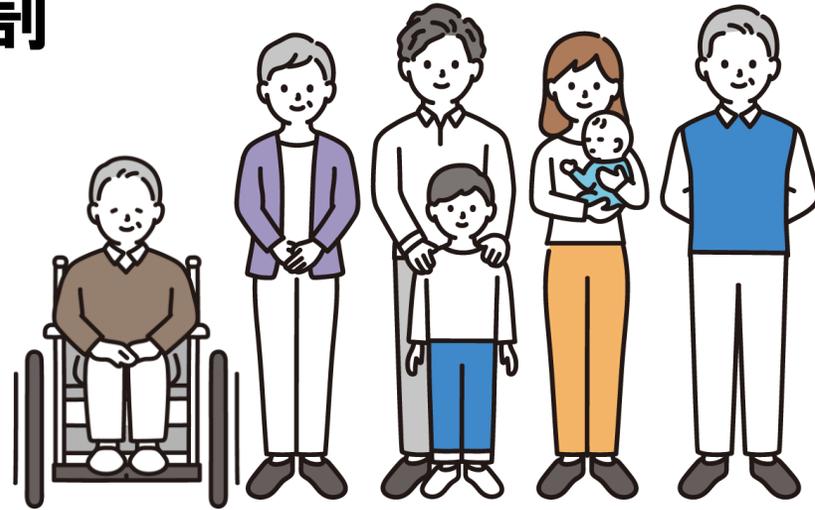


区の公共交通に求められる役割

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



計画の基本方針

「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

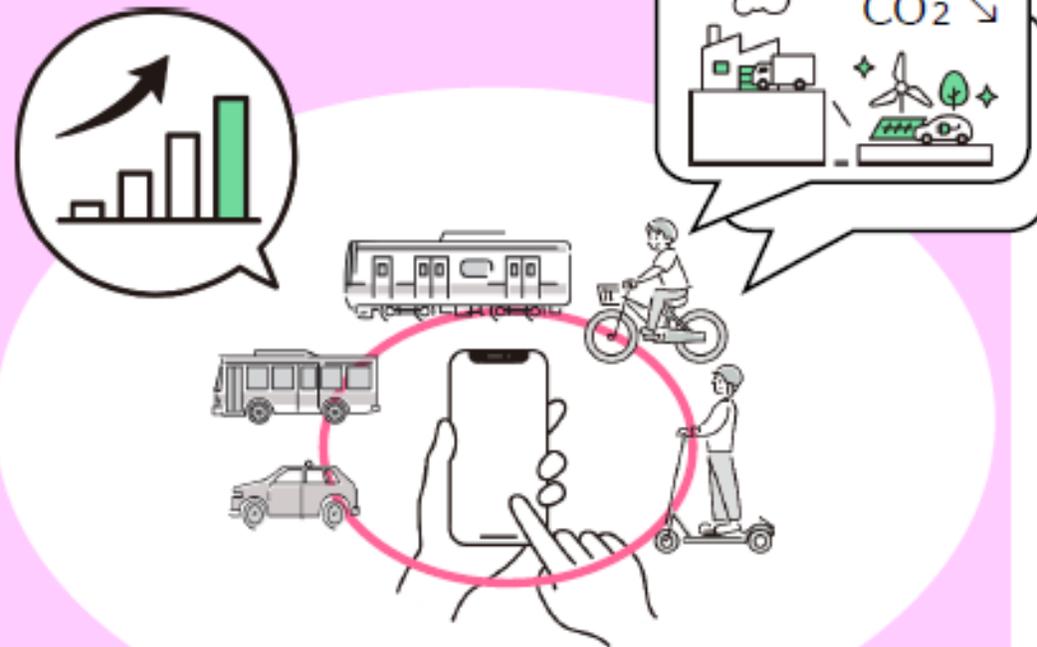


交通業界を取り巻く状況

- ・公共交通の利用減少⇒減便・路線廃止
- ・運転手不足（バス・タクシー）



公共交通のサービス水準を維持しつつ、
更なる利用促進を図る



こうした危機的状況は地方部だけでなく、
東京都内にも迫っている

区のさまざまな交通を連携していくことで
新たなモビリティサービスとして提供する

導入の目的：移動の選択肢の拡充・外出の促進

杉並区総合計画・実行計画及び杉並区地域公共交通計画に基づき、
『**誰もが気軽に快適に移動できる地域社会の実現**』に向け、
区内に住む区民一人ひとりに対し、**移動の選択肢を拡充**していく。



区内においては、南北方向の移動に課題があるが、道路の幅が狭いため、
南北バスすぎ丸の路線拡充は難しい。
そこで、**すぎ丸の代替として**、A I オンデマンド交通の実証運行を行う。



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、
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。

AIオンデマンド交通とは①

AI活用により
リアルタイムに
最適配車を行
うシステム



1. デマンドに応じて車両が走行



2. 異なるデマンドが発生



3. リアルタイムにルート最適化

株式会社未来シェアウェブサイトより

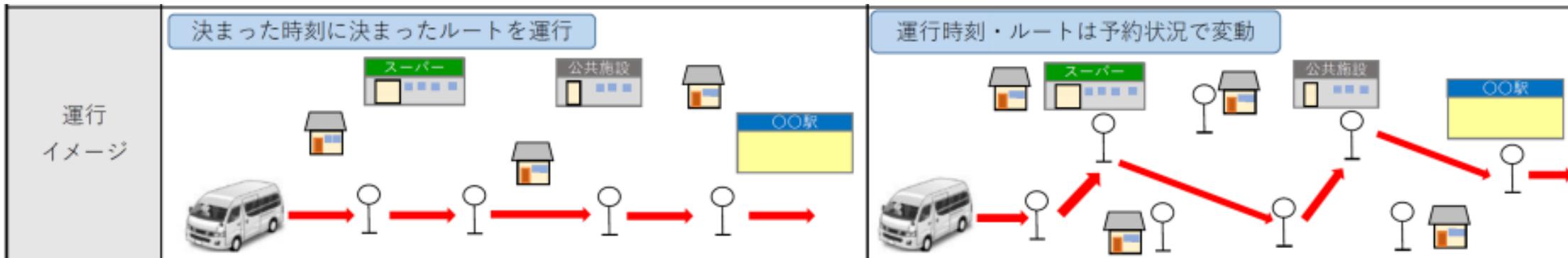
	路線バス 	デマンド交通 	タクシー 
予約	不要	必要	状況に応じて必要
乗車形態	乗合	乗合	個別
経路・時間	固定	変動	自由
乗降場所	停留所のみ	きめ細かい乗降拠点	自由
運賃	安	中	高

日本経済新聞記事より
杉並区作成

AIオンデマンド交通とは②

定時定路線型（路線バスなど）

デマンド型（仮想バス停あり）



仮想バス停（ミーティングポイント）の例

当初はタクシー車両を使用



路面に貼るパターン

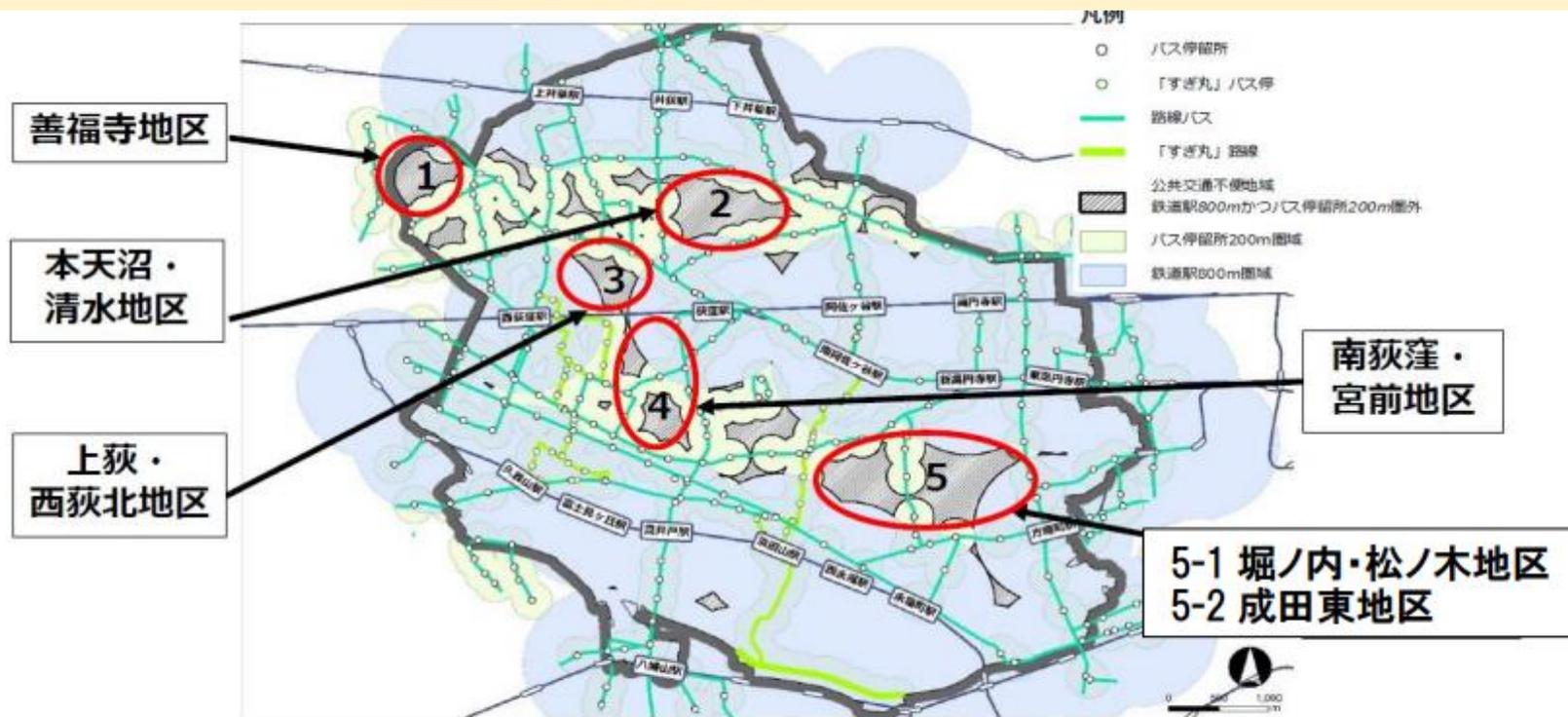


敷地の壁等を活用するパターン



地区の選定① 区内の交通不便地域を定義

鉄道駅やバス停から離れていて、区民の移動を南北バス「すぎ丸」による運行でカバーすることが難しい「公共交通不便地域」のうち、面積の大きい5地区を対象地域とする。



< 公共交通不便地域の状況 >

公共交通不便地域名	該当する町丁目
1 善福寺地区	善福寺三丁目・四丁目
2 本天沼・清水地区	本天沼一丁目・二丁目・三丁目、清水一丁目・二丁目・三丁目
3 上荻・西荻北地区	上荻二丁目・三丁目・四丁目、西荻北一丁目・二丁目
4 南荻窪・宮前地区	南荻窪一丁目・二丁目・三丁目、宮前一丁目・二丁目
5-1 堀ノ内・松ノ木地区	堀ノ内一丁目・二丁目、大宮一丁目、松ノ木一丁目・二丁目
5-2 成田東地区	大宮二丁目、成田東一丁目・二丁目

地区の選定② 堀ノ内・松ノ木地区を選定

評価指標			①	②	③	④	⑤-1	⑤-2
			善福寺地区	本天沼・清水地区	上荻・西荻北地区	南荻窪・宮前地区	堀ノ内・松ノ木地区	成田東地区
着眼点① AIオンデマンド交通の導入に適した地域特性であるか	(1) 交通結節点へのアクセス	①最寄りバス停		2		1	2	1
		②最寄り鉄道駅		2		1	2	1
	(2) 周辺施設へのアクセス	①高齢者関連施設		2		1	1	1
		②子育て世代関連施設	2				1	
		③障がい者関連施設	2	2			2	2
	(3) 地域内の狭あい道路の割合			1		2	2	2
	(4) 地域内の高低差		1		1		2	1
着眼点① 評価		5	9	1	5	12	8	
着眼点② AIオンデマンド交通の潜在需要となる対象者がどの程度いるか	(1) 対象者数	①高齢者人口		2	2	2	2	
		②子育て世帯数		2	2	2	2	
	着眼点② 評価		0	4	2	4	4	0
着眼点③ AIオンデマンド交通に適した移動実態であるか	(1) 外出率・トリップ数	①高齢者					2	2
		②子育て世帯	2	2	2	2		
		③障がい者		2			2	2
	(2) 対象地域の移動実態			2	2	2		
	着眼点③ 評価		2	6	4	4	4	4
総合評価 (優先実施地域)			7	19	7	13	20	12

運行計画

事業主体	杉並区
運行事業者	東都タクシー無線協同組合・さがみ交通株式会社・杉並交通第二株式会社 三幸交通株式会社・キャピタルモータース株式会社
システム事業者	MaaSシステム：株式会社ヴァル研究所 デマンド交通システム：株式会社未来シェア
運行時間	9：00～17：00
運行地域	堀ノ内・松ノ木地区
期間	令和7年1月から令和7年12月まで
運賃	300円（未就学児無料） 現金、交通系電子マネー等
運行台数	1台（JAPAN TAXI（乗車定員4名※）等） ※車椅子乗車の場合は2人まで
利用方法	スマートフォンアプリ、電話 即時予約 及び 前日予約
運行形態	各運行事業者と協議し、1ヶ月おきに交代

参考資料(都内の事例)

	三鷹市		豊島区	世田谷区	荒川区	大田区
地域	井の頭 エリア	西部エリア	大塚駅周辺	砧・大蔵地区	町屋地区	池上駅・西馬込駅接続 エリア、蒲田駅接続エ リア
目的	高齢者等の外出促進や買い物支援		交通弱者への 新たな公共交通 導入検討	公共交通不便 地域の対策	コミュニティバス 「町屋さくら」代替	公共交通不便 地域の改善
期間	R 6.5.27 ～ R 7.3.31	R 4.10.24 ～ R 7.3.31	R 5.4.19 ～ R 6.8.31	R 5.5.1 ～ R 7.4.30	R 5.7.3 ～ R 6.3.29	R 5.7.3 ～ R 6.6.30
運行日時	月～土 (基本) AM 9時 ～ PM 5時	月～土 (基本) AM 8時 ～ PM 6時	毎日 AM 7時 ～ PM 10時	月・水・金 AM 8時半 ～ PM 7時	月～金 AM 8時 ～ PM 2時	毎日 AM 9時半 ～ PM 4時半
運賃	1回100円	エリア内 100円 エリア外 300円 (高齢者・障害 者割引)	1回利用 400円 30日間定額プラン 6,000円 他	大人 300円 小人 150円 70歳以上 100円 未就学児 無料	大人 300円 小人 150円 (未就学児除く)	大人 300円 小人 150円 未就学児 無料

MaaS(マース)と連携し、既存交通の利用促進につなげる

