通施策担当課長 それでは、田中区長に代わり、都市整備部長から委員の皆様にご挨拶をさせていただきます。

○都市整備部長 改めまして、都市整備部長の有坂でございます。本来であれば区長からご挨拶すべきところを申し訳ございません。

この度は、杉並区地域公共交通活性化協議会の委員を皆様にお引き受けいただき、また、第1回

目の協議会で初顔合わせということもありまして、コロナ禍の中、対面で開催した次第でございます。皆さまにはご足労頂き、大変感謝申し上げます。

私からは、これまでの経緯について少しお話しさせていただきます。

本区では、荻窪駅周辺都市総合交通戦略という地域を限定した交通計画はございますが、全区的なものはありません。また、概ね他自治体の有する地域公共交通会議もございませんでした。そのような中、この本協議会は、地域公共交通会議の機能も併せ持ち、また将来的な自動運転社会の到来なども見据えたまちづくりの推進を踏まえた「杉並区地域公共交通計画」を策定・実施するため、12月の区議会での議決を経て、立ち上げた次第でございます。

皆様ご承知おきの通り、世界的にも現在100年に一度のモビリティ革命が起きていると言われており、国内外問わず交通分野は重要な転換期の渦中にあります。先ほど会長のご挨拶でもありました通り、この時にどういう選択をするか、今後の杉並区に大きく関わってくると思います。杉並区の先人で井荻村に内田秀五郎さんという方がいらっしゃいました。この方は大正から昭和にかけて色々な活躍をした村長。また、都議会の議長をされていた方です。この方が大正昭和の初期に田んぼ道だった杉並区井荻村の将来を色々考えた時に、この曲がりくねった細い路地では将来太刀打ちできないのではないかと考え、私財を投げうち碁盤の目のような形で整備されています。5.4Mの三間道路が主に走っていて、ここが一方通行できれいに整備されています。この氏の言葉の中で、

「常に百年の計を樹^たて千年の後を^{おもんばか}慮^る」という言葉の思い、この区画整理を出しました。今回この計画についてもやはり将来の利用者の方々がどのように有効活用していくか、そういったことの岐路に立っていると考えています。

本区としましては、昨年10月に新たな杉並区基本構想を策定し、今年1月には杉並区総合計画・実行計画を策定し、「みどり豊かな住まいのみやこ」を将来像として定め、その中でも、「次世代型交通まちづくりの推進」を重点事業として位置付け、交通という文脈からも区政前進を図っていくところでございます。

また、後の説明でもございますが、本区は「交通が便利」と区民の皆様は思われており、実際に地方部と比較すればそれは間違いのないことです。しかしながら、ドラスティックに変わるこの時代、自動運転社会が到来しているだろう2040年を見据えると、区内高齢者の57%が単身世帯になる推計しており、確実にやってくる未来に対して今から施策を打っていく必要性を感じるころです。

そして、この住宅都市杉並の魅力を一層高めていく地域戦略の一環として、区民の皆様や交通事業者様等がウィン・ウィンになる「仕組みづくり」のため、これから皆さまと共に「杉並区地域公共交通計画」を策定・実施していきたい考えでございます。

皆さまには、来年2月の計画策定まで、約1年にわたる協議期間となりますが、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。皆さんのお力添えをいただき、100年の計またその後の1000年を考えて出来ればと思っています。場合によっては空飛ぶタクシーもあるかもしれませんが、その前に電気自動車等もございます。そういったものも含め視野に入れながらしっかり考えていきたいと思ひますのでどうぞよろしくお願ひいたします。

私からは、以上になります。

(拍手)

○交通施策担当課長 それでは、これ以降の進行につきましては、伊藤会長にお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○会長 それでは、議事を始めさせていただきます。お配りされている協議会の会議次第に基づいて議事を進めさせていただきます。

本日が第1回目の協議会であることを踏まえ、まずは皆様方と計画策定に向けて全体像をしっかりと共有していきたいと存じます。本日の議事(1)(2)(3)はすべて報告案件となっております。流れとしましては、議事(1)から(3)について、事務局よりそれぞれご説明を頂き、全体の説明が終わりましたら、3つの議事に対するご意見・ご質問を皆様からまとめて受けたいと思っておりますが、皆様よろしいでしょうか。

○交通施策担当課長 それでは、まず初めに、議事(1) 杉並区地域公共交通計画の概要につきまして、事務局よりご説明申し上げます。まず、資料3をご覧くださいと存じます。

まず冒頭ですが、先ほど有坂委員から、100年に一度のモビリティ革命についてお話がありましたが、やや駆け足でご説明いたします。

また本資料では、学識経験者の牧村委員からご提供頂きました資料を活用させて頂いており、この場を借りてお礼申し上げます。

ご覧の通り、ロンドンやポストンヘルシンキなど世界中の先進都市では、カーボンニュートラルやスマートシティの実現に向けて、「脱マイカー」「歩いて楽しい」「公共交通が便利」「人中心の都市」に向けて注力されており、先進都市の世界標準となっているのが現状でございます。

一方、日本でも、ご覧の通り、国や東京都さんが、2040年代の自動運転社会実現を見据えたビジョンを示されているところでございます。

とりわけ、後に詳細ご説明しますが、Ma a Sに関しては、全国各地で本格始動しており、産官学が一丸となって取り組む重要なテーマとなっております。

交通分野のDX(デジタルトランスフォーメーション)から、観光や福祉など他分野との連携を図るビヨンドマースへ進んでいるといったところです。

殊^{こと}に国内においては、地方部が実証実験の実施などが多く、また公共交通の維持についても危機的な実態がありますが、ウィズコロナ時代においては、都区内においても、既に公共交通の減便・ダイヤ改正など取り組みが始まっており、交通事業者の「危機意識」も高いと認識しておるところです。

そのような中、本区では「人生100年時代」、区民の皆様の安全・安心で利便性の高い移動環境の創出に向けて、この杉並区地域公共交通計画を策定・実施をしていくことといたしました。

本計画の位置付けです。まちづくり等の関連計画のみならず、観光や福祉、環境分野の計画ともしっかりと整合を図っていく予定でございます。

そもそもの内容でございますが、この地域公共交通計画の趣旨とその必要性についてご説明いたします。ご覧の通り、昨年^{こと}の法改正を契機とし策定することと致しましたが、本区においては、「交通事故」「運転手不足」「ニューノーマル」への対応のほか、「カーボンニュートラル」「ウォークブル」の推進など、本区ならではの住宅都市としての魅力を高めていくために必要と認識しているところでございます。

そして計画の根拠法令の大事なポイントでございます。非常に重要な点としましては、この地域

輸送の総動員といった点が挙げられます。まずは、福祉輸送やスクールバス・タクシーなども含め既存交通を最大限生かしつつ、MaaSなどの新モビリティサービスをツールとして活用していこうというものになります。更には、計画における実施施策は、「いつ」「誰が」「何をするのか」をできるだけ具体的に検討して盛り込んでいく必要があるといったものでございます。

この資料3の最後に、MaaSについて少し詳細をご説明いたします。Mobility as a service（モビリティ・アズ・ア・サービス）の略語として、まさしく「一つのサービスとして」の地域の課題解決に資するものであり、MaaSのスペシャリストである牧村委員のお言葉をお借りしますと、MaaS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、自家用車という魅力的な移動手段と同等かそれ以上に魅力的な移動サービスにより、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していく概念だ」とのことです。そこで国や東京都さんもお覧のように示されているもので、本区においても積極的に導入を検討していこうというものでございます。

続いて、議事の（2）区内の公共交通を取り巻く現況と課題についてご説明します。資料4をご覧ください。分量が多いので簡単に10分程度でご説明させていただきます。

資料の構成は、大きく3本柱で、まず現況と特徴を入手可能なデータや統計から示したうえで、本計画を策定するにあたり移動に関する課題等をお示します。

そのうえで移動課題を地域別に整理してその特徴や課題を共有したいと思います。

スライドの図は区内の用途地域の指定状況を示したものです。

低層の住宅を建てることのできる「第1種住居専用地域」が大半を占めていることから、都内随一の住宅都市であることが分かります。

また駅周辺は商業地域に指定されており、駅を拠点として、公共交通網がはりめぐらされていることがみてとれます。これらの点は都市部に位置する杉並区の大きな特徴です。

区内を分ける場合、7つの地域に区分するのが本区では一般的です。この区分は都市計画マスタープランとも同一のものになります。

令和4年1月時点の町丁目別の人口密度と公共交通現況を示したものです。中央線沿線に人口密度の高い地域が多く、中央線を中心として南北に向かい人口密度が低くなる傾向があるのが特徴です。

公共交通を考えるにあたり交通不便地域という概念が重要となります。交通不便地域とは、鉄道駅や路線バスなどの公共交通へのアクセスのしづらさを示したものです。これまで本区としては、鉄道駅500m、バス停300m、コミュバス200m圏外を交通不便地域としていましたが、今回の交通不便地域の考え方は、徒歩10分程度で鉄道駅へアクセスできる800mおよび、バス路線から200m圏外と、再定義いたしました。

続いて、区内の公共交通の現状と本計画で対象とする交通手段をお示します。

スライドの図は、縦軸が輸送規模、横軸が輸送距離を示しており、区内を運行している鉄道やバス、コミュニティバスでどのようなになっているかを概念図にまとめたものです。

鉄道は地下鉄を含めて5路線、民間路線バスは6社、コミュニティバスは3路線あり、地方都市に比べると恵まれた移動環境といえます。

今後は、超小型モビリティなども含めて、あらゆる移動手段を総動員して、区内の移動課題解決につながる交通体系を構築していくことを目指します。

杉並区内のバス路線は、近隣の区市へも運行しており、区外の主要駅へアクセスも可能です。区外も含めた広域的な交通ネットワークも視野に方針を検討する必要があります。

本区が運行主体となっているコミュニティバスすぎ丸は、平成 12 年の運行開始以降利用者が微増傾向にありましたが、コロナ禍により大きく利用者が減少しています。

また、区内の人口は増加基調にあるものの、将来的には高齢化が進行すると推察されています。

将来にわたり増え続けていくとされる高齢者が、生活のための移動に困らないように、高齢者が外出・移動しやすい環境整備が求められていると認識しているところです。

次の図は、高齢化に関連して、地域別の高齢化率の分布がどのようになっているかを示したもので、高齢化率の高い地域と公共交通不便地域の関係を図示しています。赤いところが大部分を占めるのが見て取れます。

区内の道路幅員と公共交通不便地域をみると、不便地域内には狭小な道路が多い地域もあり、これまでと同じサイズの車両のコミュニティバスなどを導入することは困難であるといった課題もあります。

ここからは、移動に関する課題を分析するため、計画策定にあたり実施した調査・分析をお示しします。

3 つございますが、まずは、パーソントリップ調査とビッグデータの分析です。

パーソントリップ調査は、国交省や対象都市からなる協議会が平成 30 年に行ったものです。

1 日の移動を「どのような人が、どのような目的で、どこから どこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握可能で、区全体のマクロ的な移動の特徴や区内の地域別の移動の特徴を分析するものです。

ビッグデータの分析は、携帯電話の基地局の仕組みを利用して取得した個人単位での人流データと、スマートフォンの位置情報データの仕組みを利用して取得した人流データを用います。

1 日 24 時間の地域別の人口滞在状況や区内場所別の移動実態の把握が可能です。

特に、交通不便地域の移動課題などの潜在的な課題を詳細に分析することが可能になると見込んでおります。

アンケート調査については、区民を対象とした郵送配布・回収の調査以外に、区外の近隣区市の住民を対象とした 2 つの調査を昨年 12 月に実施致しました。

集計結果から、区内 7 地域別に分析できるように配慮するとともに、区民の方々が抱える移動に関する課題や移動目的別・地域別の達成度や満足度を分析しました。

今後、「移動の質」を向上させ、新たな移動手段を検討する際の基礎的な資料として活用します。スライド 15 以降で内容をご説明いたします。まずパーソントリップ調査です。

上のグラフは、区内への移動目的を割合別にみたものですが、通勤目的というよりも、私事・業務の割合が高いことが分かります。下のグラフは、区内での移動手段ですが、徒歩や自転車が多いことが分かります。日ごろの移動は「徒歩」や「自転車」の方が多ですが、今後の高齢化をふまえると将来の移動手段に備える必要があるということが分かります。

続いてアンケート結果にみる分析結果をあげさせていただきます。全部で 7 つを挙げています。第 1 は、近い将来、自分自身や家族が容易に移動できなくなると公共交通に頼らざるを得ないということです。家庭内に移動支援が必要となる方がいると回答した方が一定数おり、将来、同居する予定がある方もおり、また自分で運転することが困難になった場合は、公共交通を利用すると回答した方

がみられるためです。

第2は、区民の移動利便性は総じて高い一方で、社会状況の変化により公共交通の利用が減少しているということです。区内の移動利便性に対する満足度が高いのが特徴ですが、新型コロナウイルス感染症拡大前後で、利用頻度が減った方が6割いることもふまえると公共交通を維持していくことが必要です。

第3は、普段は徒歩や自転車で移動している人であっても、雨天の場合に公共交通を利用する人も一定数いるということです。

続いて、第4は、将来の公共交通体系の構築は「量」よりも「質」を重視した整備が必要ということです。今後必要な公共交通の取組は、運行本数の増加やバス停の増設などよりも、環境負荷の少ない移動手段の導入や、乗り継ぎ等の利便性の向上に対するニーズが高いためです。

第5は、今後新たな仕組みの導入をする場合の方策を区民・区外住民それぞれに聞いたところ、区民は、バス・徒歩・新モビリティなどを生活の移動手段にしつつ MaaS やデマンド交通を活用した交通体系の構築に大きな期待がかかっており、本計画でも重点的に講じていくことが求められていると考えています。

第6ですが、移動に対する不便さを地域別にみたものになります。鉄道とバスそれぞれで不便と感じる人の割合と量を示していますが、総じて低いものの、鉄道、路線バスという同じ交通手段であっても居住地域による差があり、移動環境の改善が必要ということが分かりました。

続いて、第7で、居住地域別での目的別の移動達成度を示したものです。

達成度は、居住地域により差があり、例えば、井草地域や高井戸地域で、外出の目的があまり達成できていないと回答した方が多いことが分かります。この点からも移動環境の改善が必要ということが分かります。

ビッグデータを用いた分析の一例としてコロナ禍前後の区内の昼間の滞在人口の変化を示したのになります。区内在住者の滞在数は増加、区外在住者の滞在数は減少しており、区内に留まる人が増えていることが分かります。

さらに、今後更に分析を深めていく予定のビッグデータ活用についてですが、公共交通不便地域居住者の行先を分析するため、居住者データの主な行先を分析（from-to 分析）します。

仮説として、井草地域では、例えば、通勤・通学者は、西武線ではなく中央線を利用した移動が多いため、公共交通はカバーされているものの公共交通に不満があるなどの潜在課題を抽出するものです。

以上、地域別の公共交通不便地域や移動の特徴・課題をまとめたものが本スライドになります。

アンケート結果から、「交通手段の利便性に不満がある地域」を町丁目ごとに網掛けしていますが、必ずしも交通不便地域と重なっていないことが分かります。

公共交通が利用できる地域であっても、潜在的な課題があり、それぞれの課題は7つの地域で異なっています。既存の公共交通・地域交通の見直しと新たな移動手段も含めて検討が必要ということが分かります。

議事（2）についての説明は以上です。

本日の議題の最後になります、議事の（3）今後の計画策定の進め方については、資料5をご覧ください。

それでは、今後の計画策定の進め方についてご説明します。こちら簡単に8分程度でご説明さ

せていただきます。

まず1ページ目ですが、こちらは公共交通として考え得る移動手段を洗い出して速度と輸送量との関係性を概念的に示したものです。本区では、従来のバスのサイズにこだわらず、小型の乗り物も含めて、地域の輸送資源を総動員して、区内の移動課題を解決するための方策を検討していきます。

新たな移動手段の導入は、例えば、IoTやAI等の新技術を活用した既存ネットワーク機能向上や新型輸送サービス、MaaSなど、地域の移動手段の確保・地域活性化等を図ることを目的とするもので、これらを新たなモビリティサービスとします。具体的に、新モビリティと言われるものを網掛けしております。

この新たなモビリティサービスへの今年度の本区の実践ですが、ご覧の交通モードについて取り組みを進めており、今月末には、グリスロとWHILLの試乗会の開催も予定しております。

これが本第一回協議会の重要な協議内容になる計画の骨子案にあたるものになります。

大きな方向性として、新たな本区基本構想でも示している「みどり豊かな住まいのみやこ」に根差す持続可能な交通体系の構築としています。

さらに、左側が基本方針で、右側が施策の方向性です。

基本方針は3つあります。

第1が誰もが移動しやすい利便性の高い地域公共交通です。誰もが行きたい場所に安全・安心して行けるよう、公共交通の利便性を高め、区民一人ひとりの移動を確保し、今後は一層充実していく必要があります。

第2は、地域課題を解決し地域を活性化する地域公共交通です。ハード・ソフト両面から地域の課題解決を図っていく必要があります。特にSociety5.0を目指したデジタル化の潮流や自動運転社会の実現を見据え新たなモビリティやMaaSなどの新技術とまちづくりの連携に努めた上で、区民の行動変容を促すことを検討していきます。

第3は、日頃の移動に徒歩や自転車を使う区民の割合は非常に高く、環境負荷の小さい移動手段の導入に対する関心が高いことをふまえて、地域で育み次世代につなぐ環境にやさしい地域公共交通を促進していくというものです。

これらを具現化するための施策の方向性を右側にまとめました。

施策の方向性の1番目は、既存の公共交通・地域交通の見直しを図ることです。

これまで南北バス「すぎ丸」の運行など、交通改善に向け取り組んできましたが、将来にわたって公共交通を維持・確保していくために、タクシーや福祉運送等も含めた区内輸送手段の役割分担を明確にした上で、地域の実態や需要に即した公共交通全体の最適化を図っていきます。

施策の方向性の2番目は、MaaS等の新技術を活用した移動サービスの構築です。鉄道・バス等の移動手段と商店街等の移動目的とのサービス連携が可能なプラットフォームとなる杉並版MaaSを構築していくものです。

国、東京都、近隣自治体や関係団体等との連携を視野に、駅やバス停等の交通結節点や病院等生活拠点へのアクセス向上に向け、デマンド交通やグリーンスローモビリティ等新モビリティの導入の可能性を実証実験を通じて検討していきます。

施策の方向性の3番目は、環境負荷の小さいエコな移動の推進です。

カーボンニュートラル実現のため、自家用車の過度な利用から適度な利用と公共交通の利用を促

進するモビリティマネジメントの考え方にに基づき、徒歩やシェアサイクル等自転車の利用促進などと一体的に、多様でエコな地域交通をデザインしていきます。

計画策定のスケジュールです。お示ししているフローは、計画策定に必要な今年度と来年度の検討項目です。本日は、本区の現状や実態についてお示ししたうえで課題の整理結果をみなさんと共有し、基本的な方針についてご協議させて頂きたいというものです。

次年度は、新モビリティやMaaSなど、新たな技術を使った交通サービスの活用などを導入の方向性と具体的取組を重点的に検討して計画をとりまとめていく予定としております。

最後に計画策定から事業実施に向けたスケジュールをお示しします。

来年度2月の計画策定にむけて今年度からいろいろと準備を進めておりますが、移動に関する事業を中長期的に講じていくためにも、次年度はグリスロの実証実験を予定している中で、今年度は先ほども申し上げましたが、まずはお披露目として次世代モビリティ試乗会を実施します。また来年度以降は、国の補助などを視野に入れ、グリスロの実証実験に加えてデマンド交通等も検討していく予定です。

組織体制として、オレンジ最下段のこの活性化協議会が非常に重要となります。新モビリティサービス事業も併せて検討していく予定であるため、計画策定後も定期的に開催していきたいと考えております。

以上、^{ざっぱく}雑駁ではございますが、資料3から資料5の説明でした。ご清聴ありがとうございました。

○会長 ただいまの説明を前提に、議事(1)から(3)までをご協議いただきたいと思います。

(1)(2)(3) どちらの内容であっても構いませんので、忌憚のないご意見やご質問をお願いいたします。

なお、本日はこうして30名以上もの委員にお集まりいただき、便利だと言われている杉並区の交通について、議論ができるせっかくの機会ですので、ご発言をいただく際には、冒頭手短かに自己紹介と区の交通に対する想いを表明いただきたいと思います。ご発言の際は、挙手にてお願いいたします。

○委員 これだけの資料を紙でやるのはどうかと思います。また、文字も小さくてよく見えません。このデジタル化の時代なので、タブレットか何かで情報を共有できるようにしたほうが良いと思います。今後行う会議では、もう少しデジタル化を導入していただけると、情報の共有やスピードアップもできると思うのでよろしくお願いします。

○交通施策担当課長 ご意見ありがとうございます。私も全く同感で、区としても来年度以降、デジタル化には本腰をいれて行っていきます。今のご意見を踏まえて、今後の検討課題とさせていただきます。ありがとうございます。今回の資料は後に、HPで一般公表予定するので、そちらで改めてご確認にただければと思います。

○会長 ちなみに、事前にメールでお送りしましたら、個人でタブレット等を用意できるため、紙面は必要ないという方はいらっしゃいますか。半分ぐらいですかね。区が、40人近くいる委員のためにすぐに用意することは難しいですが、この半分ぐらいの方はご自身でタブレットをご用意いただけるということですね。

それでは、交通の現状については何かご質問はありますか。特に、暮らし等における思

いがあればお願いします。

○委員 私は、高円寺に住んでいるため、生まれてからあまり交通の不便さを感じたことがありません。周辺環境は、徒歩や自転車、電車も充実しており、このような「便利な街」はないと思います。しかし、改めて時間軸で考えると高齢者になり、免許返納等もあるため、きめ細かい交通網システムが充実すればいいと思います。

○委員 今の説明を聞いていて、付いていくのがやっという形になってしまい、最初から最後まで趣旨を汲み取れませんでした。これだけの資料があるなら、事前にメールや紙等で郵送するのか、届けていただきたいと思います。事前資料を読み込み、自分なりの基礎知識や概要を把握することで、会議に臨まなければ杉並区の現状をどれだけの人が理解しているのかわかりません。

また、説明の方法に関しまして、皆さんがページをめくった事を確認してから、説明の仕方を改善していただきたいです。まとめますと、事前に資料をいただきたいということと会議の進行の仕方について区の方で考えていただきたいです。

○会長 ご意見がごもっともであると思います。そのため、最初にスケジュール確認を行ったのは、また、同じようになってしまわないようにと思ったからです。非常に貴重なご意見だと思います。

○交通施策担当課長 おっしゃる通りだと思います。こちら側の都合だけでお伝えするのはとても不適切であったと思います。貴重なご意見誠にありがとうございます。

○会長 まず、このメンバーの中で、この会議の目的を共通認識しておきたいと思います。そのため、「地域公共交通計画を取りまとめる場」であるということです。また、初回であるため、今後皆様のご意見を聞く場はたくさんあります。次回からは、「次は7月です。」ということではなく、話し合いや議論がこのメンバーの中で、続いていく意識を共有していきたいと思います。貴重なご意見を事務局でもよろしく願いいたします。

このような、全体的な会議ではなくそれ以外の場づくりも検討していただきたいと思います。

○委員 地元の共通課題が2つあると思います。1つはすぎ丸の評価。資料4の8ページ。

コロナの影響はありますが最終的に施策としてグリスロの導入が最終的な目標になっています。実証実験なども踏まえて評価をいただければと思います。コスト構造が変わるという話もいずれ出てきます。

もう1つは基本構想でも高齢化した住みやすい場所にするということです。都市計画もあって、その中で変えられるものと変えられないものがあります。道路の作り方、区画整理の話もでていて、かつての先輩がやっていたことというのは本旨に至るまで非常によい。都市計画が入っているものは簡単には動かさないといいですね。全体のバランスが他の部会の話になにもなりますがそういう中で位置づけられたら一番いいと思います。歩きながら考えることは付加価値があります。

○委員 何をしないといけないのかを解釈してみましたが、不便地域に高齢者が住んでいる場所が多い中でモビリティを導入していきたいのかと思いました。電気自動車が走っていてシェアをするキックボード等夢が膨らみますが、小学生を抱えている立場からすると、電気で動く車は音がしないので怖いです。徐行運転するとモーターだけなので、目の見えない方や耳の遠い方は気づかないと思います。交通不便地域は住宅街が多く、なおさら想定していないものが走られると怖いです。安全をどうやって確保できるのかについて気になりました。不便地域をカバーしていくのか、モビリティの安全と交通のルール、区民のワクワクに対してどういう計画で進めていけるのかが気にな

ります。

○委員 中学生の移動手段は自転車と思われがちですが、徒歩か公共交通機関しか許されていません。杉並区内で移動するとなるとバスしかなく、どうしても時間がかかってしまいます。阿佐ヶ谷に住んでおり、杉森中学校から永福や高井戸・浜田山の方に行くには区外に出たから乗り換えせざるを得ません。縦の移動が課題だと思っています。すぎ丸の利用もさせていただくが、ポイントのところでしかないため、これからこの計画をもとにどのように動くのかについては楽しみです。自転車レーンもかなり多くなってきて左側通行についても少しずつ認知されてきています。これからどういうふうになっていくのか楽しみです。

○交通施策担当課長 すぎ丸はご愛顧いただいている 21 年間で利用者数が延べ 2000 万人に達成しました。すぎ丸の利便性も高めたいと思っています。拡充やダイヤの変更、ルートの変更の要望もいただいているが車道幅が狭いためできていません。グリスロを今年度から検討しています。歩いて気持ちがいいのが本区の特徴で、近場のちょっとそこまでの移動を便利にするということに取り組んでいきます。新たなモビリティの話もありますが、協定の下ですぎ丸の運行をいただいている関東バスさんと京王バスさんに話を伺うと、危機感が非常に高いと感じます。地方部の方だとコロナで落ち込んだ運行収入を国の補助金で賄っていただいている現状ですが、都市部はそれが難しいです。落ち込んだ運行収入を、新しいビジネススキームを作り補てんしていかなければと苦勞されています。今月末に実証実験を行うグリスロは関東バスさんに運転手をお願いする予定です。関東バスさんには荻窪団地のところでフリー乗降の実証実験をさせていただくなど、利便性を高める取り組みをしていただいています。交通安全の問題については安全安心が大前提であり、本区は自転車の利用が大変多く、自転車事故は都内平均より多いという実情があり、マナーの啓発等も注力していきたいです。中学生に対しては、20 年後・30 年後を考えていく区の交通施策になるので、より利便性を高めて杉並区で豊かな生活を送っていただけるよう提言をいただければと思っています。移動の南北問題、バスだと一度区外に出ないといけないという実態を聞いて良かったと思っています。

○委員 すぎ丸については導入当初とは違い、規制が厳しくなっていて、新たに申請しようとしても認められません。ここを走らせてくれと言っても道路幅の関係で導入できない実情もあるのはご理解いただきたいです。キックボードに GPS を積んでいけば商店街に入ったら走れなくするなどの機能があるそうです。所轄の警察署の皆様と協議しながら技術革新を取り入れて進めていければと思います。いただいた意見をしっかり活かして実証実験をしていきたいです。

○会長 新しいモビリティの安全性については実は私も気になっています。

○副会長 キックボードのような無音の乗り物に対してわざと音を出すことを義務化するということも海外ではやっています。自転車は音が出ないのにどうして電動はという議論もありますが、技術で解決策をすることができます。速度の差が混在している中で、速度差があると重大事故につながるため、速度差をなくしてぶつかっても重大事故にならないようにします。重大事故は 30 キロでぶつかる と 1 割、50 キロでぶつかる と 5 割になります。杉並区の生活道路は 30 キロなのでグリスロは安全に入っていけますし、自動運転も速度が低ければゆっくり走ることができるため、実験しながら技術とモビリティの受容性を社会実験でやっていけたらと思います。

○会長 交通事業者さんからもご意見はございませんでしょうか。キックオフの場ですので、簡単なご挨拶プラスアルファご発言をいただければと思います。

○委員 杉並区内を中心に路線バスを運行していますが、コロナの影響で収入が激減しています。今期もかなり渋い状況が続いているところです。ただ、そうは言っても地域に根差したもので何か地域の役に立てるものはないだろうか。当社は路線バスの事業者ですので広い道路しか走れない中で、広い道路に来ていただく手段がないか等、杉並区といろいろ話をさせていただいております。オミクロン株などの関係でなるべく外に出ないでという話もありますが、バス会社としてはできれば外に出てバスに乗ってほしいです。せめて地域の少しの移動でも構わないので頼っていただきたいです。これからも役に立つことを出来ればと思っています。

○会長 交通を線から面に広げていく重要な役割がバスで、特に杉並区でも重要な役割だと感じています。他にも交通事業者さんいかがでしょうか。

○委員 バス事業者の窮状は、前委員の発言の通り、コロナが始まった緊急事態宣言が出る出ないといった頃にはお客様が通常の3割程度減り、それに伴い収入も落ちています。会社によって違うとは思いますが、バス事業者の利益率は1割あるかないかぐらいですから、3割収入が落ちるといことがどういうことなのかは想像に難くないと思います。それから、去年の年末くらいまでは結構よくなり、コロナ前の18%減くらいまで戻ってきて、今はまん防が出て3割くらい減少して逆戻りをしております。

バス事業は赤字路線と黒字路線が入り混じっていて、公共交通なので通常の企業のように赤字は切って黒字だけやればよいとはいかず、黒字路線による少しの利益で赤字路線を支えるというのが大体のビジネスモデルになっております。そのため、3割減少してしまうと黒字路線の大半は赤字に転落、赤字路線はさらに酷い赤字が進んでしまい、もともとのビジネスモデルは完全に崩壊しており、このまま元に戻らないと言われてしまうとどうすればよいのかというのをここ最近考えているところです。区の資料にもありましたが、自動運転やMaaSの新しいモビリティから突破口を見出したいです。ポイントになるのが継続性で、そのモビリティを受け入れてもらえるかどうかの受容性が重要だと考えていて、とあるところでデマンド交通の実証実験もやりましたが、自治会の方が非常に協力してくれたおかげでうまくいったことがあります。行政も運行事業者も地元の皆様もどれか一つが必死に頑張るのではなく、皆さんが少しずつ頑張らないとうまくいかないと思います。

○会長 非常に率直なご意見をありがとうございます。こういった場ではっきりそういったご意見いただけるのはありがたいです。鉄道事業者さんいかがでしょうか。

○委員 バス事業者さんからもお話がありました通り、コロナ禍でお客様の行動変容が起きてしまいました。利用者が70%以上超えることがないような状況になっています。持続可能な鉄道を会社としても維持していかないといけないと模索しています。移動手段としてお集まりいただく駅の機能を地域の方に少しでも駅に集っていただくという仕組みを作っていくことで、杉並区内での移動を喚起するためのツールにしていきたいです。

観光主導であります、地域型のMaaSを構築・連携を図っていくことで地域交通の課題を解決していければよいと思っています。協議会の中でも意見させていただければと思っています。

○会長 MaaSというのは杉並区として掲げているキーワードでもあり、鉄道事業者としても大きく掲げていらっしゃるキーワードであります。特に杉並区のようなエリアもMaaSを想定しています。いかに繋げていくかが重要な課題であります。

○委員 公共交通とは違い、福祉交通の括りに入り、福祉有償運送と移動が難しい方の外出の相談

を行っています。

移動で困っている方の具体例として、流しのタクシーを捕まえられないという方が移動困難者の入り口にいる方として対応させていただいています。アプリ配車が普通になってきたこの世の中で、なかなか電話で予約が取れないという悩みを抱えている方が2年前ぐらいに一番多くいらっしゃいました。アプリでUDタクシーの配車もできるようになっていて、アプリを使いこなせるご家族がアシストしていらっしゃいますが、デジタルデバインドについて、使えない方たちが取り残されないような仕組みを作っていただきたいです。今朝もユニバーサルデザイン MaaS について、体のお手伝いが必要な内容が事前に伝わり到着時間もぴったり合いスムーズだったという映像が流れていました。福祉のお手伝いが必要な介護タクシー等の乗降は国交省の法律で事前予約制と定められていて、MaaS でオンタイムに駆け付けられるかという点と難しい業態です。UD タクシーでは、次世代型の車椅子と一緒に乗れるような仕組みを練習していると聞いています。UD タクシーに乗れる方はそちらにつながっていけば、増えていく移動困難者の一部がそちらでカバーされていくのではないかと思います。市民活動のところは伸びていくものではないので、今そこが残っているのが含まれているといいと思います。杉並区の場合は福祉輸送の団体に補助金やドライバーの育成に力を入れていただいているので大変ありがたいです。ただ、持ち込み車両でやっている車のドライバーも高齢化しており、自動運転に切り替えられるのか問題点があります。乗り越えられるのか、次の時代にどんなふうに残っていくのか、車はないけれども付き添いのお手伝いの人がいるようになるのかもしれないと思っています。

○会長 はい、ありがとうございます。お時間も気になるころではありますけれども、非常に貴重な場でこれだけの方々に集まっていますので、少し時間を伸ばして議論を続けてもよろしいでしょうか。ありがとうございます。せっかくお越しいただいているので、地元の警察の方からもご意見を伺いたいのですが、よろしいでしょうか。

○委員 新しいモビリティの発展の話があり、警察の立場としてはもちろん歓迎することではありますが、発展に伴い交通の安全が損なわれるようだと本末転倒になります。これから事務局と協議を重ねて、安全安心なモビリティの実現をともに図ってまいりたいと思いますので今後ともよろしくお願いいたします。

○会長 ありがとうございます。それから本日国交省の関東運輸局からもお越しいただいています。国の立場、運輸局の立場からご意見もしくは情報提供がございましたらお願いいたします。

○委員 地域公共交通活性化再生法が一昨年に改正され、以前は地域公共交通網形成計画といってネットワークを中心とした計画が、地域にある輸送資源を総動員したマスタープランとして位置付けが代わっています。今までは地方部が中心でしたが、大都市部では当然違う課題を抱えており、区民の方々や事業者様でご議論をいただき、課題を抽出して実効性のある施策を皆様で考えていただき実行していただくのが重要となっています。杉並区にマッチした計画、MaaS や新しいモビリティは目的ではなく手段ですので、地域の課題の解決策として、1つの手段として意識していただき、ベストな計画にしていきたいです。関東運輸局としても関東を広く見ている立場なので、他の地域の事例などご紹介できる場所もありますのでぜひ頼っていただき、一緒に伴走して計画策定していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

○会長 ありがとうございます。他にも委員の皆様からは是非この場で発言させていただきたいというのがございましたら、お願いいたします。

○委員 先ほどのバス事業者さんからのご意見が気になっています。バスの収益すら減ってきている中で、それより小さな乗り物の収益性はもっと少ないと思います。どうすれば公共交通の皆様と杉並区民の皆がウィンウィンになれるかを考えるべきです。

○交通施策担当課長 様々なご意見ありがとうございます。課題抽出シートで、この地域のバス停の位置が変われば、もっと利便性が高まり、線から面へ変わっていくという、具体的な地域の具体的な場所をモデルケースとして詰めていきたいです。マスタープランとして位置づける中で方向性も示しますが、行政の立場としては、具体的に地域に住まわれている方の利便性が高まるというのを示せるのが重要だと思います。既存の公共交通事業者の方々に、ぜひ地域の方々に豊かになっていただく取り組みに尽力していただければ幸いです。

○会長 副委員長からここまでの議論を踏まえて、専門家として今後の交通計画策定についてご意見いただきたいと思います。

○副会長 世界でみると公共交通が復権の時代、脱炭素で公共交通や人中心の暮らしというのは、2050年にカーボンニュートラルを目指すならば、区民の人に浸透していくのが大事なことです。新しい技術、インフラ、ネットワークの再構築は大事だと思います。ただ、全部はできないので優先順位の考え方も必要になってきます。脱炭素にするならば何を優先するか決めていけばいいですし、1番が歩行者、2番がスローモビリティ、3番が公共交通、4番が物流、5番がマイカー等といった杉並区の考え方を合意していくことが重要です。路線ごとに優先順位が違うので時間軸で決めていくのが大事だと感じました。インクルーシブ、誰も取り残さないが一丁目一番地、コロナ禍の中で多様性ということがあるがユニバーサル MaaS というのが大事な考え方で、東京で最初に実践していくという場所としてもすばらしい地域のポテンシャルがあります。そのときに、若い方や高齢者、外国人なども含めて誰を優先していくかみんなで議論していくことも必要になってくると思います。ビジョンを完成させないということも是非考えていただきたく、完成させようとするから軋轢も生まれます。これからどうなっていくか分からないですが、電動化という大きな流れはあります。完成させないようにみんなで議論しながらずっとアップデートしていく計画づくりを進めていくのがいいと感じました。

○会長 ありがとうございます。まだまだご意見あると思いますし、今日は初回ですのでこの場の意見を受けて自分の中で少しずつ思いが出てきたという方がほとんどかと思います。これだけ活発なご議論をいただきましたので、この後も話を持ち帰っていただきたいです。ここで次は7月ですというのではなくて、まさにこの思いやこの場の問題を11月の取りまとめまでこのメンバーでずっと続けていく、その節目節目で協議会があるという意識を忘れないでいただきたいです。杉並の交通について今日を出発点として話し合う場を設けながらじっくり考えていただきたいと思います。それでは、最後に今後の協議会スケジュールの確認を事務局からお願いいたします。

○交通施策担当課長 次回の協議会は7月13日（水）14時、本日と同じ会場「区役所本庁舎西棟6階第5・第6会議室」を予定しております。詳細につきましては、事務局から別途ご案内をお送りいたします。個別でも構いませんので、次年度7月の計画の具体的施策立案へのヒント等ございましたら、是非ご提言頂きたく存じます。ヒアリング材料にさせていただきますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

○会長 以上で、本日予定の議事は一通り、全て終了いたしました。第1回杉並区地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。

皆様、長い時間のご議論ありがとうございました。お疲れ様でした。

以 上