

会議記録

会議名称	第9回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日 時	令和7年8月27日（水）午前10時00分から午後12時15分まで
場 所	中棟6階 第4会議室
出席者	【委員】29名（10名欠席（内代理出席4名）） 伊藤会長、牧村副会長、櫻井委員、岩澤委員、廣元委員、井上委員、畠山委員、三浦委員、秋山委員、富樫委員、久我委員、島川委員、西東委員、平井委員、柴田委員、黒田委員、小林委員、芳賀委員、内山委員、緋田委員、熊谷委員、岡本委員、中辻委員、三浦委員、森委員、永田委員、佐山委員、市野委員、磯委員 （代理出席：野村様、豊田様、國崎様、川畑様）
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 資料2 第9回杉並区地域公共交通活性化協議会 席次 資料3 杉並区産MaaS 実証運行について 資料4 AIオンデマンド交通の実証運行について 資料5 グリーンスローモビリティの取組について 資料6 杉並区南北バスすぎ丸について 資料7 自転車ネットワーク路線の再構築及び、区独自のドライバー向け路面標示の実証実験について
会議次第	1. 開会 2. 委員の変更、紹介 3. 報告事項 （1）杉並区産 MaaS 実証運行について （2）AI オンデマンド交通の実証運行について （3）グリーンスローモビリティの取組について （4）杉並区南北バスすぎ丸について 4. 情報提供 （1）自転車ネットワーク路線の再構築及び、区独自のドライバー向け路面標示の実証実験について 5. 閉会
傍聴者	10名
会議の 結 果	○報告事項（1）、（2）、（3）、（4）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。 ○情報提供（1）について、区が概要説明を行った。

事務局（石森） 皆さん、おはようございます。定刻となりましたので、第9回杉並区地域公共交通活性化協議会を始めさせていただきます。

本日は大変お忙しいところを皆様にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。本日の協議会につきましては12時まで、おおむね2時間を予定してございます。

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石森でございます。4月から当職に着任いたしました。どうぞよろしくお願いいたします。

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。

資料は一部メールで事前にお送りさせていただいているところでございますけれども、全て席上にお配りしてございます。

席上には次第、資料1としまして委員名簿、資料2としまして席次、資料3「杉並区産Ma a S実証運行について」、資料4「A I オンデマンド交通の実証運行について」、資料5「グリーンスローモビリティの取組について」、資料6「杉並区南北バスすぎ丸について」、資料7「自転車ネットワーク路線の再構築及び区独自のドライバー向け路面標示の実証実験について」、以上をお配りしてございます。ご確認いただきまして、もし過不足等ございましたら事務局でご用意いたしますのでお申しつけください。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をさせていただきますのでご了承のほど、お願いいたします。

なお、議事録の公開に当たり、ご発言いただいた委員の方々の名前を記載させていただきますので、こちらについてもご了承のほどお願いいたします。

次に、委員の変更についてのお知らせです。お手元の資料1、委員名簿を御覧ください。

本協議会の開催に当たりまして、人事異動などで前回、1月の協議会から新たに委嘱された委員の方がいらっしゃいます。本来であれば順番にご紹介するところでございますけれども、時間の都合上、恐縮ではございますが、この名簿をもってご紹介とさせていただきたいと思います。また、委嘱状については席上に置かせていただきましたのでご確認ください。なお、この間、検討部会にご出席いただいた委員の方には、既にお渡ししてございます。

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項の規定によりまして、会議は委員の半数の出席が必要となっております。本日は協議会委員39名のうち29名の委員の方にご出席いただいておりますので、本協議会については有効に成立してございます。

それでは、報告に移る前に、新たな委員の方もいらっしゃることから、まずは事務局から区の交通施策やこれまでの取組などについて、簡単ではございますけれども、ご説明させていただきます。

本協議会は先ほど申し上げたとおり今回で第9回ということですが、令和4年3月に区の条例に基づいてこの協議会を設置し、まずは杉並区地域公共交通計画の策定に向け、皆様と協議を始めさせていただきました。本計画では、『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」という地域交通の基本方針を定めまして、目標や施策、取組等を検討し、5つの目標、13の施策と、それらにひもづく32の取組をまとめ、令和5年3月に策定したものでございます。

実施期間については令和5年度から令和8年度までを短期、令和9年度から令和12年度までを中期、令和12年度の計画期間を超えて実施する取組を長期として位置づけまして、それぞれの取

組を進めているところでございます。

区としましては、本計画の取組を実直に実施することによって、将来的に誰一人取り残すことなく移動の自由を保障し、地域の公共財である公共交通サービスの維持・向上を目指してまいります。

本協議会では、本計画に基づき実施する事業について区から諮問、ご報告などを行い、委員の皆様からご意見を頂いている状況でございます。昨年度はMa a Sの実証実験及びA I オンデマンド交通の実証運行、グリーンスローモビリティの実証運行と本格運行、また新たなモビリティの導入に注力してまいったところでございます。

そのほかにも、昨今のバス運転手の不足などによる公共交通の維持が非常に厳しい状況になってございまして、南北バスすぎ丸の在り方を精査する必要があるが出てきているという状況でございます。

『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」という公共交通の基本方針に向け、様々な異なる立場の委員の皆様と活発に意見を出し合い、公共交通を考えていく場にしていきたいと考えてございます。

私からの説明は以上になります。

芳賀委員 今おっしゃったことを、我々全然資料がない。一覧表にすれば、それを読まなくても済むことではないですか。

事務局（石森） そうですね。はい。失礼いたしました。

芳賀委員 これをただ聞いて、どこに載っているのかなと思って一生懸命見ていたのだけれども、刷り物にしてあれば耳からも目からも入るので、次回からよろしくお願いします。ぼーっと聞いているよりも、書いてあれば余計分かりやすいと思うのですよ。

事務局（石森） 私の説明が長くて、確かにお手元に資料があったほうが理解しやすいというところがあるかと思いますので、次回から気をつけてまいります。ご指摘ありがとうございます。

それでは、伊藤会長にこれから進行をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

伊藤会長 進行を替わりました、東京大学の伊藤昌毅と申します。第9回目ということでこの委員会、大分議論が長くなってまいりましたが、本日も引き続きよろしくお願いいたします。

また、本日オブザーバーとして杉並区産Ma a Sの委託事業者である株式会社ヴァル研究所さんにご参加いただいております。よろしくお願いいたします。

それから、事務局から録音のお話があったのですよね。傍聴人からの録音の申出も1件あったということで許可したいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

伊藤会長 審議に入る前に、初めましての方もいらっしゃいますよね。杉並はこの会議の前提として地域公共交通計画を立てまして、それを進めていくというエンジンとしてこの会議があると私自身は思っているのですけれども、3年ぐらいですかね、結構分厚い計画を立てまして、御覧のとおり杉並区の交通を発展させていきたいと思いますという形で、今日は交通事業者の皆さん、バス会社の皆さん、

タクシーの皆さん、区民代表の皆さん、それから交通関係者、これは国交省の運輸局であるとか警察の関係者であるとか、様々な方に一堂に会していただきまして、こういう場が設けられております。

多分こんなに関係者が集まる機会というのはないので、ぜひこの場でご意見を頂きたいと思っております。本当にぜひ活発にご発言ください。私はしゃんしゃんという会議は大嫌いなので、ぜひ共に参加した皆さんは、何か爪跡を残して帰るつもりで。特に一人でいらしているかもしれないですけども、その後ろにはいろいろな方がいらっしゃると思います。事業者の皆さんは従業員の方を背負ってここにいらっしゃっていますし、区民代表の皆様もそれぞれに様々な方を代表していらっしゃっていると思いますので、ぜひ遠慮せずご発言いただいた上で、活発な議論をしていきたいと思っております。

ということで、この場がドライビングフォースになって、今日は鉄道事業者の皆さん、バスの皆さんいらっしゃいますので、ぜひ様々なこの場で出た意見で区の交通をよくしていく、さらにもうちょっと言うと計画をただ粛々と進めていくだけではなくて、どんどん新しい問題が出てきます。特に今日については、バス事業者さんがかなり苦境にあるのだみたいな話が話題にもなると思えます。そういった最新の状況を皆さんにご理解いただきつつ、ただ苦しいというだけではなくて、杉並区が出発点になって、いかに新しい交通の仕組みや在り方をつくっていくか。私は、杉並だけがとにかく突っ走ってもいいと思っていますので、全然周りに合わせる必要はない。むしろここが最先端であるべきだと思っていますので、ぜひそういった議論ができていたらと思います。

それでは、最初、報告事項（１）「杉並区産Ma a s実証運行について」、（２）「A I オンデマンド交通の実証運行について」、まとめて説明をお願いいたします。

事務局（柴田） それでは、報告事項（１）（２）について、事務局よりご報告いたします。

まず、報告事項（１）「杉並区産Ma a Sについて」です。資料３を御覧ください。

本日の報告事項は、お示しの順でご紹介します。

まず、「概要」です。

Ma a Sの導入目的は、マイカーではなく公共交通、徒歩、自転車、杉並区のおでかけと地域交流を活性化することです。

目指している姿は、交流イベントなどの取組により区民の外出意向が増進し、公共交通全体の需要が増え、また新しい移動需要の獲得により、路線バスなどの利用も増えているということです。

次のページ御覧ください。こちらは杉並区地域公共交通計画で位置づけておりまして、今年度まで実証実験としまして、来年度から実施することとしております。

続きまして、初回アクセス方法です。杉並区公式LINEの交通メニューからアクセスすることができます。ここで皆様、実際に杉並区産Ma a S「ちかくも」がどのような機能であるのか、ご自分のスマートフォンでご確認いただくことが一番早いかと思います。スマホをお持ちの方はぜひこの場で「ちかくも」を登録して、体感していただけないでしょうか。まずは杉並区公式LINE

NEと友達登録が必要ですので、お手元資料の二次元コードからご登録をお願いいたします。

それでは、次のページに行きます。

今ある機能は「おでかけマップ」「グリーンスローモビリティ」「A I オンデマンド交通」「経路検索」の4つです。内容は新たに追加した機能と併せてご紹介します。

続いて、「取組」です。

区民の外出意向増進に向けて、前回の協議会からサービスの改善と新機能を追加しました。今回の新機能のシェアサイクルの予約、自転車駐車場の空き情報、グリーンスローモビリティの混雑情報などをご紹介します。

まず1つ目、シェアサイクルはハローサイクリングとドコモバイクシェアでポートの予約連携機能を追加しました。もともとシェアサイクルポートはおでかけマップから一括で確認することができましたが、ポート情報から予約画面に遷移できるようになりました。ただし、各シェアサイクル業者の予約サイトの登録が必要となります。また、LUUPは今年度追加をする予定になっています。

次のページになります。

2つ目に、自転車駐車場の空き情報を確認できるようになりました。現在は荻窪駅周辺にある8か所の区立自転車駐車場を平日の9時、10時、15時頃の1日計3回を公開しております。

次のページに行きます。

3つ目に、グリーンスローモビリティの車両混雑情報と、次の便の発着時刻を確認できるようになりました。グリスロ自体が車両に乗れる人数が少ないというところから、事前に混雑状況が把握できるように実装しました。

次のページに行きます。

併せて周知活動にも取り組んでおりまして、ユーチューブによる動画投稿は2万回再生を突破しております。「すぎなみスタイル」という番組の中では、194本ある動画の中で最も再生されております。こちらのサムネイルになっています。

続いて、「実績報告・課題」になります。

Ma a Sの名称である「ちかくも」の登録者数は、結論としては、区公式LINE登録者数と比較してギャップがある状況です。比較資料は次のページでご紹介します。ユーザー登録完了者は7月31日現在で1,549人おりまして、一月平均201名増加しています。年代は30代が最も多く、次いで40代、50代の順に多い状況です。

次のページになります。

こちらはオンデマンド交通運行地区人口と区公式LINE登録者数を比較している図になりますが、左下の図です。それぞれ約2万人と比較して、登録者数とギャップがある状況です。登録されている方は区民の方が約9割で、A I オンデマンド交通運行地区付近は約3割を占めています。

次のページをお願いします。

こちらはMa a Sに関するチラシやポスターなどの周知媒体から区公式LINE友達登録者数を把握したもので、321 人おりました。杉並区の公式LINE登録者数増加に一定程度寄与できることが分かります。

次のページになります。

課題としては、3つあります。

1つ目はご紹介したいバスなどの移動手段の情報と、イベントやお店などの移動目的となる情報が掲載できていないことです。そのため掲載情報を整理しつつ、使いたくなるような情報を随時追加していきます。

2つ目は登録者数にギャップがあることです。より多くの方に利用していただきたい中で、初期登録で挫折されている方が200名ほどおりますので、まず閲覧においては登録制限を解除するよう今調整しております。

3つ目はニーズ把握です。利用者だけでなく、非利用者のニーズも確認できるよう、区民が求めている情報の把握が必要と考えています。

次のページをお願いします。

最後に、「今後の予定」です。

区民の外出意向増進に向けて、機能として大きいところだと、すぎ丸と路線バスの情報追加を予定しています。

まずはコミュニティバスすぎ丸の運行を担っていただいている関東バスさんと京王バスさんの情報を追加する予定になっています。

また、シェアサイクルは区内最大のポート数であるLUUPを追加する予定です。

ほかにもイベント情報を充実させること、クーポン機能を活用することを目標としています。

また、随時アンケートを実施し、利用者の意見を聴取しようと思っております。

以上で、「杉並区産Ma a Sについて」の報告を終わります。ご清聴いただきありがとうございました。

続いて、報告事項（2）「AI オンデマンド交通実証運行について」、ご報告いたします。資料4になります。

本日の報告事項は、お示しの順でご紹介します。

まず、「運行概要」です。

導入の目的ですが、公共交通不便地域に住んでいる高齢者、障害者、子育て世代などの「移動をためらう区民」を対象に、ファースト・ラストワンマイルの移動負担を軽減させ、おでかけを促すことです。

区内において南北方向の移動に課題がありますが、区内の特徴として道幅が狭く、南北バスすぎ丸の路線拡充が難しいため、AI オンデマンド交通の活用を検討することとしました。

次のページになります。

続いて位置づけですが、こちら杉並区地域公共交通計画にて位置づけておりまして、来年度の8年度まで検討し、9年度から実施することとしています。

続きまして運行場所ですが、公共交通不便地域から堀ノ内・松ノ木地区を選定しました。選定に当たっては、地域特性や移動をためらう層の対象者数や移動実態から評価しました。

次のページになります。運行概要です。

今年の1月8日から運行を開始しまして、毎日9時から17時まで1台のJAPAN TAXIという車両で運行しております。オンデマンド交通は予約に応じてシステムが最短経路で配車するもので、予約によって利用者が乗り合うので、バスとタクシーの中間のようなものになっています。

続いて、次のページになります。

乗降場所、ミーティングポイントは現在23か所になっています。

続きまして、「運行実績」です。

まず、運行の検証項目です。こちらは第4回検討部会でお示しした資料で、3つの検証項目を設けて、定期的に検証し改善することとしています。

次のページ、こちら4月の検討部会にてお示しした資料です。3月までの改善目標と達成度をご報告いたしました。

次のページをお願いします。今の利用状況についてご報告します。

7月には445人で、1日当たり14.4人です。目標の1日当たり約43人にはほど遠いですが、7月以降は一月当たりの利用者は、さらに利用が伸びているという状況です。

住所は、堀ノ内・松ノ木の住所の割合が約5割です。

年齢層は、30～40代と60～70代が多い傾向にあります。子連れ利用が約3割となっておりまして、子育て層と思われる利用者の割合が多いです。

予約方法は、アプリ、電話ともに伸びておりますが、電話は前月と比較して2倍以上伸びています。

続きまして、次のページになります。

乗降場所は「新高円寺駅南」の駅が最も多く、スーパーマーケットと病院の利用が多い状況です。逆に「和田堀公園ドッグラン」「和田堀公園わんぱく広場」が少なく、周りに住宅が比較的少ないところだと利用が下がる傾向にあります。

乗車アンケート結果です。

乗車目的は「駅やバス停までの移動」が最も多いです。続いて「通院」や「イベントへの参加」「買い物」であり、日常使いの目的で多く利用されています。

満足度は5段階評価で、4が約6割で、おおむねいい評価を頂いています。

外出機会の創出は、30代に最も寄与していました。高齢者の回答数は少ないですが、「増えた」と答えた割合が大きいです。

乗車回数は、初めて乗車した人が38回、複数回乗車したことがある人が87回となりました。

続きまして、乗車アンケートの自由意見欄などの目立ったご意見を報告します。

肯定的な意見ですと「雨の日だけでなく、猛暑のときもありがたい」であったり、「子どもを連れての外出に大変助かっている」、「シニア層には便利」という子育て世代と高齢者層から頂きました。また、「継続してほしい」というご意見も多く頂きました。

一方、改善を求める意見では「乗り場を増やしてほしい」「範囲を広げてほしい」など、サービスの改善を求める声も多く上がりました。

移動の課題としては「高円寺駅行きのバスが廃止され、高円寺駅や福祉事務所前へ行かなくなっている」であったり、「雨の日に子どもを連れて習い事に行くのが大変だった」など頂きました。

こちらを踏まえましてミーティングポイントを追加すること、表示を見やすくすること、今後、料金体系の改善を検討します。

続いて、前回の協議会後の取組です。

地域のご要望を踏まえまして、ミーティングポイントを4か所増やしました。また、クレジットカードによる事前決済機能を追加しました。「ミーティングポイントが分かりづらい」というご意見を踏まえ、今、作成しております。

続きまして、次のページです。

周知活動として、主に運行地区内の施設にチラシ・ポスターを設置させていただき、スーパーマーケットやイベントなどで現地PR活動をこれまで行ってきました。

最後に、令和8年以降の運行地域についてです。区の所管課の考えをご報告いたします。

運行開始から7か月たった今の利用状況を踏まえますと、地域に認知され始めたのか、ようやく利用が伸び始めてきました。しかし、地域の移動手段としてふだん使いに根づくまでには、一定の時間が必要であると考えております。

最終的に方向性は決まっておりますが、所管課としましては、1年で地区を変更するのではなく、引き続き堀ノ内・松ノ木地区で運行を続けるべきではないかと考えております。協議会委員の皆様はいかがお思いになりますでしょうか。協議会委員の皆様のご意見を踏まえまして、9月30日のA I オンデマンド交通の検討部会場で決定する予定です。

以上でご報告を終わります。ご清聴ありがとうございました。

伊藤会長

ご説明ありがとうございます。それでは、ここから協議に入ります。

まずご発言をされる方は、挙手をしてからお知らせください。私が指名しますけれども、ご所属、お名前を最初にお伝えください。

それでは、ご意見、ご発言ありますでしょうか。

では、芳賀委員、お願いいたします。

芳賀委員

杉並区町会連合会の芳賀と申します。

今、何回か出ているのですが、ちょっと聞きたいのですが、ミーティングポイントはどう

ということですか。

事務局（柴田） ミーティングポイントは乗り場になっておりまして、乗降場所を設けていまして、道路上に路面シールを貼っております。そちらで予約したときに乗り降りすることができる場所になっています。

芳賀委員 なぜミーティングポイントと言うのですか。意味がよく分からない。乗り場でいいのではないのですか。

事務局（柴田） ミーティングポイントとしましたところは、いろいろな利用者の方が集まってミーティングができるような、移動の活性化となるようなという意味を込めて名づけました。

芳賀委員 乗り場のことを言っているわけね。

事務局（柴田） おっしゃるとおりです。

芳賀委員 乗り場のほうが簡単でいいと思うのだけれども。年寄りの意見です。

事務局（柴田） ありがとうございます。検討していきます。

伊藤会長 牧村さん、ちょっとしゃべりますか。

牧村副会長 この場でもミーティングポイントの名前について議論したことがございます。あえて停留所と言っていないのは、出会いの場所を創っていくという思いがあるからです。自分のために移動手段が来てくれる。運転士と区民の方、あるいは車両内でいろいろな人と出会う、という価値として出会いの場というのが本来の意味です。ただ、日本語の出会いの場というとなりにくいというご意見もあり、「ミーティングポイント」という表記で全国、杉並区では統一しています。

芳賀委員 何でも片仮名になっていくんだよね。ついていけないんですよ。DXだとか、いろいろなものが出てくるんだよ。

牧村副会長 そうですね。

芳賀委員 できるだけやさしくしていただければ、年寄りもついていけると思います。

事務局（石森） 地域に浸透させていくというところでは、今、委員からお話があったように、地域の方が理解しやすい言葉を使っていくのも1つの方法だと思います。そういったところを含めて、今後の実証実験の中では検討していきたいと思います。ありがとうございます。

伊藤会長 現場では本当に何と言っているか、気になりますね。電話案内の人が本当に「ミーティングポイント」と言っているかどうか気になりましたけれども、ほかにご意見ありますでしょうか。

秋山委員、お願いいたします。

秋山委員 おでかけサービス杉並の秋山です。よろしくお願いします。

デマンドの利用がだんだん伸びてきたことをとてもうれしく思っています。うちの受託しています杉並区外出支援センターもび〜るでも、ケア 24 堀ノ内という高齢者の支援をしている区の施設の方たちと連携して、住民の方と一緒にこれを体験してみようという企画をしています。

デマンドタクシーの運転手さん曰く、この地域は本当に細い道なので、タクシーがこのエリアに入ることがほとんどなかったと住民からも「この地域はなかなかタクシーが拾えません」というお声を、たくさん聞きました。ですので、このエリアにこの交通ができたこと皆さんとても喜んでく

ださっていて、「これが実証実験で、終わってしまうとどうなるのですか」という声は、お集まりのたびに聞かれるお言葉でした。

今、最後のご提案のところで、もう少し効果を確認するためにも引き続き堀ノ内・松ノ木地区での運行をというのは、本当にその地域の方たちの願いだなと思っていますので、もうちょっとやっていただいて効果をきちんと測定していただくことを希望します。

それと、私どもは、全区のケアマネジャーとかケア 24の方とお話をするのですけれども、「うちの地区にもこれを走らせてもらえるのだろうか」というお声をたくさん伺うのです。ですので、この地域の効果測定とかいろいろなトライアル、どういうふうにやったら伸びてきたのかとかいうノウハウをきちんとためていただいて、ぜひともほかの困っている地区の方たちのところにも走らせてほしいというのが、私の感じているところです。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。ノウハウというのはどこに残るものなのですかね。ヴァルさんなのか、杉並区なのか、どういう立てつけになるのでしょうか。

秋山委員

誤解がある言い方をしたかもしれませんけれども、周知のノウハウのことです。区の職員の方が自らスーパーの店頭に立ったり、保健センターやいろいろなところに声をかけてくださっていました。ヴァルさんも一緒にやってくださったとも伺っています私たちもどこに行けば、必要な人たちに広げていけるかという情報をお伝えしました。

それを下敷きに、この地域では口コミを含めてこういう手段が周知に有効だと協議した上で進めていただいたという、ノウハウとはそのことを指しています。失礼しました。

伊藤会長

すみません。私も一応それは踏まえているつもりで、地域のことは区の方がよくご存じだと思います。

一方で、これが儲かるということが分かると、ヴァルさんの目の色が変わるのではないかと期待をしていて、そうするとヴァルさんがかなり積極的に、杉並のためでも、それから杉並で事業をつくってそれが外に広がるという意味でも、一生懸命やってくれるといいなという気持ちもありました。

ほかにご意見等ありますでしょうか。

磯さん、お願いします。

磯委員

キャピタルモータースの磯です。

私の立場から発言させていいのかわからないですけども、まず「ちかくも」の件で、利用者、登録者がまだ伸び悩んでいるという話がありました。伸ばすためにも、最後の今後の予定で、バスの連携という表示が出ていますけれども、こういうのがあると本当に、総合的に区内の交通が網羅できないと、なかなか登録者は増えないと思います。

現状でいうと、グリスロですとか、デマンドのところの利用者の方しか登録する必要性がないので、なかなか増えにくいと思うのですけれども、区内全体という形で考えると、バスの利用が分

かりやすくなればより登録者は増えると思いますので、この情報を載せていただくのは非常にありがたいなと。私もバス便のエリアに住んでいるので、いろいろなバスの情報が分かればありがたいと思います。

あと、ふだん毎日使っている路線であればいいですけども、ちょっと外出した先に、どの辺にバス停があるのかとか、どういう路線があるのかとか、どれぐらいの頻度でバスが来るのかというのが、使い慣れていないところでいうと分からないと思います。具体的にこういったバス情報が追加されるかというのを教えていただけるとありがたいというところと、私、タクシー事業者というところという、コストがかかる話なので実現可能かどうかというのは分かりませんが、要は駅とかタクシー乗り場の情報、今タクシー対応できていますよとか、足りてないですよという情報がタクシーと利用者の両方に共有できると、利用者としても事業者としても非常にありがたいと思いますので、可能であればそういったことも検討していただければと。そうすると、区民として「ちかくも」の利用価値が非常に上がるのではないかと思いますので、ご検討のほどお願いできればと思います。

それと、先ほどのバスの情報を教えていただければと思います。

伊藤会長

事務局からいかがでしょうか。

事務局（石森）

ありがとうございます。路線バスについては、現在のところ関東バスさんと京王バスさんで予定しているところですけども、今、確かにご意見あったとおり、あらゆる交通手段がこの「ちかくも」上で確認できるというのが理想の姿と思っています。ですので、今後バスについてはこの2社以外のバス事業者さんにもご協力いただきながら、さらにまた情報について広げていきたいと思っていますところですよ。

あらゆる交通手段というところでございますので、タクシーなども含めまして、それぞれの事業者さん、協会さんとも、いろいろご協力いただきながら、今後「ちかくも」の機能をよりよいものに充実させていきたいと考えてございます。

伊藤会長

理想というか、あらゆる交通情報を持っているヴァルさんがつくっているわけなので、ただの現実なのですね、つくれるはずかなと思っています。JRさんはまた別にお金がかかるのでちょっと分からないですけども、それ以外の交通手段だと全然問題なく。ありますよね、社内にデータ。

なので非常に前向きなご意見を頂いた上で、かつ、区民の方がまずここを開くという習慣が身につくと、移動する人にとってヤフーのトップページぐらい価値のあるページになるわけですね。それはいろいろな事業者にとって非常に意味のあることなのかなと思いますので、ぜひ積極的に育てていけるといいなと私も思っています。

秋山委員、お願いします。

秋山委員

駅のタクシーの話が出ましたので、もう1つお声を伝えたいと思います。

アプリをなかなか使いにくいという方たちが、道で拾うとか駅でタクシーに乗ろうとするけど、そこがなかなか難しいという声が寄せられています。

ただ、この頃タクシーの台数が少し戻ってきたので、前よりひどくないと思っているのですけれども、とにかく駅に行ったときにすぐ乗れるかどうか。この炎天下の中で高齢者が待ち続けることがないように、アプリ以外でもいいですけれども、駅の乗り場の何分情報というのですか、そういうのが分かります。

無線含む、タクシーの配車センターでは、どこに車があるかがわかりますので、それとつなげていただいたらどうかぜひ実現していただけると、と思いました。ありがとうございました。

伊藤会長

ありがとうございます。ちなみに、今、秋山委員がおっしゃるような方というのは、アプリを使うのは結構難しい方が結構いらっしゃるという前提ですか。それとも、アプリに出てくればいいみたいな感じですか。

秋山委員

両方あると思います。駅のすぐ近くのところは、タクシーの配車アプリでは情報が出ないことになっていますので

多摩地域とかのタクシー乗り場に行くと、タクシー会社の電話番号が書いてあるのですでもその電話番号をちゃんと受けてくれるところが都内の 23 区にあるかというところなので、即時配車も悩みは結構深いなと思っております。

伊藤委員

タクシーの話題が幾つか出ました。これは直接区の方というよりは、事業者の方から何か今のお話に関して。

では、お願いいたします。

久我委員

東京交運労協ハイタク部会の久我と申します。私も 10 年ぐらいタクシーに乗っていましたし、現在は労働組合でハイタクの労働者の運動をしています。

今ありましたように、僕も先ほどからこの「ちかくも」だとか、いろいろなものをダウンロードしようとするのですが、なかなかできません。しかしタクシーのアプリ、特に今はGOアプリだとかS. R I D Eとかありますけれども、GOアプリなどはダウンロードするのが非常に簡単で、そこからすぐ見られます。

このGOアプリを宣伝しているわけではないですが、今、自分のいるところからタクシーがどこにいるかが、タクシーがうろちょろしている画面が出ます。4分後に来ますとか、3分後に来ますと。そこにタクシーがいなければ、地図上にタクシーのマークがどこにも映っていません。もっと縮尺を大きくするとタクシーがどこにいるって、空車タクシーが動いています。そういうのが画面で見られます。自分が今いる位置、駅でもそうですし、自宅でもそうですし、そこで一度、GOアプリを。宣伝ですみません。うちの会社、GOアプリ使っている。それを見ますと、タクシーの位置が一目瞭然で分かります。1分後に来るなど。うちのすぐ近く、100円で来れるところにいるなどというのが分かり、「よし今から申込み」というようにできますので、ぜひそういうものを利用して、タクシーがいる場所、いない場所たくさんあります。タクシーの運転手さんはお客さんのいるところばかり一生懸命行きますので、あまりお客さんのいない住宅街でずっと流すという運転手さんはほとんどいないと思います。駅にいる、いないというのはそれでよく分かりますと思います。

タクシー会社のアプリはたくさんありますので、ぜひそれをご利用していただければタクシーの位置が分かります。呼んでからこのタクシー今どこを曲がって、自分の自宅まで来るかというのがずっと見えておりますので、そういうものを利用されるといいと思います。

以上です。

伊藤会長 私もアプリをつくる立場でもあるので、GOアプリがいかにも一生懸命つくられているのかというのは、常々感じる場所があります。「これをちゃんと見習いなさい」と言っているのですが、そして、ヴァルさんの技術力があればきっとできるのだと思います。

そのほか。手が挙がりました。永田委員ですかね。

永田委員 障害者団体連合会の永田でございます。ご報告ありがとうございます。

12ページにAIオンデマンドの利用状況ということで、この中で地域とか年齢層、それから子連れが多いという報告がございました。ただ、障害のある方がどの程度利用しているのか、利用できているのかというご報告がないので。

恐らく見た目で分からない障害者も多いですから難しいかとは思いますが、例えばヘルプマークをつけている方がどの程度いらっしゃるかと、そのようなこともご報告いただけますと、本当に障害がある方にとって便利なのかどうかという、その辺りの参考になるかと思っておりますので、また今後そのような報告も頂けたらと思います。よろしくお願いいたします。

伊藤会長 今回のことで、事務局いかがでしょうか。

事務局（針谷） ご意見ありがとうございます。我々でも今まで周知活動をさせていただいていたところ、障害者の方への周知がされてなかったかもしれないと、今さらながらというところですが、障害者の部局だったりとか、そういったところとも連携して、こういう乗り物がありますよということでその地域の方にご利用いただける、あるいはその地域に、ケア24とか、そういうところにおでかけする際にこういうものがありますという選択肢の1つとして把握をしていただく、認知をしていただくというところで、周知活動はしていきたいと思っております。

あとは委員おっしゃるように、障害のある方でも乗っていらっしゃる方もいるのかなとは思っています。我々も「移動をためらう区民」の例として、高齢者と子育て世代と並列して障害者の方も挙げさせていただいているというところもありますので、そういったところも追っていききたいと思っております。

お知恵を頂きながら、周知活動をやっていききたいと思っておりますので、ぜひご協力いただければと思います。よろしくお願いいたします。

伊藤会長 ありがとうございます。そのほか、ご意見いかがでしょうか。

手が挙がりました。お願いいたします。

三浦委員 京王バスの三浦と申します。話題が前後してしまって恐縮ですが、バス会社のデータの開示に対する考え方というところで少しお話しさせていただきます。

バス会社それぞれに個々のポリシーはあるかとは思いますが、データの開示には結構協力的、

積極的というスタンスだと思っております。弊社も公共交通オープンデータ協議会というところに属しておりまして、バスの時刻表とか経路情報、あとは動的データ、バスの運行情報といったものをオープンにして、加工・使用できるように開示しております。

例えば分かりやすいところというと、グーグルマップアプリをご利用になっている方、皆さん多いと思うのですが、ここから浜田山の駅に行きたいという形で調べると、すぎ丸けやきルートが時刻が表示されて、さらにはそのバスが今どの位置にいるのかといった情報まで、そのアプリ上で確認することができます。これはオープンデータ協議会に置いてあるデータを活用して、グーグルさんが取り込んで、そういった情報を開示しているというところになっております。

ぜひ「ちかくも」でもそういったところを活用いただいて、データを取り込んでいただければ、弊社にとってもご利用のお客様の利便性向上につながりますので、前向きに参加させていただければと思う次第です。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。こういうの、いいですね。外堀が埋まりましたね。

ほか、ご意見ありますでしょうか。時間的にはもうちょっとディスカッションがあってもいいのですが、ぜひMa a Sというかデマンド、いろいろな言葉が出てきて、しかも横文字の言葉が出てきてややこしいですが、アプリは、1つはぜひこの皆さんには使っていただきたいと思っています。

ちなみに、今日ここに来る前までに、既にインストールされてLINEで使えるようにしたよという方はどれぐらいいらっしゃいますか。半分ぐらいいらっしゃるのかな。ぜひ入れて使ってみただけると、いろいろとまたさらにご意見、ご要望も出てくると思います。そもそも入れ方が難しいのだという、そのこと自体も貴重なご意見だと思いますので、ぜひトライしていただけるとありがたいと思いました。

それでは、先に行きましょうか。報告（3）「グリーンスローモビリティの取組について」ということで、事務局よりお願いいたします。

事務局（宮木）

それでは、報告（3）「グリーンスローモビリティの取組について」です。資料は5番になります。

本日の報告事項は、1ページ目に記載の4点になります。

早速ですが、「グリーンスローモビリティの概要」から説明させていただきます。3ページを御覧ください。

杉並区グリーンスローモビリティは小さな交通から生まれるゆっくりという新たな移動価値の創出を視野に入れて、「杉並区地域公共交通計画」に基づき、荻窪駅周辺の回遊性向上のための新たな移動サービスの導入を目的として、昨年の11月25日から本格運行を開始しました。

午前9時から午後5時にかけて1日24便を運行しておりまして、乗車定員が5名のカート型車両と、7名のバス型車両1台ずつで、1周約20分をかけて荻窪駅西口から大田黒公園、荻外荘公園、桃井第二小学校の順に周回しています。運賃は1乗車100円で、運行はキャピタルモータース

株式会社様が担っております。

こちらは本格運行に至るまでは実証運行をはじめとした様々な取組を行ってまいりまして、この地域公共交通活性化協議会の場合でも随時報告ですとか運行計画の諮問、答申をさせていただいてきた事業になります。

続きまして、本格運行が始まってからの「利用実績」についてです。

6ページにございます表は、本格運行開始以降の利用実績になります。総乗車人数は8月1日時点で1万8,562人となりました。毎月おおよそ2,000人以上という多くの方にご利用いただいております。運行計画で想定していたのは1か月（30日）1,678人でしたので、そこを上回る結果となっております。これは他自治体の取組と比較しても、好調であると言えます。

一方で、利用者数が頭打ちになっているとも取れるため、今後これをよりよくしていくためにというところで、次のページを御覧ください。

まずは利用実績の分析から、利用者数の増加や利便性の向上に何が必要なのかを検討していきます。それと並行いたしまして、この取組をモデルケースとして、区内のほかの地域にも波及させていく可能性について探ってまいります。また、アンケートを通じた利用者の声ですとか、本日の会議のフィードバックを基にしまして、今後の計画や改善策について検討していきたいと思っております。

続きまして、「アンケート結果」についてです。9ページを御覧ください。

乗客の属性などを分析して運行に生かしたりですとか、定性的な価値をはかったりすることを目的に、6月14日から実施しています。利用者数からすると現状十分な数の回答は得られていないので、あくまで現段階の結果からというところですが、まず利用者の約7割が区内在住者という答えでした。

次に乗車目的は「観光・レジャー」と「買い物」や「通院」といった日常生活での利用がほぼ同数になりました。また「乗ること自体が目的」と回答している人もおりまして、移動の手段としてだけでなく、グリーンスローモビリティ自体が移動の目的となり得ると考えております。

次に乗車回数では、複数回乗車したことがある人よりも初めて乗車したという人がわずかに多く、複数回乗車している人のうち「外出機会がととても増えた」または「増えた」と回答している人が約7割になりました。

乗車した感想としては「景色や爽快感が楽しめた」という回答が多く、グリーンスローモビリティならではの特性を楽しんでいただけているものと考えます。また、「移動が楽になった」という回答も多かったことから、利用者に区内在住者が多いことや、日常生活での利用が多かったことも踏まえると、当初の導入目的であった荻窪三庭園の周遊という「観光」面だけではなく、地域の公共交通としても利用していただいていることが伺えます。

今年の7月には、区立小学校からの依頼を受けて、運行事業者とともにグリーンスローモビリティの取組を紹介したこともございました。こういったことから地域に根差した、地域に愛され

る乗り物として成長しつつあるものと考えます。

次のページに移りまして、消費行動についての質問になります。

こちらは、約9割が停留所付近で買い物や飲食等をしているという結果となりました。グリーンスローモビリティはコミュニティバスと同じく、「運行経費」から「運行収入」を差し引いた「収支欠損額」を補助金として支出するというやり方で運行しておりますが、運行収入だけにとどまらない価値の創出が期待されます。

また、「買い物、飲食等を行わなかった」と答えた方も含めまして、約8割が「クーポンがあれば使いたい」と回答していることから、地域での消費を働きかける手段として有効であると考えます。

今後は特に来街者に対して、買い物等の体験を通じて地域の魅力をさらに知ってもらうためにも、Ma a Sや地域との連携に取り組んでいきます。また、アンケートの回答数を伸ばすための方策について、事業者とともに取り組みながら、引き続き結果を注視していきます。

続きまして、自由記述で頂いた主な意見についてです。11 ページを御覧ください。

車内の説明ですとか金額、距離、乗員数などの運行内容に対して肯定的な評価を頂いている一方で、運行区域ですとか運行時間、それから好きな場所で乗り降りができるようになってほしいという運行形態に対する意見も頂いております。

また、その下の四角で囲った4点、乗車中の人数が確認できれば安心ですとか、荻窪駅西口停留所の位置が分かりづらいですとか、そういったことについては次のページで現在の対応・検討状況について示します。

12 ページを御覧ください。

まず「停留所まで行かないと、乗れるかどうか分からない」という意見に対しては、7月24日から、先ほどご報告いたしました杉並区産Ma a Sにて、車両の混雑情報の提供を開始しております。

次に「荻窪駅西口の停留所が分かりづらい」という意見に対しては、荻窪駅の連絡橋にグリーンスローモビリティのピクトサインを設置しまして、駅から停留所までの案内を強化したいと思っております。

続きまして「車内が暑かった」という意見については、実証運行時は夏期は減便対応を取ったのですが、本格運行開始以降初めて迎えた今年の夏は、運行本数を維持したまま少しでも快適にご利用いただくために、他自治体での取組などを参考に対策を講じているところです。現在はバス型車両に搭載のエアコンとは別にポータブルエアコンを導入しまして、効果を検証しております。

最後「定員オーバーで乗れないことがあった」という意見に対しては、今後アンケートや利用実績を分析しまして、適正なダイヤ等の検討を進めます。また運行頻度ですとか台数の見直しだけではなくて、移動したいと思ったときに移動できないのが課題と考えまして、Ma a Sと連携した対応策として、利用者がアプリ上で複数の移動手段の中から、状況に応じてモビリティを選択できる

ようになったりですとか、車両の到着を待つ間に立ち寄れるお店の情報を提供したりといったことも検討していきます。

最後に「荻窪地域区民センター停留所設置に向けて」です。14 ページを御覧ください。

荻窪地域区民センターは荻窪駅の南側地域にある区立施設になりまして、来年の9月30日まで大規模改修中のため休館を予定しております。令和4年度にはこちらを停留所に含めたルートで実証運行を行っておりまして、運行計画では令和8年度以降に運行開始としております。

停留所設置に向けたスケジュール案ですが、今年度は第10回地域公共交通活性化協議会に向けまして、警察による現場実査と地域や事業者に対する説明を行いまして、12月頃に運賃等協議会を開く予定であります。地域公共交通活性化協議会での協議が整えば、来年度は停留所の設置工事と、チラシやホームページによる周知を行いまして、荻窪地域区民センター再開に合わせて新たに運行を開始したいと考えております。

以上で、「グリーンスローモビリティの取組について」の報告を終わります。

伊藤会長

ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明を踏まえて議論を進めたいと思います。

ちなみに、グリーンスローモビリティをあまりご存じでない方に簡単に説明すると、これはゴルフカートみたいなものですかね。簡易な車が荻窪駅のエリアを基本的にはぐるっと、しかもスピードもかなり遅く走っているのですが、地域を回る循環型の簡単な、バスというにはちょっと小さい車両ですけれども、そういったものがこのエリアを走るようになったということになっております。

こちらについてご意見、ご質問等あれば、いかがでしょうか。

畠山さんですかね。手が挙がっています。

畠山委員

関東バスの畠山です。よろしくお願いします。

昨年でしたか、グリーンスローモビリティの中で、たしか自動運転の実証実験をやられたと思うんですが、あれを今後またやられる予定はあるのでしょうか。

事務局（宮木）

昨年度はおっしゃるとおり、東京都の事業として自動運転を同じルートでやったのですが、今年度そういったことは予定していないことになります。

畠山委員

ありがとうございました。またそういう何か出てきたら、できるだけ早く事業者側と密に相談していただければと思います。よろしくお願いいたします。

事務局（宮木）

ありがとうございます。

伊藤会長

ちなみに、もし自動運転やるとしたらもうちょっと具体的にこう関わりたいとか、こうしてほしいとか、何かありますか。

畠山委員

そうではなくて、バスがいないところに来ていただければと思います。それだけです。

伊藤会長

ありがとうございます。

そのほかご意見等、いかがでしょうか。

秋山委員、お願いします。

秋山委員

グリーンスローモビリティの出発地点が私どもの事務所の目の前なので、様子がよく分かっております。数を見たら、すごく伸びてきたというのがわかりました。「あまり乗っていないのではないかな」みたいな声も聞いていたのですけれども、この数を見ればちゃんとお話ができるなと思ったのが1つです。

心配をしているのは、今朝も自転車でここ来るときにものすごく暑かったのですね。想定していなかったようなこの暑さの対策を、これからどう考えていただけるかなということです。

ポータブルのクーラーを入れていたりとか、ほかの自治体の工夫とかを取り入れることもお考えと書いてありますけれども、例えばバスが駐車する場所は今は屋根がないので、停めて待っている間にも車内の温度は、クーラーがあったとしても上がっていくだろうなと思います。

運転士さん自身も大丈夫かというのいろいろお考えいただいているとは聞いていますけれども、これから広げていくのだとすれば、今まで考えてこなかったこの暑さに対してどういうことができるのか、何かご検討いただければ教えていただきたいと思います。

伊藤会長

利用者についてもそうですし、ドライバーもちょっと心配だなという部分あると思うのですけれども、これ事務局からですかね。磯さんのほうがいいのかな。

磯委員、この観点からいかがでしょうか。

磯委員

現状、まず、グリスロとしましては2つタイプがございまして、カート型というのと、バス型といって壁があるような車両の2種類がございます。カート型は今の時期ですと暑いですが、走行中は風通しがいいので、ある程度暑さがしのげるのはあるかと思います。加えて、カート型には各乗車位置に対して空調というか、屋根にファンを設けていまして、風が常に乗務員、乗客の方に当たるような形を取っております。これぐらいの対策しか、今の現状ではできていないのかなと思います。

問題になるのはバス型のほうで、周りを覆われてしまいますので、この想定外の暑さですと、測りますと、そのままの状態ですと室内温度が45度を超えている状況になっていると。それに対してポータブルのスポット型のエアコンを入れて、ある程度は収まっているのですけれども、暑いことには変わらないところがあります。

加えて、乗務員の対策としてはあらゆる冷却グッズを持たせたりですとか、あとこれは自社で対応しているのですけれども、駅周辺にコンテナハウスを設けまして車両も、エアコンの充電なども含めた充電施設と、空調も入れて一時的に休憩が取れて、冷却できるようなスペースを今回8月以降に設けてはいるのですけれども、想定以上の暑さがありますので、根本的な解決というところまではなかなか至ってないのかなと。

まだ区役所と相談してないですが、最近ですとヤマハで、カート型の車両でも空調付きの車両も出てきているので、今後そういったものも検討というか、試算ができればという感じです。

伊藤会長

ありがとうございます。

事務局から補足があったりしますか。大丈夫ですか。

事務局（石森） 確かにこの暑さの中で、乗られたお客さんと運転士さんそれぞれの安全を守らなくてはならないところが、とても大切なことだと思っております。そういった意味では、キャピタルモーターさんと協力しながらにはなるのですが、十分な対策が取れているかという、まだまだそういうところでもないという認識ではございます。

駐車するスペースを含めて、駅に近い場所で空いたスペースの確保もなかなか難しいような状況ではあるのですが、できることから改善をしまいたいと考えてございますので、よろしく願いいたします。

伊藤会長 引き続き磯さん、お願いします。

磯委員 私どもの要望というか、お客様に一番お待ちいただくのが荻窪駅西口の場所になります。あそこは周りに日陰になるスペースがないところがあるので、10 分、15 分お待ちいただく中でかなり日差しが強いところがあり、できるかどうかというのは非常に難しいかもしれませんが、日よけになるような対策ができれば非常にありがたいと思います。

伊藤会長 どうですか。

事務局（針谷） ご意見ありがとうございます。先ほどの荻窪駅西口でお待ちになっていらっしゃる方の暑さ対策というところで、昨年度、日よけに関しては、そういったものが建てられないかどうかという検討はしていたと聞いているのですが、調整が整わなくて今は建てられていないと聞いています。

ただ、発表の中でもお話しさせていただいたのですが、グリーンスローモビリティに人数が多くて定員オーバーで乗れなかった場合だったりですとか、次の車両を待つ間ですとか、そういった時間帯にお近くの商店街情報を載せて、ご自身で待つ場所を選択できるような情報も今後掲載を考えていきたいと思っております。ご意見ありがとうございます。

伊藤会長 ありがとうございます。ほか、ご意見いかがでしょうか。

手が挙がりました。久我さん、お願いします。

久我委員 東京交運労協の久我と申します。

昨日、別の自治体の地区協議会に出ていまして、たまたまですが、豊島区のIKEBUSというのに初めて乗ってみました。これが恐らくグリーンスローモビリティの車だと思います。バス型です。池袋東口で赤いIKEBUSが待っていましたので乗ってみようかなと思って、現金200円で乗りました。

乗った人は私だけで、20 分ぐらい1周回ってきましたけれども、これもクーラーは一切ありません。窓は全部開いていますけれども、一対一ということで、僕1人しかいなかったのも、乗務員さんといろいろなお話をさせてもらったら、乗務員さんは汗だくでした。私も汗だくでした。19 キロしかスピードが出ませんので、19 キロでたらたら走っていると渋滞しますので、横に車とかトラックがいるとめっちゃくちゃ暑いんです。これを20分ずっと回ってきて汗だくで、運転士さんはポロシャツですけれども、結構汗かいてやっていました。

それと待っている停留所は、一切日陰はありません。豊島区役所の近くだけは大きなビルがあるので日陰になっていましたけれども、ほかのところは大体午後でしたから西日がすごくて、そういうところにバス停があるのですけれども、人が待っていることは一切ないです。駅は駅でまた日差しがすごくて、運転士さんが非常にかわいそうだったかなと。待っている方もいせんので。

これは別ですけれども、都営バスさんは停留所にひさしがあったり、今はタクシーでも8カ所ぐらいひさしのあるタクシー乗り場をつくっております。そういうのがあると乗ってみようかなとは思いますが、この暑さでIKEBUSに待って乗ろうという人は皆無かなと。私1人で、1周回ってきました。参考までに。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。

IKEBUS、見た目は非常に格好よくて、走っているのを見ると何か楽しい気分になるのですけれども、なかなか実情は大変なのですね。

私もちょっと気にはなっていて、グリーンスローモビリティというやり方でこれからも行くべきものなのか、それともどうしても人数だとかスピードだとか、いろいろな面で制限があるわけですよね。本当はもっとポテンシャルがあるのに、グリーンスローモビリティであるがためにここまでしか伸びてないみたいなものだったら、もうちょっと別の可能性を考えてもいいのかなと思います。その辺りは、事務局はどう考えていらっしゃるのでしょうか。

事務局（石森）

これで決まった考えということではないですけれども、今、会長からお話が合ったとおり、区としては移動の総量を上げたいと。いろいろな人におでかけをしてほしいというのが根本としてありますので、その形としてグリスロがこの地域に合っているのか、それとももっと別の形のほうがこの地域には合っているのかというところについては、今後考える必要が出てくるのかなとは思ってございます。

ただ、現段階としては、グリスロということでこの地域で取組を始めたところと、あとはご説明したとおり、乗客数が一定伸びてきている状況もありますので、まずはグリスロというところでの地域については取組を進めさせていただいて、今後の進展、発展についてどうしていくかというところは検討の余地があると考えているところでございます。

伊藤会長

ありがとうございます。これは観光で乗っていらっしゃる方と日常利用の方が半々ぐらいとあったのですけれども、グリスロがここまで根づいている、ちゃんと利用されている例は日本でもあまりない。グリスロというのがどこまでが正しかったかの分からないですけれども、かなり希少な事例だと思いつつ、本当はもうちょっと需要があるのにというのがもしもあるとしたら、その辺りも気になってはおります。

牧村さん。

牧村副会長

グリーンスローモビリティというのは全く新しい価値観で、新しい移動体験、移動社会を共有できるといいかなと思います。たくさんの人を速く安全・安心にという姿勢を持って運ぶ乗り物が伝

統的にあり、これに対してグリスロとしてすごく利用されているのは、宮崎市の「ぐるっぴー」とここ杉並区が代表例だと思っています。

両地域には共通の特徴がありまして、ゆっくり移動するという価値観を共有していこう、新しい移動文化をつくっていこうという、そこに地域性とか、あるいはこの地形、文化がマッチしていること。それから車両が開放的で、お子さんに非常に人気があるということは両方とも共通しています。お子さんから愛される移動手段というのは、もちろん鉄道、バスもありますけれども、それに匹敵するほどに人気があるというところも、移動集団単体として価値があります。

それから、移動しているときは温室光化ガスを排出しませんので、グリーンという名前がついているのも大きな魅力で、みんなで育てていくという意味で捉えていただくといいかなと思います。

伊藤会長 ありがとうございます。ただのハイエースだとちょっとつまらないということはあるのですね。難しいですね。

今お手が挙がりました。お願いいたします。

小林委員 東京運輸支局の小林でございます。

質問といいますか、今の暑さの件でいうと、グリスロの資料の6ページに利用実績がございますけれども、例えば暑かった7月の時間帯ごとの利用実績みたいなものが、もし概要でも分かれば教えていただきたい。

あと仮に概要上で、例えば日中は全く乗らないとか、そういう状況がもしあったとして、グリスロもそれに合わせて暑い時間帯は運行しないという可能性もお考えとしてあるのか伺いたいと思います。

以上です。

伊藤会長 事務局、いかがでしょうか。

事務局（宮木） ありがとうございます。利用実績については、今、単純に人数でしか出せていないので、例えば平日の乗車はどうか、休日だとどうかとか、そういったところも踏まえて、もっと詳しく分析する必要はございます。今、時間帯ということで出せるものはないですけれども、どちらかというと朝のほうが利用は少なくて、お昼頃からちょっと上がってくるような傾向はあるかなとは見ております。

今後の可能性についてですけれども、おっしゃるとおり運行ダイヤについては、今後検討することとも資料に書かせていただきました。本当にその部分の利用がないのでしたら、そこでなくともっと利用される時間帯を手厚くしていくとか、そういったことも考えていきたいと思っております。ありがとうございます。

小林委員 心配しているのは、今日お話もありましたけれども、運転士さんの健康管理もあります。暑い中、無理して運行することによって体調を崩してしまっていて、最近、健康起因の事故もバス事業でも増えていることもありますので、その点を留意していただけたらありがたいと思ったので発言させてい

いただきました。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。グリーンスローモビリティ、そのほかご意見等いかがでしょうか。

それでは、報告（４）に進みたいと思います。「杉並区南北バスすぎ丸について」ということで、事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局（左部）

それでは、資料６を御覧ください。「杉並区南北バスすぎ丸について」、ご報告いたします。

本日の報告事項は、お示しのとおり４つとなっております。

では、「すぎ丸の概要」についてです。

こちらは利用者の推移となっております。表のように、平成１２年度の運行開始以降、コロナ前まではおおむね増加傾向が続いておりました。令和４年２月には運行開始から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づいています。コロナ前と比較して、令和６年度は９７％まで３路線で回復をしている状況です。

では、次です。すぎ丸の経費について説明いたします。

経費の成り立ちですけれども、「運行経費」から「運行収入」を差し引いた「収支欠損額」を杉並区が運行事業者に補助金として支出しています。そのため、運行事業者である京王バス様と関東バス様は赤字でも黒字もないという状態になります。ただ、赤字部分を区が補填しているといっても、見えていない経費もありましたので、その点については昨年度しっかり補正予算を組んでおります。今年度は当初の予算で充てております。区としては経費、必要なものについては、しっかりと出していくという姿勢を持っております。

喫緊の課題として、さくら路線の方向性を出すために運賃のことではなく、運転士不足の問題があることを認識しています。すぎ丸の運賃の在り方については、区としても課題認識を持っております。今後、すぎ丸全体の在り方を検討していくに当たって、環境を整えた中でこの事業を継続していけるということで、具体的に議論、協議の場を設けていきたいと考えております。

次に、「さくら路線について」です。

今年１月に行われた第８回地域公共交通活性化協議会において、各事業者様から運転士不足についてご報告いただき、区としても深刻であることを認識し、改めてしっかり受け止めているところでございます。運転士不足が加速度的に進む中、一般路線バスの減便、廃止が行われておりますが、ほかの自治体においてはコミュニティバスも同様の対応をする必要が出てきたという状況を把握しております。

杉並区では、さくら路線を運行する京王電鉄バス様から区に対して、２０２７年４月からさくら路線については他事業者にお願いしたいという申出がありました。区としましては、区民の足として定着しているすぎ丸についてはなくさない、また様々な要望がある中、これを改善しながら維持・継続をしていく考えを持っております。

今回さくら路線については、京王電鉄バス様から期日を設けられているため、早急にさくら路線

の対応、対策について議論し、対応策を決定するため、今年4月に「すぎ丸あり方検討部会」を設置しました。

「すぎ丸あり方検討部会」では、テーマが2つあることを部会の中で共有しています。現在はさくら路線の今後について、方向性について議論していますが、すぎ丸が開通して25年がたち、当時と現在では生活環境も違い、すぎ丸のニーズも変化してきている中、区としては区に寄せられる様々な要望や運賃、運行時間などについて、すぎ丸全体の在り方を今後検討していきたいと考えています。

では、次のページです。

さくら路線の実態調査を目的としたアンケートを、さくら路線沿線の町会の方にご協力いただき実施しましたので、その結果をご報告いたします。

実施期間は令和7年7月1日から18日となり、回答方法はオンラインや郵送等で、合計で395件の回答を頂きました。

回答者の年齢は50代が最も多く、50代以上の回答が8割を占めています。回答者の利用者の98%の方が、「すぎ丸に乗ったことがある」と回答しています。

様々な意見を頂きましたが、生活に必要な交通手段であること、通院や日常の買い物、趣味の会への外出に重宝していることが分かります。また、運転士が優しく親切であり、安全運転をしてくれているという、運転士さんに対する感謝の言葉も多く見られました。

では、次のページです。こちらは利用頻度、時間別、目的です。

さくら路線の利用状況は週1回程度が最も多く、時間別では10時台の利用が20%を超えており、午前中の利用に集中しています。また、目的別では日用品の買い物と通院での利用が約半数を占めています。このことから、区民の日常生活の足として根づいていることがよく分かります。

また、すぎ丸さくら路線の現状のまま維持・継続してほしいという、593名の方から署名も頂きました。区としても、地域に必要な交通手段としてさくら路線を今後も利用する方々に影響が生じないように、運行を続けていかなければいけないと感じています。

では、次のスライドです。こちらはすぎ丸あり方検討部会で検討した、さくら路線の事業形態変更の方策案を5つ示しています。

その中で、方策案①バス事業者からバス事業者への変更が、区民への影響が最も少ない方策となります。現在すぎ丸かえで路線を運行している関東バス様に、受託の調整を検討していただいている状況です。

では、次です。「今後のすぎ丸の取組について」です。

お手元に「杉並区地域公共交通計画」をお持ちでしたら、75ページを御覧ください。

こちらは「すぎ丸の魅力を高めるための再設計」についてです。前回、1月の活性化協議会において、当初令和9年度から検討していく予定でしたが、計画の前倒しをしていきたいというお話をさせていただきました。今年度2回開催した「すぎ丸あり方検討部会」では、期日を設けられてい

る提案となっているため、部会の2つ目のテーマである「さくら路線の今後について」議論していますが、すぎ丸のことだけでなく、テーマ1のすぎ丸全体について、どう課題に向き合うかということを考え、さくら路線の各論とは別にバス事業者様と一緒にどう維持していくか、区が運行環境、処遇面以外で関わるところはないのか、積極的にに関わり、環境改善を行っていきたいと思っています。これは事業者様だけではなく区民の皆様にもアイデアを頂き、誰でも快適に移動できる公共交通網にしていくことが重要だと考えています。

次に「すぎ丸における電気バス導入」についてです。「杉並区地域公共交通計画」では90ページです。

令和6年度から、けやき路線に置いて電気バスを1台運行していますが、今後も導入を検討しています。

次に「その他」となります。

事務局（石森）

私のほうからも、少しお話をさせていただきたいと思います。

前回の協議会、それから今年度2回開催しました「すぎ丸あり方検討部会」におきまして、各バス事業者の方々からお話を聞いて、改めて主な共通課題の1つとして、バスの運転士さんの不足というところがあることが分かりました。地域公共交通を守っていくために、区としてもできることは積極的に支援していくという姿勢ではございます。すぎ丸だけでなく、バス業界全体として、事業者さんを取り巻く環境は非常に厳しくなってきていると感じているところでございます。

「すぎ丸あり方検討部会」では、現在、主にさくら路線について議論をしているところでございますけれども、バス業界の今後についても話題が言及しました。具体的な提案も頂いている状況でございます。バスをはじめとした地域公共交通は区民の大切な足というところで、先ほど説明しましたように、今回さくら路線については600名近くの方から署名を頂くというところにもなっております。

バスの運転士さんが不足する中、杉並区としては移動の総量を上げていきたいと。すぎ丸だけではなく、地域公共交通の、特にバス事業者さんの現状をよりよくするため運行環境の整備など、区として取り組めることはやっていきたいと考えているところでございます。

また皆さん区民として、移動困難者の支援者として、それから事業者として、それと我々行政として、それぞれの立場でこういったことを考えていただき、すぎ丸を含む公共交通を守るためのアイデア、意見を頂ければと考えているところでございます。

説明については以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。すぎ丸の話はこの場で話題になっているだけではなくて、実は部会を設けて、もう少し小さな場で今まで2回議論を重ねて、その経過報告みたいな位置づけになるのかなと思います。

直接的には、今すぎ丸さくら路線を運行されている京王電鉄さんから、2027年4月から撤退されたいというお話を頂きました。これ非常にありがたいことで、いきなりもう無理ですという話も全

国見るといろいろある中で、これだけ議論の時間を頂けたというのは、杉並区にとってはとてもありがたかったことだと思っています。そういった中で、これをどう考えていくかということをぜひ議論したいと思っています。

もともとコミュニティバスというのは、バス事業者さんが事業としてはなかなかやれないけれども、区民にとっては必要なのだというところを区の責任で走らせるという立てつけで、全国いろいろなところで走らせています。杉並区でもかなり利用されているところだと思っています。

こういった部分も含めて、杉並区内の様々な地域の移動ができるようになっていったわけですが、昨今の状況の中で、直接的には乗務員不足、バスの運転士さんの雇用がなかなか難しいところで、今、バス事業者さんの状況がある。長期的にも地域の交通事業者さんの経営はだんだん難しくなってくると、私自身は思っています。そういった中でいかに地域の交通をさらに守っていくか、続けていくかというのは重要な課題なのかなと。特にこの集まりにおいては、責任もある非常に重要なテーマかなと思っています。

一部のメンバーの方は部会という形でご意見も頂いているのですが、それ以外の方も含めて、ぜひこの場でもご意見頂けたらと思います。ただいまの資料も含めて、すぎ丸についてご意見あれば、ぜひ伺えればと思います。いかがでしょうか。

せっかく今日は、小学校PTAの内山さんとか中学校とか、ぜひ利用者に近いところからご意見を頂けるとありがたいと。すぎ丸に限らなくて全然いいですが、地域の杉並の移動だとかについて、利用される方の目線でぜひご意見伺えませんかでしょうか。いかがでしょうか。

内山委員

小学校PTAから派遣されてきました内山と申します。

本日初めてこういった会に参加させていただいて、初めてというお話ばかりで、本当に勉強になりました。利用者からの立場ということで、全体のお話を通してという感じでよろしいですか。

伊藤会長

もちろん。すぎ丸に限らず、むしろそのポイントが非常に重要だと思います。

内山委員

私の立場からすると、いろいろな情報があふれていて、今日聞いたような取組とかグリーンスローモビリティの話とかも、ほとんどが初めて知るようなお話で、情報をキャッチアップされるのがうまい方はご存じかもしれないですが、私のようなタイプの人間だと結構知らないことも多いのかなと思いました。

周知という点に関しては、子育て世代に向けて行っている施策が多いのであれば、既にやっていらっしゃるかもしれないですが、小学校とか中学校にこういった取組のパンフレットを配るとか、何か講義に来ていただくとか、周知していただける余地はもっとあるのかなというのは親として感じました。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。

緋田さん、いかがでしょうか。

緋田委員

中学校PTAの協議会から派遣されました緋田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

内山さんのおっしゃるのもすごく理解しまして、私もこういう会議に出るのは今回初めてなのですけれども、子どもを育ててきまして、今、中学校と高校に子どもがいるのですけれども、私はペーパードライバーでして、バスも電車もタクシーも非常にたくさん利用してきました。その中で、今、松ノ木に住んでいるのですけれども、特にAIオンデマンドのことをチラシで知りまして、できればもう少し早く知りたかったというのが最初の意見です。

なぜかといいますと、今は中学生の子どもも高校生の子どものも、正直、自分たちで移動手段を見つけれますので、親と行動することが大分減りました。でも、幼稚園のときとか乳児のときは、雨の降る中タクシーを止めて病院に行くとか、小さい子どもを家に置いておくことがなかなかできなかったのも、2人の小さい子を自転車に乗せて雨の中買い物に行くこともあったのも、本当にこの乗り合いタクシーが出たときに「何ていいことなんだろう」と、正直思いました。

ただ、1つ気になるのが9時から5時というところで、この時間帯が今後例えばもう少し早まるとか、夕方の時間になるということが、今後、皆様の協議の中で変わっていくのであれば、保護者というか親の意見ですけれども、早朝の例えばバスのない時間にタクシーを止める。私も先ほどおっしゃったアプリを入れているのですけれども、雨の中どうしてもタクシーが止まらなくて、子どもがけがをして連れていくので、その場でアプリを落としてタクシーを止めたこともあったのも、時間帯がもう少し伸びてくれたら、保護者としてはとてもありがたいのかなというところなんです。

ただ、実際に運営してくださる方の時間の都合もありますので、先ほどバスの運転士さんの確保がとても難しいとおっしゃっているのも伺ったので、なかなか現実には難しいかもしれないですけれども、小さい子を持つ保護者としては、時間がもう少し延びてくださるとありがたいというところなんです。

あともう1点、周知の話があったのですけれども、保育園、幼稚園の保護者、あとは小学校の特に低学年、自転車に乗せられなくなった世代のお母さんは、子どもに歩きなさいというのが一番難しいところなので、そのあたりに区役所から小学校、中学校を通したり、あと幼稚園、保育園さんを通して周知していただくと、お母さんは結構食いつくと思いますので、できればそういうところに周知していただければと思います。よろしくお願いします。

すみません。話がいろいろそれてしまっ。

伊藤会長

ありがとうございます。私も3歳の娘がおりまして、2人乗りの自転車に乗せて走り回っていることが多いですけれども、確かにそうですね。この後、あのシートに乗れなくなったらどうしようかというのは確かに考えます。

本当はすぎ丸の場合なのですけれども、デマンド交通の時間帯について具体的なお話がありましたので、そこにシフトして、ちょっとだけその話に戻してよろしいですか。デマンド交通の時間帯についての話、今ちょうどご要望ありましたので、その点、事務局いかがでしょうか。

事務局（石森）

ありがとうございます。時間帯については、今、実証実験というところもありますので、どういう時間帯に運行するのがいいのかということを含めて、今後考えていく必要があるかなと思って

います。

お話があったように、おでかけをためらっている方にいかにおでかけをしてもらうかというのがこちらとしては目指すところでもありますので、そういった意味ではどういった時間帯に運行するのがベストなのかというところを含めて、今後考えていきたいと思っております。

それと、PRのお話もございました。全体的なお話ということだと思いますけれども、こちらとしては移動ツールを幾ら用意しても、それを実際使っていただく方がそのことを知らないというのでは全く意味がないと思っています。ただ、区役所は情報を伝える、PRをしていくというところが苦手な部分でもあります。苦手と言っているとはいけないですけども、そういった意味では今お話いただいたような、こういったところにPRしていくといいですよというご意見を率直なところで聞かせていただくと、こちらとしては大変参考になります。

こういった場でなくても構いませんので、皆さんからも何か思いついたときに、事務局のほうに「こういうところはどうか」ということでアイデアを頂けると、大変ありがたいと思っていますところですので。ありがとうございます。

伊藤会長

乗った人の情報は数字になって、いろいろとこういうところの資料にも出てくるのですが、乗らなかった方も含めて、生活者の実感はなかなか数字に出てこないもので、ぜひ活発に皆さんにご発言いただけるとありがたいです。

では、またすぎ丸のほうに戻してですかね、今、畠山さんの手が挙がっていましたかね。お願いします。

畠山委員

関東バスでございます。私どももかえで路線運行させていただいておりますけれども、ただ、今回京王さんがもう人員不足の中という話がありまして、これは京王さんだけではなくて、今、私どもも非常に厳しい状況です。

採用はできてはいるのですが、ただ想定される人員がなかなか確保できないというのが現状でありまして、通常、乗務員の退職は年齢であったり、病気であったりで、本来、退職する人員以上に採用できていなければ人員は増えないのですが、そこまで至っていないというのが現状で、じわじわとどうしても減っていつてしまうというところでもあります。

これからですけれども、今回、さくら路線も検討するということでお話をさせていただいていきます。これから2年先、3年先、多分私どももこれは難しい、もう運行できないということがいつか絶対来ると思います。これは一般路線でも同様でありまして、そこまで確保ができなければ人員としてはどんどん高齢化になってしまいますし、いつかは人員の確保ができなくなる一線が出てくると思います。そうすると数年先、何年先になるか分かりませんが、同じように関東バスとしてもこれはもう運行ができないです、難しいですというお話はいつかさせていただく時期が来ると思います。

そういったときにすぎ丸をどうやって残していくとか、またはほかの交通手段がどういうふうになれるとか、その後、段階を追ってどうなっていくかということも、区のほうでもまたシミュ

レーションと一緒に考えていただければと思います。よろしくお願いします。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。これも周知と同じような話で、現場の実情と地域の方の理解はまだまだかなり離れているというのは、この部会をやっているところでも常々感じるところで、事業者さんが感じている今の厳しさみたいなものは、なかなかまだ伝わっていないというのは常々感じているところなので、ぜひこういった場でも、皆さんにご理解いただけるとありがたいと思います。

だから縮小しようとは思っていないのですけれども、ただ、少なくとも前提としてそういう状況があることは非常に重要なと思います。

佐山さん、お手が挙がりましたかね。

佐山委員

杉並区いきいきクラブ連合会の佐山と申します。

1つ要望なのですが、私、高円寺に住んでいるのですが、地元なので高齢者が1年を通して、いろいろなイベントでセシオンを使うことがすごく多いです。その場合、高円寺地区の人はセシオンが近いのです。私は南口で近いので、自転車でも歩いてでも行けるのですが、高円寺地区に住んでいる北側のほうの人はバスもないし、タクシーしかないんですね。そのタクシーも、高円寺の駅まで来ないとなかなか拾えない状態です。高円寺の駅まで来てもバスはないし、自転車に乗れない高齢者は、セシオンが地元で目の前にあるのですが、逆に荻窪とか高井戸とか、ほかの地区の方のほうはまだ来やすいのです。

そういう場合において高円寺の駅からセシオンを通る、要するに今まではバスだったけれども、バスも廃止になってしまって、高円寺の駅から環七のほうに抜けるバスが全然ないです。ですから、何かそういうのがあればいいということを、しょっちゅう高齢者の方から耳にしているのです。今ここにバス会社の方とか区の方も皆さんいらっしゃるので、1日に何本か、朝晩とか昼とかにあれば、セシオンがあそこにあるために便利なのですね。

高円寺の中央線の北側の高齢の方というのは、セシオンに行かれないのです。自転車に乗れる方は行けるのですが、歩きだと遠過ぎてしまって、30分も40分かかるということで、高円寺の駅まで来て、それからタクシーを拾えば行かれる状態で、目の前にあるのですが、バスとか何かがないためになかなかそこまで行かれないということをよく耳にして、「セシオン大変だ」と言うのです。

ですから、便利なところなのですが、セシオンに行く、高円寺から環七を通るバスが全然ないのです。高円寺から青梅街道まで出れば行けるのですが、青梅街道まで出てくるのが大変なのです。高円寺駅の南側の人はいいのですが、北側の人、早稲田通りと中央線の間の高円寺地区の方はなかなか来れない。ですからその辺のところを、高円寺の駅から何かそういう、浜田山のほうに行くすぎ丸とかは出ているのですが、環七を抜けて堀ノ内のほうに行くバスがないのです。

皆さんがちょうどいらっしゃる時なので、もしそういうことが少しでも可能だったらありがた

いと思っております。一応これは希望ですけれども、よろしくお願いいたします。

伊藤会長

ありがとうございます。まずは事務局ですかね。

地域の中の主要なポイントとか、移動サービスのK P Iにしているというか、ここにちゃんと何分以内で行けるみたいな、例えばそういう指針みたいなものは考えていたりするのでしょうか。

事務局（石森）

どうもありがとうございます。今、会長からお話があったような具体的な指針、取組はないというところになってしまうのと、あとすぐに実現できるというところではないですが、これまでお話ししているように、区としてはおでかけをためらっている方におでかけをしていただくようにしていくと。交通手段の空白部分について埋めていって、スムーズに交通手段を使って目的地にたどり着いていただくということが将来的に目指す姿だと思っています。

そういった意味では、今、バス路線が廃止されてということがありましたけれども、必ずしもバス路線として復活することが一番ベストな状態かというところ、またそうでもないところもあるかと思っていますので、その地域に応じた交通手段は何が一番いいものかというところを含めて、今後考えていく必要があると思っています。

直接、今、セシオンに向けてというお答えにはなかなかなくて申し訳ないですけれども、杉並区全体としてスムーズに移動できることを目指してまいりますので、そういったところでご理解いただければと思います。ご要望ということで高円寺のセシオンにたどり着くにはというところで承りましたので、ありがとうございます。

伊藤会長

事業者からもし何かあれば。ちょっと難しいですかね。いかがでしょうか。

今、手が挙がりましたね。

三浦委員

京王バスの三浦と申します。

今のセシオン等の話、あとすぎ丸のさくら路線受託終了の願い出という話も、両方とも弊社に起因する話ということで、ご利用者のお客様には大変ご迷惑をおかけして申し訳なく思っているところでございます。

今回の会議から出席されている方もいらっしゃるということで、改めて当社の影響についてお話をさせていただきます。

当社の昨年度の実績が一番参考になるかと思っておりますのでお伝えさせていただくと、入社、要は採用に至った方というのは年間通して大体 60 数名いらっしゃいます。60 数名年間で採用できているというと、結構いらっしゃるように感じるかもしれませんが、定年退職と自己都合退職を含めた方が大体 110 名ぐらい、昨年度はいらっしゃる状況です。つまり、乗務員数は昨年度 1 年間で 50 名程度減少しているというのが今の状況でございます。

こちらの大きな理由としては、平均年齢が上がってしまっているというところになります。当社でいうと、今 54 歳ぐらいが乗務員の平均年齢ですので、定年に到達した人が年々加速度的に増えているのが一番重たい課題だと思っております。今後 10 年間でいうと、定年退職、65 歳に到達する人の数が 700 名ぐらいになります。年平均 70 名ぐらいが定年退職を迎えるという状況ですので、昨年

の採用人数からしても、マイナスしていく公算が高いというところが今の状況です。

こういった状況はコロナ前から顕著になってきたところだったので、コロナ時期に一旦減便とかも含めて対応させていただいてはいたのですが、コロナ後、お客様も戻ってきた中で、そういった対応も厳しくなっているというところになります。

当社でいうと、2023 年ぐらいから各路線の減便あるいは廃止をさせていただいておりまして、大体 10%弱ぐらいダイヤはコロナ前に比べて縮小させていただいているところです。

ただ、ご利用のお客様は、すぎ丸の利用率を見ても分かるとおり、コロナ前に近いお客様が乗られております。そういったところからすると、一般路線の減便、廃止についてもそろそろできるところがなくなってきてしまっている。これ以上やってしまうと、本当に多大なるご不便をおかけする。既におかけはしてしまっているのですが、例えば乗り残しが出てしまうとか、そういった顕著なご不便が出てきてしまう。そういった中では、今まで維持してきたコミュニティバスについても、減便、廃止のご相談について各自治体様とさせていただいているというところが、今回すぎ丸における流れでもございます。

もちろんこのままじり貧になっていくわけにはいきませんので、当社としてもいろいろな取組を進めております。最近ですとネパールのほうで乗務員採用、特定技能外国人の制度を利用した外国人採用に着手したりですとか、そういったところも含めて何とか乗務員、バスの運び手を確保しようとしているところですが、そういう取組が成果として結実するまでには、もう少し時間と課題の解消が必要かなと思っているところでございます。

重ね重ねご不便をおかけして申し訳ないですが、そういった状況にあるというところをご理解賜ればありがたく存じます。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。

そのほか、特にすぎ丸についてご意見いかがでしょうか。

では、お願いいたします。

櫻井委員

J R 東日本の櫻井と申します。

すぎ丸、バスとの連携ですが、バス路線網がこうやって運行を継続するのがなかなか難しいということでネットワークが細っていくのは、当然、鉄道事業者としても非常に心配しているところです。公共交通ネットワークという意味では、鉄道に加えてバス、タクシー、あとはこういったシェアサイクルを含めたものが全体として、ネットワークとして機能していないとなかなか難しいかなというのは非常に認識しているところです。

会社を代表して来ていると言いつつも、ここからは私の見解に近い話になって恐縮ですが、いろいろ今後の取組を書きいただいている中で、一番最後のページを見てちょっと気になった部分があります。いろいろ共通課題の記載があって、「運転士募集についての周知」から「処遇改善等」という記載順ですとか、あとは 11 ページ目の目標 1 の取組 3、4 という、こういった取組の順番で、

取組みますみたいなことが書いてありますけれども、今回、特に杉並区様にお伺いしたいのは、端的に言うと、100 円という安価なサービスをいつまで続けますかというところかなと思っております。

弊社の鉄道業界も一緒に、人材獲得競争が非常に激化しておりまして、最近の大学生の就職ランキングとかを見ましても、総合商社をはじめ I T 企業等、高年収の業界を希望されている学生さんが非常に多いという中で、打ち手として募集について周知するのは当然やるべきだとは思いつつも、まずは処遇改善が先に来るのではないかと考えております。

これも弊社で先日プレスリリースもさせていただきましたけれども、来年 4 月以降に新たな人事賃金制度を導入しまして、その中で処遇改善をしっかりと図っていこうということを出させていただいております。それをするためには、原資をいかに頂けるかというところの収益増が非常に重要になってきてまして、そのための 1 つとして、運賃を少し多めに頂くことも必要なのではないかと考えております。

これは私の見解ですけれども、公共交通機関で働く者として、私自身誇りを持って、しかも価値のあるサービスを提供していると思っているところでございます。一方で、ご利用されるお客様にとってのご負担ということも当然考えていかなければいけないと考えておりますので、例えば年金でお暮らしの高齢の方であれば 100 円を維持しつつ、高年収の方は少し多めに頂いて、トータルで増収を図る必要があるのではないかと考えております。

恐らく昨今の物価高騰ですとか人件費の高騰を踏まえますと、このまま 100 円を続けていくと、むしろ杉並区さんの欠損金がどんどん増えていって、現状マイナス 5,000 万円ぐらいだと思うのですが、結果的にそれによって財政が苦しくなる。運行事業者側も苦しくなって、サービス提供側が総じて共倒れしかねないと考えております。そういった部分も含めて、効率化の手段としてデジタルをぜひ活用していただいたらどうかと思いました。

つきましては、検討プロセスの順番を含めて抜本的に見直したほうがいいのかということで、鉄道会社の意見というよりは私個人の意見として申し述べさせていただきます。よろしくお願い致します。

伊藤会長

ありがとうございます。運賃については京王バスの三浦さんから、実は部会の際にご意見を頂いております。

私の理解では、運賃は立てつけ上は別の委員会での議論、この場ではないと理解しているのですが、重要な議論だと思いますので、もしも事務局から何かあればぜひ伺いたいと考えております。

事務局（石森）

ご意見ありがとうございます。運賃については、資料にもありますように、検討する必要があるとは思っているところでございます。ただ、今のこの段階で幾らというお話まではできないのですが、現状のままでいいかどうかということを含めて、運賃の在り方については検討していく必要があると思っております。

処遇改善のお話もありました。すぎ丸については、区から必要な経費は補助しているというところ

ろにはなりますので、たとえ運賃を上げたとしても、それがいきなり処遇改善に戻るものではないというところはご理解いただければと思います。ただ、一方で、これまでお話があったとおり、運転士さんを含めた従業者の方の処遇改善は必要なものだと思っております。繰り返しのようになってしまいますけれども、区としてはできるところを積極的に支援していきたいと考えているところでございます。

事務局（針谷） 念のための補足でというところで発言させていただくのですけれども、一番最後の「その他」のスライドを見てご意見を頂きありがとうございます。

「その他」のスライドに関しまして、ちょっとご説明が不足していたので追加の説明になるのですけれども、こちらの資料は「第2回すぎ丸のあり方検討部会」の中で、バス事業者様が運転士さんが減ってしまって、何でこんなに減ってしまうのだろう、どうしたらいいだろうというお話をする中で、例えばこういったことに対応するといいいのではないかという案が出まして、そういった案を羅列させていただいている状況になります。

こういった案が出ましたよというところで羅列させていただいているということだけ補足をさせていただきます。

伊藤会長 ありがとうございます。現場で汗を流す方に対する処遇というのは、どうしても上がってこないという難しさがあるなというところです。実際にはエッセンシャルワーカーという形で、そういう方が社会を支えていらっしゃる。まず、そこの方がいかに気持ちよく仕事ができるかというのは非常に大事なのかと思いながら。

このアンケートでもすぎ丸の運転士さんに非常によくしていただいたとか、先ほどのデマンド交通のタクシーも、運転士さんが自ら呼びかけてプロモーションをされていたりとか、実は現場の方に支えられているのだなというのが伺える資料が幾つもあります。ぜひそういう方が一番気持ちよく、楽しく働ける場になるといいなと私自身も思っております。

時間が過ぎていて、私の進行が悪くて大変申し訳ないですけれども、すぎ丸についてもうちょっとあればぜひご意見伺えればと思います。いかがでしょうか。

手が挙がりました。どちらでしょうか。お願いいたします。

富樫委員 東京バス協会の富樫と申します。

今までも事業者の方の話がいろいろあったのですけれども、乗務員不足というのが何となく漠然として、皆様にも周知されているところがあるのですけれども、正直、中身は相当きつい状況だということです。事業者の話にもあったと思うんですけれども、今、人が来ないというのもありますし、それと同時に退職者が多いということもある。三浦委員からも平均年齢が 54 歳という話があったんですけれども、都内のバス事業者は大体そんなものです。

全般的な話をしますと、そうしますとあと数年たてば全員定年になってしまう。その分のボリュームゾーンがいなくなってしまうという形になりますので、そうすると 5 年後、10 年後の運転士さんの確保はどうなっていくのか。新しい方をどんどん雇うとしても、追いつかないのが現状で

す。

ですから、方策としてはいろいろあると思います。まずは定年延長でありますとか、あとは募集のパイを増やすとか、協会としてもいろいろとやっているところではあるのですが、近い将来、もしかしたら非常に危機的な状況になってしまうことも正直あるというのも、ちょっとご念頭に置いていただけるとありがたいと。

例えばこういったようにPR等を行う際も、そういったところも含めて。PRをしていただきたいと思います。よく 2024 年問題とか言っていますけれども、実はそれではなくて、少子高齢化が原因だと思います。2024 年の前から、人は正直足りなかったのです。コロナでとどめを刺されてしまった形になりまして、これでいつかよくなる傾向があるのかということ、それはない状況です。ですから、今後の公共交通はどうあるべきかというのを含めて、もうちょっとPRしていただけるとありがたいと思います。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。

すぎ丸、この辺りでよろしいでしょうか。ありがとうございます。

もう1つ議題が残っておりまして、「自転車ネットワーク路線の再構築及び区独自のドライバー向け路面標示の実証実験について」ということで、こちらは事務局から大丈夫でしょうか。お願いいたします。

事務局（石森）

では、時間もございませんので、簡単にご紹介させていただきます。資料7を御覧ください。

まず表面、自転車ネットワーク路線の再構築でございます。

資料の下の方にナビマーク、ナビラインということで、白いマークと青いマークを記載させていただいていますが、道路にこれらのマークがあるのを御覧になったことあるかと思います。これをつけているところが、自転車ネットワーク路線ということにしております。今まで駅周辺を中心に整備をしてきたところですが、こちらで行った調査によると、交通安全、左側通行ということで、このナビマーク、ナビラインをつけたところはよく守られるようになったというところがありましたので、今回、区内全域にこの路線を拡大していく取組を進めることにしたものです。

延長については、これまで約53キロだったものが倍の108キロになってございます。

続いて、裏面を御覧ください。こちらについては、区独自のドライバーに向けた路面標示の実証実験でございます。

こちら資料の下の方に、白い自転車に乗っている人と矢印と車のマークがあります。このマークを道路の路面につけて、車の運転者に自転車からの距離を適切に取ってくださいということをお促すものになります。こちらは実証実験で、東海大学と連携して行うことにしております。

場所については、神明通りと永福町駅北口商店街通りの2か所で実証実験を行うものでございます。

情報提供ということでお話をさせていただきました。私からは以上です。

- 伊藤会長 ありがとうございます。こちらについて、何か質問等ありますでしょうか。
- ちなみに、道路の幅とかは大丈夫かなと思うのですけれども、安全性みたいなものはどう考えていらっしゃるのでしょうか。
- 事務局（石森） ネットワーク路線の選定につきましては、道路幅とかを含めて適切な場所、それから事故の多い場所ですとか自転車の交通量が多い場所を考慮して選定している状況でございます。
- 伊藤会長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。
- もしもここまでのところで何か言い忘れていたよとか、あのときちょっと言い足りなかったみたいな、全体を通してご発言があればぜひ伺いたいと思いますけれども、いかがでしょうか。実は、本当はこうだったよみたいなものがあれば、ぜひ伺えればと思いますけれども。
- 時間が大分過ぎてしまいましたけれども、これで報告事項は以上ということでよろしいでしょうか。
- それでは、最後に今後のスケジュールについて、事務局から改めてお願いいたします。
- 事務局（石森） 長時間にわたりありがとうございました。
- 次回、10回の協議会につきましては、少し先になりますけれども、年明けの1月28日木曜日の2時から、この同じ場所で行います。改めて、近くなりましたらこちらから開催通知を送らせていただきますので、ご出席のほど、どうぞよろしくお願いいたします。
- 伊藤会長 ありがとうございます。
- それでは、牧村さんからまず一言お願いいたします。
- 牧村副会長 ありがとうございました。先ほどちょっと部会の話もありました。部会の中でも、処遇の改善は、区と民間事業者と一緒に考えていくのは非常に重要なテーマと、その場でも議論がされておりました。まさに、さらに処遇改善を大事にして議論を進めることがとても大事だと、今日聞いていてすごく感じました。
- 杉並区は鉄道、オンデマンド、グリスロ、すぎ丸、路線バス、さらに自転車シェアとかタクシーとか、それぞれが最適化しがちなところが、こういう場で、そうではなくて、全体の相乗効果がどうなっていくのかというのが求められていると思います。そこに行政が入って行って、国と皆さんと一緒に進めていく場として、まさに杉並産Ma a Sプラットフォームがますます大事な役割になってくると感じています。
- 今日は「クーポン」というキーワードが幾つか出ていましたけれども、そこは本当にこれから皆さんの意見を聞きながら、相乗効果を果たしてくれるような新しい仕掛けにはとても期待したいと思っています。
- もう1点、デマンドバスの運行時間について課題感、ご指摘がありました。協議会あるいは部会の中でそういう議論もしてきましたけれども、ぜひ皆さんに関心を持っていただきたいのは、渋谷区で9月1日から、朝の8時から夜の20時までデマンド交通の実証実験がスタートします。10台ぐらいの車両で、かなりのエリアで、ミーティングポイントの密度も杉並の多分3倍ぐらいあると思

います。先ほど久我さんから話題提起ありましたけれども、タクシーアプリのGOから、こうしたサービスが呼べるという、そういった仕組みが始まりまるということで、運賃もタクシーの5割から6割と聞いていますけれども、そういうサービスが近隣で始まるということで、それが区にどうという影響を本当に及ぼすかどうか。

皆さん多分注視していると思いますけれども、こういう場で共有しながら、区としてバスとの関係どう考えているかとか、すぎ丸の関係どう考えているかというとても大事な岐路に立っていると思います。そういう先行する事例が出てきましたので、そこも注視しながら、この協議会で議論していくといいなと思った次第でございます。

私からは以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。公共交通は事業者が黙っていてもうまくやってくれて、使うだけでいいのだというのは、残念ながらそういう時代ではなくなってきて、様々な厳しい中で、区として伝えていかなくてはいけないという状況の中でこの会議は非常に重要で、皆様のこういった場でのご発言がエネルギーとなって区の交通がよくなっていく。そういう場として重要だと思っております。

あと、私自身は実は非常にポジティブに考えておりまして、テクノロジーなど様々な可能性もありますので、実はこの場が原動力となって、もっともっといいものをつくっていけたらいいなと本当に思いながらこの場におります。ぜひ引き続き前向きな議論ができる場として、皆さんに活発にご発言いただけるとありがたいと思っております。

お願いいたします。

事務局（石森）

バスの松ノ木路線の件で、京王バスさんから少しお話を頂いたほうがよろしいかと思うので、お時間を頂いてもよろしいですか。

伊藤会長

分かりました。いかがでしょうか。

三浦委員

会議が長引いているところを恐縮でございます。

松ノ木線、永福町から新高円寺あるいは高円寺に弊社と関東バス様で共同運行している路線ですが、9月27日にダイヤ改正の予定がございます。今までの話の流れから分かりますとおり、今回、減便という形のお知らせになってしまいます。申し訳ございません。

今まで平土日同じダイヤで運行していたのですが、平日と土日に分けて、利用実態に合わせた形で減便をさせていただきます。

ざっくり申し上げますと、平日の朝時間帯はほとんど変更ありません。日中時間帯について、今15分ヘッドで走っているところを20分間隔での運行とさせていただきます。あとは最終、終便の時間帯について、今21時ぐらいであるところを、改善基準の関係もありまして20時ぐらいの最終便の発車時刻に繰り上げさせていただく予定でございます。

土日については朝のご利用が少ないというところがありますので、朝の減便。日中については、15分感覚を維持いたします。土日も最終便は1時間程度切り上げさせていただくといった内容でございます。

9月に入ったあたりで、詳しいご案内は各バス停、あとは各社ホームページを通じて展開させていただければと思います。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。こういった会議の場で報告いただけるのは実はありがたくて、必ずしもそういう義務があるわけではないですけども、地域の交通のことなのでこういった場で情報提供いただいたということだと理解しております。一方で、それはみんなが幸せになる話ではきっとないと思うので、ぜひこの場でまたいろいろなことが考えられたらなと、個人的には思いました。

そのほか、大丈夫でしょうか。私の進行が悪くて大変申し訳なかったですけども、こちらで本日予定しておりました議事は全て終了いたしました。

これをもちまして、第9回杉並区地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。皆様、本日は長時間にわたってありがとうございました。