

会議記録

会議名称	第8回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日 時	令和7年1月29日（水）午後2時00分から午後4時10分まで
場 所	中棟6階 第4会議室
出席者	【委員】33名（4名欠席、内代理出席8名） 伊藤会長、牧村副会長、櫻井委員、廣元委員、若田委員、三浦委員、秦野委員、古谷委員、秋山委員、富樫委員、舟山委員、久我委員、外丸委員、島川委員、西東委員、平井委員、芳賀委員、津村委員、惠羅委員、井上委員、中辻委員、吉見委員、土肥野委員、永田委員、佐山委員、市野委員、磯委員 （代理出席：野村圭佑様、日下部知様、小川将和様、松本章宏様、高野様、楠本茂雄様、須藤まゆみ様、水野様）
配付資料	資料1 杉並区地域公共交通活性化協議会委員名簿（令和7年1月29日現在） 資料2 第8回杉並区地域公共交通活性化協議会 席次 資料3 杉並区地域公共交通計画の進捗について 資料4 杉並区産MaaS の今後の方向性について 資料5 南北バスすぎ丸のあり方について 資料6 AI オンデマンド交通の実証運行の報告 資料7 グリーンスローモビリティ実証運行、及び本格運行の報告 資料8 自転車ネットワーク路線の再構築について
会議次第	1. 開会 2. 議事 （1）杉並区地域公共交通計画の進捗について （2）杉並区産 MaaS の今後の方向性について （3）南北バスすぎ丸のあり方について 3. 報告事項 （1）AI オンデマンド交通の実証運行の報告（議事（2）と併せて報告） （2）グリーンスローモビリティ実証運行、及び本格運行に報告 （3）自転車ネットワーク路線の再構築について 4. その他 5. 閉会
傍聴者	7名
会議の結果	○報告事項に先立ち、公共交通計画の進捗や、区のこれまでの取組等について事務局から説明した。 ○議事（2）（3）について区が概要説明を行った。 ○報告事項（1）、（2）、（3）、について、それぞれ区が概要説明を行い、質疑及び意見交換を行った。 ○公共交通事業者等の関係者から、路線バスの現状等について報告があり、意見交換を行った。

事務局（尾田）

それでは、定刻となりましたので、「第8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、16時までの概ね2時間程度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、本協議会事務局の都市整備部交通企画担当課長の尾田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、着座にて失礼させていただきます。まず、本日の資料を確認させていただきます。資料は、一部郵送等で事前に送付させていただきましたが、すべて席上に配布しております。皆様の席上には、次第、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の進捗について」、資料4「杉並区産M a a Sの今後の方向性について」、資料5「南北バスすぎ丸のあり方について」、資料6「A I オンデマンド交通の実証運行の報告」、資料7「グリーンスローモビリティ実証運行、及び本格運行の報告」、資料8「自転車ネットワーク路線の再構築について」を配布しております。一通りご確認ください。また、このほか各バス事業者様からの説明資料を席上へ配布しております。こちらの資料は協議会終了後、回収させていただきます、区のHPへの公開もいたしません。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ください。よろしいでしょうか。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。なお、議事録の公開に当たり、ご発言いただいた委員の名前を記載させていただきますので、予めご了承ください。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項の規定により、会議は委員の半数の出席が必要となります。本日は、協議会委員39名のうち、現在、27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、議事に移りますが、議事に先立ち、事前の開催通知にて本日の議事内容をお知らせしているところですが、議事（3）「南北バスすぎ丸のあり方について」につきまして、各バス会社様からのご報告を含め議論の時間を多くとっていただきたいと考えておりますので、最後に南北バスすぎ丸の議論をお願いいたしたく次第の順序でご議論いただければと存じます。それでは、伊藤会長、よろしくお願いいたします。

会長（伊藤）

東京大学の伊藤昌毅です。よろしくお願いいたします。
本日は、オブザーバーとして、前回に引き続き、杉並区産M a a Sの委託事業者である、株式会社ヴァル研究所、そして、M a a Sの実証実験に関する運営や業務支援を行う、合同会社うさぎ企画にご参加いただきます。

それではまず、先ほど事務局から録音についてお話がありましたが、さらに、傍聴人から撮影と録音の申し出がございましたので、これを許可したいと存じますが、いかがでしょうか。…（了承）
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。

それでは議事に入らせていただきます。本日とても議題が多いのですが、特に決めることはないのですが、こちらで出た意見が今後の杉並の交通を決めていくことになっていきますので、ぜひご活発なご意見をいただければと思っております。それでは議事に入らせていただきます。

最初に議事（１）「杉並区地域公共交通計画の進捗について」事務局より説明をお願いします。

事務局（左部）

それでは、「杉並区地域公共交通計画の進捗について」、事務局よりご説明いたします。まず、計画の進捗は、毎年度、施策の実施状況について評価することに努め、その結果を国に報告する必要があると法令上規定されております。また、杉並区地域公共交通計画の中では、計画の進捗は、協議会が主体となってPDCAサイクルに基づき管理することとしています。そのため、進捗についてご協議いただき、その結果を踏まえて国に報告させていただきたいと考えております。それでは、改めましてご説明いたします。

計画書は 65-66 ページです。資料の右上に計画書の該当ページを記載しています。まず、計画の目標として、ご覧の 5 つを設定しています。

先に示した 5 つの目標を達成するために、講じる 13 の施策とそれらに基づく 32 の取組の実施スケジュールを示しています。目標の達成状況を評価するため、各目標に応じた成果指標と目標値を設定しています。報告最後に、現在の進捗を報告いたします。それでは、各目標に応じた施策と取組について報告いたします。代表的な取組を 9 つほど報告いたします。まず一つ目は、前回の協議会でご報告しましたモビリティウィークをはじめ、すぎ丸の日等を実施しました。次に、「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」は、計画を前倒しして令和 5 年度から区が作成したバスアクセスマップを配布しています。3 つ目は、「小中学生を対象とする交通・環境学習の検討と推進」として、京王バス様にご協力いただき、令和 5 年度には、松庵小学校 2 年生を対象に、すぎ丸やその路線について、また京王バス様からは運転手の方から仕事内容などお話をいただきました。続きまして、すぎ丸の魅力を高めるための再設計についてです。のちの議事でもありますが、計画策定時は、令和 9 年度から検討をしていく予定でしたが、計画の前倒しをしていきたいと考えております。また、かえで路線の回送区間の営業化についても、令和 6 年度より実験的に行っていましたが、一定の利用がありましたので令和 7 年度から本格運行し、利便性向上を図っていきます。続きまして、「グリーンスローモビリティの運行」についてですが、報告案件のため、のちに詳しくご説明させていただきます。同じく、MaaS の実装につきましても、のちほど、詳しくご説明させていただきます。次に、「自動運転技術の実証実験」は、ご覧のとおり、これまでグリーンスローモビリティの将来的な自動運転化に向けた取り組みを行ってきました。最後の取組になりますが、令和 6 年 3 月、けやき路線（阿佐ヶ谷-浜田山）において電気バスを 1 台導入しました。令和 8 年度の間目標に対して、2 点ポイントをあげてご説明いたします。1 つ目は、目標 2 の交通機

関の乗り換えがしやすいと思う区民の割合が 39.8%となり、中間目標 40%に対してほぼ達成の見込みとなりました。2つ目は、目標 4 の 1 つめの区内における自転車関与事故件数です。目標としては減少させていくことでしたが、コロナが明け、移動が活発化したことにより増加しました。その他、取組を行った、現状の数値は表の通りとなります。引き続き、計画の推進にあたっては、本協議会が進捗を管理し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ていきます。私からは以上となります。

会長（伊藤） ありがとうございます。次に議事の（２）「杉並区産 MaaS の今後の方向性について」と、これに関連する報告（１）「AI オンデマンド交通の実証運行の報告」について、併せて事務局より説明をお願いします。

事務局（尾田） まず、杉並区産 MaaS の今後の方向性についてということで資料 4 をご覧ください。こちらは地域公共交通計画に位置付けた取組ということで今年度前回の協議会でも説明した通り、プロポーザルを実施し、ここにおりますヴァル研究所さんが採択され、まさに杉並区内の事業者ということで杉並区から産まれる他自治体への波及効果のあるモデル構築に向けて取り組んでいるところでございます。この間、グリーンスローモビリティなどで新たな移動の価値の創出、また今後 AI オンデマンド交通の実証運行など、より公共交通に乗っていただくことで、移動総量の底上げを進めているというところでございまして、杉並区でもこの 1 月に、ホームページや LINE の UI（ユーザーインターフェイス）を構築いたしましたして、杉並区公式 LINE にお友達登録していただくと交通というメニューが用意されることになりました。そこから「ちかくも」という名称いたしましたして、このサービスにアクセスできるデジタルのプラットフォームを構築したところです。

実際、杉並区の実行計画におきまして令和 8 年度までの 3 か年、実証実験をまずはやっていくというところでそのコンテンツとしてグリーンスローモビリティ、AI オンデマンド交通、おでかけマップの 3 つを整理しているところでございます。次のページをご覧ください。今、環境意識の高まりなどを踏まえて、マイカーではなく公共交通、徒歩、自転車そういった移動手段と目的をかけあわせて、移動量を増やし地域の活性化に資することに取り組んでいきたいと考えております。ちかくもの登録も増えていて、取得したデータ・属性を活用して今後の施策に活かし、またバス事業者様にも情報提供をしつつ、よりよい取組にしつらえていきたいと考えてございます。次に、オンデマンドとグリスロとおでかけマップということで、地域の移動と経路検索をリンクする形でお示しはしているのですが、今後バス停の情報とか、シェアサイクルの情報、様々なモビリティを区民の方々、来街者の方々が選びやすいようなスキームを整えていきたいと思っていますところです。今、現在地をお示ししましたが来年度以降はどういうふうに進めていくのか、区で考えている案をお示ししてございます、公共交通の活性化といったところが重要な視点ととらえていますの

で、バス、鉄道等、公共交通の事業者様とともに取り組んでいける形を区としては考えていきたいと思っているところでございます。例えばイメージ1ですが、価格の弾力性と移動増の相関性といったところで、事例ですが、閑散時間帯にフォーカスしてデジタルのフリーパス、乗り放題、他自治体の事例紹介もございしますが、そういったところでターゲット像として、行動範囲や経路を固定化している方、新しい場所へいく機会がない方、いままで移動をためらった方にフォーカスして、こういった施策を一緒にやっていけないかということ、実施イメージ2としまして、例えばテーマパークとは杉並区は特質がちがいますが、今オンデマンド交通をやっている堀ノ内・松ノ木地区のほうに家族でおでかけをする際、お母さんが料理教室に行っている間にお父さんとお子さんはピクニックに行ったり、それぞれの移動をそれぞれ選びやすい形態にして一緒に統合するような形を考える、そういったところも今後検討していきたいと思っているところです。イベントとの連携になるかと思います。さきほど申し上げました、世田谷区のほうで下北、三茶、三鷹、一人2千円で料金を気にすることなく自由に組み合わせ利用できる、こういった取組もすぐ隣接している自治体で行われているところでございますので、杉並区としても考えていかないといけないかと思っているところです。次に杉並区の実施案ですが、区の健康アプリ等との連携、モビリティハブとなるコンビニでマルシェとか野菜の販売とか拠点にして、地域の移動総量を底上げしていきたいと思います。MaaSに関しては以上となっております。

次に、AI オンデマンド交通の実証運行、こちらちも「ちかくも」と同様の時期、1月8日からサービスを開始してございますので、報告1の資料をご覧くださいただければと思います。

事務局（宮木）

私からはAI オンデマンド交通の実証運行についてご報告をさせていただきます。報告事項として、2ページ目に記載しております、前回の地域公共交通活性化協議会後の検討状況からです。区では、実証運行に向けた取り組みと検討をいろいろ進めてまいりました。この中身について詳しく見ていくんですが、この中で10月に開催しました、第4回AI オンデマンド交通検討部会では定量的な項目、定性的な項目、他分野への波及効果について、定期的に検証していくこと、それから改善していくことをお示ししました。並行してチラシの配布による住民向け周知ですとか、町会や関係者への説明などを行ってまいりました。6ページ目に記載しておりますのが、アンケート調査の様子と会場の写真です。今後も引き続き、地域団体ですね、会議でのご説明ですとか、地域住民などに向けた、PR活動を実施していく予定になります。続きまして運行概要です。まず左上に運行計画と書いてあるページなんですが、事業主体が杉並区、運行事業者が区内に営業所を持つタクシー事業者、システム事業者が株式会社未来シェアとなります。運行時間は午前9時から午後5時までで、堀ノ内、松ノ木を中心としたエリアを運行いたします。今月8日から運行を開始しまして、令和7年12月31日までの期間中は毎日運行予定です。運賃は1回

乗車していただくごとに 300 円で、未就学児は無料になります。お支払い方法は、今の段階では現金のみですが、キャッシュレス決済も検討しているところになります。最大で 4 名までご乗車いただけるジャパンタクシー 1 台で運行しておりまして、先ほど尾田から説明がありました。杉並区産 MaaS ちかくも若しくはコールセンターからご予約いただくことができます。最後に乗降場所についてはお手元にございます、ミーティングポイント図をご覧ください。こちらについては、警察との現場実査ですとか、施設管理者との協議をもとに位置や名称を決定しました。こちらのミーティングポイント図はのちほど確認していただきます。続きまして次のスライド運行車両及びミーティングポイントの表示方法ですが、写真でお示ししている通りです。車両に貼るマグネットは、杉並区産 MaaS ちかくもののロゴと共通するデザインで表示をすることによって、MaaS に紐づく区取組であることを周知していきたい考えになります。次に移ります。実証運行を開始するにあたっては、地域住民の方などから様々なご意見をいただいております、例えば自分の行きたい場所にミーティングポイントが設置されたら、あるいは駅まで行けるのであれば使いたい、というご発言をされた人が多い印象です。新たにミーティングポイントを設置してほしい場所として、例えば社会教育センターや地域区民センター、複合施設であるセシオン杉並、そちらが多く挙げられました。一方で、今ある交通サービスで十分だという意見ですとか、徒歩や自転車で移動できるので、不便は今感じていないという意見もいただきました。前者については、事業者様方が提供してこられたサービスに対する信頼があつてこそのご意見だと思いますので、今ある公共交通の活性化の必要性について改めて感じた次第です。また、免許返納後の移動ですとか、お子様連れでの外出などに課題を感じている方が多くいらっしゃいました。これを踏まえて、先ほどご覧いただいた別紙のミーティングポイント図の中で、方南町駅に近くて、子育て世帯などの、移動困難者の需要が見込まれることから、和泉保健センターに新たなミーティングポイントを設置するため、調整しています。同じく黄色の丸で示した箇所、ファミリーマート杉並松ノ木一丁目店については近くにバス停や、シェアサイクルのポートがありまして、モビリティハブとなりえるような場所であることなどからミーティングポイントの設置に向けた話し合いを進めているところです。ミーティングポイントについては、今後も利用者の利便性と公共交通の活性化の両面から、検討して数や位置を変更する場合は適宜、情報共有させていただきます。続きまして、実証運行開始から 3 週間程度になるんですが、今の利用条件についてお伝えいたします。利用者は一日に数名程度になります。現段階では顕著な利用傾向というのはまだ見られないような状態になります。次に 11 ページ目現在の課題についてです、大きく分けて広報活動の課題と運用上の課題と二つあると思っています。前者についてはデータ分析を行うために、まずは利用者数を増やすこと、それから移動困難者に対してどのようにアプローチをするかという課題があります。後者については運転手が操作するシステムに関する課題と、それから運行現場における課題の二つが挙げられます。これに対応す

るためには地域の住人ですとか、キーパーソンとなる方に対して、ねばり強く周知を積み重ねていくことが肝要だと考えております、その中で地域の声を拾い上げて実証運行の内容に還元していきます。また、運行事業者から聞き取りを行って、問題を把握し、システム事業者様とともに連携しながら解決策を講じていきます。利便性の向上と移動の、底上げを目指すとともに、その先にある、既存公共交通の活性化にも努めてまいりますので、AI オンデマンド交通の周知については、ぜひこの場にいる皆様にもお力添えをいただければ幸いです。最後に、当初3ヶ月における改善目標について、4ページ目で検証項目を定量的、定性的、他分野への波及という三つに分けましたが、それぞれ目標を定めました。まず定量的な目標としては利用者数の増加、そして、利用者数はもちろん大事なんですけど、AI オンデマンド交通の導入によって定性的な指標が向上したか、あとは他分野への波及がどれだけあったかというところにも、目標を設定いたしました。AI オンデマンド交通実証運行のご報告は以上になります。

会長（伊藤） ありがとうございます。こちらにたいして、ご意見ご質問等ありますか。

委員（秋山） おでかけサービス杉並の理事長の秋山と申します。杉並区外出支援相談センターもび〜るを受託させていただいております、1月22日、デマンドについて、エリア内の高齢者の相談窓口であるケア24と連携しながら、この地域でこれを使っていただくためにはどうしたらいいか話し合う会議を、高齢者施策の地域ケア推進会議に位置づけて行いました。民生委員、町会の方、いきいきクラブの方、ゆうゆう館の受託をしている子育て系のNPOの代表などとお話をしたのですが、皆さんこの地域で、これまでかなりご苦労されてきたので、とても前向きな会議でよかったです。1年後に、これはどうなるのかという質問があつて、うまくいかなければ別のエリアに移ってしまうかもしれないと聞いた時に、それでは私たちは困るので、何とかこれを育てていきたいというお声が上がっておりました。気付きを伝えて、育てていこうというお話でした。私も体験会を含めて何回かデマンドに乗らせていただいたんですが、区民の方からも上がった声として一点お願いができたかなと思っています。私自身は井草地域に住んでおり、当該エリアの十院ではございません。新高円寺駅のあたりから乗って、河北リハビリセンターまで乗せていただいた。そして、ケア24堀ノ内に歩いていったのです。帰る時に、そこから新高円寺に戻りたいと、デマンドの予約を入れようとしたところ、新高円寺には行けないということが分かりました。事務局に電話で伺ったら、今は地域外の方は、使えない設定になっておりますというご説明をいただいたところです。地域ケア推進会議の中で出たのは、ゆうゆう館というのはエリアの中の住民だけが来るところではなくて、そこでやっている企画に向け、区内のあちこちからいらっしゃるということでした。それが、フレイル予防につながっていくんだということまた、ゆうゆう館に併設しているこすもす生活園という障害児の施設があります。お子さ

んたちは施設の車で移動されるんですが、お母様方は区のあちこちからいらっしゃるという時に、このデマンドがあるととても助かるんですが、帰りは駅まで行けない。同様にエリア在住の方のご家族が他地域からいらっしゃる時にも、帰りは使えないということになってしまう。会議に出席されていた区民の方から「エリアの方限定じゃなくて、区民の方は、全てどこからでも同じように使えるようにしたらどうか、そうすると公平感もあるのではないか」というお声をいただきました。こちらの会議でご報告させていただきますと預かってまいりましたので発言いたしました。どうぞよろしくお願いいたします。

会長（伊藤） ありがとうございます。事務局からいかがでしょうか。

事務局（尾田） ご意見ありがとうございます。まず、この間説明してきたところでございますが、検討部会で議論してきた中で、やはり公共交通の利用につなげていくというところで申し上げますと、行きも帰りもデマンドで行くと、やはり移動総量の底上げにつながらないっていうところもご意見としてあった中で、まず一旦は、ちかくも登録する前に、郵便番号をご入力いただきますので、その地域の住民の方が内外に移動しやすい仕組みでやっていこうとなりました。区民の方であれば、やっぱりその地域だけに限定してほしいとか、そういった意見があれば、またその都度考えていこうということで、一旦は今そういったことで始めさせていただいたところでございます。今秋山委員から、ご意見あったところ、今後、交通事業者と連携しながらどうするかということを協議していきたいと思っているところでございます。

会長（伊藤） ほか、ご意見ありますでしょうか。

委員（津村） 津村と申します。今ラインのメニューから「ちかくも」というのを申し込めるとみた感じなんですが、二点ありまして、杉並区産 MaaS ちかくもと、書いてあるんですが、MaaS ってなんだか分かんないんですよ。一般の人に対して何の説明にもならないので、すぎ丸はさすがにすぎ丸という言葉だけでもある程度浸透していると思うんです。MaaS って何、と言うと、なんかもう触りたくないっていう感じになってしまうのかなと思うので、日本語として言葉を変えた方がいいのかなと思います。モビリティアズアサービスと書いて通じませんので、杉並区産公共交通サービスちかくもとか、そういうふうにやらないと、多分誰も次に行こうとしないのかなと思うので入っているんです。広報的な部分で、最初の一步にもなるのかなと思いました。小さい話なんですが、ラインで交通を押すと、すぎ丸とちかくもが出てくるんですが、杉並区内には他のバスとか電車もあるので、そちらもメニューに加えていただいて、すぎ丸をクリックすると、アプリに飛ぶわけではなくて、ホームページに飛ぶので、同じように京王バスとか、関東バスが載っていると、皆さんもう少し使ってもらいやすくなるのかなと思いました。

事務局（尾田） ご意見ありがとうございます。まさにそういったご意見もいただいているところで MaaS というものを用語自体が一般的なものではないかなという認識を持っています。この交通というメニューについては、結構庁内調整をして、考慮したところでございまして、他の例えば子育て、ゴミ・資源、といったところも、一旦このメニューを押すと、そこに内包されているメニューが一覧で出るっていう形態を取っているということと、杉並区のホームページですぎ丸のアクセスが一番多いというところがございまして、まずはすぎ丸と、我々が見せたい、MaaS を並列に並べているってところで、一旦始めさせていただいてはいるんですが、我々の理想としては交通をただけで、他のバス事業者とかを含めて全ての情報提供が一覧で出るような形っていうのが一番いいとは思っていますので、今後、そのようなご意見を踏まえて検討していきたいと思っています。

会長（伊藤） ありがとうございます。MaaS というのがこの中で専門家がいて、牧村さん、森田さん、なんかご意見ありますか。分かりにくいというので、もしもあればぜひお願いします。

（森田） ありがとうございます。まあ、分からないですよ。もう MaaS という言葉が出てきてから 6、7 年ぐらい経つと思うんですが、でも伝わらないと意味がないのでおっしゃる通り伝わる言葉に変えないと触ってもらえないのであれば、モビリティという言い方がいいのか、公共交通の切り口がいいのか、お出かけサービスという言い方がいいのか、大事なことは、それを触ってお出かけしてみたい、使ってみたいと思わせる、動機付けというか、背中を押すということだと思いますので、いい言葉がないかというのを、いただいたご意見を踏まえて考えてみたいと思います。牧村さんいかがですか。

副会長（牧村） おっしゃる通りで、サービスをスタートする時、どのように伝えるかという議論をしていたと思います。今回スタートしたサービスの特徴は、呼んだらすぐ来るというオンデマンドの機能です。これまでとは全く異なる新しい移動支援サービスを、短縮の言葉にする工夫は、引き続き検討いただけると良いと思います。

会長（伊藤） ありがとうございます。その他ご意見等ありますでしょうか。

（森田） 尾田さんからご説明があった実施イメージ 1 で、その価格弾力性と移動増の相関性という話なんですが、ここから私がお話するのは、事例がありますという、そういう趣旨の発言なんですが、私は前職が東急におりまして、4 年前のちょうどこの時期に、東急で実験した時は、東急線または東急バスの定期を持っている人だけ 200 円で全線乗り放題できるような、超お得なデジタルパスを

作りました。その結果、結構データが取れて、午後3時半これ季節によると思うんですが、午後3時半を過ぎると、電車もバスも需要が落ちるみたいなのがデータではっきり分かってきまして。その時間帯限定で、定期ユーザーのみ数百円で飲み放題という破格の、デジタルチケットを作ったんですが、その結果、定期区間外のところの需要がものすごく増えたということが分かりました。決してむやみにダンピングをして、一時的な移動を作りたいということが本質ではなくて、お客様が乗らない時間帯に価格を少し左右すると、本来移動しないはずの移動がどういうところで、どれぐらい生まれるのかっていうようなことが、結構手に取るように分かったっていうような経験がございます。杉並区においてもこういうことっていうのは十分可能なんではないかなというふうに考えている次第です。また、静岡県の事例なんですけど、停留所でユーザーの移動を生み出すようなイベントを、停留所においてやることで、しかも1箇所だけではなくて、2箇所、3箇所ですること、その路線バスから乗り換えて、小さいグリスロみたいなところの移動も増えて、グリスロから帰りの電車の時間が決まっているので、帰りの路線バスの時間に合わせて駅に帰って東海道線で帰る、というようなことがかなり、これも今年終わったばかりなんですけど、事例がありますので、停留所でのイベントを企画することによって、小さい移動から大きい移動、大きい移動から小さい移動、というところの相乗効果というのは、作れていける可能性が十分あるかなと思っています。あとオンデマンド交通は、1日数名程度でちょっと伸び悩んでいるんですが、具体的にサミットと連携して買い物袋を持った高齢者の帰り道事業みたいなものを、お店の方と連携して狙ってこうと思っています。まだまだ始まったばかりですが、この地域の新しい移動需要をほじくり出すことで、既存の路線バスの需要も作り出すっていうことができるかなと思いますし、同時に路線バスの路線を守らなければ、当然行けませんので、むやみやたらにデマンド交通を広げるのではなくて、ちゃんとその路線バスにも然るべき配慮をし、協議しながらやっていくことで相乗効果を生んでいけるのかなというふうに思っております。

会長（伊藤） ありがとうございます。ちなみに、この実施イメージという位置づけが分かりにくいのですが、これは来年度やるというまでの話ではないんですよね。どういう位置づけの資料だったのでしょうか。

事務局（尾田） 来年度なんですけど、いったんこういう形で「ちかくも」というサービスのローンチをしていますが、今年度も3月ぐらいにはバージョンアップを検討しています。来年度もしかるべきタイミングでバージョンアップをしてみたいと思っています。繰り返しになりますが、移動の総量の底上げというところだと、公共交通、その幹となる要因をどう繋げていくかが一番大事なことで、そういったところで何か協力できる、まあエリアだったり、時間帯だったり、限定的なものがあれば、こういうものを実施していきたいというふうに考えてござい

ます。なので、今後個別だったり、全体だったりで協議させていただければと思います。

会長（伊藤） これを見る限りは、どう考えてもすぎ丸なり「ちかくも」なり、要するには区が使っているものだけではなくて、本来は区内に走っている様々な公共交通をまたいでの議論でないといけない話なのかなと思いました。そのあたりが難しいというのは、常々感じていることではあるんですが、やっぱりデータの共有であるとか、施策を共同してやるとか、そういった部分が、せっかく今日交通事業さんもらっしやる場ですので、こういったイメージというのが、せっかく区から出ましたので、何かあるといいなというふうに思いました。この資料についてご意見ありますでしょうか？

委員代理（須藤） 東京運輸支局佐藤の代理の須藤です。1月8日から始まって、何かトラブルとかあったんでしょうか。

事務局（尾田） ありがとうございます。特に大きなものはないような状況です。

委員代理（須藤） 分かりました。運行する事業者さんが多いと思いますので、何かトラブルがあったのであれば、事務局でもその原因とか考えていただいて、全事業者さんに周知していただいて、こちらの会社はやってくれたけど、こっちはやってくれなかったとか、そういうトラブルのないように対応いただきたいというお願いです。

事務局（尾田） ご意見ありがとうございます。ちょうど一月ごとに業者さん変わらまして、今週末また変わり目となります。そういう差が出てしまっちはもちろんまずいですし、より良いサービスにしていきたいというところはあの双方同じ方向性向いていると思いますので、いただいたご意見を踏まえて、今後進めていきたいと思います。

会長（伊藤） ありがとうございます。ご意見ご質問等いかがでしょうか。

委員（市野） 関東運輸局の市野です。MaaSについて、コメントだけですが、今回ご説明いただきまして、最後のページになりますが、区の交通事業だけではなくて、他の交通モードとの連携ですとか、あとはこのデータに基づいて、PDCAも回しながら検討を進めていくということが示されているということ、とても重要なことかなと思っています。今後についてですが、区の交通事業である、グリーンスローモビリティとか、AI オンデマンド交通のような、交通サービスだけではなくて、MaaSを通じて路線バスをはじめとする、ほかの交通モードのデータを取得活用して、持続可能な交通サービスの提供ですとか、地域コミュニティとの連携による活性化につなげていっていただきたいというふうに、期待をし

ております。そのためにも、先ほど実施イメージのご説明がありましたが、やっぱり単に既存公共交通の活性化って掲げるだけではなく、具体的にその路線バスなどにどういうメリットがあるのかということを今後、より明確に具体的に示し、見えてくるとより良いのかなというふうに考えております。また、将来的にはという話になりますが、鉄道のような、一次交通ですとか、隣接する他の自治体さんとの広域の連携とか、そういったものを進めていただいて、シームレスで快適な、交通サービスがながっていくと良いのではないかなと感じました。

会長（伊藤）

ありがとうございますほかにご意見ありますでしょうか。事務局からもなんか追加でございますか。大丈夫ですか。ではありがとうございます。こちらについても、最後にでもよいので何か思いつくことがあったら、ご発言いただければと思います。

それでは、議事（３）「南北バスすぎ丸のあり方について」なんですが、これを議論するにあたって、バス事業者様それぞれの現状、状況をご説明をいただいて、そのあと事務局からご説明とさせていただきます。まずは、バス事業者様の状況を共有したうえで、みなさまからご意見いただきたいと思います。

東京都交通局
（若田）

若田です。まず、乗務員の推移ですが、三年間で約 100 人強の減少ということで、要因としましてはコロナ禍によるお客さんの減少によるものとなっています。次に、今後の路線数の検討ですが、お客様のご利用状況の変化を捉えて見直していきたいと考えております。路線数では都営バス全体で、127 路線、杉並区の中では 3 路線という状況です。利用状況の見通しは、都バス全体としては令和 5 年 5 月にコロナが 5 類に移行して、行動制限なくなって、外出機会増えたということから前年度と比較して利用は増加しているが、コロナ以前には戻っていない厳しい状況。次の乗務員確保の取組ですが、練馬区ホームページに運行する各社の紹介を掲載している、採用のリンクを貼っている状況となっています。コミュニティバスに対する会社としての扱い位置づけは、私共は江東区で 1 路線受託している状況です。考え方だけ申し上げますと、都営バスは主に公益的かつ基幹的な路線を運行しているのに対し、コミュニティバスは交通不便地域の解消などを図るために各自治体が主体的に計画するものとされていますので、役割分担があるものだと考えています。自社路線の状況を踏まえた考え方と今後の見通しですが、いろいろな状況に応じて対応したいと考えていますが、直近の話題ですと、乗務員不足がありますが、都バスにおいても乗務員の確保が急速に困難になっている状況でございます。減便廃止等の基準につきましては、見直しを実施した際の影響が一番考慮すべきことだと思いますので、見直しを実施する際はサービス低下しないように配慮する必要があると考えます。既存の路線を維持する方法はないか、とのことですが、状況に応じ検討、乗務員の確保状況など、様々な状況を総合的に踏まえて検討することになるのではないかと考えています。代替案等はあるのかということですが、明

確なものは持っておりませんが、これまで通り需要の動向等を踏まえまして、乗務員には限りがあるので、有効に活用して、効率的かつ効果的にやっていきたいという風に考えております。

関東バス

小川です。委員の土屋の代理で出席しています。当社の現状を申し上げますと、乗務員数の推移としましては新規採用者が減少、また定年退職者や中途退職者により定員割れをしている状況です。そのため、減便をせざるを得ない状況で、12月1日からは武蔵野営業所の一部、1月16日からは五日市街道営業所管轄でも減便をしている状況ですが、すぎ丸のかえで路線は現状維持しています。運転士の採用状況は、当社の定員は700名を超えるくらいですが、現状はそれを割って600台の後半となっています。採用を強化している中で2024年度は昨年度に比べて、応募の数が増えている状況です。今後の路線数の検討については、なるべく現状維持に努めていきたいと考えております。利用状況の見通しは、かえで路線について、コロナ禍前は1便当たり12.1人、コロナ禍は激減していますが、年々増えてきています。当社の路線バスと同じ傾向であります。乗務員確保の取組については、交通局と同じく、練馬区ホームページに掲載しています。また、採用イベントに積極的に参加しています。さらに、中央線沿線の営業所5か所で、実際に車両を見ていただいたり、乗務員から説明を聞いていただくなどの見学会を開催し、興味のある方に参加していただいています。その他、ラジオCMやYouTubeの動画を作成して、知名度を向上させていき、関東バスという名前を広めていく取組をしています。当社は中央線沿線にあり、バスの運転は早朝から夜遅くまでとなっているので、通勤に便利でないとなかなか就職していただけないため、沿線の自治体と連携して採用イベントなどを行い、沿線の方に就職してもらいたいと考えています。コミュニティバスに対する考えについて、コミュニティバスは一般路線バスとの共存が必要であると考えている。現状では、コミュニティバスは交通不便地域と呼ばれる狭いところにはいっていきバスとなるため共存していると考えている。単独の自社路線で採算がとれないようなところでも交通不便地域で自治体と協力することで収支を維持していくことができると考えています。他自治体のコミュニティバスの現状として、コミュニティバス乗務員数は定員割れしているところがございます。こちらは一般路線バスと分けて採用していることもありますので、コミュニティバス専属の乗務員というのが存在しております。そのため、一般路線バス乗務員による応援は必要となっております。一般路線バスの乗務員が不足してしまうというような状態は続いているところであります。減便廃止などは全体的、総合的に判断しているもので基準はございません。既存の路線を維持する方法としましては、先ほどから申し上げている通り、新規の乗務員の採用を強化していくことと、ダイヤを改正していく、なるべく本数を減らさないような取り組みをしていくことが大事だと思っております。

京王電鉄バスの三浦です。当社はすぎ丸のけやき路線とさくら路線の2路線を受託しております。当社の現状とそれぞれの考え方について詳しくお話させていただければと思います。当社の乗務員の数、あとは年齢構成等、現状をお話させていただきます。昨今マスコミ等で、非常に多く乗務員不足が報道されておりますが、具体的にどう足りてないのか、今後どうなっていくのか、そういったところを掘り下げて報道しているというのはあまり多くないように感じられます。そういったところにスポットを当てて、お話をさせていただきます。まず一つ目の資料です。当社の在籍運転士の推移でございます。これは弊社のグループ全体の乗務員数を表しておりますが、2010年から掲載していますが、長らく1,700名前後で、乗務員数というのは安定していた状況だったんですが、コロナ前、2020年の3月のところで一旦乗務員数が大きく落ち込んでおります。世間が好景気になるとバス乗務員は不足するということが昔から言われているところでありまして、このタイミングでほかの業界への転職が相次いだ時期になっています。その後、コロナが流行いたしまして、各社戦略様々だったんですが、当社では路線はあまり減便せずに乗務員を採用し続けるという方策を取りました。この時期に採用を控えた会社様もいらっしゃったので、当社はその時期に多く乗務員を集めることができました。2年ぐらいで100名くらい乗務員数を増やすことができたということになります。その後、コロナが明けて他の会社様も採用を始めて、世間もまた景気が良くなってきておりますので、他の業種への流出、あとは働き方が多様化しております。在宅勤務の増加とか、そういったところもあいまって、なかなかバス乗務員の働き方というのはシビアなところがあります。全日出社しなければなりませんし、朝早い夜遅いそういったところが当たり前の仕事になります。そういったところもあって、わずか2年の間にコロナ期に集めた乗務員があっという間にいなくなってしまうって、現在では過去最低水準の乗務員数に落ち込んでいるという状況です。次のグラフにまいります。この先どうなるのかということなんですが、当社は非常に厳しいと言わざるを得ません。こちらの資料は、年齢別の在籍運転士を表したものでございます。5歳刻みでそれぞれの人数を分布で切り取ったものになります。これを見ていただいてわかる通り、当社の乗務員の年齢層というのは、50歳以上に偏ってしまっているところでありまして。平均年齢は52.7歳、なかなかこういった業態も珍しいかと思うんですが、これだけ高齢化が進んでしまっているところでありまして。当社は定年を65歳に設定していますがこれからの5年間で見て、定年を迎える人は254名、これからの10年間で数えると、674名というところでありまして、こちらから自己都合退職以外の定年退職者も相当な数に上ることが予想されており、定年退職者数を賄うだけでも1年平均で、70名くらい乗務員を採用していかなければならないというところでありまして。これに自己都合退職も含めると、1年あたり100名以上の乗務員の採用が現状の規模の維持には必要になってくるというところでありまして、なかなか、実現可能性としては低いそういった人数の数値になってしまっているところなんです。そういったところを踏まえて、

士業数の変動、利用状況の見通しというところで、今後の維持に関する見解というところになります。先ほど申し上げたとおり、当社はコロナ禍において、バスの便数というのは落とさないという方策を取りました、ただお客様の利用人数としては大体、コロナ前の15%減程度で、最近は安定してきてしまっているというところでもあります。理由としては先ほど申し上げたとおり、在宅勤務の定着とか、あとシェアサイクルとか、そういった新たな移動手段の定着というところが原因になるかとは思いますが。そういったところと、弊社の乗務員不足の現況、そういったところと重ねた中で、直近で当社は会社の仕事の数、乗務員の士業数、運行便数を大体10%近く減便するという方策を取ってまいりました。ただ先ほど申し上げた通り、今後乗務員不足はさらに加速的に進展していくことが考えられますので、士業数を減らしていく、要はバスの便数を落としていく方針というのは今後も継続せざるを得ないというふうに考えております。そういった厳しい状況下ではあるんですが、乗務員確保の取組というのは、いろいろ取り組ませていただいております。先ほどの定年延長も一つの方策ですし、働く時間が、どうしても長い状況が続いていたんですけども、これも9時間から8時間半平均の労働時間に変える、ということもやらせていただいております。あとは処遇改善です。この2年間で弊社は乗務員平均年収を10%あげるということをやらせていただいております。あとは金銭面の待遇以外でも、これまでバスの車内に乗務員の本名を掲出しなければいけなかったんですが、ビジネスネームと言いまして、芸名みたいな、そういったものを掲出するというのもやっております。採用の面で行くと、大きなところでは外国人採用に着手しております、なかなかもう日本人だけでは充足しないということでございますので、インドの方は整備士で、ネパールの方は乗務員、現地に尋ねまして、現地の採用エージェントと連携した取り組みもスタートさせております。これらの取り組みを踏まえても、先ほど申し上げた状況がありますので、今後の乗務員数は減少していくことは避けられない。そういうふうに考えているところでもあります。そういったところを踏まえて、コミュニティバスに対する考え方でございます。コミュニティバスの歴史は古くからいろいろな自治体様から受注をしております。そこに対する考え方というところなんですが、一つ目です、これまでは、地域貢献、エリアの防衛、そういった観点からコミュニティバスについては正直小さいバスで運行するものですから、収支的には厳しい事業ということになります。そこを自治体様から補助をいただいて、なんとか収支の差し引きがゼロで受注、運行してきた事業でございます。乗務員不足が、急速に進展する中で、今までは自前の路線、自社路線で廃止減回することで、何とか乗務員と仕事の数のバランスをとってきたんですが、バス事業というのは、一部の少ない黒字路線で、他の多くの利益が出ない路線をカバーする。そういった事業形態になっているわけなんです、そのごく一部の黒字路線、こういったところまで減回せざるを得ない、そういった状況が出てきてしまっております。今後バス会社が生き残る道というのはどうしても、処遇を年々改善してきた中で、乗務員数を確保していくしかないというふうに

考えています。自動運転実用化が期待されるところではあるんですが、残念ながら、当社もいろいろ社会実験に参画しておりますが、少なくとも見積もっても10年はかかるというふうに考えておりますので、この10年間どうやって路線バスを維持していくか、これが論点になってくるわけです。そういった状況下においては、コミュニティバスについても、やはり受託希望を身の丈にあった形で縮小していった、自社黒字路線を何とか維持していった中で利益率を高め、乗務員の処遇をよくしていく必要があると思っております。そういったところを踏まえた中で、他の自治体のコミュニティバスを踏まえた状況というところなんです。今弊社の方では各自治体様、弊社は10の自治体様のコミュニティバスを受託しているんですが、それぞれの自治体様にこういった状況をお話しさせていただきまして、コミュニティバス路線の再編、縮小、受託終了、あるいは他の事業者を受託を振替えてくれないとか。非常に厳しいお話を各自治体様にさせていただいているところでございます。今日、杉並区様にこういう場を設けていただいているのもその一つだと思っておりますが、他の自治体様も非常に真摯に受け止めてくださいます、早いところではもう今年度前から路線を廃止するですとか、あとは路線の再編ですね、そういった縮小を2026年の4月ないしは2027年の4月を実施期日と定めていただいて、再編部会の立ち上げとか、そういったような形の具体的な動きを取っていただいている自治体が、多いというのが現状でございます。続いて減便廃止等の基準です。テーマが変わりますが、当社では、年度ごとに各路線別の収支と、これは例えば杉並区ならすぎ丸のけやき路線とかさくら路線がそれぞれ1路線という単位になってまいります。こういった路線別収支資料というのを会社で算出しております。当社で、一つ重要な基準になっているのが限界利益と呼ばれるものでございまして、こちらは路線の収入から、変動費こちらが赤字の路線については、この状況では優先的に減便廃止せざるを得ないという形で効率化をしてきております。これ変動費と言っているのは、その路線を走らせる乗務員の人件費なんかバスを走らせる軽油費、あと車両の費用ですね。これが赤字ですと走らせれば走らせるほど赤字が拡大していくという状況になりますので、なかなかこういう状況では厳しい路線ということになってまいります。それ以外にも、私のような、固定の人件費ですね、こういう固定費も含めると、この限界利益率というのが、25%に満たないと会社が最終的に赤字に陥るという状況になりますので、そういった路線を具体的に設定した中で、減便したり再編してみたり、そういったことを今やらせていただいております。先ほど申し上げたとおり、コミュニティバスというのは残念ながらこの限界利益時点で、赤字あるいは、よく見積もっても収支の差し引きがゼロ、そういったところの路線が多くなってまいりますので、やはりこういった効率化というのは考えざるを得ない、そういった対象路線ということに区分されてまいります。そういった路線を維持する方法は何があるかというところなんです。これは残念ながら、乗務員数が確保できない限りは、既存路線の維持というのはどうしたって困難だということになってまいります。先ほど申し上げたとおり、自動運転という

のはまだまだ実用化は先というところになりますので、やはりこういったところは難しい状況になるというところになります。また、補助金が多く受給できれば、利益も出るし維持できるんじゃないかという考え方ももちろんあるんですが、その分乗務員の確保はやはり厳しい状況は変わらず、短期的には解消いたしませんので、その分、他の一般大型バスを走らせている路線を減便する措置が必要になります。補助金を多くもらって、小さいバスを維持して、そういった大型の路線バスを減らす。これが果たして正しいことなのかと、これは公共交通政策の話になってきますが、これは皆さんで考えていく必要があるんだと思います。その他の代替案といたしましては、先ほど言っていました、他のご事業者に切り替えていただく、あるいは他の交通手段、デマンド交通、タクシー業者様によるワゴンバス。そういったものに切り替えられるものは切り替えていって限られた運行事業者、運び手の中でどう、既存交通を担保していけるか、本当に全体で議論していく場面が今、訪れているんだと思います。長くなりましたが以上です。

西武バス

秦野です。資料に沿って、報告をさせていただきたいと思います。乗務員数の推移ですが、お示しした資料のおりでございますが、一定数で運行してるわけではありませんので、事業規模は毎年変動することだったり、社内諸制度の変更によって、乗務する乗務員となるべき人数の数も変わりますので、これが直接、担い手不足を示す数値には当てはまらないかなと思っておりまして、先ほど京王さんにお示しいただいた、年齢別の資料だったかと思うんですが、弊社も全くあの形と同じ形です。やはり50代が一番多い。あと次は40代の後半が非常に多いです。やはり国の免許統計を見ても、大型二種は50代以上がもう85%弱まで占めている現状と、全く同じような年齢の構成をしているというのが状況でございます。当社も必要人員に対して、今大体50人ぐらい足りないようなイメージで事業の運営させていただいております。私も、杉並区は阿佐ヶ谷、西荻窪、荻窪駅周辺、あとは西武線への各線を中心に、事業展開させていただいております。11の営業所に車庫を持って運営しているんですが、その中の全体で、50人ほど足りないということなので、単純に1営業所、5人ぐらいは足りていなくて、代わりに乗務員に休みも出てもらってお願いするとか、少し残ってもらって、一往復頼むとかですね。そういう形でなんとか、日々の運行を凌いでいるという状況です。そこの乗務員のバッファが大分少なくなってきましたので、今年、インフルエンザが非常に、猛威をふるったと思うんですが、12月の下旬ぐらいから、東久留米にある営業所の乗務員の罹患者が急激に増えました。そのため、12月の下旬から平日のダイヤの運行が全く回らなくなってきました。やむなく、武蔵境からひばりヶ丘を結ぶ系統の平日ダイヤから、4人分のシフトを抜いて間引き運行という形をさせていただき、やっと収束のめどが立ちましたので、今月末に終了させていただいて、2月から通常運行に戻すことができるようになりました。やはりその辺のバッファの薄さが、インフルエンザとかも含めて、そういうところはすぐ追いつ

かなくなってくる現状が今出てきてございます。また、当社も年齢構成で申し上げましたが、今は60歳が定年でやらせていただいておりますが、今労使のほうで、定年延長に取り組んでいるという話も聞いておりますので、近々引きあがると思っておりますが、60歳定年で見ますと、これから世代的に非常に多く、毎年80人ぐらいの人たちが今年から来年度、再来年度にかけて、合計で240人ぐらいがやめていくという形になりますので、それに対応するのは非常に厳しいのかなという見通しを立てているところでございます。コミュニティバスの社としての扱いですが、先ほど京王さんからもお話がありました通り、一般的に路線バス事業者というのは走らせているから、全て黒字ということは決してなくて、一部の数少ない黒字路線の収益で赤字を支えているということになっています。それにプラスしてコロナ禍以降の非常に厳しい状況が続いてきた中で、さらに厳しくなってきました。特に改善基準の告示の見直しによって、一人の労働量が減ってきた中で、現行を維持するのも難しく、黒字系統を維持するのも非常に厳しいというふうに考えているところでございます。当社ではコミュニティバスは西武線沿線の自治体を中心に12の自治体で、受託させていただいております。数的に言うと毎日90人弱を各自治体のコミュニティバスに割いている状況でございます。特に当社がこれまでやってきた取り組みとしましては、2000年ごろからですね。各自治体でコミュニティバスがいろいろなところで増えてきたわけなんです、隣の市の影響が非常に大きいかなと思うんですが、特に私どもが管轄とする北多摩の自治体でもですね、やはり100円運賃ありきで始めてしまったところが非常に多くてですね。その辺は大変苦労しました。当時路線バスの初乗り運賃費用170円でございますので、そことの差額、特に北多摩は道がよくないので、どうしても一般路線バスとかぶるところが非常に多くて、同じ乗り物なのに100円と170円で差があることによって、私どものバスにも影響が出てくることが非常に多くなりましたので、当社は早くから、沿線自治体と協調させていただいて、100円は全部是正という形で対応させていただいております。私どもが運行させていただいている自治体では、最近でも150円若しくは、今の通常初乗りの180円となっているところに合わせていただいて、早くから自治体と協調する歩みをしてきたことが、特徴かなというふうに考えております。最後になりますが、今後の減便廃止の基準ということで、特に収支率で何%以上以下というのは決めていませんが、京王さんも話していた通り、毎年系統ごとに収支率を出して、総合的に判断しているというところになりますし、特に最近、各自治体さん等で新たなモビリティの展開というのがありますので、その辺の状況も鑑みながら逐一判断をしているところでございます。引き続き、持続可能な公共交通を目指すという意味で、自治体さんとの連携は不可欠だと思っていますので、このような協議会も含めて意見交換、調整をしながら進めてまいりたいと思っています。以上でございます。

はほとんど同じです。乗務員の推移でございますが、細かい数字はこちらに記載していないんですが、乗務員の合計としては、今後、2031年までは緩やかに減っていく見通しであります。一時正社員が増えるようになっておりますが、定年制度の見直しだったり、制度変更によって一時的にこういった形にはなるんですが、トータルすると減り続けるという見通しでございます。今後の路線数の検討ですが、具体的な路線数は今後の採用状況によって変わってくると思いますが、現在の路線バスの形態をそのまま維持するという前提であれば、今後も縮小していくことは間違いないのではないかと考えております。利用状況の見通しは対前年で3%増でございます。こちら乗務員不足によりまして、今後の増便は難しい状況にあり、来年以降は今期並みの利用者数を維持する見込みであります。乗務員の確保の取り組みです。こちら各バス会社さんと同様な取組を行っておりまして、記載しておりませんが労働条件の見直しであったり、賃金アップであったりといったことをしております。また、離職の防止もですが、新しくバス会社の乗務員として入っていただくためには、魅力のある職業というところを感じてもらわないといけませんので、賃金水準であったり、労働条件といったところをやっていきたくて考えております。自治体と連携している事例等というところですが、直接的な連携というのは現時点ではございません。各自治体さんでイベントを開催した時に場所を提供していただいて、そちらで、採用活動を行った事例というのはいくつかあります。結果的には採用に至ったというのはいくつか聞いております。コミュニティバスの考え方ですが、京王さんからもあった通り、我々もコミュニティバスは事業エリア確保の意味合いが強く、元々は各バス会社の事業エリアの確保があって、現在に至っているものと考えております。全てではないですが、コミュニティバスによっては、既存のバス会社の一般路線とかなり重複している部分を走ったりするなど、あまり効率的とは言えないようなコミュニティバスや、交通不便地域の解消といった目的を果たしていないコミュニティバスも見受けられるため、そういったところは、事業者単体では難しいですが、見直していかなくてはならないと考えております。今後の見通しですが、現状、自社路線バスの維持も困難な状況でございますので、コミュニティバスも、やはり縮小若しくは廃止となる契約解除の方向で進めざるを得ないかと考えております。コミュニティバスの形態は各自治体様で異なっておりますので、その辺は見極めたいというか、整理したうえで考えてまいります。減便廃止の基準として、会社で決められた基準はございませんが、経費計算上で、赤字路線というのは出ますので、そういった路線であったり、他の路線との比較を基準に設定しております。路線の維持方法ですが、現時点では自社路線の維持が限界といった状況でございます。代替案として、自治体様によっては一般路線ですが、オンデマンド交通を導入するなどの対策を考えていただいております。今後はコミュニティバスに限らず、通常の一般路線バスも場合によっては廃止であったり、減便といったところを進めざるを得ないような状況になりますので、自治体様と協力してデマンド交通を入れるなど、通常の定期路線バスではない交通形態を導入して

いきたいと考えております。以上です。

国際興業

鈴木の代理の松本です。乗務員数の推移でございますが、コロナ禍前と比較して200名近く減少をしております。都内と埼玉で分けて見ておりますが、都内の方の充足が微妙に厳しい状況でございます、必要な乗務員数の9割を割っているというところでございます。採用に関しましても、都内非常に苦戦しておりましてなかなか募集をかけても応募が来ないという状況でございます。今後の路線数の検討でございますが、この路線数あるいは系統数の定義によってそれで違うと思いますが、例えば、長い路線を末端部分の利用は少ないので、途中折り返し系統を一つ作れば系統数は一つ増えますし、並行する路線を二つ合わせれば系統数が増えますが、実態として走行経路が減っていたり、お客様の利便に反するようなことになっておりますので、路線数という尺度では私ども事業計画は考えてないという状況でございます。利用状況の見通しでございますが、都区内においては、コロナ前の実績にほぼ追いつくのではないかという、急激な増加を見ているところでございますが、乗務員不足や2024年問題の対応で、なかなか採用は厳しく、離職・辞職者も多い中で、現状の乗務員数に合わせたある意味、持続可能、定義は違いますが運営が可能な状況でバス運行をしていくために、それに合った減便を行っておりまして、今は輸送力の確保が最大の課題となっております。乗務員確保の取り組みですが、就職説明会や広報誌でのPR、運転手になるために従事する人への補助を自治体様に要望しております。先ほど、練馬区でホームページに掲載しているという事業者さんもございましたが、私どもも同じようにPRさせていただいております。また、埼玉県内の自治体でも、そういったページを作ってください、あるいはバス事業者の状況が非常に厳しいというところをPRしてくださいのホームページの作成やその準備してくださっているところがいくつかございます。バス事業は、早朝から深夜、皆様が起きて夜寝るまでの運行となりますので、遠隔地からの通勤が非常に困難でございます。まさに職住の接近が一番ふさわしい業種だと思いますが、例えば、杉並区内でしたら、区内の交通を区民自ら担い手となっていただくような意識の醸成、こちらも各自治体様にお願いするところでございます。コミュニティバスに対する社の扱い考え方ですが、どうしても車両が小さく、小さい車でないと入れないようなところを運行しておりますので、運転士一人当たりの輸送人数が少なく、またその維持のために年度で契約させていただいておりますので、他の路線で例えばインフルエンザとかが増えた時に、そちらを犠牲にしてしまうようなことも発生しておりまして、自治体の方からこういう状況でいいのか、という懐疑的なご意見も聞こえているところでございます。自社路線の状況を踏まえた今後の見通しでございますが、当然のことながら、どこを優先するかとなると、やはり輸送量あるいは利用実績、そういったところの数字的なものを見ながら判断していかざるを得ないと思います。コミュニティバスについても、各自治体と協議させていただいております、いきなりゼロとはなかなか申し上げられないですが、実際に昨年度

末で二つの自治体のコミュニティバスから撤退させていただきました。今運行しているコミュニティバスについても、路線の短縮でありますとか、運行時間帯の短縮、あるいは運賃制度の見直し、そういったことも引き続きお願いしているところがございます。次に減便廃止等の基準です。収支率といったものは持ってないんですが、キロあたり収入でありますとか、あるいは平均乗車人員等、数字が取れるようなデータから判断しまして、増回、減回をする系統の候補をあげて、平行路線があるかないかなど、そういったことも考えながらえ判断をしているところがございます。既存路線を維持する方法ということですが、今は増やしたくても乗務員がいなくてどうにもならないという状況でございます。度々、弊社も運賃改定をさせていただいておりますが、それを原資に、乗務員の待遇改善を図って新規採用につなげる、あるいは現在在籍している乗務員をつなぎ止めていきたい、というところがございます。つなぎ止めに関しましては、昨年1年間を見ていると、効果が出つつあると感じているところがございます。次に維持できないのであれば代替策があるのかというところで、採算ラインが非常に高くなっております。今まではこれぐらい乗っていれば維持できたような路線が、経営上の数字で維持できない。そして運転手が減っているので、どこかを減らさなければいけない、そういうジレンマに陥りながら、非常に厳しい判断を迫られているというところがございます。最後に大幅な値上げによって、採用環境を抜本的に好転させることは不可能ではないと記載しておりますが、運賃が例えば2倍になったら、コロナ前の輸送規模を維持できるか、それもやってみなければわかりませんし、運賃を上げた結果、お客様に認容されなくて、お客様離れが進んでしまうのではないかと、いうところもございまして、最善策が見つからないという状況でございます。以上です。

会長（伊藤） ありがとうございます。これだけまとまった情報を聞ける場というのはなかなか珍しくて、とてもいい情報を得る場となりました。ありがとうございます。引き続きまして、事務局より南北バスすぎ丸のあり方についてということで事務局よりお話をいただきます。

事務局（左部） 事務局より、議事（3）「南北バスすぎ丸のあり方について」ご説明申し上げます。

杉並区は東西に交通網が発達しており都心へのアクセスが良いとされています。一方で南北方向の移動が困難という交通課題がありました。区は平成7（1995）年度から基礎調査を開始し、専門家や区民と一緒に検討を重ねてきました。すぎ丸のコンセプトは、南北方向の移動困難を改善し、高齢者等の移動を容易にし、外出機会を増やす、運賃はワンコインで支払える100円としました。地域住民にとって身近な「自分たちのバス」として愛着を持って支えていただけるバスを目指しています。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。運行方法としましては、各運行事業者と路線ごとに運行協定を締結し、「運行経費」から「運行収入」を差し引いた「収支欠損額」を杉並区が補助金として支出しています。運行時間と本数は記載の通りです。次に、利用者数の推移です。表のように平成12(2000)年度の運行開始以降、コロナ前までは、概ね増加傾向が続いていました。そして、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。次に、区が負担する経費ですが、すぎ丸の収支率はコロナ前の平成30年度は収支率80%となりコミュニティバスでは他自治体と比較してもかなり高い水準となっていました。しかし令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大により収支率50%とまで落ち込み、その後は若干回復してきましたが令和5年度は65%にとどまっています。また、年々経費も上昇しているため、負担の増加が懸念されています。地域公共交通計画の策定時は、中間目標の令和8年度までに収支をコロナ前と同様に戻すと計画をしていましたが、各事業者から運転士不足が深刻で厳しいという声が多く聞かれます。計画における、施策1-3すぎ丸の魅力を高めるための再設計の中の取組2つ、計画書では75ページに記載がありますが、「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」について、令和9年(2027)年度から検討していく予定でしたが、計画を前倒しして令和7年(2025)年度から見直しを行っていく考えです。近年では、平成30年と、令和5年に2度、実態調査を行っています。記載のグラフは令和5年実施の調査となり、すぎ丸利用者の年齢層については、平成30(2018)年に実施した調査と同じ結果となり、60歳以上の方の利用が多い傾向にあります。当初のコンセプト通り、地域の高齢者の足として着実に根付いている状況です。続いて、区に寄せられたすぎ丸に対する区民からの要望等をみると、今は自転車を使って自分で動けるが、この先はバス等の公共交通機関を利用していくことになる、すぎ丸もその一つのため運行本数の増便や時間帯の改善を希望する声があがっています。これまでの調査の結果、これ以外にも、すぎ丸が導入されたことによって、「地域の安心感」や「便利な地域というイメージ」が高くなるという効果がありました。そして実際にすぎ丸が導入されたことによって、基幹的な交通である鉄道駅へのアクセスや雨天時の移動の快適性、買い物などで移動に利用できることなどから、外出機会を増加させる効果がありました。まとめになりますが、これからみなさんと本協議会で議論していただくにあたって、記載の通り、例えば運賃については、運行開始当初から現在まで見直しは行っておりませんが、民間事業者の運賃が値上がりする中、すぎ丸の料金体系は持続可能な料金なのか、検証が必要な時期にさしかかっているとの認識です。一方ですぎ丸は地域の皆さんが「自分たちのバス」として愛着を持って支えていただいているバスです。先ほど区民からの要望等を紹介した通り、運賃や運行本数に関する内容に加え、運行エリアの拡大など様々な要望をいただいているところです。こういった区民の貴重な声を、すぎ丸のみといった視点だけでなく、交通ネットワークとしての持

続可能性を含め、何ができるのか、検討していく必要があると考えております。すぎ丸についての説明は以上となります。

会長（伊藤） ありがとうございます。すぎ丸の話はこの会議で割といつもしてきた話なんですけれど、今日はあり方ということなので、具体的に見直すというアジェンダにはなっていないんですが、前半の話というのは、それなりに重みのある話だったというのは伝わっているかと思います。ここまで踏まえて、ご意見、ご質問等ありましたらぜひ伺いたいと思います。では、お願いします。

委員（芳賀） 杉並区町会連合会の芳賀と申します。6社のバス会社の話を聞いていると、こんなお願いするのは無理なのかなと思うんですが、私は西荻に住んでいて、西荻から久我山までの町会9つの町会が集まっています。そして、久我山で月1回会議をしていますので、かえで路線を使うですね。私どもの9町会の会長の中で私が一番若いんですよ。みんな89歳とか90歳近い方が町会長やっでいらっしゃって、書いてある通り高齢者にとって大切な足だと思うんです。こういう話題の中で言いづらいのですが、少し100円から上がってもいいですが、また、重複しているところは削減していいけれど、なんとか継続存続していただきたい。すぎ丸はもう24年も動いているんですね、そんなに感じたことはなかったんですが、皆さま方6社のバス会社の話聞いていたら明日にでも無くなってしまうような気持ちでいましたので、そこはご検討いただければと思います。区民の一人としてお願い申し上げます。以上です。

会長（伊藤） ありがとうございます。他にもなんかご意見等ありますでしょうか。あの実際にご利用されている方も、近くにお住まいの方に伺えたらと思います。

委員（津村） 津村と申します。すぎ丸、それ以外のバスも含めて、私たちの大事な足ですので、なくしてほしくないっていうのは基本にあります。では、私たちとして何ができるのかって言った時に、もちろん、積極的にバスを使うっていう、そういうところもあるんですけど、特にすぎ丸を考えた時に、私たちができることっていうのはお金を出すか、人を出すかっていうことだと思います。すぎ丸の経費のところを見ると、収支率が80%から65%に落ちてしまったっていうことに対して、この状況だと賃金を上げざるを得ないという話がそのうち出てくるのかなというふうには思うんですが、運賃を上げる場合の考え方としていくらになるのかなと、そういった時の考え方として、多分受益者負担というのがあると思うんですが、何パーセントぐらいが妥当なのか。これ普通のバスと違って、すぎ丸の場合は公共の扱いになっているので、体育館を使うとか、どこか施設を借りるって言った時にも、お金は払っているのは受益者負担の考え方から来ると思うんですが、コミュニティバスにおける受益者負担は何パーセントがよろしいのかというところをはっきりさせてから、運賃の値上げとかをしていただけるといいのかなというふうに思います。それがまず1個思ったこと

ですね。そうすれば、賃金が上がっても、しょうがないというか、これだけの割合は区でも出していますから、申し訳ないですが、区民の皆さん、これだけ払ってくださいと言われれば、納得すると思うんですね。それがお金を出す方の話で、もう一つ人を出すって言った時には、私はまだ40代なので、バス会社で勤めることができるのかもしれないですが、今の世の中の働き方っていうのはいろいろ変わっていく中で、営業所限定で採用とかというのはあるのかなとか、よくお店とかですと、この店舗限定で採用しますって、地域から離れないようにする。みたいに営業所限定での募集をしていたりしないのかなとか、あと時間限定で午前中だけです。とかフルタイムで考えずに募集をしていただくと、もしかしたら、他の仕事をやってるけれども、朝はバスの運転やってみようかなと思っていただけるのではないのでしょうか。

会長（伊藤） まずは、事務局から運賃に関して何かあればお願いします。

事務局（尾田） ご意見ありがとうございます。運賃に関しましては、非常に課題感を持っているところでございます。今、一般の路線バスも230円から240円に上げていくという中で、津村委員からもあったように受益者負担という考えでいうと、一部の地域しか走っていないバスが他のバスと値段が違うというのと、この差分もあろうかと思えます。収支率の考え方に関しては、様々な自治体の状況を見ていますと、一部自治体が半分を負担して、というところが一般的な基準のラインにしている自治体が多いというような印象を持っています。つまり50%を基準として値上げについて考えていくといった事例が多いといった状況でございます。ただ、考えようによるところもあるんですが、例えば杉並区のすぎ丸を240円、200円にあげた時に、赤字はすべて区が補填していくことになるので、バス会社さんにとってどれだけのメリットがあるかというところに関しては疑問というか、どれだけの影響かはそれぞれお考えはあるところかなというふうに思っております。

会長（伊藤） ありがとうございます。採用の話はバス会社さんの方から何か情報提供があればお願いします。

委員（富樫） 東京バス協会の富樫です。乗務員の募集について、一般論なんで、各々会社によって多少違うところあると思うんですが、基本的には営業所毎ではなく、会社全体で採用しているところが多いと思います。ただ、配属先の営業所については住居地であるとか、そこら辺は考慮しております。全部希望が通るとは思いませんが、そういった採用を行っているというのは現状としてございます。あとパートタイム勤務等につきましても、特に定年後の再雇用とか、会社によってもいろいろあるんですが、特に一番重要というか、需要が高いのは朝のラッシュ時の乗務員確保になりますので、モーニングのみ時間限定で、やっていただくという勤務は考えられます。ただこの場合、パート

タイムの、新規採用というのはあまり私は聞いたことが無いのですが、もともと運転士さんをやっていた人が定年になり、朝のみ時間限定でパートタイムで働いているというケースもあるのかなと思います。あともう一つ、バスの運転手というのは、大型の二種免許というのが必要になってきますので、そもそも新卒はあまりいないんですよね。普通免許をとって基本的には3年経たないと、大型免許が取れませんので、これまではほとんど中途採用という形ではあるんですが、今は一部の会社では高校を卒業された新卒の方とか、大学卒業された新卒の方も採用しています。大型免許を取れるまでの最長3年間を事務員とか違う仕事をやってもらって、最後に免許を取るというやり方とかですね。各社いろいろ工夫しながら、あの手この手でやっているのが現状でございます。以上でございます。

会長（伊藤）

ありがとうございます。その他、ありますでしょうか。

委員（舟山）

バス部会の舟山です。一点補足させていただきます。その前にですね、私も地域公共交通会議にいろいろ出ているんですが、初めてじゃないかなと思うんです。杉並区で事業者6社集まってですね、この問題について議論したのは、ちょっと私はもう遅いと思ってまして。もうバスの産業は崩壊をしています。ただ手遅れにしないようにですね、この会議体を進めていきたいなという中で、ちょっと意見をさせていただきたいと思いますが、まず地方がほとんど今コミュニティバスを切りまして、デマンド交通とか代替の方にしています。半分ぐらいは成功しているかというふうに思っていますが、都市部でコミュニティバスをやめる提案というのが結構出ていると思います。成功したかしていないかというのは、なかなか難しいところがあると思います。それは先ほどもありましたが、バスの大きさ、タクシーがやるとですね、小さい車になりますが、バスですと、小型でもですね、20人30人が乗れますので、輸送量が確保できるのかというのはまずあるかだと思います。それからバスの運転手不足の関係で、短時間勤務とかやられている事業者さんもうありますし、副業が禁止されてというところもあるかと思いますが、あの手この手をやっているというのはもう事実だと思います。ただ、コミュニティバスの運転士さんについてはですね、事業者によっては時給でやられている方もあります。正社員で募集をしても来ない、時給としてはなおさらなんですよ。これを維持していくのに本当に今苦慮しているというのが現状にあるかだと思います。先ほど国際さんでしたかね、都区部の方が採用が厳しいという話があったかと思うんですが、西武さんもそうかもしれませんけれども。労働環境とか、労働条件、賃金、これも今労使で、話し合っている途中なんですけど、やっぱり道路環境というのが、一つ辞職の原因になっています。都区部は特に、自転車やキックボード等、輻輳する交通環境の中で運転をしなければなりません。特にコミュニティバスのすぎ丸は狭い道を走ります。やはり技術的にもなかなか難しい部分がありまして、それが原因で疲れてしまいやめてしまうということが、若い人、特にそう

なんですが、多くなっているという現状もありますので、交通の整備の関係も含めて、区にはお願いをしたいなということです。

会長（伊藤） ありがとうございます。その他にご意見、ご発言ありますでしょうか。

委員（惠羅） 事業者の方のお話については、これはしょうがないなと思いました。お金の問題もあるんですが、一番の問題は人手不足で、黒字路線を減らさないコミュニティバスまで回せないということでした。住民の立場としては、先ほどの資料にもあるように利用されている方は、本当に便利で利用されていて、もっと便数を増やしてほしいとか声があるわけですから、利用する方としての何の問題もない。提供してくださる方が、それほど深刻な現状ということだと、これはもう区民としてはどうしようもないところですね。ですから、私は自治会の会長もやっていて、区民センターの協議会の会長もやっていて、そういう立場から言いますと、できるだけ維持してほしいんですが、今のお話からすると便数を減らすかという感じになってしまう。運賃を上げるというのは、本質的に何の解決にもならないように伺いました。ですから、路線を減らすという縮小傾向にならざるを得ないというふうに伺いました。最低でも現状維持というのが、もちろん区民としての希望ではございますが、それが叶わないのであれば、例えば、いきなり来月から無くなりますとか、減らしますとかという、皆さんびっくりしますので、できるだけ各自治会等に情報を開示していただきたい。事前にできるだけ情報をいただいて、いろいろアンケートの希望なども取っていただいて、そういう進め方を区にはしていただきたいなと思います。とにかく、希望としてはできるだけ維持していただきたい、可能な範囲で維持していただきたいということです。また、住民にもある程度、少しずつでも良いので情報を流していただきたいということを希望します。

会長（伊藤） ありがとうございます。その他よろしいでしょうか。ご利用される方は、高校生とかもう少し若い方、いろんな方がいらっしゃると思います。いろんな方にご意見を伺えるといいなと思いました。ここまで踏まえて、事務局からすぎ丸のあり方について何かありますでしょうか。

事務局（尾田） いろいろご意見ありがとうございます。一つ事務局からお時間もあるんですが、バス会社さんにお伺いしたいのが、以前の協議会でグリスロの運賃を決める際も、100円という運賃についていろいろご意見があったかというところでございます。区の方も例えば、自転車駐車場の料金が一日利用100円ということになっていますが、平成の初期の頃は150円からスタートして、その後すぎ丸の運賃が100円なので同等程度としました。グリスロもすぎ丸の運賃というのが一つの基準になってきたところでございます。今これだけ社会経済状況が変わっている中で、これが本当に適正かどうかというのは、区の大きな課題なのかなと思っています。先ほど西武バスの秦野委員からもありましたが、やはり

100 円という運賃の適正性というか、その辺についてちょっとご発言いただければ、大変ありがたいのかなと思っております。

会長（伊藤） 何かございますでしょうか。

委員（富樫） 東京バス協会の富樫と申します。100 円運賃というのは、一番最初に 100 円で始まったという時代があって、それから多分続いているところがあると思うんですが、だいたい世の中の趨勢は変わってきているというのは正直あって、昔は安ければいい、いかに安くしようかっていう時代があったと思います。バス会社もそこに合わせて、平成 9 年ぐらいから主な会社っていうのは、消費税以外だと値上げをしてないんです。なんです、ここに来まして情勢がだいぶ変わってきたな、というのはまず一つあります。そのため、いつまでそれを維持しなくてはいけないのか、というのも正直あると思います。そこら辺は周りが上がっているんで、変えていく必要もあるのかなというふうにも思います。また、バスの運賃が 220～240 円とかでやっていますので、100 円と乖離ができてしまっているんですね。そうすると、適正な競争力になっているのか、例えば事業者にしてみれば、補助をもらって、100 円で維持している路線に自助努力をしている路線の収入を取られてしまう。それはどうなのかなという意見も聞きますし、公正ということから考えても、どうなのかなというのも正直思っているような状況でございます。はい、以上です。

会長（伊藤） 事務局お願いいたします。

事務局（尾田） ありがとうございます。事務局としましては、先ほどの議事 1 でもお示したように、地域公共交通計画のすぎ丸に関する検討は、予定よりも前倒しして実施する必要があると認識してございます。また、検討の方法としましては、本協議会でご議論いただくのはもちろんですが、スピーディーに検討を進める必要があることから、先の AI オンデマンド交通の時と同じように、検討部会等の設置も視野に進めていきたいと思ってございます。そのため、今後の進め方については会長と調整させていただき、その内容を委員の皆様と共有する、ということにさせていただければと思ってございます。

委員（津村） 1 個だけ質問がありまして。赤字路線、黒字路線という言葉をよく聞きはするんですが、杉並区の路線は黒字路線が多いと思うんですが、赤字路線はあるんですか。もちろん細かく分けられるわけではないんですが、この路線は完全に赤字だになってしまうような路線というのものもあるのでしょうか。

委員（富樫） 東京バス協会の富樫です。各路線は、基本的に外には出していないと思います。一般論としまして、都内の路線では黒字が三割程度と思われます。残り赤字路線です。これは一般論ですが、杉並区の路線も同様に、赤字路線が多くあ

るのではないかとと思われます。はい、以上でございます。

会長（伊藤）

何か補足等ありますか。今の赤字か黒字かという話について、データに基づいた議論をできたらいいなということは、常々私も申し上げていますが、なかなかまだできないというのが、この会議の状況でもあるなというふうに認識はしております。今、事務局から検討部会の設置等も含め、検討したいというご提案がありました。検討の方法などの調整については、事務局と私との間で調整をして、その結果を皆様と共有するという形でよろしいでしょうか。この問題の深刻さについてはご理解いただけたと思いますので、結論を出すわけではなくて、更に深く考えるための場をしっかりと作っていこうという、そういったことだと思っております。それではそのように進めさせていただきます。そして時間も大分迫っているんですが、もう一つ報告があるので、もう少しお付き合いいただければと思います。最後ですね。残りの報告事項を一括してご報告いただきたいと思います。グリーンスローモビリティ実証運行および報告について、それから、自転車ネットワーク路線の再構築について、事務局にご説明をお願いいたします。

事務局（柴田）

それでは、報告事項2、グリーンスローモビリティの実証運行及び本格運行の報告をいたします。資料7をご覧ください。ご報告する内容は、お示しの5点です。まず、1の昨年5月27日から8月31日までに実施した実証運行の結果についてご報告いたします。3か月間で合計2,773人乗車いたしました。課題への対応としては、猛暑による計画の見直しです。バス型車両にてエアコンを使用した際、運行計画上の本数ですと、バッテリーがもたなかったため、8月はバス型車両の便を計画より6便減便いたしました。続いて、2の本格運行までの取組についてご報告いたします。今年度は、将来的な自動運転化に向けた取り組みとして、杉並区では「自動運転への移行検証及びシミュレーター環境構築実験事業業務委託」と「3D都市モデル作成業務委託」を実施しております。また、東京都都市整備局の事業により、荻窪駅南側地域においてレベル2の自動運転の検証走行を実施いたしました。結果は、9日間で計289人、1便あたり平均5人程度の乗車がありました。アンケートでは、グリスロの自動運転化への期待が、約8割肯定的な回答があった一方、実際の運行状況においては、路上駐車や車両運用等により、手動介入が多く発生いたしました。引き続き、導入に向けた検討を都と連携して実施いたします。続いて、3の本格運行後の利用状況をご報告いたします。11月25日から1月13日までの乗車人数は計4,333人、1日あたりの平均乗車人数は87人となり、実証運行と比べ、1日あたりの平均乗車人数は、約3倍となりました。アンケート調査によると、乗車目的は、荻外荘公園までの移動手段が多く、乗車後の意見では、「移動が楽になった」が多かったです。また、「グリスロに乗りたかった」「景色を楽しめた」といったゆっくりという移動価値と捉えることができる回答も同様に多い結果となりました。一方、運行頻度に改善を求める意見がありました。回遊

性向上に大切なことに関する質問には、「普段使いで良いこと」や「荻窪三庭園との連携」が高い割合となりました。なお、アンケート結果の一覧は、参考資料としてお配りしております。4 の中間評価及び今後の予定です。利用者が増えたきっかけとしては、メディアへの露出や、昨年 12 月 9 日に開園した荻外荘公園をはじめとした荻窪三庭園とのコラボが考えられます。今後についてですが、荻窪三庭園、商店との連携に向けて、MaaS 連携によるクーポンの発行等を検討し、普段使いしやすくする面では、満空情報の検討を、また、新規ユーザーの獲得には、駅構内の案内表示等、検討いたします。最後に 5. 補助金の活用について、ご報告いたします。以前、本協議会でご説明した、杉並版図柄入りナンバープレートの交付に関する寄付金の活用について、この度、グリスロの普及啓発、利用促進のため、寄付金を活用してチラシと開通記念クリアファイルを作成いたしました。作成したチラシやクリアファイルは、荻窪駅周辺にお住まいの皆さまや開通式に来ていただいた方に配布いたしました。以上でグリーンスローモビリティの報告を終わります。

事務局（尾田）

続きまして、資料 8 の自転車ネットワーク路線の再構築についてご説明いたします。前回の協議会でも区で新たに自転車活用推進計画というものを策定したというご説明をいたしました。その主要な取り組みである、自転車ネットワーク路線の再構築ということで、これまで駅周辺部に限っていたナビマークやナビラインと言われるものの設置ですが、こちらを区内全域に敷設し、自転車に乗る方になるべく車道の左側を正しく走っていただくということで取り組んできたところでございます。この間、様々なまちづくりのワークショップ等で、区民にご意見だったり、また有識者や警察、東京都、国、区の職員の方々にご協力いただき、懇談会を設置し、検討を進めて参りました。2 枚目を見ていただくと、こちらが今までの区道延長 53.7 km というところでございましたが、次のページ 3 枚目になりますが、かなり都道も含めると延長を延ばすところとなってございます。約 2 倍の、延長 107 km、区道延長の約 2 割にわたる距離を今後 10 年かけて整備していこうというところで、このように定めてございます。また都道や国道については、管理がそれぞれ東京都、国交省になりますので、その都度計画の改定段階で要請をしていくという考えでございます。最後のページで今まで実施してきました区民アンケートの状況を、お示ししてございますが、主な意見としまして、このように路線を増やして、自転車はなるべく車道を正しく走ることの重要性、意義や狙いですね。正しく行政の立場から区民の方々にお伝えする必要性というところを改めて認識したところでございます。はい、私からは以上になります。

会長（伊藤）

ご説明ありがとうございます。ご意見ご質問ありますでしょうか。それから、今日ここまでの議事について、あのとき言い忘れていたみたいなお意見ご質問あれば、これでお最後の時間になりますので、何かあればそちらについてもお願いいたします。はい、よろしいでしょうかはい。それでは、今日はなか

なか大変でしたが、活発なご意見をいろいろ言っていただきまして、ありがとうございました。少し時間が過ぎてしまいましたが、議事及び報告事項が全て終わりましたので最後に、今後のスケジュールについて事務局からお伝えいただければと思います。お願いいたします。

事務局（尾田） 次回の第9回協議会、少し先になりますが、今年令和7年8月27日、月曜日の10時から12時で同じこの区役所5階の第4会議室にて開催することとしてございます。少し先に設置させていただいたのはその間に、先ほど申し上げた検討部会を2回程度開催できるようなスケジュール感で考えてございます。委員の皆様におかれましては、ご予定いただけますようお願い申し上げます。はい、以上になります。

会長（伊藤） はいここまでで、牧村さんから何かコメントをお願いいたします。

副会長（牧村） 今日の後半は特に重要なこれからの杉並の方向性をどうしていくかという、大事なキックオフになったと思います。先進国でこのような事態になっているのは、私の認識では日本しかないです。他の国は運転手不足になっていることもないし、需要もコロナ前に回復しています。これはどうしてかということ、を、本当に改めて、みんなで、この協議会で考えていく必要があると思います。他の国は、行政が社宅を支援したり、それからコミュニティバスだけではなくて、路線バスも行政が調達して支援しています。運転士に対しても、運転士を讃える活動というのが物凄く活発です。今月もニューヨークに行っていましたが、バスの中には運転手の顔と名前があります、この人たちが我々の生活を支えている、というのを街中に広告を出して啓発しています。顔も出ているし、名前も出ています。それぐらい、民間と行政と一緒に支援をしています。そういうことがとても大事だと思いますので、この中でも知恵を出し合いながら、この協議会が本当に運命を決めていくと思いますので、さらに議論を深めていくといいかなというふうに思います。

会長（伊藤） ありがとうございます。多分利用者として公共交通に接している方、普通に乗るだけの方でいうと、普通にバスも混んでいるし、電車も混んでいるし、こういった事態が進んでいるというのはなかなか目につかない、見えないところだと思います。今日もバス産業の崩壊みたいな言い方もありましたが、産業としては、かなり壊滅的だと私自身も認識しています。そういった状況があるというのは確かで、こういった場、この会議だけではなくて、ぜひ広く区民の方、若い方も含めて議論に巻き込めたらなというふうに思っています。一方で、牧村委員からもあったように、都市のあり方として、なんかおかしい、歪みがある、本当はこうあるべきじゃない、という素朴な直感というものも確かだと思います。なので、ぜひ単に状況を受け入れるだけではなくて、ここ杉並が先進事例です、一番議論する余裕もあり、切羽詰まっているとは言っても、

色々な可能性を試すチャンスもある場所だと思います。この会議体から、このグラフから普通に考えたらこうなるよなっていう、この点線をなぞって満足するだけではなくて、別の道を探っていくということも全然ありかなというふうに思っております。以上、時間過ぎてしまいましたが、本日の予定が全て終了いたしました。これを持ちまして、第8回杉並区地域公共交通活性化協議会を閉会とさせていただきます。皆様今日は長時間にわたって本当にありがとうございました。