

会議記録

会議名称	第4回杉並区 AI オンデマンド交通検討部会
日時	令和6年 10 月 23 日(水)午前 10 時から午前11時30分まで
場所	杉並区役所外部会議室小川ビル4階会議室
出席者	<p>【委員】8名(7名欠席、内代理出席5名) 伊藤部会長、牧村副部会長、土屋委員、秦野委員、富樫委員、久我委員、磯委員、中辻委員 (代理出席 尾崎弘一様、安井正太郎様、池野谷琢磨様、関根寛人様、須藤まゆみ様) 【オブザーバー】 株式会社ヴァル研究所 合同会社うさぎ企画</p>
配付資料	<p>資料1 AI オンデマンド交通実証運行について 資料2 地域住民のご意見について 資料3 杉並区産MaaSについて 資料4 検証項目について</p>
会議次第	<p>1. 開会 2. 議事 杉並区 AI オンデマンド交通実証運行について 3. 閉会</p>
傍聴者	3名
会議の結果	AI オンデマンド交通の実証運行について了承を得た。

事務局(尾田)

それでは、全ての方がお揃いになりましたので、第4回杉並区 AI オンデマンド交通検討部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承りまして、誠にありがとうございます。本日の検討部会は最大12時までの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検討部会の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。まず、本日の資料を確認させていただきます。全て席上に配布させていただきます。皆様の席上には、次第、資料1 AI オンデマンド交通実証運行について、資料2 地域住民のご意見について、資料3 杉並区産 MaaS について、資料4 検証項目についてを配布させていただいております。一通りご確認ください。過不足等ございましたらお近くの事務局職員にお申し出ください。なお、今回資料が委員の皆様事前に配布出来ておらず、本日席上配布となってしまったことを、お詫び申し上げます。また、杉並区地域交通活性化協議会条例第7条に基づきまして、部会長からの出席依頼を経て、今回、オブザーバーとして、株式会社ヴァル研究所の和泉様、梅本様、福井様、合同会社うさぎ企画の森田様にご参画いただいております。ヴァル研究所は、前回、8月の活性化協議会でご紹介しているところではございますが、今回初めて区の交通会議にご参画いただく合同会社うさぎ企画について簡単にご紹介いたしますと、今回、ヴァル研究所の、MaaS システム構築事業のコンサルティング業務を主に担っていただいております。簡単に自己紹介をお願いします。

オブザーバー(森田)

おはようございます。今ご紹介いただきました合同会社うさぎ企画の森田と申します。2分ほど自己紹介させていただきます。私、1999年に東急電鉄に入社いたしまして、23年間勤務しておりました。多分今日ご出席の私鉄系のバス様には大変その時にお世話になりまして、ありがとうございます。私のキャリアですけれども、東急を退社する直前の3年間、MaaS を中心とする新規事業の責任者をしておりまして、日本で初めての観光型 MaaS を伊豆半島に立ち上げたりですとか、あとは東急沿線 MaaS の責任者、あと、JR九州のコンサルタントとして宮崎での観光型 MaaS の立ち上げなどに関与してまいりました。2022年に独立いたしまして、今は、国土交通省国土審議会の委員を務めたりですとか、あと、コミュニティ、それから人材交流を絡めた地域の活性化というところを中心にやっております。今回、ヴァル研究所の顧問させていただいた関係で、8月からこのプロジェクトに従事させていただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局(尾田)

次に、検討部会の開催にあたりまして、事務局側で記録のため録音させていただきますので、あらかじめご了承ください。なお、議事録の公開にあたり、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、こちらも併せてあらかじめご了承ください。それでは、議事に移りたいと思います。会長議事進行をお願いします。

部会長(伊藤)

はい。それでは次第に沿って検討部会を進めさせていただきます。森田さんは牧村さんと並んで、その MaaS の立ち上げの時から日本の MaaS を牽引してきた方ということで、非常に心強いなと思っております。本当にこのお2人が代表的な MaaS の推進者だった記憶があります。はい、本日ですね、次第の議事についてですね。本日の議事の内容は、(1) AI オンデマンド交通実証運行についてとなります。まずは杉並区から、AI オンデマンド交

通の実証運行に向けた運行計画の案をご説明いただきます。この実証運行の計画案については、本検討部会や協議会で必ずしも協議を調える必要がないということなのですが、杉並区内の交通事業者の皆さんに参加していただいている会議ですので、この場で率直なご意見を伺って議論したいという風に思っております。2時間ありますので、ぜひこういった場で率直なご意見を聞かせていただければと思っております。また、これまでの取り組みとして、地域住民のヒアリングの結果、それから実証運行の検証項目、さらに、前回の8月の協議会ですね、こちらであった杉並区産 MaaS をご紹介いただくということと、どう活用していくのかということで、こういったものについても併せて説明していただきます。それでは、事務局に、資料の説明をお願いいたします。

事務局(水井)

交通企画係主査の水井と申します。よろしく申し上げます。本日、私の方から運行計画等について説明させていただきます。お手元の資料か前の画面をご覧くださいと思います。まず、資料1の AI オンデマンド交通実証運行についてということで、これまでお示してきたものと、それから、前回の検討部会以降ですね、新たに検証してきたものについてご説明申し上げます。まず、AI オンデマンド交通ですが、運行事業者は、お示している通り、区内に事業所を持つタクシー事業者様5社が今手を挙げてくださっているところです。また今回、結果的にすべてタクシー事業者にはなったんですけれども、最初に運行事業者様を募らせていただいた時に、交通事業者の皆様にお声がけさせていただいて、結果、タクシー事業者5社が手を上げていただいているという状況でございます。システム事業者は株式会社未来シェア様。そして、運行期間ですけれども、これまでご説明申し上げていたのは、令和6年11月頃というふうにご説明申し上げていたんですけれども、令和7年1月から12月ということにさせていただいております。ただ、令和6年12月下旬に区民を対象とした無料体験、無料乗車会、こういうのを実施しまして、1月8日に実証運行スタートというふうにしたいと考えております。また、運行台数なんですけれども、1台でジャパntaxiがメインの車両になっていますが、これに限るものではないので、今後もしハイエースのような大きな車両とかが用意できるようになれば、運行できるような方法を検討していきます。運行形態ですが、1ヶ月おきに運行していくということで、検討しております。様々あるかと思うんですけど、例えば1年間365日を5社分の5で割ってやる方法とかもあろうかとは思いますが、まずはタクシー事業者様とお話しさせていただいて、1ヶ月おきに区切っていくのがやりやすいんじゃないかというご意見をいただいておりますので、まず、1ヶ月おきに交代で、1社やっていただくということで予定しております。それから、スケジュールです。10月以降ですね、後でお示しますが、ミーティングポイントの設置予定場所の地先住民へのご説明だとか、地元町会、それから所轄の警察署が杉並警察と高井戸警察になりますので、これらの両警察と実際に全ての現場を見てですね、ご同行いただき、現場実査してまいりました。それと、昨日はサミットストア妙法寺店で、地元住民の方に対するアンケート調査も行わせていただきました。こちらのご報告等は後ほどさせていただきます。そして、今日以降なんですけれども、区の高齢者在宅支援の事業を受託しているケア24に説明を行いまして、11月中旬に運輸支局への21条運行の申請をそれぞれのタクシー事業者にしていた

だく予定です。運行事業者向けの説明会なども11月頃から12月に予定しまして、12月19、20日に地域住民向け体験会を実施しまして、1月8日実証運行開始というスケジュールを考えています。そして、ミーティングポイントですけれども、お手元のミーティングポイント案という資料をご覧くださいただければと思います。当初お示した案から大きくは変わっておりませんが、右上に、サミットストア妙法寺店というのがありますが、ご覧いただけますでしょうか。サミットストアの部分ですが、これの下にある黄色い点の部分、こちら、杉並警察署との立会いの結果、道の広さに対して少し交通量が多いので、ここは再検討ということでご意見いただいております。それ以外の部分については、警察の方との立会いでは特に問題なしということですので。とはいえ、全ての地先の方に今会っているわけではないので、これからさらにですね、地先の方のご意見を伺ったりしまして、最終的な確定はもう少し先になるかと思っております。ミーティングポイントをどのように現場に示すかということですが、右下の写真にあります通り、これは世田谷区の例なんですけれども、公道上にミーティングポイントを設置する場合は、このようなシールをL形側溝の上に貼るような形で検討しています。ミーティングポイントを私有地に置かせていただけるような場合にはこのような形もありますし、もうちょっとわかりやすい、例えば注水看板のようなものでできるかということについても検討していきたいと考えております。ミーティングポイントについては以上になります。そして、資料4をご覧くださいませでしょうか。資料の順番が前後してしまって大変恐縮なのですが、実証運行ということで、このAIオンデマンド交通で、じゃあ何を実証していきたいのかということについてご説明差し上げます。これまで、AIオンデマンド交通は交通不便地域に導入していったということでご説明してまいりました。では、この実証運行で、実際にその交通不便地域が解消されたのかっていう部分が非常に大きなポイントになってこようかと思えます。それを、定量的に示すにはどうしたらいいのか、まずは基本的なデータになってくるのは、利用者数だったり、その属性は高齢者世帯なのか子育て世帯なのか。あとは目的地、どういふところまで行かれたのかっていうデータを基本的なものにしつつ、例えば交通不便地域の指標ですね、この中の1つに高齢者のトリップ数っていうのがあったかと思えます。これを高齢者のトリップ数がどれくらいあるのかだとか、あとは外出率です。こちらパーソントリップ調査と同じような調査方法、計算方法で、あとはアンケートによる方法で疑似的に同じ条件を作り出して外出率を出すことで、それがAIオンデマンド交通によって増えたのか減ったのか、ということ計算していくことで、この地域の交通不便が解消されているのかどうかってことを検証していきたいと思えます。それから、他にも定性的なデータとして、そもそもこの地域の住民の福祉増進っていう観点から見た時に、交通が不便だったから定住意向がもしかしたら低かったかもしれない、ではその定住意向が上がっているのかどうか、住民が、交通が便利になったから、QOLが上がったと感じているのか、こういった定性的なものもアンケートで検証していきたいと考えております。それから、他分野への波及というところも着眼としては大きいと考えていまして、この後ご説明するMaaSシステムですね。その中に区内のイベントに参加していただけるような動線を設けることで、例えばAIオンデマンド交通で地域の健康イベントに参加された方がいらっやしたとして、このデータを取れば、デマンド

によって新たに健康イベントに参加できたということは、その健康イベントの目的、つまり区民の健康増進、これが一定程度促進されたのかという風に考えることができます。あるいは、より環境に優しい移動手段を使ったということであれば、マイカーで移動するよりも環境に優しい移動ができた。そもそもイベント自体に参加することで参加者数が増えたのであれば、コミュニティの活性化につながっている、そのように言うこともできると思います。これもまた後ほどお示しするんですが、この杉並区産 MaaS を使って、その中から AI オンデマンド交通を選択していただくんですが、その杉並区産 MaaS の入り口が杉並区の公式LINEを経由することになっています。なので、杉並区の公式LINEの登録者数が、どれくらい増えたのか。増えた数によってその分だけ発信力が上昇しているということができる。このような他分野への波及を視野に入れながら、この AI オンデマンド交通を検証していきたいという風に考えています。検証するスパンなんですけれども、おおむね3ヶ月程度ごとに検証をしていきたいと、定期的に検証していきたいという風に考えています。そして、資料が前後いたしまして、資料2をご覧くださいと思います。先ほどご説明しました、これまで自治会とか町会と地元住民の方に意見を伺ってきたんですけれども、その結果をご報告させていただければと思います。肯定的な意見も、それから懐疑的な意見も両方いただいております、肯定的な意見の主なものとしては、ミーティングポイントが増えたら、あるいは駅まで行くなら使いたいですっていうようなご意見は特に地先の方ですが多い印象です。一方で、例えば AI オンデマンド交通のご説明をさせていただいた中で、メリットを感じられないとか、今のままでいいんじゃないかっていうようなご意見、それから、シルバーパスが使えないんだったらちょっとねっていうようなご意見も上がっています。次に、昨日行いましたサミットストア妙正寺前店ででのヒアリング結果まとめたページになります。全体のですね、約 68 パーセントが AI オンデマンド交通に関して利用したいという風におっしゃっています。つまり、地元住民の方は利用には前向きだということと言えると思います。ミーティングポイントが増えるだとか、あとは交通不便が解消されるならいいですね、あるいは足腰が悪くなったら今後使ってみたいというようなご意見をいただいております。サンプル数としては 47 人の方に伺いました。サミットストアの中に長机を置かせていただいて、時間としては半日くらい来店したお客様にお声かけさせていただいたところなんです。そして、最後になりますが、資料3の MaaS の説明をさせていただければと思います。これまでお配りしている資料と重複する部分もございまして、最初は簡単にご説明ということになりますが、最初の資料は MaaS の一般論についてですね。これは以前からご説明しているんですけれども、様々な交通を 1 つのサービスとして提供していくものです。次に、杉並区が MaaS に取り組む理由なのですが、これも令和5年の8月の活性化協議会から申し上げている通り、今後、の公共交通が、危機的な状況になることが予想されていく中で、公共交通のサービス水準を維持しつつ利用促進を図るために今から取り組んでいきたいんだ、そのためのツールが MaaS だというご説明を差し上げています。ただ、杉並区産 MaaS、今開発中なんですけれども、どういうことをやっていきたいのかというのを簡単にご説明させていただきます。そもそも堀内・松ノ木地域等細い道が多い地域では、バスを通せないというような状況があります。そのため、すぎ丸の代わり

の路線、代わりのものでデマンドをやっていくというようなご説明をこれまで差し上げてきたところです。これらの交通不便地域を解消して、地域の移動を活性化していく目的で、AI オンデマンド交通やります。それから、今度、グリーンスローモビリティを示していますけれども、荻窪三庭園などの回遊性の向上の目的でグリーンスローモビリティを走らせて、11 月末から本格運行するところです。こういった AI オンデマンド交通だとか、グリーンスローモビリティ・小さい交通という風にここでは言いますけれども、こういった小さい交通から、幹線道路を走っているバスだとかあるいは電車、こういった大きい交通に繋げていって、それを持ってさらに移動を活性化していきたい。これが杉並区産 MaaS でやっていきたいことで、その概念図をお示ししているところです。杉並区産 MaaS は、スマホを使った LINE のミニアプリになります。では、このアプリが、どのような画面になるか、実際どういう風に使用できるのかっていうのを、開発中のものなので投影のみになってしまうんですけども、今からお示したいと思います。まず、杉並区公式 LINE が今あるんですけども、この中のリッチメニューの1つとして入口を設けたいという風に検討しています。そうすると、LINE のミニアプリが起動しまして、トップ画面に行きます。このトップ画面では、杉並区のこの地域の魅力とかを訴求していく画面を設けたいと思っています。ここは今、大田黒公園が映っておりますけれども、大田黒公園だとかそれから荻外荘、その季節ごとの画像だとか地域ごとによって魅力的なコンテンツを訴求していって、ここ行ってみたいなっていう風にまず思ってください。このような画面を最初にお示します。実際に、じゃあお出かけしてみたいなと思っていただいた方に、どういふふうにお出かけしていただけるのか。例えば、ご自身の周りには何があるのかっていうのを、お出かけスポットというマップで示したりだとか、黄色い線が入っているんですけど、この黄色い線は範囲をおすすめしているもので、地域住民の方が花壇を整備して、道の景観が良く綺麗な道だからぜひ通ってみてください、歩いてみて楽しんでください、こういうのをおすすめするような機能を実装しようと考えております。その中の1つのメニューとして、グリーンスローモビリティだとか AI オンデマンド交通っていうのも機能として備えています。じゃあそこまで行ってみたいなっていう風になった時に、経路検索です、ここがポイントなんですけれども、必ずしも効率的な経路だけを示すのではなくて、より環境に良いルートだとか、より健康に良いルート、それから条件によってはバスだとか鉄道等、既存の公共交通をおすすめするような条件も付与した上で経路をお示していくというようなものを今開発中でございます。まとめると、この杉並区産 MaaS アプリを使っていただいて、地域の方にもっと地域の魅力を発見していただき、例えばこういったイベントがあります、ぜひ参加してみてください。あるいは、この道歩くとすごく綺麗なのでぜひ歩いてみてください。このような形で移動を促進して、先ほど申し上げたような他分野への波及効果も狙っていきたい。さらに、そのデータを持って、こういった効果があったとか検証し、その蓄積されたデータを用いて、データに基づく政策提言にまた繋げていきたいという風に考えております。次の資料は投影のみにはなってしまうんですが、その中で、今年度の重点施策として挙げられるのが、グリーンスローモビリティの本格運行と AI オンデマンド交通という事になります。グリーンスローモビリティですが、11 月に荻窪で本格運行を開始します。それから、AI オンデマンド

交通が、先ほど申し上げた通り、1月8日から実証運行開始ということになります。ということで今ですね、AI オンデマンド交通とそれから MaaS システム、MaaS システムがまず大きくあって、その中の1つとして AI オンデマンド交通があるんだっていうご説明を差し上げていきたところですよ。私からは以上です。

部会長(伊藤)

はい、ご説明ありがとうございます。それでは、これからの時間は議論の時間となります。今日特にこういった論点というところを明確にしているわけではないので、ご説明いただいた資料も含めて、AI オンデマンド交通の実証運行についてご意見等ありましたら、ぜひご発言いただければと思います。いかがでしょうか。はい、お願いします。

磯委員

今日、せっかくヴァル研究所さんとうさぎ企画さんがいらっしゃるんで、あえてお話しさせていただきたいんですけど、MaaS に関してですが、そもそも考え方の問題で、交通を支えるっていうのも当然大事だと思うんですけど、そういう観点よりは、こう町を活性化するようなアプリを作っていただきたいっていうのは一番の希望です。町が活性化して、例えば商店とかそういったものが魅力になれば、移動が勝手についてくるって話になってきますし、今回の AI オンデマンド交通だけじゃなくて、既存の交通であるバスさんとかそういうところの移動も増えてくるはずですから、町を魅力的にしていかなないとあんまり意味がなくて、交通に補助金を入れていただいても、維持できないと思うんです。補助金だけ入れておけばいい、みたいな話じゃないと思いますから、そういう意味で言うと、人が動きやすい町が魅力になってくるということですよ。あくまで事例だったのかもしれませんが、区の施設で色々大田黒公園だとかそういうところの魅力を伝えるという話もあったんですけど、どちらかというと、その地域の商店だとか、まあ暮らしに直結する、相手が区民であれば、外から来るんじゃない、やはり生活にもっと直結したような、杉並区内のスーパーアプリみたいな形に持って行っていただく方が大事なんじゃないかなというふうに思っています。当然、しがらみとか区の色んな実情があって、区の施設をちょっとアピールするとかってのもあるかもしれませんが、それよりはもっと区民というか、地域のお店だとか医療だとか、そういったところの魅力発信をしていただいて、こういう形であれば移動したいな、買い物に行きたいな、病院行きたいな、習い事に行きたいなという促進をしていただいて、そうすると、だんだんこのお店も魅力的になってくると思うんですね、商品の充実も図れるでしょうし、来客が少なければ品揃えもできない、飲食店も仕入れができないって話ですけど、人が多く移動して来てくれるのであれば、いい商品も並べられて、当然もっと移動したくなるんだと思うんで、そういう観点で今後作っていただくとありがたいなということと、気になったところが、我々事業者、タクシー事業者で言うと、ジャパンタクシーっていう形になると、4人って書いてあるんですけど、実質乗り合いってどうなんだっていうのは私よりも先生の方がよくご存知だと思いますけども、地方の事業者に聞いてもですね、なかなか一般セダン、あるいはジャパンタクシーみたいなサイズの車両で乗り合いが成立するっていうのも、非常に困難っていう状況かと思っています。ましてや地方でそうであれば、都内ではより近所の方との付き合いっていうのは希薄になるんで、知らない人と密室の空間で、お尻をこう付け合わして乗車するかっていうと、なかなか厳しいっていうところがありまして、事業者にすると、逆に移動の安売りになっちゃう

やうんじゃないかっていうところもあってですね、乗合が成立しなければ。デマンドの、趣旨とも離れていってしまうのかなってところがあるので。いろんなバスさんとの兼ね合いもあるかもしれませんが、車両に関しては、スタートはこれだとしても、先々これでいいのかってところも、この実証の検証の中では、多分こんな車両で乗り合う、知らない人と乗り合うのも結構苦痛でしたとか、嫌でしたとかってところもご意見として出てくるかもしれないんで、なかなか言いにくいところかもしれませんが、そこはちゃんとヒアリングしなきゃいけないポイントなのかなという風に思いますので、そういったところもヒアリングしていただきたいなというところです。あともう1つ、資料の中で、高齢者っていう話もあったんですけど、もう1個、子育て世代の移動っていうのも非常に課題で、やはり習い事とか共働き世帯が増えているところからすると、間違いなく子供の移動っていうのが非常に難しいんですね。幼稚園から小学校低学年までぐらいですね、1人でなかなか中距離みたいなのところも、本当に身近なところであれば別かもしれませんが、区内でも、1キロ、2キロ圏内を1人で行かせるっていうのはなかなか難しいところがあるので、子育て世代の方に、意識というか促進っていうのも1つ考えておいていただきたいなというところがありますので、検証は、そこもお願い出来ればと思います。

部会長(伊藤)

はい、ありがとうございます。事務局から、今のことに対してご返答ということでしょうか。

事務局(尾田)

はい、3点いただきまして、まず、地域の商店とかその辺の活性化の方がより重要なんじゃないかっていうところ、ご指摘はもっともだと思っています。区役所内部に関しても、先ほど高齢者部門を重点的にお話ししましたが、やはり、子育て世代とか、あとは産業振興部門ですね、連携をして、どの地域の方にも情報発信に努める。今回、インターフェースとして、区の公式LINEを使うところになっていまして、どういう形でその情報の受け渡しをするかっていうのは、結構大きな課題なのかなってところを感じているところがございます。ただ視点としては、この間、いろいろ協議会でもバス事業さんからもご意見いただいているように、行政として事づくりをやってほしいってところもご意見をいただいています。移動するその動機づけですね、非常に重要な観点なのかなと思っています。2点目は、車両に関しては今、5社を上げさせていただいている中で、共通でお持ちの車両がジャンタクシーという当初の段階に過ぎませんので、やはり乗り合いを促進する意味では、ある程度こう、キャパのある車両の必要性っていうのは感じているところです。先ほどご説明した通り、3ヶ月ごとを目安に計画の内容もブラッシュアップしていく予定ですので、その都度、車両の検討もしていきたいと思っています。3点目子育てについては、先ほどと重なりますけど、重要性もしっかり認識しているところです。

部会長(伊藤)

はい、ありがとうございました。磯さん、私もその地域コンテンツをどう掘り起こすかという部分はすごく興味がありながら聞いていたんですけど、ちなみに、昔だったら新聞の折り込み広告みたいなものが、地域の情報結構集まっていたと思うんですね。今は多分皆さん新聞取らないので、実際なんかこの地域のいろんな情報っての、どういうところに流れるか何かイメージありますか。

磯委員

杉並区の特徴というか、他の区になくてってところと言うと、他の区に比

べてイベントが非常に多いと思うんですね。結構イベントで地元の集客ってすごくて、そこでの例えばお披露目というか、体験、体感みたいなことは絶対的にやった方がいいなという風に思いますし、あと、そうですね似たようなことかもしれませんが、そういうなんか説明会みたいなことは、具体的にに入れていただいたら、区内で行うイベントには間違いなく参加していただいて、こういうことを行うよとか、こういうアプリがこれから作られてくるっていうことのお披露目だとか、ブースみたいな作りというのは必ずやっていただきたいなと思っています。

部会長(伊藤) 行政がやるイベントだけじゃなくて、民間がやるとか色々ある。そういう感じですか。

議委員 そうです。官民一体的なイベントは結構多いですね。

部会長(伊藤) はい、ありがとうございます。大変貴重なヒントです。かなりのイメージが湧くのかなと思いました。はい、ありがとうございます。その他ご意見色々あると思いますけど、いかがでしょうか。じゃあ、土屋委員お願いします。

土屋委員 関東バスです、よろしくをお願いします。AIオンデマンド交通のミーティングポイントのところで、地図で新高円寺駅が入っているんですけど、新高円寺駅はですね、狭あい道路です。バスも大変多く走っている場所なので、通行の支障になるのかなと懸念があるのですがいかがでしょうか。

部会長(伊藤) はい。では事務局から。

水井委員 はい。道の広さと車のサイズからすると法的には問題ないということは確認しております、これは警察にも資料をお渡しした上で、杉並警察の方と現場を見ているんですけども、ジャパントクシーではないですが、当日実際に我々の車で行きまして、特段問題はないということで警察としての見解はいただいております。一方で、そこに住まわれている方々とか、どちらかという一般論になりますけど、住まわれている方の視点とかで、この時間帯にもすごく人通り多いよねとか、こういう事例があったみたいな視点っていうのは、おそらくあるんだと思います。そういったところもご意見として伺いする必要があるので、今、同時に、地先の方に当たっていくような状況です。

土屋委員 そうすると、その先ほどおっしゃっていた MaaS のモデルの概念図見ると、この駅には直結してなくて、スーパーとかで拠点を設けて、そこからバスに乗り換えるっていう形で示されているんですけど、今回のこちらの実証実験だと駅に直結して形になると、バス事業を圧迫するという感じが出てくるんですけども。

事務局(水井) どうやるのかということですね。確かに駅の近くに、ミーティングポイントを置くか置かないか、これは非常に重要な視点だと思っております。一方で、元々のご説明が、バスが通せない路線、ここの交通不便をどのように解消していくかっていう視点が始まりとしてあって、これまでずっとご説明してきた中で、区民の方が使って不便なものをご提供するのかっていう視点も、やはりどうしても必要になってくると思います。その中で、やはり駅まで行くかどうかというのは非常に地域住民の方の移動としては重要だということです。AI オンデマンド交通としてどうかという風に考えた時に、実証運行としては、まず一旦やはり駅まで行かせていただいて、それが結局どうなるのかっていうのも検証方法の一つとして見ていきたいという風に考えています。

事務局(奥山) すみません。補足しますが、先ほどの新高円寺駅の警察との立ち会いの件

ですが、先ほど申し上げた通りに幅員的にはここだけじゃないんですけど、他のところも特に問題はないという風には伺っています。ただ、その都度、交通の状況で変わるということもありますので、そういった既存交通に与える影響も含めて今回実証運行をさせていただき、そのことについて警察と密に連絡取りながら改善すべきところは改善するというような話で警察と調整させていただいているところです。

事務局(尾田)

今バスを圧迫ってお話だったんですけど、今回の目的はバスを圧迫する目的ではなくてですね、地域の移動を活性化するという目的でやります。先ほどの経路検索も、イメージで示した通り、今回、新高円寺の駅の至近に、ミーティングポイントがございますが、ちょっと歩くとすぐ関東バスのバス停があると思うんですね。今こういう状況でデマンドやりましたけど、仮にここまで歩いた場合はバスの方が早く安く移動できます。そういったところも経路の推奨で出そうと思っているので、決して圧迫しようという目的じゃないところでご理解いただきたいです。

部会長(伊藤)

はい、ありがとうございます。交通事業者さんも色々とまだ同じようなご意見あるのかなと思いつつ聞いていたんですけど、他ご意見いかがでしょうか。じゃあ三浦委員お願いします。

委員(代理)

三浦の代理の安井でございます。弊社ほかのエリアでも実施主体としましてデマンド輸送っていうのを運営させていただいているんですけども、こちらですね、採算性が取れる事業ではないと非常に痛感しているところでございます。1人を運ぶのに数万円ほどかかっているっていうのは他の事業者さんのエリア見ていただくとお分かりになるかと思っております。補助額にもよるとは思うんですけど、他社様も採算性の観点から同様のご意見を持っているのかなと思っております。つまり、このエリアもそうなんですけど、事業として、5台や10台を導入したりとかっていうところは現実的に厳しいのかなというのを非常に考えています。ですので、実証実験におきましても、1台というのは非常に貴重になってくると思いますので、本当になかったら困る方、またその理由とかをしっかりと把握するのが、エリア全体の交通ネットワーク維持のためには非常に重要なのかなという風には捉えております。そのため、前回の論点であったと思うんですけど、ためらい層へのインセンティブみたいのは非常に重要なのかなという風に捉えているんですけども、その辺は試算してどう考えるのかっていうのはお聞きしたいと思っています。

事務局(尾田)

インセンティブのお話ですけど、やはり移動する動機付けというところで、さっきバスに乗ると早い、安い、そこもインセンティブになるかと思われれます。あと、区としてまだ未確定ではあるんですけど、例えばクーポン機能とか、そういったものも有効かなと思っています。今ご指摘いただいたように、やはりこういった対象をターゲットにするかっていうのは非常に重要な視点だと思いますので、今のご意見も踏まえ検討を深めていこうかと思っています。

副部会長(牧村)

合意形成の一つの手法として、小さいモビリティから路線バスなどに乗り継ぐ場合に、グリスロやデマンド交通を半額の運賃や無料にする取り組みがあります。移動の総量を増やしていくことが目的ですので、両方がどうやってウィンウィンの関係になっていくかが大事だと思います。小さいモビリティは公共的な意味がありますので、収支という観点ではなく、赤字であれば無料や半額などの選択もあると思います。ただ無料の場合には、利害の合意が得られない場合もありますので、割引のクーポンなどデジタル技術の活用

可能性として検討していただきたいと思います。

- 事務局(尾田) ちょうどさっきのミーティングポイントは、左の端の方に松ノ木線って関東バスと京王バスが運行している路線が走っています。その左の西側の端以降は、もうバス停が全くないようなエリアになるってところなんですけど、その西側のエリアの住民に関しては、モビリティハブというか、そういった形で1つミーティングポイントみたいなものに人を集めるっていうのもありなのかなと思っています。ちょうど今、ミーティングポイントを検討している2つの位置に、大きなコンビニエンスストアとかドラッグストアがありますので、そちらの駐車場でバスに乗り継いでいただいた方については、バスの領域なので可能であればなんですけど、ちょっと安くなります。そういったところの検討が可能であればしていきたいという風に思っています。
- 部課長(伊藤) ありがとうございます。今、バスの乗り継ぎの話は結構大きなポイントだかっていう風に思うんですけど、ちなみにそれをやるとしたら、区からのなんか補助みたいな、そういったイメージなんですか。
- 事務局(尾田) まだ未検討ではあるんですけど、今走っている、さっき言った松ノ木路線、15分に1本走られていると思います。実際車両もその大きい車両ではないポンチヨが使われているので、今の既存の交通との圧迫状況とか、その辺の非常に懸念点はあると思うので、そこの整合ってのは非常に重要なのだと思っています。まずシステム連携とかそういうこともできるかどうかというスキームですね。どうするか、そこの整理からになるのかなと思います。
- 部会長(伊藤) はい。なんか新しい論点が出てきたような気がするので、ぜひご検討いただけるとありがたいなという風思います。
- 事務局(尾田) ちなみに、その辺、京王バスさんとか関東バスさんのお考えとして、今ジャストライド的に申し上げたところもあるんですけど、検討の余地があるのかないかみたいな、この場でお話いただけるようなことがございますか。
- 部会長(伊藤) 例えば、あれですよ、松ノ木路線のバス停まで連れて行って、そこで乗り換えるみたいな移動はありがたいか。そんな、やめてくれってことないと思うんですけど、どうなんですかね。
- 委員(代理) 輸送の総量が増えるっていうことは、バスにとって利益なので、それに対してのクーポンだとか、色々そのシステムもあると思うんですけども、なにかしらの支援があれば考えても良いのかなと思います。
- 部会長(伊藤) ありがとうございます。はい。その辺り、もしもご検討が進むようだったら本当にありがたいなと。はい、私も思いました。その他ご意見ありますでしょうか。
- 委員(代理) 佐藤の代理の須藤です。質問なんですけど、運行事業者さんの中に東都タクシー無線協同組合さんが入っているんですけど、これは組合であって運行事業者じゃないんですよね。ここに所属されている方が許可を取るんですか。
- 磯委員
委員(代理) 東都さんは、組合なんですけど、実質1社なんです。運行事業者は組合じゃなくて会社名で書いて欲しいです。許可申請するときには。あと、1ヶ月おきに交代ってことは、その期間は1社しかやらないってことですよ。じゃあ、予約が重なったときとってどうするんですか。
- 事務局(水井) 複数名から予約が入ったときってことですよ。その時点で、システムの方からどういうルートで次の人を迎えに行くのかという経路と、それから時間が示されます。その上で、使われたいかどうかっていうのを判断していただくよ

うな形になりまして、例えば、じゃあ次迎えに来るのに 20 分かかりますみたいな時に使っていただくハードルってちょっと高いかもしれないですよ。例えばそのような時に、だったら最寄りのバス停まで歩いた方が早いですよ、みたいなご案内の方法もあろうかと思います。

部会長(伊藤)

実際システムとしては、お客さんを乗せた状態で、例えば目的地まで直行したのが、ちょっと迂回して、その別の人を乗せるみたいな、そういうこともありうるんですかね。

事務局(水井)

はい、そのようなこともありえます。

部会長(伊藤)

はい、その他ありますか。

委員(富樫)

東京バス協会富樫と申します。よろしくお願いたします。色々ご計画とかですね、見させていただいているんですけども、この目標の方はですね、これ、採算の目標っていうのはあるのか。例えば収支率を何パーセント以上にしたいとか、よその自治体とかですと、それが絶対出てきているですよ。実際、目標のどこまでいったまであってですね。あともう1つ、乗り合率がこれ出てきてないんですよ。先ほどもお話あったんですけど、乗り合率って結構低い場合があります。ジャパントクシーとかでやっちゃうと多分さらに低くなっちゃう。そうっちゃうと、ただの安いタクシーで終わっちゃうような気もするんですよ。ですから、そこら辺の目標関係っていうのははっきりさせて、そもそも採算を取るためにやりたいのか、地域活性のためにやりたいのかっていうのは、なんかよくわからない。今お話聞いていると、地域活性のためにやろうかなっていう、そうすると、お金をバカバカつぎ込んでやっちゃうってなっちゃうんですよ。例えば、さっきもハブの話、バス停の乗り換えって話もあったんですけど。例えばそういったような、補助金が出ている事業とバスが競合しなきゃいけない、バスは自力でやらなきゃいけない。事業者からしてみるとちょっとねっていうところがあるわけですよ。ですから、この概念図にもあるようにですね、途中の、まあ最後の、よく幹・枝・葉とかなんとかっていうのがあるじゃないですか、その葉のどこ、ラストワンマイルだと思うんですよ。そのバス停をハブにして、最後のワンマイルをそれで担うっていうのが私どもも理想なのかなと、共存っていう意味も含めて。ですからそこは、できれば、せつかく実証実験をやるのであるならばやっていただきたいなっていうところもありますし、それに対する例えば補助、事業者がその割引しますっていうと、それは違うのかなという気もするんですよ。元々、今京王さんも言っていたけど、1人当たり結構、1万とかっていうこともあるんですよ。単価が。そういったところで、なんでと言ったら語弊がありますがけれども、そこで割引をしなきゃいけないってなると、それもまた違うような気もしますし、そこら辺も収支的なもの、要は永続的に持続させるためにはどうするかっていう観点があった方がいいのかなって気がするんですよ。はい、以上です。

部会長(伊藤)

はい。資料を読んで、何を調査するかみたいな話があったんですけど、目標っていうのは確かにあんまり明確ではなかったなっていう気がします。事務局いかがですか。

事務局(尾田)

そうですね。ご指摘の部分、すごく理解はしてまして、今回、定量的、定性的なところでこういった項目を検証するところを示しているんですけど、実際に今おっしゃったような収支だとか乗り合い率みたいなところは、数字としてはお示しできていないところは課題かなと思っています。ただ一方で、

タクシー事業者の補助事業っていう考えはなく、区の事業として公金を投じる事業になりますので、やはり先ほど他分野への波及ってところもお伝えした通り、環境にいい、健康にいい移動で地域の移動量を上げていこうっていうところが主な目的になろうかと思っています。その中で、地域公共交通計画の中でもお示している通り、移動ためらい層にどうターゲットングして、移動を深めていただこうか。さっき申し上げた高齢者、子育て世帯ですね、そういった方の不便解消ということと、より活性化ということに資するようになりたいと思っています。ご指摘のその乗り合率というのも、先ほど他の委員からもご指摘ありました通り、他自体でもこうなかなか、始めジャパンタクシーでやったところ、なかなか乗り合わなかったのが、営業活動によって上がってきたっていうところの事例としては聞いていますし、他の車両も検討しているところではあるので、そこも含めて合わせて定期的にですね、内容をブラッシュアップしていきたいと思っております。貴重なご意見ありがとうございます。

委員(富樫)

はい、すいません。結構、その自治体でもですね、乗合率の推移を見ていたり結構しているので、そこ結構重要視しているところっていうのがあったりするんですよね。乗合率だけじゃないんですけど、やっぱりそういった観点を見ていただいた方が、収支は取れないと思うんですよ。なんだけれども、どう持続させるかっていうのが、我々事業者っていうのはどちらかというと、いかに持続させるかっていう、確かに減便とかでご迷惑かけているんだけど、この路線をね、赤字なんだけれど、でもなんとかは残そうっていう思いでやっている部分もありますので、そこが1番大事だと思うんですよっていうのがあります。

事務局(尾田)
委員(富樫)

ええ、わかりました。

で、あともう一点よろしいですか。先ほどアンケートを取られた、一般の方にはですね。それで、68パーセントの人が乗りたいっておっしゃっていたっていう話になるんですけども、例えば、その私の地元の方で、こういうのを新しくやります、乗りたいですかって、絶対乗りたいっていう風に決まっているんですよ。だから、持っていく方ってのはまず1つあるのと、逆に言うと、そこまでして、32パーセントが、別に乗りたくないよって言っている人がいるってことは、そっちの方が結構なんかヒントがあるんじゃないのかなっていう気がするんですよ。そもそも、なんか新しく作ります、どうですか。と言ったら、多分自分は乗りたいって、乗るかどうかわか別としても、新しくできるわけですから。ただ、そこまでしてでも、いやでもでもいいよっていうのはよっぽどの理由なのかなって。だから、おそらくそっちをオープンにして、例えばこんな理由もあったよっていう方が逆にやっていくにあたってヒントなんじゃないのかなとは思いますが。

部会長(伊藤)

はい。私も、これアンケートの時どれくらい情報を示したのか、このミーティングポイントの場所を具体的に示した上で話なのかなって、そこが気になったんですけど、その辺りも含めていかがでしょうか。

事務局(水井)

まず、アンケートをどのように実施したかということなんですけれども、この地区に新しい乗り物を走らせようと思っていますということでお話をお聞きいただき、実際に、どのような乗り物になるかっていうと、ミーティングポイントという場所と、それから先ほどお示したようなものの、ごく簡単なものをですね、お示しながら、こういうものなら使ってみたいかどうかっていうような聞

き方です。どういう情報をお示しているかという、まずタクシー車両のようなもので行きますということ、それから、1乗車 300 円です、運行時間は午前9時から午後5時です、このような情報をお示しています。その中で、具体的に使ってみたいかどうかっていうのをヒアリングしながら聞いていただく、実際にはこういう運用になりますっていうのを、都度都度ご質問に答えながらお話ししているっていうような聞き方になります。

オブザーバー(森田)

すいません、私からも補足で、今のヒアリングですけども、私も現場に行って何件かヒアリングしたんですけど、誘導は一切してなくて、今水井さんがおっしゃったように、結構ニュートラルな聞き方をしています。で、使わない方にも、なんで使わないんですか。とか、その結構ディープに聞いていった感じになります。私の感想としては、68 パーセントは利用したいっていう風に、表上で言うとそういう風に確かに読めるんですけど、本当にそうなのかなって、まだよくわからない。正直これは機会があれば利用したい。じゃあ、どういう機会なのかってことを聞いているんですけど、その機会が毎月なのか週1回なのか、1年に1回なのか、やっぱりわかんないじゃないですか。なので、その部分っていうのはまだまだ、もうちょっと聞いていかないとわからないと思っていますし、かなりバスを使って、バスを信頼して使っている方が想像以上に多かったです。自転車を使っている方も多かったです。だけど、さっき磯さんもおっしゃっていましたが、子育て層の方が 47 人のうち3~4人しかまだ取れてないんで、その辺まだこれからなんですけど、お年寄りだちょっとスピード出して自転車が怖くなっちゃったとか、80 歳に自転車に乗ることはやめて今はバスか徒歩みたいな、そういう方もいたので、この全体 68 パーセントというのは、昨日のサミットのヒアリングで言うと確かに事実なんですけど、なんかまだ隠れているインサイトみたいなのが少なからずあるんだなと思っているので、あんまり来てなかった子育て層のところも含めて、まだまだ追加調査が必要だという風に認識しています。あと、テクニカルな話なんですけど、乗合率とか収支率ですよね。その2つについては、どういう風に設定していくかとか、最初から設定するのか、途中で様子を見ながらどんな乗り物になるのかによって設定していくのか、両方あると思うんですけど、乗合率に関しては、テクニカルにその目的、相乗りが来た時に、相乗りがお客さんから入った時に、10 分以上迂回して許容するのかなとか、ご存知だと思うんですけど、15 分以上だったらオッケーするとか、その辺の設定によってかなり変わってくる部分もありますので、おそらく現状では地域の活性化っていう観点が強いものだと、仮説としては思っているんですが、そういう点で、多少その、遠回りになるけど、相乗りでおしゃべりが発生した方が街も元気になるし、みたいな感じで、その辺の設定をちょっと緩めにしてくっていうところが、まずすぐできることかなと思っています。

部会長(伊藤)

はい、ありがとうございます。その他の方からご質問。久我さんお願いします。

委員(久我)

東京都交運労協の久我です。車両、ジャパンタクシーを利用するっていうことなんですけど、その下に米印の車椅子乗車の場合2人と、ジャパンタクシーというのは福祉車両ではありませんので、ただ車椅子を乗せられる車両です。それで我々もこうやって普段やっているんですけども、これには下ろすとき乗せるとき非常に時間がかかります。それと、このミーティングポイントに5分ないし、なれない方は 10 分以上かかります。下ろすだけ。また

乗せるだけでも、停めておけんのかなっていうのを、ちょっと心配なところがあります。荒川区もやはりタクシーを使ってやりましたけど、車椅子は乗せていません。乗るなどは言えないんですけど、あまり宣伝しちゃうと、車椅子の方 300 円でこの近くで移動できるというのは非常にいい乗り物だと思います。それに 10 分ぐらいかかって、近いところをこうやると、次の方の利用ができなくなっていく可能性もある。あとは道路に止められるかどうか。ここはやっぱりジャパンタクシーという車両を使うんであって、その車両を使って、この AI オンデマンド交通をやるということで、福祉ではありませんので車椅子を乗せられるタクシーですけど、ご遠慮いただくっていうのも言いづらいでしょうけど、考えないといけないと思います。以上です。

事務局(尾田)

ご指摘の件は、認識はしてはしまして、福祉交通部門としっかり連携していくっていう必要性はあると思っています。先ほどのお話の中で、ケア 24 という高齢者移動の方が、実際、自家用有償運送やっていますので、そちらの方をご案内した方が、タクシーの半額で乗れるということもあって、料金もそんなに差がありませんので、そういったところのメリットを感じていただけるよう、そちらにご案内するという仕組みを検討していきたいと思っています。この周知というところも、結構大きな課題だと思っています。ただ、荒川区さんの事情も承知はしているんですけど、車椅子は乗れませんという形ではなく、車椅子の障害者の方も高齢者の方も子育て世代の方の移動のために、ちゃんとしっかりフォローしていくってところは、区としてお話していきたいと思っています。

部会長(伊藤)

ありがとうございます。理念としては、どちらかというためらい層を含めて車椅子みたいな方に、今までより移動の機会を増やすみたいな方が、どう実現するかともかくとして理念には近いのかなと思いついて聞いていたんですけど、実状として車がすごく乗りにくいっていう、その話はそれはそれで承知はしているんですけど。ですよね。

委員(久我)

そうです。

部会長(伊藤)

はい、わかりました。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。

委員(代理)

すいません、質問よろしいでしょうか。国際興業の代理の関根と申します。直接弊社は、あんまり関係ない地域ですけれども、他自治体で、弊社がデマンド扱っているところで問題になったのが、今、障害者の方の介助をどうするかっていうところですよ。そこまで要するに介助はできません、みたいなことを、車椅子は乗せていますけど、その介助者がいる場合とかっていうのを、謳った方がいいんじゃないとか、乗務員に介助を求めないとか、そういった仕組みがあった方がいいとか、あるいは障害者割引をどうするか、小児運賃をどうするかって話も出ました。あと問題になったのがですね、この未就学時無料とかってあるじゃないですか、予約の段階では、親御さんが予約する、ミーティングポイントまで子供を連れてくる、でも、次のミーティングポイントにおばあちゃんいるから、じゃあ乗って行ってね、親御さんが子供だけ乗せると、そういった場合どうするんだとか、そういう問題も色々出ていて、その辺、結構運用の段階で問題になるのかなと思って、そういった、事前にこう潰しといた方がよろしいかなと思います。

部会長(伊藤)

介助というのは、今、例えばバス、タクシーに乗る場合に運転手さんが車椅子を乗せるっていうのはやってらっしゃると思うんですけど、それも介助って

いうイメージですか。

委員(代理)

そうです、はい。そこまで乗務員に求めるのかとか、そういうのは決めておかないとトラブルのもとになりますし。あと、例えばミーティングポイントも、あと50メートルだから行ってよとか、話が絶対出てくると思うんですよ、高齢者の方とか。そういったことの対応をどうするのか。この今回みたいに、事業者が変わってしまうと、あっちの会社が行ってくれたのになんでこっちは行かないんだよとか、トラブルの元にもなりかねないので、そういうところも取り組みはしっかりされた方がいいかなと思います。

部会長(伊藤)

ありがとうございます。いかがでしょうか。

事務局(尾田)

ありがとうございます。その辺非常に懸念しています。実際、今回コンサルティングしていただいているうさぎ企画さんの方で、QAの洗い出しを今していただいています、今のご意見も含めてなんですけど、12月開催の事業者説明会の方で次回の運用のマニュアルとして定め、運用ができるようにしていきたいと思っています。

部会長(伊藤)

なんか他自治体の似たような事例が参考だったりするんですか。

オブザーバー(森田)

私の方から。ありがとうございます。私も、今まで静岡県が中心だったんですけど、いくつかの、今焼津市でやっておりますが、いくつかの自治体で三島とか東伊豆町とか、こういうデマンド形式をやっておりまして、いずれも共通していますのは、タクシー運転手さんや、バス会社さんに運行お願いしたことがありましたけども、運転手さんにはそこまで求めない、介助者がそれはやってくださいということで、QAは統一していました。料金については大体大人と子供で分けたり、安い場合は今回杉並区さんのように一律っていう2通りで、その未就学児の方が1人で乗ってきたっていうケースは、今のところ田舎でやっていたせいかまだないんですけど、一応QAでは小学生までは親御さんが同乗してくださいっていう案内をしていたので、それもあってかもしれませんが、今のところはまだ遭遇でしておりません。それから、今日国交省さんもいらっしゃる前なので非常に話しにくいんですけど、そのミーティングポイントのところからちょっとずれたところまで行くっていうのは現実としてはよくある話ですけど。個人的な意見ですけど、杉並区さんが今回主体としてやられる事業ですので、やはり原理原則で対応していった方が、さっきおっしゃっていただいたように、5社さんが今回やられますので、あちは良くて、なんでこっちはダメなんだってことは、これはトラブルの元になりますので、まあ申し訳ありませんけどという形で応答した方がいいのかなと個人的に思います。ありがとうございます。

部会長(伊藤)

はい、ありがとうございます。

委員(磯)

先ほど、今後の検証の話もありましたけれども、多分、何度もお話し色々出ています、乗合率を検証した場合には上がっていかないだろうなと。いろんな取り組みしても多分厳しいと思います。ジャパントクシーでやる上では難しいのかなという風に思っています。尾田さんから色々明確に言っているんで、ためらい層をターゲットにしているんですけど、もっとわかりやすく示した方がいいかなと思うのが、アンケートでも出ていますけど、バス利用する方はバス利用しますし、タクシー利用する方はタクシー利用しますし、そうでなくて、今回は、今言っているためらい層と、今まで本当にどちらも使わなかったような方、不便だなと思っていて、どうしようかなと思っていた方を完全にターゲットとしているんですよっていうのをもう少し、明確化した方

がいいのかなっていう風に思います。そのためにはもう1個、住民目線で考えたときに多分デマンドと言ってもピンとこないと思うんです。我々は関係していますからわかりますけども、デマンドってなんですか。そもそも利用の仕方わからなければ、なんかよくわかんないって話だと思うんで、使い方事例じゃないですけど、そういったものを、動画なのか、CM調な形でですね、示していかないと、なかなかこう使い方わかんないで、要はためらい層に向けた、今までターゲットにならなかったというか、バスでも、タクシーでもない方にこう示せるようなPRというか使い方っていうのをちゃんと示した方がいいのかと思います。それも検討していただければなと思うんです。あと、子育てのお話もありましたけど、細かな話ですけど、子育て層で1番困るのが、例えば子供が2人とか3人いた場合に、当然時間帯が決まるわけですね。移動の時間帯は学校なりその習い事なりに。そうすると、その親が両方に付き合うっていうことができないっていう風になると、安否確認だとかそういったことって必ず必要で、例えばその方のお子さんが乗った、降りたっていう情報なんかもアプリ上なんかでわかるような仕組みを今後検討していただくと、利用促進にもまた繋がるのかなと思うんです。Aさんが乗って、どこで降りたんだ、何時に降りたんだってのがわかれば、利用もしやすくなるでしょうから、親としても助かるなっていうのがあるんで、高齢者でも同じだと思います、介護が必要な方とか心配だなという方がですね。乗った降りたという情報がわかれば、それはそれで1つ安心だと思うんで、そういう情報みたいなものも発信できるようにした方が良いと思っていて、そういう機能をつければと思います。あと1個、全然また話変わっちゃうんですけど、運賃の件、この場でお話する話ではないのかもしれませんが、事業者として請け負う運賃ですけど、これ今回は対象外だと思うんですけど、多分次回のエリアでやった時に可能性が出てくるのは運賃改定の問題でして、我々事業者からすると、非常に今やっぱり燃料費ですとかその他人件費っていうのが高騰しているんですね、運賃改定を早々に検討せざるを得ないような状況が見えているんですね。例えば 実証中というか運行期間中に運賃改定が仮に実施された場合に、変えていただけるのかということも合わせて、もしそれが現在、想定されてなければ、一応そういうことも想定されるので、1つ念頭においていただければなと思います。

事務局(尾田)

はい、ありがとうございます。まず1点目、デマンドとかが住民に伝わりづらいつつところは、我々も今ご案内している中で、特に頭にAIなんてついちゃうと余計アレルギー反応起こす方もいらっしゃいますし、MaaSってそもそもなんなの。みたいな話なんで、その用語を理解していただけるように、今説明をしております。実際、自分たちの生活が今どういう課題があるかっていうところもあるんですけど、こう新たなライフスタイルが展望できるかどうか、そういったところ、丁寧にヒアリングしているようなところがございます。また説明会も、先ほど12月に2回やるって言ったんですけど、そこに100人、200人来ていただくことはあまり想定はしておらず、個別の方に来ていただくのみになると思いますし、その方も戻っていただいて地域に宣伝していただくっていうことも一つですが、説明会も継続的に、複数回やるということを含めて、あとはSNSの活用とかですね、広報部門とも連携しながら、そこは積極的にPRしてもらっています。2点目の乗降情報っていうところなんですけど、この前、第2回会の検討部会でお話した子育て世代については、今、

hab 株式会社さんと協定結んで、横浜市で実施している事業を都内に展開されるということで、LINEを使ったサービスもすでに連携してやっているということ、お話はしています。実際、杉並区産 MaaS の方でそれができるかどうかは今後要検討だと思うんですけど、そういったもうすでにある既存のサービス、民間さんのサービスを活用してこういったこともレコメンドするってところも必要性とか内容については検討していきたい。3点目の運賃は非常に大きな課題と思っていて、今回は実証運行ということで、一旦 300 円ということで仕切らせていただいておりますが、先ほど来出ているような他自治体の事例とかですと、やはり高齢者とか障害者割引みたいなのところも3ヶ月後とか半年後にやってきている事例もございますので、その辺は適宜、本会の活性化協議会とか運賃協議会とかですね、その辺の議論を踏まえて決定していきたいと思っております。

部会長(伊藤)
副部会長(牧村)

はい、ありがとうございます。他にご意見いかがでしょう。

前も言ったかもしれないですけど、オンデマンド交通の説明の仕方はすごく大事なことだと思います。全国各地で取り組まれています、市民の浸透や理解が難しい。サービスが理解されなため、利用されないという状況が日本中で起きています。わかりやすい名前というのはマーケティングの観点からも重要です。既定の経路もなく、時刻表もない予約型のバスですというキャッチフレーズや、呼べば来る未来のもの、というような新しい移動サービスということ、直接伝えていくこともとても大事です。もうひとつこの資料4のところではいろんな意見出ていますけど、乗合率っていうのはなくても良いと思う、多くの移動が5分、10分乗しか乗らないのにどうして乗り合うのか、地域の形や移動目的で異なりますが、20分、30分の移動であれば乗り合うこともあるかもしれない。乗合率を重視するよりも、グループで移動していく、移動を促していくことが大事だと思います。できるだけ平均乗車人員1人じゃなくて2人3人で友達と乗ってくれたりとか、会議が終わった後にみんなで移動しようとかっていう、そういったライフスタイルを促進することはコミュニティ形成に繋がります。路線バスは路線バスで素晴らしいです。いつ来るかわかっていて、時間もわかっている。今回やろうとしているのは全然違うサービスで、いつでも自分のスケジュールで移動できるサービスが特徴ですので、違うサービスということをもっと大事にした方がいいと思います。特に子育て世代はスケジュールが読めない、自分のペースで、みんないろんな働き方をしているため、デマンド交通に合う人を作っていくような内容を、定量的にアンケート作る時にぜひ入れてほしいと思います。あと、できれば認知率と理解度っていうのは入っていた方が良くと思います。ほとんど認知されません、実証してきて、いくら頑張っても、ほとんどみんなわかんないし、知らないっていうのは現実なので、そういう項目を入れて、イベントで知ってもらおうという活動を続けていくことが大切です。外出率とかトリップ数というのも、従来のやり方だと、ある1日だけです。それだと実態に即した結果が出ないので、1ヶ月でどれくらい外出したかということ、月ごとに業者を変えるってことだから、月ごとに、そういうのを見ていけば、だんだん増えていくってことを、月単位で把握できると思います。それと、サービス側の仕様が入ってないので、どれくらい待たたっていう待ち時間がサービスの生命線です。15分を超えるとほとんどがキャンセルで成立しない。それが実際にどうだったかというのは、サービスの性能を評価し

ます。サービスの状況を把握することで、1台じゃ足りないから2台にしようとか3台にしようとかっていう、そういう前向きな議論ができるしそこが大事だと思う。待ち時間と成約率っていうのは、裏側では数字を持っていて、それは共有した方が良いと思う。さっき、20分って話ありましたけど、20分は多分ほとんどキャンセルです。そこで、路線バスがあります。とか歩いていこうっていうのが本当にできるんだったら、どんどんアピールしていった方が良いと思います。結果的に機会損失を生じず路線バスに乗るってことが起きるんです。是非そういう仕掛けを前面に出してもらおうと、使っている側は、安心する。デマンドと路線バスの両方のメリットが生きてくると思います。代替性があれば、もっとお出掛けしようとかってなる人もいられるかもしれない。資料4をアップデートしていただきたいと思います。

会長(伊藤)

私もこの3ヶ月っていうのが、3ヶ月ごとにまたこの会議を開くのか、どういうイメージを持ってらっしゃるか気になってはいます。今の部分も含めて、事務局からぜひ。

事務局(尾田)

色々ご指摘ありがとうございます。指標の話、先ほど他の委員からのお話もありましたし、数字の持つ意味をしっかりと考えないと、それがただ高い低いだけで一喜一憂してはいけないんだなってすごく感じてはおります。乗合率のお話があったのは、やはり、ただの安いタクシーじゃないかって、そういう指摘を受けないようにしなきゃいけないかなと思っていますし、そういった意味で、例えば今の牧村副部会長の話にあったように、グループで移動して、そういったところも含めて周知は非常に重要なのかなと思っています。名前っていうのは、やっぱりこう、親しみを持ってもらうこともすごく重要で、今回、先ほどの説明の中で、ただ1地域だけでデマンドをやるだけじゃなくて、区から生まれる杉並区産ということで、他地域、他自治体にも波及効果があるものっていうのを目指していますし、他の分野にも横断的な効果というのを目指しているので、まず全体のサービス面というところを、早めに決めてですね、その辺を含めたPRをしていきたいと思っています。あと、伊藤会長からもお話があったように、運賃を変えるごととか、形態を変えるごとにこの会議を開くっていうところを現在想定しているわけではなくてですね。本会の方は、次1月に予定してございます。次年度のスケジュールはまだお示しはしてないんですけど、本会とこの部会の位置付けですね、そこも整理した上でどういった形ですかお話し出来ればと思っています。一旦こういうかたちで当初は勧めさせていただきますということですよ

部会長(伊藤)

その中で、例えばこれ1台とかミーティングポイント数とか、そういうのは変わっていく可能性もあるっていうイメージでいいんですかね。運行形態も含めて。

事務局(尾田)

そうですね。ただ、公金を扱っている事業になりますので、実際それに基づく予算の執行ということで、次年度以降検討していきたいと思っています。

部会長(伊藤)

委員(富樫)

すぎ丸くんがいるんだから、すぐ来るくんとか。本当にすぐ来てほしいです。認知っていう話の中で、もう1つあれなんですけども、スマホのアプリ使うじゃないですか。私も交通事業者において、実際にオンデマンドやっているんですけど、特にご高齢の方っていうのは、ほぼほぼ電話ですよ。ですから、そのスマホのアプリの使い方を教えるっていうのを、機会をどんどん増やしていかないと、電話がパンクしちゃうんですよ。ここの画面開いてください、はい、ここタップしてくださいタップって何？ぽちっと押してくださいっていうとこ

から始まんないとやっていけなくって、結構それでパンクしちゃったっていうケースもあるので、まだ周知の仕方、アプリ、スマホ使って当たり前ではなくて、初めて使う人がどう使えるかっていうのもやっていった方がいいかなという風にも思います。それと、あともう1つ、車椅子の話もございましたけれども、これ、他の自治体さんとかだと、このオデマンドやっても車椅子が乗れませんとかっていうこともあったりで、そうすると、そもそもこれなんだろうとか個人的には思うんですけども、それはぜひともやっていただきたいんですけども。さっき、例えば今の車じゃなくて、もうちょっと大きくするかもしれないって話もあったじゃないですか。だから、例えばハイエースとかああいうのになった時も、せめてリフトをつけていただきたいよねっていうところで、例えばジャパントクシーだったら乗れたのに、ハイエースになったら、乗れなくなっちゃうっていうの、実際あるんです。ただ、結構お金もかかるし定員も減っちゃうんですよね、自分がいた事業所でもやっていたんですけども。結構手間ですよ、これが。また教習しなきゃいけないから。ただ、そこまではやっていただいた方がいいのかなと思って、個人的な意見なんですけれども、思いました。はい、以上です。

部会長(伊藤)
事務局(尾田)

はい。事務局、いかがでしょう。

ありがとうございます。先にリフト付きかどうかって話もありまして、今5事業者さんに手をお上げいただいて、まず1年間この地域でやるということなんです。段階的にブラッシュアップも考えていくとこなんですけど、まずお持ちの車両でやっていただくということで、一定の制約はあるという風に思っています。ただ、当初、この実証運行の目的の中で、やはり障害者も含めてっていうところはやはりありますので、先ほどの福祉交通との住み分けも含めてですね、検討していきたいと思っています。電話ですけど、今回、オペレーターも入れて、電話でもできるんですけど、1番大きいのが、まずLINEでできるってことはすごく大きいと思っています。高齢者のスマホの所有率も、60代、今8割以上持っている中で、LINEを入れている方ほとんどということはあるまして、アプリのダウンロードに一定の制約があるという風に伺っていますし、また、杉並区の方でも、杉並地域大学とかですね、スマホの講座やっているところがございますので、区のデジタル戦略の部門と連携しながら、デジタルデバイト対策と合わせて、こういう地域だとこういうことで移動が便利になりますよってことで周知していければなと思います。ご意見ありがとうございます。

委員(富樫)

LINEでやられるのであるのならば、それで、定着すれば結構今後のスタンダードになどになる可能性があるじゃないですか。今、業者さんによってやり方が全然違ったりとかして、本当になんかややこしい、取れないとかっていうのもあるんですよね。だから、ある程度そういうのも今後、これは杉並区さんだけの話じゃないんですけど、なんかそういったいかにわかりやすいものを作って、それが今更デザインじゃないんだけど統一化できればいいなっていうのは、個人的な意見、感想ですけどね。そんなんでも頑張っていたければと思います。

部会長(伊藤)

ほか、ご意見いかがでしょうか。私の予想に反して、非常にこう、背中を押していただく意見が多くて、ネガティブな意見がどうしても言いづらいような雰囲気があったら申し訳ないんですけど、大丈夫ですか。はい。大体ご意見出尽くした感じでよろしいでしょうか。はい。それでは、非常に前向きなご意

見含めて、活発なご意見いただいただき、非常にありがたく思っております。本日の議事、これで終わりという形にしますので最後に今後のスケジュールについて事務局からお願いします。

事務局(尾田)

はい。これまで全4回ですね。4回に渡りまして本検討部会でのご議論いただきまして、ありがとうございました。検討部会については、実証運行をこれから開始するというので一旦区切らせていただきますが、今後のこの実証運行の進捗等、必要に応じて、また再度第5回という形で開催させていただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

部会長(伊藤)

牧村副部会長、講評いかがでしょうか。

副部会長(牧村)

1番大事なのが、定期的に検証するところをこう考える、検証しながらサービスを育てていって、アップデートしていって、それで地域の人たちがみんなウィンウィンになって、さらには、さきほどの商店もそうですけど、さらに活性化していって、若い人も杉並に住みたくなくて、ずっと住みたいとか、そういった町ができるかどうかというのが大事だと思います。今回、最初のスタートで、ここの合意形成だけですけど、予算もあるけど、半年ごとにミーティングポイント見直し、サービスのあり方も、台数の、車両の形も、それは必ず見直してきますっていうような、そこは重要なことかなと思うので、ぜひそういう枠組みを作っていただけるとありがたいなと思っています。

部会長(伊藤)

はい、ありがとうございます。MaaSの理念というか、多分、バス、鉄道、こういった新しい様々なもの、有機的に統合するということだと思います。今日も非常に前向きで活発なご意見いただいたんですけど、やはりそうは言っても既存の交通の方にもまだまだ色々ご懸念、ご心配があるという事情については承知しております。議事録にもうちよつと残してもいいかなと僕も思っているんですけど。はい。そういった部分も含めて、こういった形で議論が進められたことは非常にありがたく思っておりますし、この先フェーズが変わって、じゃあ実際に進めていこうという形になっていくにあたって、やっぱりちょっとした使い勝手、スマホのちょっとしたデザインで見てくれたとか、そういったところでかなり大きく左右される、あるいは車両のちょっとした見た目とか、そういった部分もかなりあると思います。なので、こういった部分、非常にこう抽象的、理念や数字の議論が多いですけど、やっぱりもっとこう具体的に落とすにあたってかなり丁寧につくっていくことが大事だと思います。そういった部分で丁寧な仕事をしていただくこと、この先期待しております。それから、ぜひ交通事業者さん、先ほど運賃割引みたいな話も出ておりましたけれど、そういった部分、これも理念にとどまらずに、いかにこう実際に連携をしていくか。バスがいらないとかタクシーがいらないとか、そういう話には全然ならない。むしろ、そういったものはいかにこう、さらにお客さんを増やしていくかっていう部分が本来は目指すべきところだと思います。障害者の方もそうだと思います。そういった方の移動の機会をどれだけ増やしていくかっていう、本来目指すべき部分だと思います。ぜひ、そういった部分も含めて、せつかくまだこの後1年ですね、年度を超えて予算獲得、もう決まっておりますので、非常にそういった意味ではありがたいということなので、この先色々まだまだブラッシュアップする機会あると思いますので、丁寧な仕事が今後続けられたらいいなという風に思っております。それでは、本日予定しておりました議事は全て終了いたしました。これを持ちまして、第4回杉並区 AI オンデマンド交通検討部会を閉会とさせていただきます。皆様、本

日は長時間どうもありがとうございました。