

会議記録

会議名称	第3回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日 時	令和4年10月26日(水) 午後2時00分から午後3時50分まで
場 所	中棟5階 第3・第4委員会室
出席者	<p>【委員】28名 (代理出席7名)</p> <p>伊藤会長、牧村副会長、浅川委員、篠田委員、岩澤委員、藤沼委員、畠山委員、早田委員、秦野委員、細川委員、秋山委員、米澤委員、小池委員、舟山委員、久我委員、清水委員、佐藤委員、江藤委員、曾山委員、佐久間委員、茂木委員、喜多川委員、井上(純)委員、野口委員、土肥野委員、高橋委員、井上(昭)委員、松木委員</p> <p>(代理出席：尾崎弘一様、市原喜美子様、鈴木裕祐様、平井通善様、田中洋佑様、田中亮子様、鈴木卷子様)</p>
配付資料	<p>資料1 : 杉並区地域公共交通活性化協議会 委員名簿(令和4年10月26日現在)</p> <p>資料2 : 第3回杉並区地域公共交通活性化協議会 席次</p> <p>資料3 : 杉並区地域公共交通計画 答申(案)</p> <p>資料4 : 杉並区地域公共交通計画(素案)</p> <p>資料5 : 杉並区地域公共交通計画(素案)【概要版】</p> <p>資料6 : 令和4年度グリーンスローモビリティ実証運行について</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 委員の変更、紹介 3. 議事 <ol style="list-style-type: none"> (1) 杉並区地域公共交通計画 答申(案)について (2) 杉並区地域公共交通計画(素案)について 4. その他報告事項 <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度グリーンスローモビリティ実証運行について 5. 閉会
傍聴者	7名
会議の結果	<p>○議事杉並区地域公共交通計画の答申(案)及び素案について、区が概要説明を行い、その後質疑等を経て協議が調った。また、報告事項であるグリーンスローモビリティ実証運行について、区が概要説明を行った。</p>

○事務局 それでは、定刻となりましたので、「第3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、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

本日の協議会は、午後4時までの概ね2時間を予定しておりますが、僭越ながら議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます、本協議会の事務局を務めます都市整備部交通施策担当課長の尾田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、冒頭に恐縮ですが、区長の附属機関である本協議会からの答申のスケジュールについて、皆様にお詫びがございませう。

前回の第2回協議会におきまして、年明けの第4回協議会で、協議会から区長に対して計画を答申する予定とのご案内をさせていただいておりましたが、今一度詳細を確認したところ、答申は、パブリックコメント前の第3回協議会、つまり本日の協議会でいただく必要があることが判明いたしました。確認不足で申し訳ございませんでした。

そこで、答申案については、今回席上配布しております、内容は、これまでのご議論や素案に対するご意見を可能な限り反映したものとなっております。

それでは、本日の資料を確認させていただきます。

資料は、郵送で事前に送付させていただいた計画素案と本日席上に配布している当日資料がございませう。

事前送付させていただいた地域公共交通計画（素案）を皆様にはご持参いただいていることかと存じます。また、皆様の席上には、資料1「委員名簿」、資料2「席次」、資料3「杉並区地域公共交通計画答申（案）」、資料5「杉並区地域公共交通計画素案（概要版）」、資料6「令和4年度グリーンスローモビリティ実証運行について」を配布しております。

事前送付および席上配布の資料を一通りご確認ください。もし、過不足等ございましたら、お近くの事務局職員にお申し付けいただければと存じます。

また、協議会の開催に当たりまして、事務局側で記録のため録音させていただきますので、予めご了承ください。

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。

委員の変更のご紹介をさせていただきます。お手元の資料1「委員名簿」をご覧ください。第3回協議会の開催に当たりまして、人事異動等で新たに委嘱された委員を順番にご紹介させていただきます。

国際興業株式会社 細川委員、杉並区立小学校PTA連合協議会 曾山委員、国土交通省関東運輸局 松木委員の3名の方々に新たにご参画いただきました。

各委員におかれましては、大変失礼ではございますが、委嘱状を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。

なお、この度の10月17日付の人事異動で警視庁杉並警察署交通課長も変更がございませうが、委嘱手続きが済んでいないため、後任の平井（ひらい）課長には大塚委員の代理ということでご出席いただいております。

引き続き、会議の成立についてご報告いたします。杉並区地域公共交通活性化協議会条例第5条第2頁の規定により、会議は委員の半数の出席が必要となります。本日は、協議会委員38名のうち、現在、28名の委員が出席されていますので、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。

それでは議事に移らせていただきたいと思います。

伊藤会長、よろしくお願いいたします。

○会長 東京大学の伊藤昌毅と申します。今日は第3回の協議会ですね。皆さまお集まりいただきありがとうございました。今年の3月に始まって3回目、それだけではなくてWEBでの議論も深めてきました。様々な形で意見を頂けたと思っております。本日の建付けになっている。地域公共交通計画素案の冊子がありまして、みなさまのご意見を頂きたいと思っております。答申となると、この形ではなくてダイジェスト版という形で、答申案をつくることとなっています。これについての内容の説明が事務局からあると伺っています。本日は、全体の地域公共交通計画素案と答申案について意見をもらい、パブリックコメントまでのスケジュール的には本日の中で意見を整えていくという見込みになっています。

答申案について、みなさまのご意見を伺いまして、第3回を進めたいと思っております。

資料3の杉並区地域公共交通計画答申案について事務局より説明をお願いします。

○事務局 それでは、杉並区地域公共交通計画答申案につきまして事務局よりご説明申し上げます。資料3は後ほど素案の概要、素案との説明と重複している部分があります。

「はじめに」の部分、計画策定の背景等となっております。読み上げさせていただきます。

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、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。

こうした中、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。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、ICT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、シームレスな移動が実現し、世界各所では公共交通の利用が感染症蔓延前と比較して増加している状況も報告されています。自動車産業では近年の技術革新を背景に“100年に1度”と言われる大変革が巻き起こるなど、国内でもこれまでの“クルマ中心”のまちづくりから“人中心”のまちづくりへの変遷とともに、誰一人取り残すことなく“ウェルビーイング”を実現するため移動サービスの拡充が図られています。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・時差出勤などの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など、交通や移動を取り巻く環境が日々刻々と変化しています。

このような社会状況の大きな変化を踏まえ、区においても交通施策の更なる取組の推進を図るため、計画の策定が求められています。

現在、区では、杉並区基本構想に基づき、誰もが安心して気軽に移動できる利便性の高いまちの実現に向けた取組を進めており、令和4年3月1日に、地域公共交通計画の策定について、本協議

会は杉並区長から諮問を受けたところです。

本協議会では、「交通施策を取り巻く状況の変化や今後の課題を踏まえつつ、議論を重ね、この度、協議会として、次のとおり答申するものである。」となっております。

次のページ以降は、計画の素案にあるような環境の変化、今後の主な課題というところを箇条書きに掲載しております。今回はその一部ご紹介します。

(1) 区の現状としましては、

- ・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。

がございます。

その中で、去年の区民アンケートやパーソントリップ調査の状況等を見ますと、(2) 区民の移動実態でございますが、2つ目、「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」。3つ目、「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」。もう一つとしましては、「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」といったことがあげられます。

次のページ、(3) 区民の移動に対するニーズ、昨年12月に行いました、区民を対象にしたアンケートの結果でございます。3つ目で、「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。」といった声が多くあげられています。

(4) 区の公共交通を取り巻く環境、ここは非常に重要な論点なので読み上げます。

- ・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や通勤通学、医療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。

次のページ、本計画の策定にあたっての本協議会からの答申の意見です。こちらでは、先ほどの杉並区基本構想で目指すまちの姿を、「みどり豊かな 住まいのみやこ」としてしています。まず、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」として位置づけています。

②計画の区域及び計画の期間ですが、計画期間は、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、こちらを計画期間としています。また、計画の対象としては、本計画で対象としている移動手段ですが、既存の公共交通サービスに加えて、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送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、合わせて、「パーソナルモビリティ、シェアモビリティ、MaaS、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する」としています。

次に、基本方針・目標・施策、こちらは前回の第2回協議会で議論させていただきまして、こちらを踏まえて修正を加えました。こちらを読み上げます。

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る。交通は、人々の暮らしを支える「都市活動の基盤」であり、交通を利用した移動の先には、このまちに暮らす区民一人ひとりの日常生活がある。よって、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の実現や区の住宅都市としての魅力を高めていく上で欠かせないものである。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る。

この間、本協議会で議論を重ねた結果、区の公共交通に求められる役割としては、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し、「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」こととしました。

あわせて、区の地域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の姿を実現するため、区の地域交通の基本方針を「誰もが生活圏で移動しやすい仕組み」をみんなで考え、みんなが支える」として、あらゆる関係者と「共創」しながら具体的な取組を進めることとしております。

次に、計画の目標をお示ししています。前回の協議会でお示ししたのものから、計画の目標として、公共交通の論点として20年後30年後を見据えての備えや区のこれまで実施してきた内容を踏まえた目標に一部変更し、

- 【目標1】 持続可能な公共交通へと刷新されている
- 【目標2】 生活圏での快適な移動が確保されている
- 【目標3】 気軽に自由な外出と回遊が確保されている
- 【目標4】 安全かつ安価で最適な移動が確保されている
- 【目標5】 脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

という5つになっています。

目標に紐づく施策や取組については、ご覧の通りとなっています。

この中で、後ほど素案の方で詳細を説明します。計画を立てて終わりではないので、答申最後の方では今後の計画の進行管理について、この協議会は策定後も存続し、概ね年に2～3回程度開催し、内容によっては部会を設置し深度化を図っていくということを記載しております。長くなりましたが答申案の説明は以上となります。

○会長 まずは答申案について進めたいと思います。基本的には素案全体の内容の抜粋プラスアルファであります。この後の素案の議論により変わる部分もあると思いますが、この時点で意見がある方はよろしくお願ひします。いかがでしょうか。

○会長 「はじめに」は素案にない内容を書き下ろした感じとなっていますか。

○事務局 素案を見ていただくと、1頁、2頁で計画の背景と目的を記載しています。このあたりを割愛しつつ記載したものになっており、これの概要版になっています。

○会長 最後の、今後の計画の進行管理についても素案にはない内容でしょうか。

○事務局 計画の進行管理に関しては6章に記載しています。計画の達成状況の評価、その後の推進体制ということで地域公共交通活性化協議会の位置づけを示しています。

○会長 また意見を伺う場があるのでその場でもぜひご意見を頂きたいです。議決は後ほどまとめて執っていくので、この後、ご意見を頂ければと思います。

続きまして、議事の(2)地域公共交通計画(素案)です。こちらは素案となっていますが、ここまでもらった意見で案という形にしていきたいです。それが答申に進んで今度はパブリックコメントを頂きます。こういった進め方になります。こちらの素案は今まで頂いた意見をいろいろ反映させながらこれだけ厚くなってきました。素案と概要版についての説明を事務局からお願いいたします。

○事務局 それでは議事に入り、「杉並区地域公共交通計画(素案)」につきまして説明いたします。資料4の素案は精読した方はご理解頂いていると思いますが、誤字脱字等があり恥ずかしい限りですが、現在事務局が修正作業中で、レイアウトの見直しやわかりやすい表現に改めている最中です。そのため本日の説明は、素案の概要版を資料5として作成したので、そちらで説明しますが、説明の後の質疑応答の際は資料4・5・概要版についての質疑を承っていきます。

これまで様々な形で委員の皆様から頂いたご意見を可能な限り反映した計画素案に対して、本日はこの場で改めてご意見を頂きたいと思ひます。資料5の素案の概要版です。先程読み上げた計画策定の背景と目的が上に記載しています。区における計画の位置づけを図として示しています。この間の議論の中でも、杉並区は、現状はあまり困っていないという話もあり、ただ人口も増えて高齢化も進んでいく中で、やがてこのままだと危機的状況になるということで、20年後30年後を見据えたバックキャストの視点、ありたい姿から考えていく必要があるということで、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ということで示しています。絵では、国が2年前に示した道路の景色が変わるといったビジョンと、東京都が昨年度末に策定した「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を示しています。中身は文字が結構詰まっていますが、左上に区の現状と課題を転記しています。それらのものを踏まえて、区として公共交通に求められる役割、現状、考えられることと、上位計画の総合計画では次世代型交通まちづくりの推進と銘打っており、それを本計画では交通のGX・DXとして表していま

す。その中で右上の部分、区民の移動を支える新交通全体のイメージとして、今までのバス、タクシー、鉄道、コミュニティバスというものと、新しい技術が発展している中で、どのように連携していくかを示しています。パーソントリップ調査では区民の徒歩や自転車の移動の割合が非常に高いことがわかっているので、公共交通や福祉交通、さらに自家用車とどう連携を図っていくかということが今後の課題と認識しています。右側に目標と目標に紐づく施策、さらに取組を示しています。

最後のページでは、公共交通ネットワークの図を示しています。バスや鉄道が十分に走っている状況の中でも、今後、高齢化に伴って不便が生じる可能性があるということで、今後策を講じていこうとしています。計画には指標が必要になってきます。それもWEBを活用して皆様と議論しました。施策を実施していく、例えば今後のモビリティマネジメントのような取組で、移動を活性化させていく、公共交通を盛り上げていこうということで、挑戦的なところも一部あると思っています。福祉運送の運営協議会等とも今後連携を図っていききたいとしています。以上、概要版を用いて説明しました。

○会長 流れとしては、まずはこの場で意見を頂き、案としてまとめて、その後答申を進めていくと考えています。これまでも様々なご意見を頂いていますし、それが反映されていると聞いていますが、それでも書き足りないとか、考えた方がいい点が多々あると思っています。次のステップを考えるにはここでしっかりご意見を頂いておかないといけないと思いますので、是非この場でご意見を頂きたいと思います。

○委員 厚い素案も拝見しています。今日説明がありましたが、1つは非常にうれしいのが、区民の移動を支えるイメージ図ですが、徒歩が中心になって、以前は左上の方にあった小さな丸「徒歩」を中心にしたというのはすごく画期的なことではないかと思っています。歩行というのは個人の自由な、区民一人ひとりの移動というようなところを中心に置いているという意味で、これを中心に置いたというのは大変評価したいと思います。

もう1つは、説明して頂けたらありがたいと思います。第3章4に道路網がありますが、これは既に前から頂いていますが、人口の分布の項で地図から人口密度の様子がわかり、道路網で非常に狭いところが一部に残っていることが分かります。それを受けて公共交通不便地域の図では、前のものから少し解釈を変えて交通不便地域を、ある観点から客観的に捉えると斜線が入っているところになります。それを経て、今までの話を重ねると、住民の観点から主観的に不便だというのが意識されていて、客観的なものと主観的なものはずれるということも指摘があって、文章でもありますが、これからの課題というかまさにそうだと思いますが、この先の展望みたいなものがあるのかどうか、あると非常に面白いと思います。なによりも、内田秀五郎さんの一つの功績がここに出ていて、区の北西部には4m未満の道路はほとんどありません。阿佐谷・高円寺地区はなかなか大変だということで、それこそモビリティの話がここに出てきていると思いますが、内田さんの区画が短冊状であるというのはある意味では時代が早すぎて、その後であればもう少し工夫もあったのかもしれませんが、やや単調な街並みにはなっていますが、先達のおかげだと思っています。このあたりのことが上位計画に、交通に絞っているがこの計画でも最初に出ているように、まちづくり基本方針へのある意味で問いかけになっているのかなと思っています。もしも何かコメントを

頂けるようであれば、先程の3つを重ね合わせたところ、現状はなかなかずれてしまうところもあるという点について、コメントを頂きたいです。

○会長 客観的な不便地域という、このあたりのことですね。

○事務局 不便地域の定義が非常に重要になると思います。そこはWEB準備会の方でも20人以上の方に参加いただき議論を交わしました。文章中にも記載していますが、国交省の方にもご助言を頂き、他自治体にもいろいろな事例があって、統一的なものはないとのこと。日頃のバスやタクシーがいっぱいあるが、その中でも不便地域を内外に捉えていく取組が必要だということが、協議になったと記憶しています。あくまで1つの目安に過ぎないということで、駅から、もしくはバス停から近い方が便利ではないかと言われると、必ずしもそういうわけではないので、区としてこうした考え方だけにとらわれずに、区内全域で移動の利便性を向上させるということを示しています。やはり公共交通事業者、バス、タクシー、鉄道の事業者はテリトリーというわけではないですが、従前から公共の交通を担っていただいている方々なので、そこに単純に新たな交通を入れていくという考えではなく、可能な限り差別化ももちろん必要だと思うし、理解を得ながら今後一体的に進めていく必要があると思っています。

○委員 概要版の区の現状のところ、令和22年頃には単身高齢者自体の割合が6割近くになる見込みと書かれているが、区内の世帯の6割近くになるというような形で勘違いされるのではないかと懸念しています。答申案を見ると高齢者世帯の6割近くが単身世帯になる見込みと書いてあります。概要版の方を見ると世帯全体の6割近くになるというような勘違いを引き起こさうだと感じたので修正の検討を頂ければと思います。

区の現状というところにぜひ、一文書き加えていただけたらありがたいと思いますが、実は少子化ということが国全体で言われている中で、杉並区内は2008年のリーマンショック、2011年の3.11を経て、都心回帰ということで子供の数はすごく増えています。どんどん出生数が増えていて、平成28年、2016年をピークとなっています。2016年は今から6年前にあたり、次に来年度小学校一年生として子供たちが入ってきます。それを考えて、一人で遊び歩く子供というか、親の目を離れて自由に遊び始める子がすごく多いということになるので、子供の安心・安全ということも是非検討頂きたいです。こちらの区の現状というところに、子供の数が増えていて、特に小学生が安全に特にこの8年間の計画の中で、小学生がここ20年の間では多い時期であるということを考えていただきたいと発言いたしました。

○事務局 1点目の単身高齢世帯の指摘はもっともであるため修正させていただきます。2点目の少子化といえども子供の数が多いという意見について、今後、高齢者や障害者ももちろん大事にする必要もありますが、今回、区民委員としてPTAに参加いただいているのは、まさに20年後、30年後を見据えると申し上げたように、子供たちも杉並区に暮らしていればより健やかに暮らしていけるという視点も大事だと思っています。この間の議論の中でも交通安全に対する意見がいろいろ多く出てきました。例えば、電動キックボードで事故が起きている、起きそうになっている等、そのような意見も多く出てきた中で、区として考えていく必要があると思っています。ご指摘

の内容も踏まえて、修正させていただきます。

○委員 施策2-1取組1の公共交通のバリアフリー化の推進に関連して。荻窪駅北口ロータリーには福祉車両の乗降場所があって出来た当時はすごく喜んでいましたが、実際に車を止めようとすると、バスがすごく回り込んでくる場所でなかなか停まっていられない。あればいいというものではなくて、やはり動線を含めて見直してほしいと思っていました。

私がいつもお話を伺っているのは高齢者や障害のある方たちで、徒歩では遠くに行くのが難しいです。その方たちは新しい移動手段ではなくて、これまでどおりに車による送迎を使いたいと、ある時期までそういうふうに思う方たちがたくさんいると思うので、この場所がもう少し整備されてほしいです。

公共交通の話をする時に、今のバスにどのくらい、高齢者が乗れるのか、いつまで、どの状態まで乗れるのか。車いすの方がそのまま乗車できるかという話がある。UDタクシーになって、これで車いすの方皆が乗れるようになると夢を見ましたが、そこは人的なことや道路の幅等含めて、なかなか難しかったという経緯もあります。公共交通がEV化などいろいろな形に変わっていく時、やはり大人数の方を運ぶ際に、後回しになってしまうそういった方たちをどのくらい乗せられるかという視点を持ち続けて欲しいです。そうでなければ公共交通とは全く分けて、福祉交通のガソリン車を減らしていくとか、ドアツードアをどこまで確保していくのかとか、そういうところにもお金をかけていかなければならないと思います。

○会長 高齢者・障害者が公共交通でカバーできるのか、それは難しいのかという点についての見通しと今後のことなどを事務局の方から説明をお願いします。

○事務局 荻窪駅北口ロータリーは、実際に区民からも要望を頂いていて、障害者専用の乗降場があるのに使いづらいと、ぐるりと廻らなければいけないということもあり、タクシー事業者にもヒアリングしました。そういう実態があることも把握した上で、改定中のバリアフリー基本構想の中で、対応を示そうと考えています。乗降場の再設置など広場の抜本的な変更は難しいが、現状使っているところは駅の階段を上った先のすぐの場所をタクシー乗り場として使っていることも把握していますので、そちらに変更できるか否かも含めて検討させていただきます。

バスと高齢者、障害者という話ですが、前回の協議会で委員からも意見を貰い、いろいろ実態を把握する必要があると思います、事務局としても実際バスの運転手の方へヒアリングをしました。やはり車いすの方が安全に乗り降りできる場所は限られているので、その辺の情報発信をしっかり行政として行う必要があると思います。現状、すぎ丸の運転手にヒアリングしましたが、かなり狭い道を通っている現状があるので、この場所なら安全に乗降できる、後続車の影響はなるべくないところだという情報発信を今後やっていきたいと思います。その辺りの取組は民間のバス事業者と一緒にやっていきたいと思います。

○会長 素案への書き加えも含めて、そのあたりは仕組みとしては車いすが乗れるというタクシーになっているとは思いますが、実情として道路の実態や運転手の問題等、様々な問題で実際には難しいという状況なのでしょうか。

○事務局 素案では、課題として触れています。

バリアフリー化という点では、すぎ丸全 10 台ノンステップ化で対応されている他、車いす利用者及びベビーカー利用者の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 1 つの大きな課題となっています。

○会長 委員からの課題はこの素案で共有されていると思いますがいかがでしょうか。

○委員 UDタクシーの導入を進めていく話があったかと思います。都の補助金で事業が進んでいましたが、これは民間のタクシー事業者に進めていただくのか、区としてのアクションが別にあるのか教えて頂きたい。

○事務局 第 3 章 6 - 4 のタクシーの項にUDタクシーの記載があります。現行かなり進んでいる状況です。タクシー事業者にヒアリングした結果、持っている車両の約 8 割がすでに対応し、今後進んでいく意向があると思っています。それを踏まえ、施策としては、先ほどのバリアフリー化推進で導入を促進するとなっています。具体的に、区が補助を出すなどの対応は現状見えていない状況です。

○会長 その他ご意見等ありますか。こういった形の議論が活発になりそうなので書き足りない部分など、それぞれの視点からご意見をいただきたいと思っています。

○委員 前回の会議の時に、次世代型電動車いすは使いにくいと話した記憶があります。その後うちの会員の方で次世代型電動車いすを使っている人の話を聞くと、非常に便利だと言っていました。前回の意見は撤回したいと思っています。これから小型化してみんなが使いやすくなるといいなと思っています。

ただ、電動車いすも電動キックボードも個人が使用するものなので、事故防止が警察の力も借りながら必要になると考えています。

○会長 アップデートな意見を頂けてうれしい限りです。ありがとうございます。

○事務局 電動車いすの利用の普及について、シェアモビリティ、パーソナルモビリティとしての使い方、有用性の確認としてはシェアが多い現状ですが、今後公共交通とどう結び付けていくかというのが課題と認識しています。

○会長 誰もが移動の利便性を享受できると書いてありますが、その点どのように考えているのでしょうか。

○委員 グリーンスローモビリティについては来月実証実験があります。荻窪駅から周辺で人気がある場所、中央図書館と荻窪体育館は駅から不便なところを実証実験のモデルケースに入れてもらうとよかったと思いますが、一方通行なのが課題となっています。荻窪駅と中央図書館の往復、これが実現できると、もっと障害者や子供連れ、高齢者の移動の利便性が高まると思っています。

○事務局 一方通行ではありませんが、通った後に戻るルートの設定が難しいという現状です。

来週から 11 日間実証運行を実施します。2年後の（仮称）荻外荘公園の開園を見据え、区民センターまで周遊するルートを計画していて、現状ではベストと思いますが、意見を踏まえて検証していくことになっています。

○委員 後半の施策取組の実施スケジュールでお願いしたいことがあります。「施策 1－2 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」。2年後の 2024 年から 16 歳以上であればシェアキックボードが、免許なしでヘルメット着用は任意で乗れるようになると聞いています。小中学生に自分事としての交通ルールの啓発を中期ではなく、早めてもらうことは難しいのでしょうか。刻一刻と交通環境が変わっていく中で、今中学生の人たちはすぐにキックボードに乗れるようになってしまうため、すぐにでも啓発を始めてほしいです。

○事務局 元々区内の小中学校では交通安全学習、スタントマンを使った実習等を「区の自転車に関する取組」としてすでに行っていますが、拡充という意味合いで今後探っていくにあたって時間がかかるため、中期にお示ししています。都内平均では自転車事故も多いのが現状です。新たなモビリティが入ってくることで、自転車対策に関する計画が策定作業を進めていく中で、どう棲み分けをしていくかという意味で進めていきたいと思っています。

○委員 自転車とキックボードのすみ分けは施策として別なのはわかりますが、子供たちにとっては同じく自由に乗れる乗り物の 1 つです。すぐにでも入れてほしいと思っています。

○会長 キックボードの安全はかなり議論が出ています。まずは目の前にあるものが重要な観点だと思いました。素案の方にもう少し踏み込んでいくことはできるのでしょうか。

○事務局 2年以内の法施行の話も載っています。それを受け、現状施策の方で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の順守やマナーの向上について警察と連携してというところで記載しています。モビリティマネジメントとして環境寄りの施策と交通安全を分けております。

○委員 計画素案の脱炭素の観点についてですが。路線バスにおける電気バス・燃料電池バス車両の導入や充電設備の導入ですが、これらについてはバス会社が整備を考えていかなければいけません。電気設備はどうにかなるとしても、水素の充電ステーションはバス事業者だけではできないと思います。ステーションが実現できれば車両も導入できますが、今のところ大型車が入られるような場所の計画はあるのでしょうか。

○事務局 F C VについてはWEBでも意見が出ました。区内の狭いところでは、水素ステーションの設置は難しいのではないかという話がありました。計画があるわけではありませんが、今後水素のことは注視していきますので、書かないわけにはいきません。E V化からF C V化ということで記載しています。

○会長 具体ではないが、検討するという書き方でよろしいでしょうか。

○委員 今のF C Vの話に関してはハード面が大きいかと思いますが、今現在難しいから考えないというのではなく、課題を認識しているということでありがたいと思っています。将来的にはできる機会ができればという視点で、課題認識しておきたいと思います。

安全の話がありましたが、素案に書き加えてほしいわけではありませんが、高齢者や障害者の方、小中学生方々を安全に運ぶために様々な取組も行っています。最近、車内人身事故も頻発することもあり、業界としてどうにかしようとしています。お客様には、「バスが停まり、扉が開くまで立たないでください」ということをお願いしつつ、運転手の方にもお客様が座ってから発車する等、あきらめずにやっていきたいと思っています。

利用者へのご協力ご理解も不可欠です。運転手から無理やり制御できるものではないため、お客様自身にご理解いただいて行動していただくのが大事で、子供については路地からの飛び出し、杉並区内ではないのですが、コミュニティバスで路地から子供との飛び出しで接触を回避するために急ブレーキで振り切ったところ、子供との接触は回避できたが、乗っていたお客様が腕を骨折するという事故がありました。バス事業者としては、子供が飛び出しても止まれる速度で走るよう指示していますが、飛び出しに関しては万が一接触した場合、子供にもダメージが残ってしまいます。飛び出しをしない、信号を守る、親御さん、地域の声もあると思うが、事故防止へのご協力もあると思います。

○会長 委員全員が気にしないといけない観点かと思っています。

○事務局 移動利便性向上と安全性は両輪と思っています。どう担保していくかが大きな課題です。今回P T Aにも参画いただいており、どう進めていくかが大事かと思っています。

○委員 燃料電池バス等の充電設備の導入で目標として掲げるなら、実施主体はバス事業者だけでなく区も入れてほしいです。

また、お願いとして、答申案を拝見しての印象として、当然議会に出たことはありませんが、前半の現状把握の部分がページ数を取って重い印象があります。今後の計画の部分が2枚しかない。交通計画の策定というならば後ろを重たくしてもう少し説明があった方がよいのではないのでしょうか。目標とタイトルが並んでいるだけで説明がないと思います。補足資料として素案を見ながら読むかもしれませんが、もう少し計画のところを膨らませてもいいのではないのでしょうか。

○事務局 燃料バスの件、前回に委員からいただいたものを反映しきれいなく申し訳ないです。

答申案の方に施策の説明がないのはご指摘の通りです。協議会として計画書を作成してその中で具体を示すとなっているのでご理解いただければと思います。

○委員 素案でも概要版でも随所にMaaSの活用が出てくる。MaaSで何をやるのかが固まり切っていない印象を持ちました。京王やJRのプラットフォームの活用検討を進める、とありますが、MaaSでなんでも解決ではなく、課題やコンセプトを踏まえつつ、プラットフォームを決めていく必要があります。

エイトライナーについては、交通政策審議会の答申で事業性に課題があることで継続的に検討していくこととなっていると思いますが、取組1の検討を進めるというのはそういう内容かと思えます。施策2-2に記載される関係区は誰に何を働きかけていくのか想定しているのか教えてほしいです。

○事務局 MaaSはご意見の通りです。課題解決ありきだと思っておりMaaSの導入が目的ではなく、その記載が抜けています。MaaSは実証実験をやって終わりという自治体が多い中、実証実験の先のマネタイズの議論をしているが、先ほどの荻窪のグリスロとか観光の要素があるため、モデルケースを作ったり、住宅都市としての地域課題、活用に向けてツールとして使っていきたいと思っています。

エイトライナーはどこに働きかけるというのは、都も一緒に動いておりますが、記載を見直したいと思います。

○会長 全国で課題が顕在化した上での現状であるのでそのあたりは踏まえることが必要かと思えます。

○委員 事務局に伝えますが、修正が数多くて手直しをどこで返してもらえるのかという確認をしたいです。この場で行っていただけると助かります。

○会長 技術的な部分はありますが、なるべく配慮事項を共有できると良いと思っています。

○委員 概要版右上の徒歩が中心で既存と新規という図について、あくまでも古い・新しいではないと思います。既存も新規もなく区民の移動を支える地域交通全体のイメージ図だと思っています。既存の中でも改良すれば新規になると思います。既存、新規をイメージづけてしまうのはちょっと違うかなと思いますが、いかがでしょうか。

○会長 委員からは徒歩中心としていいという意見もありますが、その他ご意見あればいただきたいと思っています。

○事務局 今月の準備会では違った図を示しており既存から新規の矢印もあるが、横縦軸の話もありましたが、イメージ図なので新たなものが入ろうとしていることは示したいという思いがあります。新たな連携については見ていきたいと思っています。

○会長 もう少し考えることとなりますが、ただ、メッセージ性はあると思います。趣旨としては新しいか古いかではなく、従来のものだけでなく新しいものもこれから出てくるだろうから、すべて取り込んでいこうということが伝わるようになればと思います。

○委員 令和12年までの8年間の計画となっていますね。モビリティのところでは外出支援相談センターもび〜るの記載があり、住所・電話番号・ファックスが載っていますが、8年間同じ場所にあり続けていくのか、この箇所はこの記載があることに違和感があります。それと、今日の意見を事務局でフィードバックする作業があるのでしょうか。

○事務局 もちろんパブリックコメントの前に皆さまにフィードバックし再度調整していきますのでよろしくお願いたします。もび〜るに関する部分は調整いたします。

○委員 直前の素案では、左から右に動く図になっていました。構造的に徒歩を中心に添えたのは画期的と思っています。既存新規を落として、新たなモードの文言を入れて上げられると良いと思います。図ですべてを説明することが難しいのではないのでしょうか。

○会長 もう少し考えながらフィックスする形になると思っています。

○副会長 活発な議論をありがとうございます。

この中でいろんなメッセージがありますが、地球温暖化に対して脱炭素に積極的に取り組むメッセージが第6章の目標5にもあるように、地域公共交通の会議や計画の中でしっかり出てくるのはもしかして日本では初めてかもしれない、エポックメイキングなことを皆さんここで関わっている。そういう意味でも非常に重要な会議だったかなと感じています。

私は3週間前にフランスに行きましたが、日本で報道されているのと違って、もう公共交通復権の時代になっています。コロナ前の公共交通需要を超えるくらいの勢いで世界が動いていて日本だけが違う議論になっています。

今年もすごく暑かったですよね。こんなことが起きているのをどう捉えるか、民間や行政の方が真剣にやっている現実をすごく感じまして、それが今回の素案の各所に入っていることは素晴らしいことだと思います。新しい投資の話も入っていますし、モードの新設も社会実験しながらやっています。さらにMaaSの議論もありましたが、デジタル時代で都市の経営を杉並区が主体で民間の方と一緒にやっていくことがこの中に入っています。国がやろうとしている「地域交通のリ・デザイン」がキーワードとなっていますが、まさに東京の中の杉並区が最初に位置づけて発信していくのだなと改めて感じています。具体施策の中で、誰がやっていくのか、連携という言葉で何気なく書いてありますけれど、その中でも行政主導のものと、民間主導のものと、区民自らが取り組むものがあります。「区」と、ふわっと書いてありますが、三者が連携してやっていく共創というメッセージも具体的にはっきり書かれています。画期的だと思っています。リ・デザインの共創がこの中に入っていて脱炭素を杉並区から発信していくのは大変意義深いと感じておりました。こんな素晴らしいものが実は区民になかなか届かないことが起こることが多いです。これからパブリックコ

メントを実施していくということですが、たくさんの方に知ってもらうことを積極的にしていくことが大事だなと、私を含めて皆さんにもご協力していただけると良いと思います。

それと、第6章の計画の推進で成果指標の目標値が斬新だと思っていて、現状のCO₂排出量をかなり削減する計画になっています。鉄道の排出量を分けて書いているが一緒に良いのではと思います。鉄道というのは一早く電化していて、エコを先にやっております。一緒に表示して良いと思いますがいかがでしょうか。JRとメトロが覚悟あるなら良いと思いますが。

○事務局 区で同時に策定作業を進めている温暖化対策実行計画の指標を横引きしています。環境部門と確認させていただきます。

○委員 運輸、鉄道の排出は事業者だけでなく、杉並区には幹線道路が走っているので、内燃機関から出てくるものが非常に多く、幹線道路があるから交通量が多いため、そこからのCO₂排出が多いです。それも区としてどう対応していくのか、大きいターゲットにどう絞っていくのでしょうか。事業者だけに課したわけではないと思うが事務局に確認してもらいたいです。

○事務局 公共交通への転換を含めて目標を設定しています。鉄道は鉄道として明記した上での数字であり、部門ごとの方針の意向を反映していることから、確認させていただきます。

○会長 だいたい議論が出尽くしたところでございましょうか。素案についてはいくつかのご指摘がありました。FCVの事業者は区も課題認識を持っていくこと、MaaSの書き方、エイトライナーの書き方、イメージ図では既存・新規をここで描く必要はなく、区民の移動を支える地域公共交通全体について、もう少し見直しが必要と思います。

この後修正も入りますが、素案についてこの場で決を採って、修正後皆様に回覧していくこととなります。それでは素案については特にご意見無いということでもよろしいでしょうか。

素案 異議なし

○会長 答申案の内容については素案のダイジェスト版であり大きな変更がある場合はこちらでも変えないといけませんが、大きな内容にかかわるご指摘が無かったのでこのままでよろしいでしょうか。

答申案 異議なし

○会長 これまで議論を深めて参りまして、賛成をいただいたということで、これで取りまとめて次のステップに進めていただくという形でよろしいでしょうか。

○会長 では、その他報告事項ということで事務局から説明をお願いします。

○事務局 資料6 実証実験について報告申し上げます。

今後のスケジュールもお話します。第2回活性化協議会から今回までの経緯を並べているのがスライド1です。三鷹市が今週から、中野区も先週から順次始まっていますが、試乗して区民にも還元できるように進めていきます。

2頁、警視庁からは新しいものが入ってくると安全上の懸念もあるとのことで、似たような車両で実査もしています。

3頁、テスト走行のスケジュールとルートも示しています。9時40分から30分ごとにルートを回る。予約もなしで、無料で実施するので委員の皆さんも体験していただければと思います。

4頁、仮設のバス停を設置していきます。MaaSについて質問いただきましたがNTTとも協定を結んで試行的にココシルというアプリを活用したスタンプラリーを行います。

前回3月末に実施した時はご存じない方が多かったため、チラシを相当数配布し、JR駅にもチラシを配布し周知していきます。

○会長 情報提供して使っていただくことが大事だと思います。

○委員 実証運行を近隣に告知するという話があり、区HPにも公表されているとのことで、広報にTwitterの活用をしているのでしょうか。チラシをSNSに載せることはよいのでしょうか。

○事務局 FaceBookを使っております。Twitterも使って行く予定です。チラシを掲載していただければ良いと思っております。公のものとして使ってもらって構いません。

○委員 グリーンスローモビリティの実証実験について、否定はしませんが、労働者の立場から混乱が無いようお願いしたいです。大型二種免許保有者がやると思いますが、交通量の多いところで20km/hしか出ないため、運転するには配慮が必要となります。他の自治体の協議会でも問題になっていましたが、杉並区の実証実験については車掌を付けて定時制や人数を把握してインプットするというのを聞いたので問題はないと思いますが、他の自治体の協議会で警察の方から、運転手がタブレットを操作することは道交法違反になると指摘がありました。慎重に対応をお願いしたいです。

○会長 20km/hしか出せないという問題の部分と、小学校や公園がある中でスピードを出すことの方が問題になるということもあります。

○委員 狭あい道路に関しては徐行、安全が保てれば20km/hで行けると思いますが、路線バスが走る経路で制限速度30~40km/hのところでは、1日~2日で実査することを聞いております。現場が混乱しないようにしてほしいです。

○事務局 30km/h道路が中心であり、30km/h走る車を邪魔できないということで警視庁にも指導いただいております。退避できる場所を運転手に伝えて調整しています。駅を経由するため、関東バスにも協力してもらいますが、安全第一にやっていきたいと思っております。

○委員 1台がそのまま走っているという理解でよいのでしょうか

○事務局 1台が1周約30分毎に回っています。

○委員 1回につき運転手含めて5人しか乗れないのでしょうか。

○事務局 運転手と補助の方、7人乗りなので5名までが乗れるようになっています。

○委員 これはいずれ公共交通として使っていくことを想定しているのでしょうか。

○事務局 区として今年策定した総合計画実行計画の中で、再来年実装するとしています。再来年開園を迎える荻外荘公園、課題を抽出しながら実証を踏まえて取り組んでいく予定です。

○委員 いずれこのルートで動くことを見越して実証実験なのでしょうか。

○事務局 その通りです。

○会長 では、事務局からお願いします。

○事務局 代表して少しご挨拶申し上げます。現職を昨年4月に拝命し本計画を作ることを課せられました。地域公共交通会議もない中、法定協議会を立ち上げることから尽力してきました。ようやく今年3月に本協議会を立ち上げることができ、この間7ヶ月にわたり計3回、任意の準備会を計4回開催し幾多の議論がありました。杉並区ならではの計画ができつつあると実感しています。厳しいスケジュールの中、事務局の職員も頑張ってくれたと思っています。先生方を含め各委員の皆様にご多大なるお力添えをいただき感謝しています。改めて地域公共交通計画の策定にあたり皆様に御礼を申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

今後のスケジュールはこれから再度精査し、庁内で意思決定しその後区議会で計画案を報告し年明け1月頃を目途に、パブリックコメントを実施し計画を固めていきたいと思っています。次回の協議会はパブリックコメントを計画へ反映した上で計画の策定（中間報告）という位置づけを想定しております。日程が決まり次第連絡いたします。パブリックコメント前の計画案を送付させていただくことも含め、委員の皆様には適宜情報共有させていただきます。

○会長 では、我々からも一言ずつ申し上げたいと思います。

○副会長 事務局の方々をはじめ、短期間で精力的にまとめて頂いて感謝しております。20km/hしか出ないという話がありましたが、ヨーロッパをはじめ、社会ではもう街中で20km/hです。それはどうしてかという、価値観を変えていく、スローな社会にしていくという、いろんなモビリティが多様化して、ぶつかっても重症化しない社会に向かっています。グリスロが象徴的になっていて、グリーンでエコで速く走れないということがポイントです。なかなかそういう価値観

にならないですが、新しい価値観を杉並区から作っていくということが始まっていると感じています。かなり尖っていますが、引き続き応援していければと思っています。ありがとうございました。

○会長 WEBでも開催も含め様々なご意見をいただきひとまずまとめることができ有難く思っています。それぞれの立場から率直な意見をいただけていると思っています。何とか形にしようと奮闘していただいた事務局にも感謝しています。まだパブコメもありますが、ひとまずは次のステップに行くと思っています。

計画が完成するだけでなく、この場が持続していくのが大事だと思っています。こう言った形を持続させながら取組そのものについてやっていく必要があります。今が一番の盛り上がりではなく、この先も続いていくのが望ましいです。交通というのは区だけで作るものでもないし、事業者だけで作るものでもありません。そういった場でそれぞれが主体的に作っていき、こういった場が考える場になっていければと思っています。

以上で本日予定していた議事をすべて終了とさせていただきます。これをもちまして第3回杉並区地域公共交通活性化協議会を閉会します。

以 上