

## 会議記録

|       |                                                                                                                                                |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 会議名称  | 第6回 杉並区 AI オンデマンド交通検討部会                                                                                                                        |
| 日 時   | 令和7年9月30日（火）午後2時00分から午後4時00分まで                                                                                                                 |
| 場 所   | 西棟8階 第9会議室B                                                                                                                                    |
| 出席者   | <b>【委員】</b> 12名（3名欠席、内代理出席5名）<br>伊藤部会長、牧村副部会長、畠山委員、磯委員、舟山委員、富樫委員、中辻委員<br>（代理出席：新田様、白岩様、豊田様、國崎様、戸澤様）<br><b>【オブザーバー】</b><br>株式会社ヴァル研究所、合同会社うさぎ企画 |
| 配付資料  | 資料 杉並区 AI オンデマンド交通実証運行の令和8年1月以降の方向性について                                                                                                        |
| 会議次第  | 1、開会<br>2、議事<br>杉並区 AI オンデマンド交通実証運行の令和8年1月以降の方向性について<br>3、閉会                                                                                   |
| 傍聴者   | 0人                                                                                                                                             |
| 会議の結果 | ○議事の「杉並区 AI オンデマンド交通実証運行の令和8年1月以降の方向性について」、区から資料の説明をした後に協議を行った。結果、資料の内容について了承を得た。                                                              |

事務局（石森） 皆さん、こんにちは。本日はお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。定刻になりましたので、第6回杉並区AI オンデマンド交通検討部会を開催させていただきます。

議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます、事務局の交通企画担当課長、石森でございます。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて失礼いたします。

まず本日の資料を確認させていただきます。資料は事前にお送りさせていただきましたけれども、席上にも置かせていただいております。

次第と資料1。資料1は「杉並区AI オンデマンド交通実証運行の令和8年1月以降の方向性について」というタイトルになります。一通りご確認のほどお願いいたします。過不足等、よろしいでしょうか。

次に、検討部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まして、ご発言いただいた委員のお名前を記載させていただいておりますので、こちらについてもご了承のほどお願いいたします。

それでは、議事に移りたいと思います。

部会長、ご進行のほう、よろしくお願いいたします。

伊藤部会長

それでは、本日、杉並区A I オンデマンド交通検討部会（第6回）ということで、また皆様の活発なご意見を伺えればと思います。

初めに、名前の札を、ちょっとだけ私のほうに向くように傾けていただけますか。今回は狭い部屋ですので、マイクも使わない形だとは思いますが、ぜひご発言いただければと思います。

それでは、次第に従って検討部会を進めさせていただきます。

まず、次第の2、議事についてです。本日の議事の内容は、「杉並区A I オンデマンド交通実証運行の令和8年1月以降の方向性について」ということになります。

それでは、事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局（柴田）

では、事務局よりご説明いたします。資料1を御覧ください。

議題は、1ページ目の7点です。この中では、5番の「令和8年1月以降の運行」と6番の「サービス改善案」について協議できればと思っております。

まず、「運行概要」です。振り返りになりますが、駅やバス停から遠い公共交通不便地域の解消のため、最も優先順位が高くなった堀ノ内・松ノ木地区で今年の1月8日から道路状況を考慮し、A I オンデマンド交通による実証運行を開始しています。

運行時間は毎日9時から17時まで、車両は1台のJAPAN TAXIで、料金は1乗車1人300円、未就学児は無料でございます。

なお、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すので、予約によって利用者が乗り合うバスとタクシーの中間のようなものです。

次のページを御覧ください。

乗降場所、ミーティングポイントは現在23か所です。バス停付近や集会施設、商業施設、医療施設、高齢者施設の周辺に設置をしました。

ミーティングポイントの設置の考え方は、第3回検討部会で実施計画案でお

示したとおりですと、設置密度を1平方キロメートル当たり12か所として考えております。そこに堀ノ内・松ノ木地区の面積を掛けまして、約15か所を地区内に設置するというを基本としております。その中で、高齢者人口、子育て世帯数が多い箇所や地区内の高低差、南北方向の移動課題解決のため、駅周辺への設置を考えました。

続きまして、2番「第5回検討部会後の取組」です。

周知活動としましては、4月から8月までの期間で、主に運行区域内の施設にチラシ・ポスターを31か所設置し、スーパーマーケットやイベントなどで現地PR活動を15回実施しました。

今後の予定としましては、9月30日現在で実施済みの内容もありますが、効果的なイベントの場をお借りしまして、対象者に説明活動のほか、説明会の実施を検討しております。

次に行きまして、新たに作り替えたチラシ・ポスターデザインです。こちらは活性化協議会でお示した資料と同一のものになりますが、現在、3種類設けていまして、左から一般向け、高齢者向け、アプリでの予約手順紹介です。アプリ予約に慣れていない方が多い高齢者向けチラシは、ゆうゆう館など高齢者向け施設に設置を行っています。

次のページになります。

また、路線バスの案内を強化します。これまでホームページや利用案内の冊子ではバスの利用をしてくださいという案内をしておりましたが、オンデマンド交通と路線バスも利用者のニーズに併せて選択してもらえるように、バスの情報もお出かけマップに掲載するようにします。お示ししているものはイメージになりますので、細かい内容は変更が生じる可能性があります。

続きまして、3「利用状況」です。

乗車人数は増加傾向で、利用が伸びています。対象地域の利用割合は高いですが、対象地域の人口を比較しますと、需要はまだまだありそうです。

続いて、ミーティングポイントです。利用の多い場所は駅付近とスーパーマーケット、病院の利用が多かったです。また、周知に注力した高齢者施設からの乗車人数も多い結果となりました。

一方、周辺に住宅や交通量の少ない箇所に関しては利用が少ない傾向になりました。

続いて、利用回数の傾向です。開始から半年以上が経過した現状においては、

利用者の中の利用回数が2から9回となった利用者の割合が最も多く、リピーターの利用が増えていることが確認できました。また、10回以上の利用がある利用者も増えておりまして、日常的な移動手段として利用する利用者があることが確認できます。

利用さえしてもらえば便利さに気づいてもらえると思っておりますので、何がネックになるのか、アプリの苦手意識か、ミーティングポイントの少なさか、そもそも知らないなどの可能性がありますので、こういった考え得る解消に取り組みたいと思っております。

続いて、時間帯別トリップ傾向です。全体を見ますと、9時、10時、13時台のトリップ数が多くて、午前中や昼一の用事に合わせた移動で利用されていると考えられます。

また、運行時間外の利用者もあります。予約は9時から17時ですが、それより早く、遅く乗車された方をこちらは表しています。例えば8時台に赤くお示ししていますが、利用者は運行開始前に既にミーティングポイントに待機していたかと思われます。

次のページになります。予約の手段です。

2月から4月の利用者は、早い時期の利用者はアプリからの予約割合が多かったのですが、利用者の増加に伴いまして、電話予約も活用されているということが考えられます。

続いて、乗合率です。こちらは、3月から8月末のデータですが、月別に比較しますとばらつきがあります。平均としては1割が乗り合うという形になりました。

続きまして、ちかくもアプリ経由の利用者の属性です。アプリからの予約ユーザーの登録住所を地域別で比較しますと、堀ノ内・松ノ木地区の利用者数も増加しておりますが、それ以上に、お示ししている緑色の「その他」エリアの利用者数増加が顕著となっています。

続いて、乗車アンケートをまとめた資料になります。

乗車目的は「駅やバス停までの移動」が最も多いです。次いで「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、4段階評価で4が約6割で、おおむねよい評価を頂いています。

外出機会の創出は30代の回答が最も多くなりまして、寄与していると考え

られます。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ことになりました。

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ご報告します。

肯定的な意見では「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や通院、買い物で大変助かっている」「シニア層には便利」という意見を子育て世帯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いております。

一方、改善を求める意見としましては「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挙がりました。

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困っている」や「雨の日の子どもを連れて習い事に行くのが大変だった」など頂いています。また、杏林大学前は通院に使うが、大通りの反対側であり、停留所の場所の変更の要望が散見されました。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。

次のページになります。続いて、4「検証項目・達成状況」です。

こちらは、第4回の検討部会でお示しした中・長期的な検証項目になります。利用者数だけではなく、導入によって定性的な指標がどれだけ向上したか、他分野への波及があったかというところも検証項目に入れておりまして、定期的に検証し、改善することとしています。

次のページですが、7月までの改善目標に対する達成度です。

左側に前回お示した「7月までの改善目標」を記載していきまして、右側が直近の「8月の達成状況」になります。利用者は1日平均17人です。定性的には、先ほどお伝えさせていただきましたが、乗車アンケートで「外出の機会が増えた」という項目に着目しますと、約6割が4段階評価中4の最高評価を頂いた状況となります。アンケートや運転手からも、QOLが上がったというようなことも確認できています。

他分野への波及については、公式LINEの登録者数増加は、5月から8月末の計測では、435人がちかくも関連から公式LINEに登録いただきました。また、他部署の高齢者施設でのイベントに積極的に出向くことにより、ゆうゆう梅里堀ノ内館の施設管理者から伺った限りですと、帰りに団体利用されたり、

週一の活動に使用されている方もいらっしゃるということでした。

次のページになります。総評としまして、定量的には着実に伸びていますが、1月に示した1日37人の目標達成には今の2倍以上の利用が必要になります。12月までの改善目標は40人程度とします。

定性的には、サービス改善を求める声が大きいですので、ミーティングポイントや運行時間などのサービス改善策を検討し、実施します。

他分野への波及としては、LINE登録者数に寄与していることが確認できましたが、イベント送客したかのデータによる効果測定はできておりませんので、施設管理者と連携して実施できればと考えております。

以上を踏まえ、5「令和8年以降の運行地域」についてです。

区の所管課の考えとしましては、運行開始から半年以上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。また、利用者アンケートや区民から運行継続を求める多くのご意見を頂きましたので、1年で地区を変更するのではなく、引き続き堀ノ内・松ノ木地区でミーティングポイントの追加など運用の改善を図り、効果検証を続けていきたいと考えております。

なお、9月に運行事業者連絡会を実施しました。実証運行開始からデマンド交通を運行いただいている事業者4社と令和8年1月以降の方向性について意見交換を行いました。ご参加いただいた運行事業者さんからは、引き続き同じ地区で実施するほうがよいと回答を頂きました。ほかには、これまでの運行による課題の共有や利用状況、利用者意見から考え得る改善策の検討を行いました。

以上、区民のご意見を踏まえ、ミーティングポイントと運行時間の見直しを優先的に実施します。

次のページになります。ミーティングポイントの設置要望につきましては、1月から6月12日までのデータを集計した資料を共有します。駅への接続が最多ですが、ほかにも様々なニーズが確認できます。

次のページになります。こちらは、今お示した設置要望を実証運行区域の周辺マップに起こしたのになります。要望場所を28個置いています。

続いて、参考までに、渋谷区さんのデマンド交通のGOシャトルを紹介できればと思います。

今月の9月1日から実証実験を開始したのになりまして、乗降スポットは約700か所になります。GOアプリ内にあるサービスでして、運行時間は8時から20時です。台数は最大10台で、予約開始も乗車2日前からできるものになります。

なお、ミーティングポイントの設置基準としましては、次のページになりますが、道路交通法により列記した制限がございます。

続いて、別紙1の隣接路線バスの乗車データを御覧ください。

運行地区に沿うように、京王バスさんと関東バスさんの共同路線の松ノ木線の乗車について、各事業者様よりデマンド運行前と運行後の1月から6月までのデータを頂きましたので、共有させていただきます。こちらの資料は、ご希望によりこの場限りとなります。

本件に関しては、運行区域外かつ駅付近である1番、新高円寺駅と24番、永福和泉地域区民センター前の乗車制限をしていることの緩和検討とデマンド交通によるバス利用者に変化があったかを検証するため、各社様より頂いたものになります。

分析した限りですと、全体を通しては利用者は1%減っておりまして。なお、具体的な人数については、ご希望により記載しておりません。

結果としては、デマンド交通導入により利用者増という言い方には至らなかったですが、こちらのデータから見ると、デマンド導入による影響とも想像しにくいです。また、これまでの過去10年などの数値を把握できておりませんでしたので、デマンドによる効果検証にはデータが少し不足していたと思っております。ただ、この期間においてバス利用者が減っていることは間違いありませんので、継続してバスの案内を強化したいと考えています。

利用者からの駅付近のミーティングポイント緩和に関するご要望はお示しのとおりです。制御中のミーティングポイントは1番と24番になりまして、運行区域外の住所の方は降車できない、目的地等を設定ができないよう制限しています。

以上を踏まえて、バスの案内強化と併せて、3か月程度、駅付近のミーティングポイントの制御解除をさせていただければと思っております。固定的に解除するような形ではなく、路線バスへの影響有無を検証した結果で判断いたします。

また、検証するためにデータを頂きたいので、京王バス様、関東バス様に個

別に相談をさせていただければと思っております。こちらはバスの利用者を奪うような考えでは一切ございません。移動をためらう方に外出を促し、移動回数が増えることで様々な用途がありますから、バスの乗客を増やすことにもつなげたい考えです。

また資料1に戻り、24 ページを御覧ください。「令和8年以降のサービス改善案」です。

繰り返しになりますが、主に次の3点を改善したいと考えています。

乗車アンケートから、運行時間は開始は朝8時からが圧倒的に多く、終了は様々な時間のご要望があります。これを踏まえ、8時から18時に拡大できると考えています。

一方、ミーティングポイントは、これまで様々な場所において追加を求むご意見を頂いておりますので、引き続き堀ノ内・松ノ木地区で運行し、ミーティングポイントの要望に併せた拡大をしたいと考えています。

計画的に、着実に増やすということで、目標を3か月に3か所程度と記載していますが、要望に速やかに対応すること、渋谷区さんのポイント数を参考に踏まえますと、1か月に10か所程度は置きたいと思っています。特にバス減便のあった杏林大学病院にも、環状七号線を越えた病院出入口により近い場所で追加したく考えております。

台数については、現状1台で賄っている状況です。今後、利用者を増やすことができ、配車に遅れが生じることが多く発生するようでしたら、1台増便を検討したいと思っております。

最後に「今後のスケジュール」です。

10月に実証運行にご協力いただいている運行事業者さんに今後の運行に関する意向調査を行い、令和8年1月以降の運行計画を運輸支局に提出します。

また、次回の検討部会は12月もしくは1月に開催を予定していますので、詳しい日程が決まりましたらご案内します。

以上、ご静聴ありがとうございました。

事務局（石森）

少し補足といいますか、繰り返しになりますが、区の考えとしましては、1月以降もこの堀ノ内・松ノ木地区でデマンド交通を続けていきたいということと、続けるに当たってはさらに利便性を上げて、利用者の方に便利さを実感してもらって、利用促進につなげていきたいと考えてございます。

もともとの地域については、説明しましたように、交通不便地域というこ

ともありまして、このデマンド交通がお出かけのきっかけになればと期待しているところです。デマンドだけでその移動が完結するというのではなくて、バスですとか、鉄道を利用した移動につなげて、移動をためらう方々のお出かけを促していつて、杉並区として移動の総量を上げていきたいと考えているところです。

いずれにしても、このデマンド交通というところだけではなく、地域公共交通全体として移動の総量を上げていくにはどうすればいいかというところで改めてご議論いただければと考えてございますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上です。

伊藤部会長

ご説明ありがとうございました。

それでは、ただいまの資料についてご意見等ありますでしょうか。ぜひ委員の方からご発言を頂ければと思います。いかがでしょうか。

畠山委員

関東バスでございます。畠山と申しまして、1年ほど前ぐらいからこの会議に出席させていただいて、A I オンデマンドが始まるころぐらいから参加させていただいていたのですけれども、それ以降、ちょっと部署を離れていましたので、また久々のということになりましたので、どうかよろしくお願いいたします。

ちょっと気になるのですけれども、先ほどのご説明の一番最後のところで、乗車人員について1%の減少があったということなののですけれども、影響がある、ないというご判断は、我々バス会社が大丈夫ですよとか、いいですよとかいう話だったのですか。

事務局（柴田）

データ提供は頂きました。

畠山委員

データは確かにあげたと思うのですけれども、その影響は想像しにくいというご判断は。

事務局（石森）

客観的なデータとしてということですのでけれども、今お示ししているのが24年の1月から6月と25年の1月から6月という短期間のデータだけということで、そもそももう少し長いスパンにおいて、バス利用者の傾向が増加傾向にあるのか、減少傾向にあるのか、それとも一定の利用者数にあるのかということところが長い期間で分からない中で、この2つの地点での比較だけだと、これが本当にデマンドが始まったことによるマイナス1%なのかというところがどうしても測りづらいと考えているところです。

例えば、このマイナス1%の時間帯はデマンドが走っている時間なのか、逆に走っていない時間なのかというところでも、また比較の仕方や考え方が変わってくると思うのです。そういった意味では、こちらのデータ提供のお願いの仕方もよくなかったところがあるかと思うのですけれども、もう少しこの辺についてはより精密、正確に、デマンドの影響がどういうふうにあったか改めて検証できるように、バス会社の皆さんにはデータ提供というところでお願いをしたいかなと考えているところです。

畠山委員 それは分かるのですけれども、表記でこういうふうに出てくると、影響がないと皆さん思っているのだなとこちらでも想像してしまうところもありまして、検証中なら検証中のほうがいいのではないかと思います。今ちょっと減っているのを検証して、我々の望むところはそれ以上にならないでもらいたいというところなのです。なので、それで何かがあったということであれば、そうならないように改善をすとか、ぜひそういうふうに考えていただきたいなと思いますので、よろしくお願いします。

事務局（石森） 確かにお話があったとおり、このデータのお示しの仕方や、資料の記載の仕方については誤解を招くような書き方になってしまったかもしれませんので、その点については気をつけてまいりたいと思います。

畠山委員 よろしくをお願いします。

中辻委員 すみません。それに関連して、区役所の立場で都市整備部長の中辻です。今頂いたご指摘、真摯に受け止めたいと思います。

その一方で、この間、様々バス事業者さんとはやり取りをさせていただいてる中で、出していただけるデータに制限があり、どこまでお出しいただけるのか。ある意味、影響がある、可能性があるというデータを逆に教えていただきたいというか、デマンドの影響がこういうところ出ているのではないかと、この部分で見たほうがいいのかという可能性が見えるようなデータ、この部分で見たほうがいいのかを逆に事業者さんから教えていただけると、非常に我々としては助かります。

そういうものをオールオープンにする、しないという議論はまたあると思うのですけれども、こういう場で議論する際の資料としてちょっと考えていただけると非常にありがたいと思います。今後継続していくことになりますので、ぜひ出せるデータ、出せないデータがあろうかと思いますけれども、ご検討いただければと思います。

畠山委員 痛いところを突かれてしまいましたけれども、確かに以前からデータ提供と

というのは言われております。ただ、意地悪して出していないとか、そういうのではなくて、数千万円からの費用をかけてうちの乗降データをつくってきて、蓄積をしているという、要は会社の最重要極秘データみたいなものなのです。なので、見せられるもの、見せられないものというのがどうしても出てきてしまって、例えばこれをタクシー会社さんにどうぞとなったら、そのポイント、ポイントにタクシー会社さんが行けば、しっかりお客様にできるようなデータに多分なってしまうのだと思うのです。本当にそういうものになるので、どこからどこにお客様の移動が多いとかになれば、本当にそういうデータになってしまうので、出せるもの、出せないものはいろいろところで精査して、どうしてもここまでならとなってしまうので、なかなか 100%オープンにできないというところで、すみませんが、よろしくお願いします。

伊藤部会長

ありがとうございます。確かに数字の読み方は私も難しいなと思って見ていたのですけれども、この間、便の数は変わっていないのですかね。減っている、増えているというのは。

畠山委員

この間では変わっていないです。これ以降なので、いじったのは。

伊藤部会長

一般的には、便数が減ると、どうしても減る部分はあるという、そういう影響もあるのかなと。なので、多分いろいろな要素がある中での数字なのかなと見ておりました。

データについては、例えばここで 30%減りましたみたいな数字が出てきたら、これはまずいなという結論にもなり得るので、使いようではあるのですけれども、畠山さんの立場をある意味強調する主張を支えるという意味でも大事だというのはあるので、自社に都合のいいデータもあると思うのですよね。そういった部分を含めて、ぜひうまく使っていただけるといいなと私自身は思っております。

畠山委員

決して反対とか、やめてくれというのではないのです。本当にウィン・ウィンになるのなら一番それにこしたことはないので、あっちがよくて、こっちが悪いとなってしまうのは、うまくないなと思います。

伊藤部会長

多分もう 1 つあるのは、カスタマージャーニーみたいな話で、アプリを見た人がバスとデマンドと迷ってデマンドにしたのか、はなからデマンドに行っているのか、そういう意思決定のプロセスみたいなものはきっとヴァルさんはもうちょっと見えていると思うのですよね。

迷ってデマンドに行くみたいな、その迷いの瞬間があるのだったら、そこは

もうちょっと介入できるのではないかと、地域全体の移動をどれだけ高めていくかという話なので、少なくともデマンドのほうがバスのお客さんを奪ってやるみたいな、そういう意思では設計していないはずなので。

オブザーバー（森田氏） うさぎ企画の森田です。あまり私のことをご存じではない方もいらっしゃると思うのですが、もともと東急におりまして、今は自分で会社をやって、デマンド交通もいろいろな地域でやっています。

自分がやった地域は大体うまくいってまして、一番成績が悪かった地域でも、東伊豆町という1万人の町ですけれども、それでも1日30人以上出ています。今、実際に三島と長泉でやっているのは平日で1日50～60人乗っていますし、そういう意味では、プロとしてその部分は自負を持っています。

その経験に基づいてちょっと言うのですけれども、まず、関東バスさんがおっしゃった点は確かにそうかなと思っていて、本音で言うと、私は現時点においてマイナスの影響は出ていないと思っています。それは、単純に利用が少な過ぎるので、これまで何十年も皆さんが歯を食いしばってやってこられた、我々も一緒に商業施設とかでヒアリングしてきているのですけれども、ほかの地域に比べて、杉並区のバス路線に対する信頼度とか定着性はかなり高いのではないかなと思うのです。なので、言葉は悪いですが、ぽっと出のデマンド交通が頑張ったところで、なかなか既存のバスを使っている人の行動変容を起こすのは、少なくとも現状では至らないだろうと思います。

かつ隣接するバスがどれぐらい不便かというのが一番のポイントでして、例えば私が今三島でやっている事例だと、富士急バスさんなのですから、1時間に1本とか、1時間半に1本しかありません。片やこちらは15分に1本バスがあって、停留所に行けば安い値段で、15分待てば必ず乗れるという価値がある中で、このデマンド交通がそれに対してどれぐらいの使いやすさやメリットの点で今のバスに勝てるかというと、そんなに勝てる局面は多くないと思っています。これはあまりデマンド交通の応援のあれにはならないのですけれども、バスの定着度や信頼性がある中で、15分ピッチのバスの現状をオンデマンド交通が幾らストップ数を増やしたからといって、なかなか勝てるものではないだろうと。

恐らく自分の過去の経験で思うのは、停留所の制約を若干期間限定で緩めた結果、うまくいった場合に出るのは多分プラスアルファの需要で、高齢者とか子育て層の方が、あまり天気がよくないときにバス停まで行くのが面倒なので

これで呼ぶとか、これまでだったら「明日買い物に行けばいいや」とか「明日出かければいいや」と思っていたけれども、「うちの近くまで来てくれるなら呼んでみよう」みたいな。そうすると、帰りは急いでいないし、天気がよくなっているからバスに乗っていいかなみたいな、あまりバスの収支率には影響がないと思われる方々がプラスアルファの利用で使うことに恐らくならないかなと思うので、現時点で影響がないとは言えないと思うのですけれども、結果として恐らくマイナスの影響はあまり出にくいのではないかなと思っています。

ただ一方で、その影響をどう測るのかというのは決めたほうがよくて、自分もそっちの業界にいたので、バス会社さんがなかなか提供できるデータがないということはよくよく分かっています。例えばなのですけれども、オンデマンド交通に乗る人にアンケートを取っているのだったら、バス路線から乗り換えたらどうだとか、状況によって乗り換えが発生しているのかどうかとか、そういうことをこれから追加することは物理的にできると思うのです。

今のは、例えばの事例なのですけれども、お互いに移動の需要を増やそうという共通の部分で握れるのであれば、お互いクリーンにしたほうがいいと思うので、どのデータがどういう結果になれば、3か月たったときに「やっぱり見直そうね」とか「続けようね」というのは、フェアに話し合えばいいのではないかなと思っています。

以上です。

伊藤部会長

ありがとうございます。

何か追加はありますか。

畠山委員

オンデマンドのこれを使われた方がその前まで外出に何を、例えば今まで自転車だった、バスだった、タクシーだった、バイクだった、いやいや徒歩だった。AIが始まる前はどう移動していたのかなというのは、確かにおっしゃるところです。もしデータが今後取れるようでしたら。

事務局（針谷）

今のお話を聞いて、もともとの行動変容というか、移動の総量を上げるということで導入しているデマンドですけれども、今デマンドに乗られた方にサンクスカードという形でカードをお渡しして、そこにアンケートのQRコードを載せて、ご感想とか、「今日はどういう目的で乗ったのですか」とか、そういったものを聞いているアンケートをやっているのですけれども、その中で聞いています。

その設問の内容の中で「これまではどういうふうに移動していたのですか」と聞いてはいるのですけれども、きちんと集計ができていなくて。ただ、パッと見ると、徒歩だったり、タクシーだったり、自転車、そういった方が比較的多い状況です。

あと、このデマンドのアンケートに関しても、全体で3～4か月ぐらい取っていて、今600件ぐらいの回答を頂いているところなのですけれども、その中で今どんなデータになっているのかというところは、きちんとお示しできるように準備して、活性協とか、そういった場の中では回答できるようにさせていただきたいと思います。今、パッと生データを見たところによると、徒歩や自転車、そういった方の回答が多かったように見受けられたのですけれども、きちんとそこは精査してお示しできるようにしたいと思います。

オブザーバー（森田氏） 路線バスと答えている人は1割ぐらいいいそうですか。

事務局（針谷） 路線バスもいます。徒歩が多いですが、自家用車もいますね。

牧村副部長 デマンド型の新たな移動サービスが生まれたことで外出が増えた、移動機会が増えたという区民が非常に多い結果であり、移動総量自体が増えている点も併せて議論をしたほうがいいと思います。

それから、現在はデマンドしか選択できないサービスだけれども、デマンド交通がよべないときには代替手段としてバスの利用経路が出たりタクシーの情報がでてくるようなことは技術的にはできる。それによって、バスの利用も増えることもあるので、みんなハッピーになるような仕組みも目指していることは区として示していったほうが、次のステップとしてもより合意が進みやすいのではないかなと思います。

伊藤部長 今の点について、特に京王バスさん、共同運行という意味で何かご意見はありますか。

三浦委員（白岩代理） ここまで出てきたものと結構かぶってしまうものもあるのですが、今、乗務員が減っているというところで、弊社におきましても処遇改善ですとか、そういったところで少しでも食い止めようとしているところがございます。

処遇改善を行うためにはそれに伴う原資が必要になりますので、先ほどありましたミーティングスポットの増加ですとか、バス停の制御の解除、そういった施策を取られますと、どうしても路線バスのお客様がそちらに食われてしまうのではないかという懸念は残らざるを得ないというのが正直なところでございます。

今までのお話を聞いておりますと、デマンドで何か最終的にプラスにしようというわけではないのですが、デマンドで完結させようと方向性が行ってしまっているのではないかなと個人的には感じております。ここまで話に出ておりましたが、最終的にはデマンド、路線バスを含めた全体的なものとして、両方伸びていくような形が理想とはもちろん思っておりますが、今の形でそこに向いているのかどうかというところは疑問に思ってしまうところでございます。

また、これも先ほどから出ておりましたが、松ノ木線のマイナス1%というデータでございますが、京王バスで申し上げますと、いわゆる都区内地区の路線バスは、乗員不足から減便を行っているのですが、対前年度で言いますと、全体的にトータルでプラス3%ぐらいで数字が推移している状況でございます。その中で松ノ木線のマイナス1%というところは、もちろん個別に路線を精査したわけではないのですが、そんな少ない数字ではないのかなとはちょっと感じている次第でございます。

京王バスからは以上でございます。

伊藤部会長           ありがとうございます。今のコメントを踏まえて、事務局、いかがでしょうか。

事務局（針谷）       逆に質問を質問で返してしまって恐縮なのですが、今のお話の中で、今のデマンドが割とデマンドで完結してしまっている方向性に行っているように見受けられるというお話があったのですけれども、具体的にどういうところがそうお感じになるところなのか、個人的になのですけれども、聞いてみたいなどと思ひまして。

三浦委員（白岩代理） 私もこの会議に参加するのが初めてというところで、ここに至る前に資料を見させていただいた段階で、1つはエリアです。路線バスの走っている松ノ木辺りのエリアをなぜ選ばれたのかなというところが一番最初に疑問に思ったところはございます。

その中でも、バス停の制御中の新高円寺ですとか、そういったところ。そちらのほうは恐らく路線バスにも配慮していただいているところからの流れかと思うのですが、今回、どうしてもお客様からしてみれば、制御を外して自由に使いたいというご意見はもちろنگもっともだと思うのですが、そういったご意見を反映して解除していくと、路線バスのお客様を食っていくといえますか、そちらから引っ張っていかれるのではないかとこのところ懸念に感じて

しまっている状況でございます。

伊藤部会長 エリアの設定は現状の時点での話ですよ。それから、来年度以降の方向性として、今の乗降者の制限を外そうと。特に駅の近くなどを今ご提案されたのですけれども、その部分、次年度以降の方向性についても懸念があるといった指摘だと思うのですけれども、事務局としてはいかがですか。

事務局（石森） どうしても新高円寺駅のお話にはなってしまうかなと思うのですけれども、説明のところでお話しさせていただいたとおり、ここで1回決めたらずっとそのまま続けさせていただくということではなくて、ある程度期間を区切った形で、バスの利用者さんにどういった影響があるのかというところを把握しながら、その後、どうしていけばいいかというところは考えていければと思っています。

そういった意味での実証運行だとは思っていますので、いろいろ試行錯誤をしながら、このデマンド交通のよい姿を、ほかの公共交通とともにどうあるべきかというところを探っていければと考えているところです。

伊藤部会長 私も少し気になっているのは、利用の多いミーティングポイントの1位が新高円寺駅南、これはその制限をかけた上で、ここが一番多くなるという状況なのですかね。

事務局（針谷） そうです。

伊藤部会長 乗降者とも一番多いということなのですね。

事務局（針谷） はい。

伊藤部会長 それは、その地区に住んでいる方しか選べないという制約があるにもかかわらず、非常に多いという状況なのですね。

事務局（針谷） そうです。降車に制限がかかっているという状態です。

伊藤部会長 この辺りがバスの需要と重なってしまうのではないかというのが。

畠山委員 一番多いところなので、それも確かにあるのですけれども、ただ、もう1つ懸念は、あそこの道が狭いのです。バスの通行がかなりある。一方方向にバスは行くのですけれども、あそこが少しでも交通量が増えるのが、私どもとするとできるだけ避けていただきたいというのが本音です。

あそこは本当に乗務員が神経を使うところでありまして、歩行者も通っていれば一旦止まらないといけないぐらいのところなのですね。なので、あそこの回数を増やしていただくのは、私どもはできれば避けていただきたいというのが本音です。なので、何か広いところに移せないかと。移してもらいたいな

というのが本音です。

確かにいろいろな方向に行くためにはあそこなのでしょうけれども、どちら方向にでも行けるからというのはあるのでしょうか。

伊藤部会長　　今、物理的にかなり近接しているのですたっけ。そのミーティングポイントとバスの乗降は。

畠山委員　　バスの乗降場所はその道沿いはないのです。昔あったのですけれども。今はないので、道がかなり狭くて、乗用車とバスがすれ違うのになかなか難儀するところなので。

伊藤部会長　　ご指摘は、その……。

畠山委員　　できればその発着を少なくしてもらいたい。今度、制限を解除すると、もっと多くなってしまうのが懸念されるなど。

伊藤部会長　　それは、バス停と緩衝するのではなくて、バスの通行と緩衝するということですか。

畠山委員　　そういうことです。

中辻委員　　今、1台しか走っていないのですけれども、実際、乗務員の方からそういうご懸念、苦情が実体験で入られているのですか。

畠山委員　　車が1台どうのこうのだけの話だけではなくて、要因をできればなくしてもらいたいのです。

中辻委員　　私どもとすると、であれば、もっと駅に近接した便利な場所に変更するということはありがたいぐらいの話で、バスの邪魔にならず、より駅のそば。それは恐らく利用者の方の利便にも資することですので、そういうお話であればご相談したいと思っていますけれども、それはそれでご懸念がということなのですかね。

畠山委員　　場所次第ですね。

事務局（柴田）　　当時、もともとバス路線があった場所にミーティングポイントを検討していたのですけれども、関東バスさんからのご意見を踏まえて……。

畠山委員　　もともとどこの予定だったのですか。

事務局（柴田）　　もともと乗降場所としてはバス路線が走っていたところで検討していたのですけれども、実際には関東バスさんのご意見を受けまして、1本、あまり影響のない場所ということで。

畠山委員　　降車のところで相談は確かにありましたので、それは覚えています。だけれども、これから増やすと、乗車も降車も、になってしまうのですね。

どうしてもされるのですか。

事務局（針谷） これに関しては場所ですとか、具体的にご相談させていただければと思います  
すので、引き続き教えていただければと思います。

オブザーバー（森田氏） もう1点いいですか。

伊藤部会長 この話の文脈でですか。

オブザーバー（森田氏） 文脈です。

伊藤部会長 では、お願いします。

オブザーバー（森田氏） 今の話は、交通に支障のないところでもっとベターな位置があるので  
あれば、そこに移したほうがいいのかと個人的に思っています。

それから、今は駅前のお話なのですけれども、それ以外にほかにもミーティング  
ポイントを増設するという話があったと思いますけれども、そこについても  
今日この場でということではないにしても、よくよくバス会社さんと、本当に  
そこに増設していいのかというお話をしてから決めたほうがいいのかと思っ  
ています。

それからもう1点思うのですけれども、逆にこれは自分の経験で自信を持っ  
て100%言えるのですけれども、エリアがかぶったからといって、必ずしも競  
合するものでないということも事実かなと思っています。

例えばバスのベネフィットとデマンド型の交通のベネフィットは全然違いま  
すので、うまく両方のよさが浸透すれば、行きはバス、帰りはデマンドとか、  
何となく私は逆ではないかと。行きはデマンドで、帰りはあまり急いでいない  
のでバスではないかなと思っているのですけれども、エリアがかぶっても、お  
互いの違うキャラを発揮して、例えばバスよりもデマンド交通のほうはお客様  
と運転士さんの距離が近いので、運転士さんのコミュ力とか、運転士さんの  
トークがおもしろいからつい乗ってしまうという事例が出てきているので  
す。

なので、そういう違うよさをお互いに発揮すれば、エリアがかぶっていたと  
しても、そのときに急いでいる状況とか、その人のニーズに合わせて、バスと  
デマンド交通の乗り分けは達成し得る可能性が、過去の経験で言うところと  
思っているのですが、エリアがかぶっていることイコール、100%NGというわけ  
でもないかなと思っています。ただ、これは自分の過去の経験に基づく経験  
則でしかないので、私は杉並で仕事をやったことはないのですが、もしかしたら皆  
さんがおっしゃるように杉並では影響があるのかもしれないと思っています。

繰り返しになるのですけれども、指標がバス会社さんなのか、こちらのアンケートなのかは別として、どの指標がこうなったら、ちょっと考え直そうねということだけ事前に決めておけば、あるかもしれないと思っていますので、そこは決めて、数か月たったときにきちんと見直しして、フェアに対応するのがいいのではないかと思います。

以上です。

伊藤部会長

ありがとうございます。

幾つか懸念が出ておりまして、1つはミーティングポイントの位置の話でして、これはバスの運行の妨げになるという話だったと思います。これについて、過去、この会議の中で確かに議論したと思うのですけれども、また論点があるのでしたら、1つ大事な観点だと思います。

もう1つは、バスに対する影響という意味ですね。これはバスの乗客を奪うのではないかということだったと思うのですけれども、いろいろな点からそのミーティングポイントの場所であり、その路線とのかぶりであり、いろいろな指摘があったと思うのです。アンケートにもあったように、今までバスに乗っていた人がデマンド交通に乗るよという事例がゼロではないというのも確かだと、既に我々が持っている素材の中ではそれは見えていると思います。

一方で、歩いていた人がデマンドに乗るというのも見えていますし、ひょっとしたら、これは分からないのですけれども、バスとデマンドを組み合わせるとバスが増えている側面もあるかもしれない。だから、結局、定量的に語れる素材が多分このメンバーは誰も持っていないという状況なのだと思います。

もう1つすごく大事な観点で、そもそも話としては、このエリア全体の交通の利便性を高めなくてはいけない。バス路線がそもそもこの中に入っていないくて、バスだけでは不便だよと感じている人が多い地区であるという、そのそもその前提は忘れてはならない点かなと思います。そういった部分も含めて、この地域全体をどうしていったらいいのかなというのが我々としては考えるべき観点かなと。

森田さんからいろいろとあったように、細かい部分、どうしてもプラスマイナスの部分、いろいろな複雑な要素が絡まって結果として出てくる数字なので、なかなか簡単には捉えがたいと思うのですけれども、逆に言うと、どういう指標で考えたらいいのかみたいな部分があると非常に分かりやすいですし、せっかくこういった場なので、一度決めたらもう変えませんみたいな、そうい

うやり方でなくていいと思うので。

今の例えば駅の近くのところの制限を外すというのは、ご提案としては期間限定でやるみたいなイメージなのですか。

事務局（針谷）　そうです。これを外したことによる効果がどのようなものが発生するのかというところを実験した上で、かなり人が流れてしまっているような事態になれば、デマンドをやることによって路線バスのほうに何かしら影響があるというのは本意ではないところなので、そこはまた見直しをすることをしていかなければいけない。

ただ、先ほど部会長がおっしゃったとおり、ここは交通不便地域ということで、ここの中を移動するには徒歩か自転車かタクシーか自家用車かというところで、私たちも営業でいろいろな施設に行かせていただいて、実際、ご利用者の方の生の声を聞いたりすると、「雨の日ではなく、晴れの日だったら歩いてどこどこのゆうゆう館に行きます」とかいったお話もあるのですが、  
「雨が降っちゃうと、歩いていくのもなかなか難儀だし」ということで、そこでこういったデマンドを使わせてもらっていますと。ただ、その中では、ミーティングポイントが少ないことによって、結局「ミーティングポイントまで行くのに何十メートルも歩きます。それだったら普通に家の前までタクシーを呼ぶわ」という形で選択されて使われているような状況なのです。

もともと交通不便地域で、バスの通れないような狭い道だったり、そういったところで入れているというのを考えると、この区域内に住んでいる方がもう少し自由に移動しよう、お出かけしようと思えるようなデマンドにしていける必要があると思っています。その1つのきっかけとしてミーティングポイントを増設、渋谷区の事例とかもいろいろ見させてもらって、お話を聞かせてもらったりしたのですが、これだけあればちょっと歩けば乗れるみたいな形になるので、そういう利便性を高めていくというのは、デマンドとしてはしていきたいなと思っています。

伊藤部会長　多分、データがある程度出てこないと議論ができない部分も多々ある。ただ、この渋谷のミーティングポイントのイメージと杉並の現状のイメージは量が圧倒的に違うので、ここまで来るとタクシーと変わらないのではないかなぐらいにも見えるのです。もう質的な違いがありますよね。これを目指すイメージなのですか。

事務局（柴田）　あくまでここは参考に、こういった先行事例があるので、吸収できるところ

は杉並区に取り入れられればと思っています。

杉並区さんからお出しいただいたデータの補足というか、ここに出ていない内容で、我々が実際に運行している中での話なのですけれども、11 ページで利用者の世代別の割合が出ています。ここがグレーの「未回答・不明」というのが多いと思うのですけれども、うちで乗務員にヒアリングをしていると、乗車のほぼ8割がお年寄り、年配の方だと。残り2割は親子連れ、お子様連れの若いお母さんが中心。その2割、8割で、逆にそれ以外がほとんどないと。

いわゆる男性でビジネスマンとか、通学で利用するとか、若い男の子が利用するというのはほとんどなくて、お年寄りが8割、お子様連れのお母さんが2割という形だということなのですね。男女比率も顕著でして、男性1割、女性は9割という話なのです。乗務員の印象からすると、おばあちゃんが乗っているという印象が非常に強いという話なのですね。

ここから想像の部分になってしまいますけれども、総量を増やすというところでも、ここにアプリ比率と出ていますけれども、お年寄りの方がどこまでアプリを使いこなせているかはまだ不明で、もしかするとご家族がアプリで手配してあげて、乗っているのは年配の方だと。これは年代も、入力している方の年代なのか、乗っている方の年代なのかというのももう少し精査しないといけないと思うのですけれども、現場感覚で言うと、8割がお年寄り、2割がお子様連れなので、今後、総量を増やすという要素があるのは、年配の方に対して、行った先でバスの接続をもっと促せるようなことができれば1つの方法になるでしょうし、もう1つは、前の区の会議でもありましたけれども、若い方、PTAの方もまだ全然知らないと。

私の友人も当然この辺に多くいますけれども、小学生ではなくてもっと小さい、幼稚園、保育園のお子さん情報もあまり知らない方が多いので、こういったところの認知、あるいは告知を増やしていけば、こういった方のほうがよりアクティブに動く。多分お年寄りの方というのは、言い方は失礼かもしれませんが、範囲は狭いと思うのです。この中で病院に行ったり、買い物に行ったり、ゆうゆう館に行ったりという形で完結してしまうと思うのですけれども、より若い方の移動が促されれば、うちも子どもが小さいので、なかなか子どもが小さいと移動しにくいというのがありますから、そういった乗り物が増えれば移動がアクティブになるでしょうし、そういった方のほうが接続してバスに乗って、さらに中野まで行くとか、当然、便利な吉祥寺、中野路線

が五日市街道まで出ればあるわけですから、そういったものへの接続がより促されるかと思うのです。松ノ木路線にどうかというのは何とも言えないですけども、吉祥寺、中野路線にもっと乗っていただくという機会にはつながるでしょうから。

論点を間違えてはいけないのが、バスとデマンドの対立ではなくて、総量を増やすということです。総量を増やすためにはもうちょっといい意味で工夫を、この乗降場所はまたそれぞれ協議すればいいと思うのですけれども、総量を増やすという意味では、もう少し移動のしやすさを促してあげて、よりその先につながるような施策を考えたほうがいいのかなど。そこで言うと、8割がお年寄りなので、2割ではなくて、もう少し3割、4割と若い方を増やすとバスに乗っていただけるのではないのかなと思うので、そういった取組ができればいいのではないのかなと思います。

あともう1点、失礼な話になってしまいますけれども、渋谷区の話が出たので、素朴な疑問として。渋谷区のGOシャトルは、こういうふうにミーティングポイントも激しくあったり、交通空白地ではあるかもしれないですけども、とにかく人がいっぱいいるところを通っているので、バスさんとの弊害は出ていないのですか。

事務局（針谷） この辺はもしかしたら京王さんがよく分かっていらっしゃるかもしれませんが、抵抗感というところでは、こちらが聞いたのは、京王バスさんからはいろいろお話があったと聞いているのですけれども、都営バスさんとかは特段何もなくて、あと東急さんも走っているのですが、東急さんも特段何かお話があったとは聞いていません。京王さんからちょっとお話があったと聞いているのですが、そのお話というのも、ここでお話があったような、デマンドでお客さんが取られる、取られないみたいなお話があったと聞いています。

牧村副部長 この渋谷で起きていることは、移動の価値観を変えようということです。決まった時刻表で運行するサービスに区民の移動を合わせるのではなく、全く違う移動習慣を大規模にトライしていると認識しています。この杉並でも、こういうことがいつ起こっても不思議ではない。行政と民間、区民が一緒になり、既存のバスにもメリットがあって、区民にもメリットがある仕組みをどうつくるかという議論が大切だと認識しています。

タクシー事業者によるデマンド交通サービスを仕掛けている人たちは、今のバス会社の置かれている状況をよく分かっているサービスを展開し始めていま

す。バス会社に対して影響は起きる。これは価値観を変えているので、それはすごく大きな影響がこれからも起きると思っています。

伊藤部会長       この場合は、地元の運行業者であり、実はアプリの企業すら地元の会社であるという、なかなかないフォーメーションでやれているという、この距離感は非常に貴重ですね。

オブザーバー（森田氏）   磯さんのおっしゃっていたことは結構リアルで、すごく面白い話だと思っていた、これから新しいお客さんを開拓していくのでしょうけれども、停留所を爆弾みたいに増やして便利にして、バス会社さんにダメージを与えることは本意ではないのであれば、区民の人が便利にと言葉では出ているのですけれども、誰がどうなれば幸せなのか。釈迦に説法になって恐縮なのですが、区役所さんも投資をなさっているので、その投資の反対感情として、どういう地域便益が、誰がどう幸せになるとこれは成功なのか。仮に2,000万かけてやっているんだったら、2,000万をつぎ込んだだけの地域便益があったよねと。決してミーティングポイントをたくさんつくって、バス会社さんと敵対するというのではなくて、もっと大きな、そもそもこのデマンド交通によって区民生活はこうあるべきという目指すべき姿というか、このためにやっているのだみたいなものが、もう少し言語化され、言語化されているのであれば自分が知らないだけでいいのですけれども、もしされていないのだとしたら、そこをもう少し言語化していくと、この先、仮に利用が増えて、バス会社さんから少し厳しい意見が出たときに、バス会社さんと戦うことが目的ではないわけですから、具体的に区民の幸せがどういう幸せかはあれですけれども、こういう姿を達成するためにやっているのだというところからぶれずに、何か打開策というか、お話もできやすくなるのかなと思うので。

このデマンド交通を通じて、どうあるべきなのかというのは、磯さんのおっしゃっていた、具体的にどういう人が今乗っていて、どの層に移動を増やしてほしいとか、移動を増やすためにどうしていくのか、その辺りを言語化していくことが大事なのかなと思いましたので、何かお役に立つことがあればお声をください。

以上です。

伊藤部会長       ありがとうございます。多分今の話は、石森課長から最初に挙げた言葉でもあるところで、自宅から鉄道駅やバス停までアクセスしづらい方、移動をためらう方のためのサービスなのだという観点になると思うのですけれども、具

体的な数字であるとか、利用者の具体的なイメージが出てきたところで、もしも課長からもう少し生々しい感じのビジョンがあると、いかがですかね。

事務局（石森） 繰り返しになってしまうのですが、移動の総量を上げるというのが目指すべきところだと思っています。

いろいろ事情があって、出かけること自体をためらっている方が、交通手段が様々増えて選択肢が増えることによって、出かけることができるようになっていくところが目指すべき姿かと思っています。

その今まで出かけるということ自体をためらっていた方が外出するということで、デマンドだけではなく、その先のバスであったり、電車であったりというところも含めた移動につながっていくと思いますので、まずはデマンドというところをきっかけにして、出かけるということをどんどん広げていってほしいなという思いではあります。具体的な数字という話ではないのですが、基本的な考え方としてはそのようなところですよ。

伊藤部会長 ありがとうございます。

磯さんに私も伺いたいのですが、これは4ページに今までの周知の記録みたいなものが挙がっておりまして、サミットだとか、いろいろところで周知活動をしているということなのだと思いますが、きっとこれだけでは届かない、刺さらない人たちがいるのだらうなということなのだと思います。

何かもしもイメージがあれば、こういうところでやってみてもいいのではないかとか、また別のこういうやり方のほうがいいのではないかみたいな、磯委員に限らないのですが、何かそういったヒントがあればぜひ伺いたいのだと思いますが、いかがですか。

磯委員 私は、子育て世帯というところが注目ポイントかと思っているので、そこですと、幼稚園、保育園、この辺にある学習塾ですとか、英会話教室ですとか、そういったところへの告知、加えて、「デマンド交通」というのが非常に分かりにくいと思うのです。どうやって乗るか。「乗り合い」というのがいまいちピンとこない。あるいは個別輸送みたいな感じで、高いのではないかとか、乗り方も分からないというところを言うと、もう少し乗り方に対する分かりやすい動画を、QRか何かを含めて告知してあげるといいのではないかなと思うので、告知の方法と告知の先という2点は必要なかなと思います。

事務局（針谷） ありがとうございます。まさにこちら、導入当初は区立の保育園などにこういう形でデマンドを始めますということで、営業というか、ご説明に伺わせ

ていただいていたのですけれども、最近、高齢者向けの周知が多かったかなと。

これからの予定なのですけれども、子育て世帯向けに注力して周知活動を進めています。直近の予定でも、すすく広場、乳幼児のお子さんをお持ちの方が体操とかに集まってみたいなのがデマンドの区域内でありますので、そういったところにも出向かせていただいて、こういうデマンド交通がありますよということで周知をさせていただきたいと思っています。

加えて、保育園も区立保育園には1回説明をさせていただいていたのですけれども、区立保育園だけではなくて、それ以外の全体的な保育園だったり、そういうところにこういうものがありますと周知していきたいなと思っております。

プラスして、先ほど予約の仕方の動画みたいなお話があったのですけれども、5月1日の広報すぎなみの関係で、ちょうど予約の仕方とかも映像を撮ってまして、それも割と見ていただけている状況みたいなのです。そういったところも、映像で見ていくと結構分かりやすいところもあると思うので、こちらも周知活動と併せて、基本的に若い方は見れば分かるところもあるかもしれないのですけれども、流れを見ていただいて、こういうふうに使うのですよ、ミーティングポイントはこういう表示になっていてというのも、全部一通りの乗り方といったものが映像になっているものがあるので、そこは積極的にアピールしていきたいなと思います。ご意見、ありがとうございます。

磯委員

あと加えてなののですけれども、そこで完結するのではなくて、五日市街道のほうまで出れば、便利な吉祥寺、中野路線があるので、乗り換えをすれば東高円寺にも行けますし、中野にも行けるし、吉祥寺にも接続して行けるみたいなのが併せて動画に出ていると、より具体的なイメージが湧くのではないのかなと思うのです。そういうイメージを湧かせないと、面倒くさいのではないかと。ここから乗ればすぐ中野まで行けますよとかいうのを具体的に出してあげるのいいのではないかなと思うのです。

伊藤部会長

ありがとうございます。

今日は24ページの3点、令和8年1月以降の改善したいといった部分も込みで、運行の継続をしたいのだという議題になっております。特にバス事業者さんからはご懸念が挙がってございましたし、それ以外にも様々なご提案等があったかと思います。

もうちょっとほかの観点からもご意見が出るのかなと思いますので、まだ今

日ご発言されていない方で、もしも何かありましたらお願いいたします。

秦野委員（豊田代理） 議論を拝聴していて、バス会社側からの懸念があまりちゃんと伝わっていないかなという印象を受けたのです。多分なのですけども、今回、デマンド交通で皆様がやりたいことや移動の総量を増やすということとかも私は理解していて、内容としてはよく分かるのですけれども、ただ、さっき磯委員もちょっとおっしゃっていた「乗り合い」という視点が非常に欠けているかなというのが私から申し上げたいことでして、乗り合いデマンド交通であるはずなのに、このアンケートの意見を見ても、タクシーと同じような感覚で使っているのではないかなというのが私は懸念としてございます。

バス会社は、駅に直接行ける交通手段が現れた時点で、それは競合する可能性があるという懸念は抱くものではありますので、移動の総量を増やしたり、移動の機会を創出していきたいということであれば、乗り合いの視点も大事かなと思ってまして、結局、1人の方が1回行ってみたいな感じの印象が強くなるかなというのがございました。

話を聞いていて、そこの視点が大事かなと思って、この利用者状況の乗合率を見ても、平均 10%というのも本当であればもう少し大事な話なのかなと私は思いました。こういったところを上げようとか、地域全体で区の交通をというところの視点が、恐らく杉並区さんはそういうのを持っていらっしゃると思うので、それをうまく伝えたほうがバス会社としても話がしやすいのかなというのは、私は第三者的な視点で議論を拝見していて、ちょっと感じたところです。

だから、先ほど白岩委員がデマンドだけで完結しようとしていないかというのは、多分そういったところがあると思ってまして、結局、バスがなくてもデマンドで何とかなるようなものをつくり上げて、最終的には渋谷区みたいなところを目指しているのかという懸念は恐らくあるのではないかなと思いましたので、その辺をもう少し丁寧にご説明されたほうがよろしいのかなと感じた次第です。

伊藤部会長 乗り合いという観点は、数字が出てきただけで、あまり突っ込めていないのですけれども、この辺りは事務局からは何かありますか。

中辻委員 当然、乗り合いを高めたいと思っているのですが、乗り合わずとも利用できてしまっているのが今現状なのだと思います。これからさらに、使いやすい、そういう情報がしっかり潜在需要者にも届いていくことで、需要の総量が増え

ていくことで必然的に乗合率も上がっていくと思っています。

今の利用者数で見れば、乗り合わずとも、ほかの人と競合する時間帯でなければ1人で行けてしまっているということなので、我々の立場としても当然もっと多くの人に利用いただいて、今1台しか走っていませんから、必然的に乗り合いの確率が高くなるはずですので、そこを利用者を増やすことで高めたいという思いは常に持っています。まだ過渡期といいますか、これからどんどん増えていけるように、たくさんご案内をしたいと思っていますところですよ。

秦野委員（豊田代理） 影響が出たらちょっと考えます、ご相談させていただきますと言ったのですけれども、影響が出てからでは多分遅いと思うのです。なぜかという、お客様は一度便利なものを手にした後に戻れますかという視点は重要ではないですか。それで乗っていたのに、今度「ごめんなさい。1回やめます」となったときに、「何で」となりませんかというところを私は心配していて、それは杉並区さんが大変だと思うのですよ。

1回やらせてくださいという制御中のミーティングポイントの解除は、理由としてはよく理解はしているのですけれども、多分一度解除したら、その後に「もう1回制御します」というのができるのかどうかというところは考えたほうがよろしいかなと思ったので。そういった意味でも、もちろん私はこちらの事業者ではないので、お話をするあれではないのですけれども、そこはしっかり調整されたほうがいいかなと思いました。

舟山委員 東京交運労協バス部会の舟山です。移動の総量や、輸送量増など、需要に応えるというのは大賛成でして、否定をしているわけではありませんが、この会議でずっと思っていたのは、現場で起きている空気感が全然伝わっていないなと、感じています。

戻りますが、資料の3ページ、8ページを見させていただき、確かに交通空白地域、バスが走っていない場所など、先ほどアンケートの結果でも、徒歩の方や自転車の方がいらっしゃるということで、そういう地域は全然増強してもらって構わないのですけれども、利用者が一番多いところは新高円寺駅と、京王バスさん、関東さんがやっています松ノ木線のエリアもかぶっています。それ以外に、阿佐ヶ谷から渋谷に向かっています路線バスとか、幹線のバスがありますけれども、そういうのは杏林大学とかセシオン杉並を通っています。

以前、杉並区の堀ノ内、和田堀、方南・和泉のバス利用者の会というのがあり、渋谷ー阿佐ヶ谷の「渋 66」系統を存続させるために住民のみなさまが動

いて、利用運動が展開された過去があります。今の本数も都バスさんと京王さんで維持されています。

私が言いたいのは純粋に利用が増える分には構わないのですが競合すれば、必ず逸走や利用者減が起きます。今何が起きているかといったら乗務員不足で、松ノ木線も 27 日から減便をしています。減便のため 1 台当たりは満員で増えているように見えるのですが、利用者減が続けば最終的に廃止になります。現状人員不足によって残す路線は収益が高い傾向にあり不幸な結果として、廃止にします。収支が下がれば、収支が下がったところから廃止をしていく流れがあります。

この間、全国のバス組合を対象にアンケートで「直近 1 年間で廃止・減便したか」の質問に大多数が実施しています。都内においても減便しているという回答が多数あります。さらにこの流れは進んでしまわぬように、区として見誤らないでもらいたいというところです。

路線バスとデマンドのすみ分けや需要増に対してなら別に構いませんし、渋谷区のハチ公バス代替のようなものであればいいと思います。さっき西武さんがおっしゃったとおり、見間違えないでほしいかと、ちょっと付け加えさせていただきます。

中辻委員

改めて区役所の立場で申し上げますけれども、見間違えていません。これは、ずっと当初から我々は移動の総量を増やすということで、競合して何か奪い合うという思いは全くなく、地域の公共交通をどうやって持続可能なものにしていくのかということを考えています。その中で、交通空白地域の区民の方の不便をどう解消していくのかということで、これをまず実証実験的に始めたということなので、決してバス利用者をこちらでとは思っていません。

一方で、この間も担当からそれぞれ事業者さんにはお願いしていると思うのですが、バスの減便、廃止についてです。決定事項を我々は受け取るしかない状況に今なっていて、その都度議会でも報告しています。まさに経営状況が厳しい、例えば利用者がデマンドに取られているのではないかとということであれば、ぜひ減便、廃止の前にそういう具体的なデータ、今の窮状というものをお伝えいただいて、だからデマンドを一旦休止できないのかという議論をする場としても、ぜひこの活性化協議会を使っていただきたいと思います。

前回も申し入れをしたはずなのですが、残念ながら減便ですということで、もう 1 か月ぐらい前にご連絡を頂いて、それを議会にも報告する、区民の皆さま

んにも報告するということがこの間繰り返されています。せっかく区民の方もお入りいただいている活性化協議会という場がありますから、区民としてどういう行動を起こすべきなのか、そういうことも建設的な議論ができれば非常にありがたいと思っていますし、このデマンドの取組も1つのきっかけとして区民の方に考えていただくというタイミングにもしたいと思っていますので、ぜひ一緒に協力していければと思っていますので、引き続きよろしくお願いします。

舟山委員

データとおっしゃっていますが新規の利用客、例えばお子さん連れの方や、お年寄りの方とか、いらっしゃると思いますので、逆にバスを利用していなかった方のデータというのは、区としては公表できないのか。データといってもアンケートしかないと思うのですけれども。

区役所がおっしゃっている移動の総量を増やしたいということは賛成なのですが、バス会社がデータを出さないという話がありますが総量が増えているという調査をどういうふうにしようと考えているのかお聞きしたい。

中辻委員

アンケート調査がメインになると思います。なかなか難しいのですけれども、増えたことの確認ということで言えば、例えば外出をしましたと。この松ノ木エリアではないですけれども、例えば新宿エリアで京王電車に乗ってどこかに出かけました、そういうことまで考えていったときに、それをどう評価するかということだと思います。単にこのエリアのプラスマイナス、収支ということだけではなくて、例えばほかのエリアにお出かけになって、関東バスにそこから乗りましたということになれば、ほかの地域での需要にも寄与することになりますので。

先ほどありましたけれども、区は投資していて、そこに対してどういう評価をするのかということがありましたけれども、地域の経済への貢献度というものもあると思いますし、なかなか因果関係をお話するのは難しいのですが、昨今、夏場の異常な暑さの中で高齢者の外出が控えられています。それによって筋力が弱って、医療費が上がるのではないかなというような懸念もされているのです。そういう中で、このデマンドが夏場の高齢者の移動に寄与する、涼しく目的地まで行ける、そこで体を動かすことができる。そういうことで経済的な影響もありますし、ある意味、医療的な面もあります。様々な分野に波及するプラスの部分が出てくると思いますので、どこで何をどう評価するのかというのは非常に難しいのですが、最初のお話に戻りますと、ここで利用されている

方の、信憑性というのは置いておいて、ふだんどの程度の外出ですか、このサービスができたことによって外出頻度は増えましたか、外出する際、今まで何を使っていたか、そういうところから細かく聞き取っていくということだと思いますし、1つはアンケートという形でしたけれども、あとは具体的に聞き取っていく。そういう利用者の方にお集まりいただいて、議論する場合によっては必要なと思っています。

伊藤部会長

どうしてもこのデマンドに何台乗ったのかという数字ばかりが出てくるわけなのですけれども、おっしゃるように、移動の総量というものをターゲットとしているからには、それ以外の、その外側にあるものを捉えようとする努力は必要なのかなと思いつながりながら聞いておりました。

牧村さん、これは私の知識では、10年に1回パーソントリップ調査をやっていて、それはある程度アンケートベースで、幅広くこういったことを聞いているのですけれども、10年に1回だと、この議論には間に合わないですね。どういうふうにやればいいですかね。

牧村副部会長

お金さえかければ携帯電話のデータなどで需要の移動は分かるし、取り組んでいる自治体もあります。ただ、杉並区ではパスモのデータがありますので、交通事業者が保有している移動データを行政とシェアすることで、総量や変動が時系列で、10年ぐらいのスパンで把握することができます。お金をかけない方法でも普段の公共交通の利用状況は分かります。

伊藤部会長

アンケートもそうですし、このメンバー、実はバス事業者さんが持っているデータはもうちょっと本当は読み取れるところがあるのではないかと思います。

牧村副会長

パスモデータを分析すると、例えば猛暑でどうなったとか、あるいは年齢別とか、性別でどんな利用がされているかが分かります。この1月から実証を続けていく上では、どのようなデータや指標で検証していくかを事前に定めていくことはとても大事だと思います。

オブザーバー（森田氏） 1点だけいいですか。舟山さんが今おっしゃった点なのですけれども、

現場でやると、全員がバスに流れたかどうか特定はできないのですけれども、例えばA地点からB地点までデマンドに乗りました、その人が帰りはデマンドに乗りませんでした。これは管理画面を日々追っていると、僕は自分のところの2つの路線は全部やっているのです。

そうすると、デマンドに乗っていないということは、代わりに歩いていける

くらいの距離だったらいいのですけれども、歩いていけないような距離であれば、普通に考えてバスに乗ったのではないかというのは、これは推測なので100%そうかどうか分からないのですけれども、最大限バスに流れたとしたらこれぐらいだみたいなのは管理画面で読み取れたりもしますし、お金をかけずにできることは結構あると思うので、その結果はふたを開けてみて、どっちに転ぶかはやってみないと分からないのですけれども、アンケートプラス、日々の管理画面で取れることもあるのかなと思って、その辺はフェアに評価すべきなのかなと思っています。

伊藤部会長

今の話、実はアプリのほうにも聞いていて、アプリで案内をするときに、経路だけではなくて、帰りの道も示せばいいと思うのですよね。「7時以降だったらこんなバスがありますよ」みたいに出してもいいわけですし。

ちょうどバスの案内がされるようになったのですけれども、これをどういう形で出すのかという部分は実はすごく大事で、分析するだけではなくて、アプリには働きかけるという機能が、一番そこが接点としてはできるので、もちろんお年寄りだと難しいのかもしれないけれども、そこは機能としてはまだまだ可能性があるなと私自身は思っていました。

牧村副部会長

9ページの利用頻度の結果というのは、非常に希有な形をしているのではないかと思います。リピーターが非常に少ないのが特徴的です。これは伸びしろがすごくあると考えていいのか、その要因をもう少し丁寧にやっていくと、どういうターゲットでよりサービスを改善していくのか、地域全体がよくなっていくのかが見えてくると思います。

伊藤部会長

これは、1回、2回乗ったけれども、あまり便利ではなかったという、そういう……。

牧村副部会長

ちょっと利用した人がどうして次に利用しなかったかということはもちろん聞けるので、それも大事な改善点だと思います。

伊藤部会長

このデータは現行のシステムの中で取れますし、何ならこういう数字の人に特定のアンケートを出すみたいなこともきっとできるわけですよね。

磯委員

森田さんとヴァルさんにちょっとお聞きしたいのですけれども、私が現場で聞いているのは、意外と斜め移動と横移動が多いと聞いているのですけれども、実際の乗降データというか、移動の線みたいな形で出すというのはできないのですか。要は縦移動であるとかぶってしまうところがあると思うのですけれども、横移動だとかぶらない話になってきますし、逆に縦にバスに促すことが

もっとできると、バスに乗っていただけるのではないかと思いますのですけれども。  
オブザーバー（森田氏） さっき舟山さんにもお話ししましたが、管理画面があるので、  
ODデータは完全に取りれているので、それは 100%できます。今おっしゃった、  
縦なのか、横なのか、どこが太いのか。多分、太い移動は属性ごとによって違  
うと思うのですけれども、そういうのも全部出せます。それは電話で予約しよ  
うが、アプリで予約しようが、全部管理画面に集約されるので、それは出せま  
す。それもすぐに出せます。

磯委員 デマンドで先行するというより、バスにどう乗ってもらうかというのを議論  
の中でももっと考えたら……。

オブザーバー（森田氏） ベタなのですけれども、思ったのは、例えば最近、西鉄バスがJ R九  
州の鹿児島本線の時刻表を出して電車に寄せたりしているのではないですか、か  
つて憎み合っていた同士が。例えばデマンド交通にもバスの時刻表を載せると  
か、帰りここからだとバスが便利だよとか。行った人は、帰りはバスか、デマ  
ンドか、歩きの、方法はともかく必ず帰っていくわけですから。車内にも  
バスの時刻表とか、ここから乗れるみたいな、そういうチラシだとか表示を載  
せるだけでも違うのではないかという気がします。ベタですけれども、それが  
移動を増やすことにつながるのかなと思いました。

磯委員 そういうのもやっていただいたほうがいいと思います。

富樫委員 バス協会の富樫と申します。例えばそういったデータがある場合、それを開  
示していただくことは可能なのですか。

需要を増やすというのであれば、こういう流れがありますよというのはバス  
会社は知らないわけですよ。そこをバス会社と共有するのも大切なことなの  
ではないかと思うのです。もしかしたら、こういう場はそういう場にしたいほう  
が。というのはなぜかというと、さっきから見ていると、対立になってしまっ  
ているのですよ。それは多分、この場でやる話ではないような気がするの  
です。

さっきから渋谷区の話がされております。それは反対がないですよというこ  
とですが、渋谷区は各事業者とも相当根回しをしていますよ。というのは、渋  
谷区は全然関係ないのですけれども、前に1回デマンドが渋谷に入ったことが  
あって、相当軋轢があったときがあるのですよ。最終的にそこは撤退してし  
まったのですけれども。WILLERですね。そこで結構みんなトラウマにな  
っていたところもあって、渋谷もそう思っているのですよ。だから、相当根

回しをしています。そもそも立てつけがハチ公バスの代替というイメージではないですか。そういった意味では、ぶっちゃけると、うちの協会にも来ました。だから、各社を回っているのですよ。そういった意思の疎通がもうちょっとあってもいいのかなという気がしているのですね。

例えば今、減便するのだったら協議会に出してくださいよという話をされていたんだけど、協議会というのは最後の結果の話であって、その前段があってしかるべきだと思うのですよ。実は今度減便するのだよねというのを、すり合わせではないですけども、そこをやる。逆に言うと、こっちも今度デマンドでこういうふうにするのだよという意思の疎通がないと、次につながらないような気がするのですよね。さっきからずっと対立してしまっているんで、そこをもうちょっとお互いに、そういう場をつくるなり何なりしていったほうがいいのではないのかなと思った次第です。少なくともここは「こういうデータがあります。どうしましょうか」という場にしたいほうがいいような気がするのです。

以上です。

伊藤部会長

ありがとうございます。

どうですか。逆にデマンド交通の側のデータで、プライバシーの部分はともかくとして、あまり出しづらいのはないのではないかなと思うのですけれども、いかがですかね。

事務局（針谷）

こちらのほうで取っているデータ自体は、基本的に個人情報にはほぼほぼ持っていない形で取っておりますので、横の移動だったり、縦の移動だったり、どういう移動が多いのかというところも、そこは別に見せないものでもないと思っておりますので。

事務局（柴田）

こういった形で、多い移動とかが……。

伊藤部会長

これは本当は下に地図が出るべきものなのですかね。色は数か何かを出しているのですか。

オブザーバー（泉氏）

そうです。両方のパーセンテージで色が、下の緑から上のほうになっていくような感じです。

伊藤部会長

これは、1か月の集約がこれですか。

事務局（柴田）

これが8月で、これが7月、6月というような形で。

伊藤部会長

明確に太い線が見えますよね。というのと、何か毎月ごとに太い線が変わるのですか。

事務局（柴田） 少しずつ変わったりしています。

伊藤部会長 数が少ないということですね。

牧村副部会長 少ないですね。

中辻委員 すみません。区役所の立場で。富樫さんのご指摘はごもっともで、私どもは対立するつもりは毛頭なくて、例えばすぎ丸の部会でもそうですけれども、いかに事業者さん方の事業継続を実現するのか、それが区民の利便性につながりますので、そういうスタンスでおりますし、データでいえば、私ども区役所が収集したデータ、個人情報特定されないという一定の制約はありますが、全てオープンにするというスタンスです。ただ、事業者さんの立場、立場で言えば、全てのデータを出せないことも十分理解をしています。

減便の情報の話なのですけれども、協議会の場で明らかにしてくれということとは全く言っていないで、いきなり決定事項として区役所にご連絡いただくケースなのですね。いつからバス停に貼り出します、いつからお知らせしますという通知だけを我々は受け取って、議会の場でこういう連絡がありましたので報告しますというのがこの間ずっと続いているのです。

まさに富樫さんがおっしゃったように、その前段の段階でも、こういう部会でも構いませんし、また、すぎ丸の部会でも構いませんけれども、そういうところで、実は今こういう状況になっているとか、外には出せない情報だという前提でも構わないと思うのですけれども、なかなかここが厳しい状況になっているからこういう支援ができないのかとか、そういうお話ができる場ができれば本当にいいかなと思っています。

もっと言うと、こういう場は公式の場ですけれども、すぎ丸のほうでも一部議論になりましたけれども、ドライバーさん方の運転の環境を改善できないかというご提案を頂いて、そこを非常に前向きに我々も考えたいと思っています。実務者レベルといいますか、担当者レベルでもそういう意見交換、改善に向けた話し合いができるような場をつくりたいと思っていますので、こうした運行についても、この部会のみならず、その前段の打合せ、話し合い等をさせていただければ非常にありがたいと思います。よろしくお願いします。

舟山委員 杉並区さんにお礼を言うのを忘れていましたけれども、すぎ丸の運行環境ということで、この間、区の職員さんが2人で実査しまして、改善できるところをやっていたということ、早急に動いていただいたことに感謝を申し上げたいと思います。一部、まだ変わっていないところもありますけれども、

変える方向で、これが必ず定着につながるはずなのです。そうなれば離職も防げて、採用も増えて、減便することはなくなるわけなので、そういった方向からもやってもらいたいです。

先ほど突然決定事項とおっしゃっていましたが、現状はどこも減便して、これからもっと増えると思います。ひょっとしたら廃止も都内でも増えてくると思うのです。なので、本当に悠長な時間がなくて、そうした離職＝減便や廃止を防ぐために引き続きやれることはやっていただきたいなと思いますので、よろしくお願いしたいなと思います。すみません。ありがとうございました。

伊藤部会長

そろそろ2時間も近くなってきましたので、この場は決定の場ではないと思いますので、様々な意見、特に厳しい意見も出たということを含めて、そろそろまとめに入りつつ思うのですが、まだ何か言い足りていない部分があれば、ぜひご発言を頂ければと思いますけれども、いかがでしょうか。

まず、本日、A I デマンド交通の利用の数に関しては、特に磯委員からもっと伸びしろがあるだろうといった示唆も含めてご意見を頂けたのかと思います。地域の人口等を含めて、私はまだまだこの地域の移動重要は潜在的なものも含めてあると思いますので、それは引き出すことができるのかなと。それはバスが担当するのか、デマンドが担当するのかという部分はまた別として、もうちょっとこの地域の人たちは潜在的にはあるのではないかなと私自身も思っているところで、ここら辺はいろいろと進められると思います。

それから、バスの運行の妨げになるようなミーティングポイントがあるといったご指摘もありました。これについてはこれから設置する部分も含めて、多分バスだけではないと思うのですけれども、いろいろ適切な議論の場、ここだけではなく、いろいろな接点を持ったほうがいいということですね。この辺、どうですかねみたいなのを、もうちょっとインフォーマルに相談できる場も含めて、もちろん公式には警察も含めていろいろあると思うのですけれども、その前段階も含めてコミュニケーションを取る必要があるのだなと伺いながら聞いておりました。

それから、いろいろとデータの話を含めて、バス事業への影響というものにかなりご懸念が示されたと思います。これは、この会としての目標が移動の総需要を増やしていこうという部分については共有されていると思っております。

ただ、これも舟山委員からご指摘がありましたとおり、どう測っていくのか。

断片的な情報しか見えない中で、疑心暗鬼になってしまう部分もあって、別にそうであるべきではないはずなのに、何となく対立してしまうみたいなのもあると思います。この総需要が増えていく中で、バスも伸びますし、もちろん一部の人は移る部分もあると思いますけれども、全体的に増えていくという、そのストーリー自体が否定されているわけではないとは思いますが、いかんせんそれがなかなか見えづらい、分かりにくいという部分はあるかと思います。

データの話については、恐らく現状のデマンド交通、区で取れているデータからもう少し見えることがあるというのはご示唆いただいたとおりに思いますし、森田さんからいろいろとデータの解説方法についてはご示唆を頂きましたし、バス事業者さんが持っていられるパスモのデータにも、ひょっとしたらもうちょっと読み取れる部分があるのではないかというお話も頂きました。

全てのデータを全部ここに持ってくるのはなかなか難しい部分があると思うのですが、ただ、それぞれの方が持っていられるデータの中に、自分にとって都合がいい話も、都合が悪い話もきっとあるはずで、そういった部分をもう少し持ってこられると、別に隠しごとをして何かを決めたいと思っている人はいないと思うのですが、印象だけではなかなか議論が進みづらいので、せっかく皆様の手元にあるデータそのものを持ってくるのは難しいにしても、そこから取り出したご知見みたいなものをもう少し読み解くことができるというのかなと思いました。

来年の1月以降、これの継続そのものに対する大きな反対はなかったという印象を今回私は持ちましたけれども、ただ、特にバス事業との競合関係、競合かどうかというのはまだ正直、難しいところかもしれないですが、そこについては様々なご懸念が示されたところであって、ここについては引き続き注意深く。それから、この会議の場だけではなくて、ぜひインフォーマルに、「最近、こうなんだけど」みたいな場、チャンネルが増えないと、なかなか難しい部分もあると思いますので、ぜひそのコミュニケーションは活発にしていく必要があるのかなと思いました。

そのほか、私が見落としているところも多々あると思いますけれども、そういう部分を含めて、伊藤はあそこは分かっているけれども、本当はこうなんだよねみたいなことでもいいので、コミュニケーションがこの場で活発になるというのがまずは出発点として大事なのではないかなと思います。

牧村さん、ここまででいかがでしょうか。

牧村副部会長

先月札幌で日本モビリティ・マネジメント会議（J COMM）という交通事業者や行政の方が一斉に集まる会議が2日間ありました。その中で朝夕は定時路線で運行し、昼間はデマンド型で運行し、ものすごく利用が増えている取り組みが紹介されていました。全国各地の優れた取り組みをこういう場でもシェアしていけると良いと思います。来年は湯沢で9月4日、5日にございますので、ぜひ皆さんの参加をお勧めします。

伊藤部会長

事務局からも何かこのタイミングでご発言があれば、いかがでしょうか。

事務局（石森）

いずれにしても、各事業者さんとは細かい調整をさせていただきながらこの事業を進めさせていただきたいと思っていますので、繰り返しになってしまいますけれども、移動の総量を上げる。ひいてはバス事業者さんを含めた公共交通の量が増えていく、移動量が増えていくというところに寄与していきたいと考えていますので、どうぞよろしくお願いいたします。

伊藤部会長

ありがとうございます。

今日、様々な議論が出ましたが、今後もこのデマンド交通を続けるという前提で、これからさらに細かい話を進めていくということで、この場の方向性としてはご理解いただけたのかなと思っています。

それでは、これで議事としては全て終わりとなりますので、今後のスケジュール等、事務局からよろしくお願いいたします。

事務局（石森）

ご議論、ありがとうございました。

次回、第7回のこちらの検討部会につきましては、今年の12月頃を予定してございます。日程がまた決まりましたら、お知らせを改めてさせていただきます。

すみません。ここで1つご提案なのですが、こちらの検討部会については、今、事業者さんの方が中心に構成されている状況なのですが、これまでご説明さしあげているように、今後はその利便性とか、利用者の方のご意見を酌み上げていくフェーズに移っていくのかなと思っていますので、次回からは親会の地域公共交通活性化協議会から区民委員として参加されているような方をこの検討部会にもお呼びしたいと思っているのですが、いかがでしょうか。

伊藤部会長

異議なしという感じでいいのかなと。採決を取ったほうがいいのですか。

事務局（石森）

特に採決というところではないのですが、

伊藤部会長  
中辻委員

ご意見はない感じなのですか。

ちょっと補足します。前回の協議会の中で区民委員の方からご発言を頂いて、先ほどご引用いただきましたけれども、PTAの方でデマンドをこういうフェーズで使えるのではないかと、こういうふうな情報提供したほうがいいのではないかと、非常にいいご意見を頂いたこともありまして、区としてもそういう方にもご意見を頂ける場面をつくりたいなということでご提案をさせていただきました。

まだご本人にご了承等を頂いていませんので、この先については、会長、副会長ともご相談しながら、ご本人のご了解を得た上でということになりますけれども、ご参加いただく方向で調整をさせていただきたいと思います。

以上です。

伊藤部会長

では、よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして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6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。皆さん、活発なご討議、どうもありがとうございました。