

会議記録

会議名称	第7回 杉並区 AI オンデマンド交通検討部会
日 時	令和7年12月24日（水）午前10時00分から午前11時35分まで
場 所	巳善第2ビル6階会議室
出席者	<p>【委員】13名（内代理出席5名）（2名欠席） 伊藤部会長、牧村副部会長、畠山委員、磯委員、舟山委員、奥村委員、富樫委員、中辻委員（代理出席：新田様、白岩様、豊田様、芳賀様、石田様）</p> <p>【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	資料1 杉並区 AI オンデマンド交通実証運行1年間のまとめ 資料2 データ及びアンケートの分析について 資料3 令和8年1月1日からの取組内容について
会議次第	1、開会 2、議事 杉並区 AI オンデマンド交通実証運行1年間のまとめ 令和8年1月以降の取組について 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1年間のまとめ」と「令和8年1月1日からの取組内容について」協議を行い、了承を得た。

事務局（石森） 皆さん、おはようございます。定刻を少し過ぎましたが、第7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。本日は年末のお忙しいところ、また、足元の悪いところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

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、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。それでは着座にて失礼させていただきます。

まず本日の資料を確認させていただきます。資料につきましては席上に配付させていただいております。

次第と席次、それから、資料1としまして「杉並区 AI オンデマンド交通実証運行1年間のまとめ」です。

資料2としまして、「データ及びアンケートの分析について」

資料3については、A I オンデマンド交通に関する「令和8年1月1日からの取組内容について」となっております。

もし不足等ございましたら、その都度言っていただければ、こちらで対応させていただきますので、よろしくお願いいたします。

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、ご了承ください。

なお、議事録の公開に当たり、ご発言いただいた委員のお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。

それでは、議事に移りたいと思います。部会長、議事進行をお願いいたします。

伊藤部会長

おはようございます。東京大学の伊藤昌毅です。

オンデマンド交通運行を始めてちょうど1年というところで、いろいろと情報・データが出そろい始めているというところで、今日はそれらを踏まえながらいろいろと議論することになるかと思います。今後の方向性を考えるのに非常に重要な場になると思いますので、ぜひ様々なご意見を頂ければと思います。

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。

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1年間のまとめ」「令和8年1月以降の取組について」となります。

それでは、事務局よりまとめて説明をお願いいたします。

事務局（柴田）

それでは、資料1を御覧ください。「杉並区A I オンデマンド交通実証運行1年間のまとめ」をご説明いたします。主なトピックスはお示しの3点です。

まず、前回までの振り返りとして「運行概要」そして「実証運行開始以降の取組内容」をご説明します。

まず、導入の目的ですが、目的は公共交通不便地域に住んでいる高齢者や障害者、子育て世帯などの「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の負担を軽減させ、お出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、道幅が狭く、南北バス「すぎ丸」の路線拡充が難しいためA I オンデマンド交通の活用を検討することとしました。

続いて運行場所です。運行場所は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。

運行概要です。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、未就学児無料です。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なので、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。

乗降場所になります。ミーティングポイントは現在23か所です。

続いて目標、7ページになります。前回の資料の再掲ですが、左側が総評、右側が12月までの改善目標です。

定量的には着実に伸びていますが、1月にお示した1日37人の目標達成には今の2倍以上の利用が必要でありますので、目標は40人程度としております。

定性的にはサービスの改善を求める声が大きいのので、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、実施することとしています。

他分野への波及は、LINE登録者数に寄与していることは確認できましたが、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することとしております。

続いて、第6回検討部会後の取組を紹介します。

まず、周知活動は、1月～11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55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90回実施しました。特に10月、11月は主に障害・子育て部門へ周知を行いました。

また、Ma a Sで路線バスの案内を強化しました。これまでホームページや利用案内の冊子ではご案内しておりましたが、オンデマンド交通と路線バスの両者のニーズに合わせて選択してもらえるように、11月4日からバスの情報も新たにおでかけマップに掲載しました。現在は、すぎ丸、京王バスさん、関東バスさんの、今どこを走行していて、あと何分で到着するか情報を地図上で確認することができます。来年度以降は区内を走る民間路線バスさんを優先的に掲載する方向で検討しております。

続いて、利用状況になります。

月別利用者数は運行開示後、8月まで増え続けまして、9月、10月、11月は鈍化している形になります。

利用の多いミーティングポイントは「新高円寺駅南」が最も多くて、「サミットストア妙法寺駅前店」や「河北リハビリテーション病院」「杏林大学杉並病院前」の利用が多いので、駅だけではなく、買い物や通院への利用もあると考えられます。

利用の少ないミーティングポイントについては「和田堀公園ワンパク広場」や「和田堀公園ドッグラン」となりまして、どちらも周りに住宅がないところが少ない傾向にあります。

続いて12ページです。こちらは11月までのミーティングポイント間の移動を集計した結果です。画面左側の地図では、多い移動を線でつないだものです。

上位4位は「新高円寺駅南」から「サミットストア妙法寺前店」、また、「河北リハビリテーション病院」への往復で占められています。上位には「新高円寺駅南」を含む行き来が多い結果となりました。

続きまして13ページ、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、利用ユーザー中の利用回数が2回から9回となったユーザーの割合が最も多くなりまして、リピート利用が増えていることが確認できました。最も多い利用回数のユーザー数は61回で、10回以上の利用があるユーザーも増えておりまして、日常的な移動手段として利用するユーザーがいることが確認できます。

続いて14ページ、曜日別トリップ傾向です。

曜日別で見えますと、特に6月以降はどの曜日でも利用されています。また、6月以降では金曜日の利用者の伸びが特に顕著でした。

続いて、時間帯別トリップ傾向です。

時間帯別では9時、10時、13時台のトリップ数が多く、午前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。10月は14時台、15時台、16時台のトリップ数も多かったです。

続いて予約の手段です。2月から4月の利用者は青色の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ます。

続いて、世代別の利用者数割合です。

赤と黄色の30代、40代と水色と青の60代、70代の割合が高くなっています。11月ですと、30～40代が30.5%、60～80代が18.8%です。

続いて、ちかくもアプリ経由利用者の登録住所です。

アプリから予約した方の登録住所を地域別で見ますと、8月までは堀ノ内、松ノ木地区の利用も増加しておりますが、それ以上にその他、その地域以外の方のエリアの利用が増加しております。9月以降の傾向は変わっておりません。

最後に乗合率です。乗合率は別の予約が同じ車両に乗り合う率を算出したものでして、月別に比較するとバラつきがありますが、平均 10%の乗合が発生しています。

事務局（針谷） 続けて資料2の説明もさせていただきます。

事務局（水井） 発表者を替わらせていただきます。「データとアンケートの分析について」を申し上げます。

まず前提として、直近の利用者数は3か月平均で 15.7 人という状況でして、まだまだサンプル数が少ない状況での分析になるということだけを前提としてご承知おきいただければと思います。

これは先ほどお見せした図をもう一度載せているのですけれども、23掛ける22 通りの中でトップ 20 を抜き出したものです。傾向を見るに「新高円寺駅南駅」関係が顕著に表れています。その中で1位から4位までがサミットと河北リハビリテーション病院との往復のルートになっています。

それ以外に集合住宅のすぐ近くのミーティングポイント、例えば 18 番の「堀ノ内2丁目6番北」、それから、15 番の「都営堀ノ内三丁目第2アパート」といったところがランクインしています。あとは、ゆうゆう館関係がランクインしていることが見て取れます。

あと、新高円寺駅が絡まないものとして、10 位の 13 番「ゆうゆう堀ノ内松ノ木館」から 21 番「杏林大学杉並病院前」。それから、12 位の「河北リハビリテーション病院」から「ゆうゆう梅里堀ノ内館」。このゆうゆう館から病院というルート、あるいはまたその逆が上位にランクインしていることから、この中では比較的高齢者にこういう使い方がされているのだらうなということが見て取れます。

ゆうゆう館は、区立施設で高齢者向けの施設になっておりますので、ゆうゆう館に行く区民の方というのは基本的に高齢者だろうと予測されます。

もう少し分析を深めていきたいのですが、同じ図でバス路線のことについて考えると、今、黄色でお示ししている3番、11番、18番のミーティングポイントは直径300メートル以内にバス停が存在するミーティングポイントの中で、かつ、このトップ20の中に頻繁にランクインしているものを3つ選びました。

これらについて少し深掘って見ていきたいのですが、まず3番の「サミットストア妙法寺前店」です。サミットから乗ってどこに行ったのかということなのですが、赤と青の矢印でお示ししております。赤が左下に書いてあるのですが、この経路とバス路線が隣接しているようなルートの場合は赤で示しています。逆にバス路線と隣接していないだろうという経路については青で示しております。そして、この数値は直近3か月の利用人数になります。そうすると、赤の路線、特にサミットから「新高円寺駅南」が39件で圧倒的に多いように見えるのですが、青も束ねてみると、赤と青で43と42で大体同じぐらい使われているということになります。何を言いたいのかというのは後でまとめてご説明します。

今度はサミットで降車しているポイントです。こちらも新高円寺駅からサミットが22と目立つのですが、ほかの青をたどってみると24ぐらいあるところが見て取れます。何が言いたいかというと、そもそもの母数がまだ少ないので、バスへの影響というのがまずないだろうと考えている上で、それだけでなく、区民が交通不便を感じていらっしゃる方の利用にある程度寄与しているということが見て取れると考えています。

同じように見ていきます。「堀ノ内2丁目6番北」も同様に赤が47に対して青が57。横方向の移動、ファミリーマートだとかも見て取れます。逆も同様です。これは赤より青のほうが結構多い。

それから、11番のミーティングポイントのファミリーマートから乗るところは赤がとても多いような状況になっています。対して青はどういうルートがあるのかというと、セシオン、それから杏林病院、和泉保健センターという移動になっています。逆ですけれども、こちらはある程度同じになっていまして、37に対して39です。

これらを踏まえて、今度はどういう施設あるいは行き先の種類がよく使われているのかということを図グラフで表現してみました。

区立施設と病院付近に設置されたミーティングポイントが全体の40%ぐらいです。それから、集合住宅がすぐ近くにあるミーティングポイントが3か所で全体の11%を占めているような状況です。

円グラフの中に、一番最後の括弧に書いてある「何%/MP」というのが、1つのミーティングポイントにつき、全体の何%を占めているかというデータです。区立施設とか病院というのは、駅とかが含まれている「その他」に比べ

て高い数字になっています。それから、集合住宅は3つではあるのですが、1つのミーティングポイントでいうと、今は3.6%ということになっています。

まとめると、区立施設とか病院とか集合住宅というのは、駅とかがある「その他」に比べても需要が高い傾向があるのではないかと考えられるのと、こちら辺に利用者数の伸びしろが隠れているのではないかと考えています。

まとめますと、まず、先ほども申し上げた前提として、直近3か月あたり15.7人で運行1時間あたり1.96人ということですので、少ないサンプル数による考察となってしまうというところです。この後、アンケートの部分にも入っていくのですが、こちらも同様です。例えば乗合率が仮に低いと考えたときになぜ低いのかを考えても、乗り合いたくないのか、そもそも乗り合うほどの利用者数がないのか、まだ分からないという状況です。なので、今後我々が一番のやるべきこととしては、まず利用者数を増やすことに尽きるということが大前提になります。

利用者数の伸びが鈍化してきていることについてもかなり危機感を覚えています。先ほど申し上げたとおり、分析しようにもしようがないという状況ですので、運行を来年の1月1日から1年間継続することとしました。その上で利用者数を増やしていく新たな取組を行っていきたいと思います。

例えば新たな周知方法です。どうやって認知を向上させていくかということも含まれてくるのですが、この後ご紹介するアンケートも今まで使った人の意見に偏っています。しかも使った上で回答してくれている人の意見。使っていない人がなぜ使っていないのかの分析もできていない。そういったところも踏まえて新たにどうやって周知していくのか。こちら辺でいうと、集合住宅などに伸びしろがあるのであれば、そこを重点的に重きを置いたことができるのではないかと考えていると思っています。それから、車内の空間についても、まだ活用できる余地があるのではないかとということで、例えばその地域のイベント情報を載せたりだとかができないかを今後検討していきます。

そして、黄色の3つ目の部分です。繰り返すにはなってしまうのですが、区立施設とか集合住宅、病院とかは需要があるのではないかとという仮説の下に、こちら辺の伸びしろを意識していきたいというところです。

最後の1行なのですが、お手元の資料では「住民福祉の」で切れています。これは住民福祉の向上」です。大変失礼いたしました。

交通不便地域において集合住宅は需要が多いのではないかという仮定の下に、そこら辺の不便だった人が区立施設だとか病院とかによりよく行けるようになれば、住民福祉の向上につながっていくだろうということを言いたいわけです。

こちらは、今後も見えていこうかなと思うところです。ページが行ったり来たりですが、ご説明したいのですが、「①～③の駅に係る経路」とは何を言っているかという、何ページか戻っていただきまして、それぞれの見出しの部分で上に緑の帯で「移動回数が上位かつバス路線付近のMP①～③」までご紹介したところなのですが、これらの経路について申し上げます。

これで何が断定的に言えるというものではないのですが、駅から地域の内側に行くルートよりも、地域の内側から駅に行くルートのほうが利用者数が多い傾向にあるのです。内側から駅のほうに行くルートというのは制限がかかっているのです。なので、理屈でいえばそちらのほうが少なくなりそうなのです。

例えばサミットで見ると、内側から外に行く制限がかかっているルートのほうが外から内に行く制限がかかっていないルートよりも多い。これはほかの2つも同様です。この制限とは何かというと、堀ノ内・松ノ木・大宮地区にお住まいの方しか新高円寺駅と4番の「永福地域区民センター前」を目的地にできないという制限のことです。その制限がかかっているほうが利用者数は少なくなりそうなのに実際は多いということになります。

もちろん少ないサンプル数でという前提ではありますが、3番も同じです。制限がかかっているほうが現状では少ない。これがなぜなのだろうというところです。これは引き続きサンプル数を増やしながら見ていきたいのですが、出ていった住民はいずれ帰ってきているはずですが、どうやって帰ってきているのか。バスに乗っているのかとも思いました。デマンドで座って帰りたい層よりも、バスで安く帰りたい層のほうが多いのではないかと考えられるかもしれないです。単純にデマンドで仮に外に出て行った人たちが、運行時間が17時までだから単純にデマンドを使っていないだけなのか。ここら辺がまだ見て取れないし、たまたまこの結果になっているだけかもしれませんが、もう少しサンプル数を増やして、こういった分析と観察を引き続きしていきたいと考えています。

以上が定量的な部分の分析になっています。

それから、アンケートのほうに入りますが、こちらは先ほど申し上げたとおり、まだサンプル数が少ないということとアンケートの仕組み上、重複回答が

今発生してしまっている仕組みになっていますことを前提でお聞きいただければと思います。

回答していただいている方の中での利用者はおおむねよい評価を頂いていて、かつ、左から2番目の円グラフですが、移動の機会の創出が増えたと答えてくださった割合が大きいと。ここだけを見ると、デマンドの目的である移動の機会の創出に寄与しているように思えますが、もう少し精度の高いアンケートを見ていかなければいけないと考えています。

それから、乗車回数です。リピーターが結構多くなっています。回答してくださった方の中では「予約が簡単だった」とか、「運転手の対応が良かった」という運用面についてはポジティブな意見を頂いています。

次のページで、「知ったきっかけ」です。いろいろな営業活動をしているのですが、チラシとかポスターが一番多かったという結果になっています。ということは、先ほどの需要があるのではないかと見込んだ区立施設、病院というのはもちろんチラシとかをふんだんに置いていますけれども、集合住宅にも当然そのチラシを配ることは有効だろうと考えています。

その次のページです。乗車アンケートの結果で設置してほしい場所を聞いている中で重複回答が入ってしまっているというバイアスがかかっていますが、公共施設がかなり多いという状況です。

次のページです。これも前回までと重複している内容がありますので抜き出してご説明しますと、改善を求める意見の中で「ミーティングポイントの場所が探しにくい」というお声を当初からずっと頂いています。それから、その下です、「移動の課題」ということで赤字の部分、杏林病院は通院に使う方が多いのですが、大通りを渡るのが厳しい、特に高齢者というお声も頂いています。これらのお声を踏まえまして来年1月1日以降はどういった取組をしていくのかというところにもつながってくるところなので、ご紹介させていただきました。

まとめますと、アンケートを回答してくれている層の中では外出が増えたと答えてくれた割合がかなり多い。ただ、お声としてミーティングポイントだとか分かりにくいという声を頂いています。中には時間の延長を求める声もありました。

ということで、一旦分析のパートは以上です。またスライドを変えまして、次の資料に行かせていただきたいと思いますと思いますが、ここまでで何かご質問とかご

不明点とかはございますか。

伊藤部会長

ここまでは、この1年間の話で、この先は次回以降、今後どうしようかという話です。なので、もしも例えば事実確認だとかデータの解釈だとか、そういった部分で質問等があれば、このタイミングで。大丈夫そうですかね。

では、続きを。最後の資料をお願いいたします。

事務局（水井）

最後の資料になります。今までのことも踏まえまして、1月1日以降何をやっていくのかということになります。

まず、運行体制が少し変わります。そこらご説明したいのですが、今まで5社で1か月置きに運行していたのが3社になりました。この資料の段階では2か月または3か月置きとなっていますが、2か月置きにやっていく方向です。東都タクシー様、杉並交通第二株式会社様、それから、キャピタルモータース様の3社になります。

運行地域に関しては後ほどのご説明で補足しますが、一部和田がちょっとだけ追加されます。そして、運行期間が1月1日から12月31日。乗降場所が3か所増えまして、計26か所になります。

まず、運行事業者ですが、この機会に1月1日以降継続されない会社様に、その理由をお聞きしてみました。それが下の部分に書いてあります。おおむね人手不足でできない。それから、決まった時間に休憩が取れないという運用面のことだとか、対応の難易度が高いといったことが挙げられています。5社のうち3社様が引き続き運行を継続してくださることになりました。ここを少し後で深掘りできればと思っています。

次のミーティングポイントの新設についてご説明させていただきます。3か所を新設させていただきまして、場所と名前をご紹介しますと「杏林大学杉並病院ロータリー」、それから「区営松ノ木二丁目第二アパート」、最後に「済美教育センター・熊野神社」になります。1つずつご説明していきます。

「杏林大学杉並病院ロータリー」です。杏林病院自体は環七の東側にありますが、今までは環七の向かい側の西側にミーティングポイントをつくって、そこを21番「杏林大学杉並病院前」としていました。もともと「渡るのがすごく大変です」というお声をたくさんいただいていて、その中で永福町駅から杏林病院に行くバス路線があったのですが、そのバス路線が廃止されてしまったことに伴って、かなり杏林病院にも問合せだとか、お困りのご意見がたくさん届いたということで、具体的には10月27日から12月12日の48日間で68

件来ていると。それに伴って「タクシーをどうやって呼べばいいのか」といったお問合せも含めて100件超えているということで杏林からご報告を頂いています。こういった方々のアクセスが困難になってしまっていることも踏まえまして、かつ、デマンドが現時点で1時間に2人程度の余力のある状況であれば、その部分でバス路線でこれまで担っていただいていた部分をデマンドで手当できないかということで考えて病院の敷地内に設置したいと考えています。

そうしたときに問題になるのが、永福町からのアクセスの困難というのが大きな理由の1つではあるのですけれども、そこを現状のまま運用しますと、先ほど申し上げたとおり、利用制限がかかっています。堀ノ内・松ノ木・大宮以外に住むユーザーというのが1番の「新高円寺駅南」と4番「永福町駅」を目的地に設定できない。そうすると、杏林病院から永福町駅に行けないことになってしまう。なので、ここに限っては利用制限を解除して運用させていただきたいと思っています。目的としては、現に通院に困っている層への手当ということになります。

そうすると25番の杏林病院から1番の「新高円寺駅南」はどうなのかという話なのですけれども、その制限は一旦そのままにさせていただきたいと考えていて、逆の方向、制限のかからない1番か25番、新高円寺から杏林病院の数値を基に、そもそも制限をかけている既存交通への影響の有無を確認しながら、ここについては制限をどうするかを検討していきたいと考えています。というのが25番のミーティングポイントの新設についてです。

次に、26番の「区営松ノ木二丁目第二アパート」ですけれども、目的としては主に周辺の住民、特に第二アパート、交通不便の解消のためになります。

背景としては、先ほどから申し上げているとおり、集合住宅等の利用者数が多い傾向があるのではないかとということと、それから半径300メートル以内、徒歩5分圏内にバス停とか鉄道駅がない部分を選んで、そちらにミーティングポイントを設置したいと考えています。こちらと、27番の済美教育センターもそうなのですが、公道ではなくて敷地内になり、少しスペースにも余裕がありますので、車椅子の方も安全に余裕を持って乗り降りしていただくことができると考えています。

それから27番の「済美教育センター・熊野神社」。こちらでも施設利用者のアクセス向上と周辺住民の交通不便の解消のためということですが、実は熊野神社にも集会施設としての機能がありまして、地域の町会とかが開かれています。

なので、土地としては済美教育センターの敷地内に設置するのですが、この道路を挟んですぐ、歩いて 10 秒ぐらいのところに熊野神社がありますので、名前としては「済美教育センター・熊野神社」。熊野神社へのアクセスの需要も取り込みたいと考えています。同様に半径 300 メートル以内にバス停とか鉄道駅がないというところも理由としてあります。

ミーティングポイントの新設については以上です。

その他の新たな取組として、ミーティングポイントの場所が分かりづらいというお声をたくさん頂いている中で、来年の 1 月後半から 2 月頃に掛けて、このミーティングポイントのシールを大きくする方向で今施行を目指して調整しているところです。

現状、サイズで言うと、横 405×縦 60 ミリのサイズですが、これが小さいので見えないということで大きいサイズになるようにして、視認性と使わない方にとっても「何だ、これ」というところからの認知度の向上を図っていきたいと考えています。そのために QR コードをつけて、調べてもらえるといいと考えています。

そのほか、利用者数の増加に向けて保育園とか小学校、整骨院。いきなり整骨院と出てきたので補足します。25 番の杏林病院ロータリー前を増やすに当たって 21 番の「杏林大学杉並病院前」という名称が間際らしいので 21 番をすぐ近くにある「きりん整骨院前」という名前に変えることになります。これも 1 月 1 日からです。ということで、そこのお客さんにもぜひ使ってもらいたいということで、ここに「整骨院」と書いています。

あとは利用傾向を踏まえた営業活動というのは先ほど来申し上げているとおりです。

車内空間の有効活用の検討です。具体的には地域のイベントだとか松ノ木路線への接続の情報とかを掲示できるといいなと考えているのですが、ここら辺の、実際にできるのかとか運用の部分はこれから調整するところですので、まだこちらは案ということで考えています。

それからアンケートです。バスとの接続がなされているかどうかというのが今データでは見て取れない中で、あるいは乗った人のアンケートしか今取れていないので、なぜ乗っていないのかというのをどうやって取るのかも含めて検討していきたいと思っています。

例えば、18 番の「堀ノ内 2 丁目 6 番北」。すぐ近くに小規模保育事業所「小

鳥の詩」という施設があるのですけれども、例えばそこで、まずは小規模に、使っている人・使っていない人、もし使っていない人がいるとしたら、どういう理由で使おうと思えないのかということをダイレクトに聞いてみてもいいかと考えています。

最後にスケジュールをお示しします。

1月28日に第10回地域公共交通活性化協議会がございます。その後に3月と6月にそれぞれ検討部会を開かせていただきたいと考えています。

理由としては、この後杉並区の総合計画・実行計画を改定がございまして、令和9年度には新たな総合計画・実行計画がスタートすることになります。その改定のスケジュールから逆算すると、来年度6月にはこのAIオンデマンド交通の実証運行の令和8年の12月31日以降はどうするかというおおむねの方向性を出しているスケジュールでいたいと考えています。そうすると、それまでの間に6か月ございますので、2回。今から3か月後に3か月やってミーティングポイントを増やしてどうだったのかという中間でどう考えられるのか、6月にどうするのかというスケジュールで考えていきたいと思っています。

1月以降の取組についてのご説明は以上になります。

伊藤部会長

ご説明、ありがとうございます。3つの資料をご説明いただきました。最初にまとめということではいろいろ現状についてデータも含めてご説明いただきました。

2番目はかなり詳細な利用実態の分析ということで細かい利用についてお示しいただきました。

3番目は来年といっても来週になりますが、取組ということでご提案いただきました。

これらについて特にどれという順番は定めませんので、それぞれご意見がありましたら、ぜひご発言ください。いかがでしょうか。

畠山委員

関東バスでございます。ご説明、ありがとうございます。

杏林のところで、タクシーさんにお伺いしたいのですが、病院は結構集客の要の箇所であると思います。ここを例えば行きと帰りでオンデマンドを使われてしまうと、収入がかなり落ちて、要は半分持っていかれるようなところになってしまうと思うのですけれども、大丈夫なのですかというのが1つ。

もう1個、別の話ですけれども、今までの資料の中では新高円寺駅にかなり多く来ていまして、そこから北側に移動されているというケースがやはり多い

ということを考えると、こちらをお願いして制限をかけてもらったりはしているのですけれども、今の場所ではなくて、例えば大法寺のほうに入っていくと道がありますので、どうせ北側に行くのであれば、その道を使うとか。場所を変えてもらって、そういうふうにはできないかなというのは提案の1つです。そうすると、制限も特に何かする必要がなくなるのではないかという考えもあり、これは提案ですけれども、いかがでしょうか。

伊藤部会長

ありがとうございます。まず、タクシーの話は磯委員に伺う形でいいですか。

磯委員

もともと大丈夫か大丈夫ではないかといえは大丈夫ではないです。そもそもそういう目的でやっているものではないと思うので。要は、そういう安売りとかという観点よりは交通不便地域が増えていることがバスにもそうですし、タクシーにとっても、例えばライドシェアとかそういったものの温床とかになりかねないのでやっているだけで、そもそも利益というか、売上げというか、運賃をどうこうという目的のためではないです。答えになるか分かりませんが、大丈夫か大丈夫ではないかという観点からすると、大丈夫ではないでしょうけれども、そもそもの原点に戻って、目的が何なのかというところだと思います。

ですから、我々からすると、運賃がどうこうというよりは、そもそも交通不便地域を解消するために我々は何が寄与できるかという目的でやっています。できれば、本当はバスさんにやっていただきたいのですけれども、それがかなわないのであれば、我々もできる範囲でやっていきたいという中でのお話です。

確かにこれがどんどん広がって行ってしまっって、単なる安い交通手段という話になれば目的はまた変わってくると思いますけれども、交通に穴が開いていて、そこをどうしても埋める手段がないという形の中での議論だと思います。

伊藤部会長

ありがとうございます。2つ目は何でしたでしたか。

事務局（水井）

おっしゃったように、新高円寺駅の①をもう少し、この図で言いうと、赤の矢印でつぶれてしまっていますが、少し南側にずらせないかというお話かと思うのですが。

畠山委員

東西にいかれてしまうと、私どもも困ってしまうところがあります。例えば南北だとすると、JRの高円寺に近くというところとちょっと何なのですが、下側に行かれるのであれば、たしか北のほうにお寺さんとの間に道があると思うのです。ああいうところがもっと何か活用できないのか。そんなに車の通りは少な

いような気がするのです。どうかな。地図だと多分見えない。今後検討をしていただければと思います。

伊藤部会長 新高円寺駅のミーティングポイントを多少南側にずらすという……。

畠山委員 将来そういう制限は解除したい方向ですよ。

事務局（針谷） そうですね。交通不便地域の解消というところで。

畠山委員 もともと件数が少ないというのもあるかもしれないのですけれども、今でもほぼほぼ、その新高円寺となるのであれば、いっそのこと本当に、ちょっとポイントを変えていただいたほうがすっきりするかなと。

事務局（水井） ご指摘の部分については、以前よりご意見を頂いているところだと思います。例えば25番と21番の話とも同じなのですから、道が1本あるだけでかなり、「杏杏（シンシン）」という中華料理屋の右側に今、ミーティングポイントがあるのです。そこはバス路線に影響があるというご指摘だと理解しています。

畠山委員 影響がないわけではないのでしょうけれども、結局そこに入ってくるのには、上から入ってくるか、あとは下からの道を行き来しなければならなくなると思うのです。となると、どうしてもタクシーさんもそこで止まっていなければいけないとか。あと、たしかその道は納品車がかなり来ると思うので、タクシーさん側からしても、ちょっと難儀だなというところはあると思うのです。であれば、その場所を変えてもらったほうがいいかなと考えています。

事務局（水井） 確かにこの道はそもそも一方通行で、北側から南側にしか抜けられない道路になっています。

状況としては、特に五日市街道に近い南側部分は荷下ろしのトラックとかがいて、しかも歩行者もまあまあいるということだと思います。その代わり、その大法寺にというが、その南西側、今白くなっている部分の道のことをおっしゃっていますか。こちらの道も確かに車通りはそんなになのですけれども、歩行者・自転車はかなり新高円寺駅に向かう人が多いというのと、あと、道もそんなに広くはない状況なので、ミーティングポイントは交通環境に関して言えば、結構厳しいものはあるかなという状況です。

それから、ここについての幅員をデータ上では調べられるのですが、そもそも現地で置けるだけの幅員があるのか、警察の許可が出ることかということも課題として残っているのと、それから、先ほど申し上げた五日市街道を一本挟むことの負担がかなりユーザビリティを落としてしまうことになるかと我々としては懸念しています。なので、そこで今はずっと折り合えない状況が続いて

しまっています。

区としては、現状の場所で維持するのがデマンドのユーザビリティだとか道路状況に関して言うと、現状ではここしかないかなと考えています。

事務局（石森） 区の立場から補足させてください。

「そこしかない」と担当から申し上げましたけれども、運行されているドライバーの方とも意見交換をしながら、その近隣でよりよい場所があるということであれば調整の可能性はあるのかなと考えています。利用者にとっても、特にドライバーさんのご負担だったり安全面、そういうところを意見交換しながら、場合によっては近隣の場所に変えることも選択肢になってくるのではないかと考えています。

以上です。

伊藤部会長 ありがとうございます。多分「何のために」という部分がクリアになると、もう少し議論ができるというか。あと、細かい話は、場合によってはまた別につくる形もあり得ると思います。別にバスを邪魔しようと思って走っているわけではないと思うので、その辺りがうまく、課題が明らかになって、こちらがいいよというのがもう少し伝わると、議論自体は引き続きこの場でやれるといいなと、全てのミーティングポイントについてそうだと思うのですけれども、「こうすると、もっといいよ」というご意見はまだあると思いますので、ぜひお願いいたします。

事務局（針谷） 区の状況と言いますか、前回のデマンドの検討部会の中でも、なかなか事業者さんと区の意見交換の場が脆弱だったというところもありまして、デマンドの運行事業者さんとも一応連絡会という形で意見交換、情報交換の場みたいなものは今は月1回ぐらいのペースで設けています。その場でもそういったお話を聞いていきたいと思います。

バス会社さん、特に関東バスさんと京王バスさんとは個別でいろいろお話の場を設けさせていただくことを継続させていただければと思います。そこで細かいお話もしつつ、こういった場でも意見・提案・協議みたいな形で今後も引き続きできればと思いますので、よろしくお願いします。

伊藤部会長 ぜひ、よろしくお願いします。

運転手さんはいろいろと毎日の現場が見えている部分があると思いますので、そういった情報が伝わってくると非常にいいかなと思いました。

そのほか、幅広い議題があったと思いますけれども、ご意見・ご質問等あり

ますか。いかがでしょうか。

富樫委員、お願いします。

富樫委員

バス協会の富樫と申します。今のお話もございましたとおり、事業者とも事前にいろいろお話の場を設けていただいていると私も聞いております。これは引き続きやっていただきたい。なし崩し的に「はい、決まりました」というのが一番困ってしまいますので、お互いけんけんがくがくしながらいいものをつくり上げていくのがいいのかなと思います。

別件で質問ですけれども、今回 30 代・40 代の方が多いというデータになっているではないですか。こういうことをやるのは、よくあるのが高齢者と子育て世代をターゲットにしてやっているというケースが多いと思いますけれども、お伺いしますと単品でのご利用が多いと聞いています。この 30 代の人というのは結局どういう目的なのか。例えば時間帯によって、例えば通勤とか通学とか分からないですけれども、そういった利用の仕方をされているか。分かる範囲で結構です。

事務局（水井）

世代と目的地のクロス集計になるかと思います。こちらの精度の高いものは出ていないのですが、その上で考えると、駅がトップに入ってくる状況です。

アンケートベースにはなってしまうのですが、少数ではあるのですが、下のほうです。幼稚園・保育園への送迎、仕事、ここら辺がその年代の利用者の目的の 1 つになってきていると思うのです。ただ、これはクリス集計でもないのです、ご意見いただいた部分を、もう少し解像度を高くして今後分析していきたいと考えています。

伊藤部会長

ありがとうございます。

そのほか、ご意見・ご質問等、いかがでしょうか。

私も、絶対数はもっと伸びるなと思ってまして、このエリアはざっと 1.5 万人ぐらいが住んでいらっしゃるらしいです。ということは、皆さんが往復移動すると 3 万人ぐらいの移動が起こる。多分、家にいる人もいるし、何度も移動する人もいるし、外から来る人もいます。その下で起こる移動が数万の単位だと思うのです。そのうちの 1 % でも例えば数百なので、多分目標の 40 というのは 0.1 %。その 0.1 % も取れていないというのは、多分バスとかでも 5 % は取れていますかね。なので、結構少ない、かなり少ない、もうちょっといけるのではないかという気が私はどうしてもしております。そういった中で「見つけてもらえる」というのは非常に大事かなと思いながらずっと聞いておりま

した。

道路に貼ってあるラベルを大きくするという事は非常にいい取組だなと思ったのですが、これは混み入っているなど。デザインが確定されているのかもしれないのですけれども、この名前が「ちかくも」「A I オンデマンド交通」「区営乗合タクシー」の3つあって、何とかならないかなと。この辺が何を伝えたいのだろうという。

事務局（針谷） 職員でデザインを決めていくに当たりまして、正式名称は「A I オンデマンド交通」になるのですけれども、割と「区営乗合タクシー」という名前は、導入当初、高齢者施設の職員さんや高齢者の方で分かりづらいようなお話があって、「区営乗合タクシー」という名称を、お話をする場だったり、営業の場だったり、そういうところでは使わせてもらっていたところがありまして、欲張って、2つも3つも入れてしまったところではあります。

伊藤部会長 あと、このミーティングポイントも。牧村さんに怒られるかもしれないけれども、「(停留所)」をつけたミーティングポイントはどうかですかね。

牧村副部会長 ミーティングポイントという表記があるかどうかは要課題ではないか。通常、バスの停留所は「バスの停留所」と書かないではないですか。

伊藤部会長 分かるのです、形はみんな知っているから。

牧村副部会長 これは乗る人ですから。

伊藤部会長 ミーティングポイントはここに集まって何か雑談でもするのかみたいな感じ。

事務局（石森） 実際に利用するだけではなくて、オンデマンドを知らない人もこのマークを見て「あれ？ これ何かな」と気づいてもらうとか、気にしてもらえなきゃいけないところもあったので、情報としていっぱい詰め込み過ぎたところはあるのですけれども、利用者だけに対してのPRということではなくて、まだ使っていない人もこれをきっかけにしてもらえればという思いを込めているつもりではあります。

伊藤部会長 移動を感じさせる要素は「交通」「タクシー」、それから「ちかくも」の下にタイヤっぽいものがあるという「移動するよ」という感じが足りない気がするのです。なので、例えばこの形全体を車の形にするとか。デザイン上、これは車なのだよ、移動なのだよというのが伝わる形ができるといいなと、勝手ながら思いました。視認性を高めるということ自体は非常にいい機会だと思います。

事務局（針谷） ご意見ありがとうございます。今のご意見を踏まえて変えられるところがあるかどうかというところを前向きに検討させていただければと思います。ほか

にも何かご意見があれば、ぜひ伺いたいのですけれども、どうですか。

こちらに関しては前向きに、視認性という意味では移動のための何かなんだというところで、分かってもらえるような、知らない人にも分かってもらえるようなところで何かできないかを検討させていただければと思います。

伊藤部会長

移動っぽさをぜひお願いします。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。

磯委員、お願いいたします。

磯委員

先ほど富樫さんがおっしゃっていた 30 代の方の件です。我々が乗務員から聞いているところで言うと、データともちょっとリンクするところがあるのですが、ほぼほぼ子育て世代の方の利用です。

それがなぜかという、数字にも出ているところがあるのですけれども、8 月とかに伸びているのです。もう 1 つは、本来なら 30 代の方が利用するのであればタクシーも不足している 8 時台、9 時台が本当はもっと件数が多いはずなのです。それはビジネスユーズ、通勤とかに使われるという意味ですが、そこがあまり件数としてはそれほど伸びていない。10 時、11 時みたいなちょっと遅い時間帯のニーズが出ているというのは、子どもを抱えているお母さんが乗られているというところになっているのです。現状でいうと、そういうところでは先ほどの伸びしろという話でいうと、タクシーも不足している時間帯が朝の時間帯で、8 時台、9 時台なのです。本来はそこで移動のニーズがあるはずで、要はこのデマンドは急がない交通だから時間が読めないというところで利用されていないのか、本当はまだ掘り出されていない通勤ユーズをもう少し掘り起こせば件数が増えていくのか、というところはちょっと考えたほうが良いところだと思います。

タクシーの実情で言うと、この近辺のタクシー会社がなくなっていたり、我々は杉並のほうでは奥のほうですが、時間帯的に都心に向かってしまっている時間帯なので、そもそもその周辺に朝の時間帯に空車車両が少ない時間帯なのです。ですから、要は個別輸送を求めている方からすると、移動手段としてはタクシーとしても少ない時間帯ではあるので、掘り起こしというか、もう少し可能性があるのは 8 時台、9 時台の部分なのかもしれないです。

もう 1 つは、先ほども話がありましたけれども、高齢者の方にどれだけ認知をしていただけるかとか、利用しやすくなるかというところがポイントなのかなというところだと思います。だから、意外と子育て世代の方はうまく使って

いただいているのかもしれないですし、それ以外の方がまだなのかなという感触です。

伊藤部会長

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。

森田さん、お願いいたします。

オブザーバー（森田氏） ほかの地域の事例をお話したいのですが、私が今、三島、長泉町でやっている、ほぼ同じような実証実験なのですが、だいたいトリップ数でいうと、3倍以上あります。多分住んでいる数は三島長泉のほうが少ないと思いますが、1日平均 32 回ぐらいのトリップ数があるという感じです。

まず、絶対数で言うと、今1日平均 10 トリップぐらいだと思うので、単純に待っているところからお客さんが呼んだところまで行って、送って、また元いたところまで戻るといって、多分1回当たり 25 分ぐらいかかっているとすると、10 掛ける 25 分で 250 分、ざっと4時間です。ですから、稼働でいうと、まだ半分行っているかどうかぐらいの稼働状況だと思うので、6月ぐらいに、これからどうするかを決めるという中での1つのものさしとしては、少なくとも 1.5 倍ぐらい、8時間のうち6時間ぐらい稼働しているという状態をつくらないと。なので、1.5 倍だと 24~25 人ぐらいになるのでしょうか。それぐらいが最低線ではないかと、まずものさしとしては思います。

それから、今、磯さんからあったのですが、私もこの状況を見て、デマンド交通はタクシーより割高感があるので、人数が増えれば増えるほど割高感が出てきます。距離が遠くなれば余計にそうです。なので、三島でやっているものも基本1人乗車。タクシーよりもすぐドアツードアに近い形で迅速に移動したいと人がお金を払って、お金で時間を買うみたいな。1人がオール。プラス子どもがすごく多い地域なので、子育て層、子どもを幼稚園に送ったり、ワクチンを打ちに行ったり。あと、小さいので家に1人で置いておけないので買い物に連れて行くみたいな。そういうニーズが三島の事例では多いです。杉並に話を移すと、シニアの需要は、今後病院がミーティングポイントで増えることでどうなるのかというところだと思います。

僕はこの地域のことが分かっていないので、もしかしたら的外れかもしれませんが、多分、託児の時間はもっと早いんですよね。9時は遅くないですか。もうちょっと早くしたほうが、8時半からとかなら行けるのではない

かと思いました。

ワゴン車は8人まで乗れるので、かごの大きさが違うので一概には言えないのですけれども、小規模な子供園で夏の気温が暑い時期だと、子供園から公園に遊ばせに行きたい時。お子さんは無料でしたか。

事務局（針谷） 未就学児は無料です。

オブザーバー（森田氏） ですね。そうすると、引率の人だけ有料、未就学児のお子さんはただで乗せて、こども園が公園等に連れていく需要が三島では取り込めたので、その辺りは狙えるかなと。

あと、「データ及びアンケートの分析について」ということで、資料自体はよくできているなと思ったのですけれども、10 ページ目の「集合住宅前に需要あり」というのは、何となく正しいような気がします。

どうしてかという、集合住宅に住んでいる方は、割とライフスタイルが似ている傾向があるので、1人、2人、3人、ヘビーユーザーが取り込める可能性もある。なので、最近セキュリティも厳しいので難しいかもしれないのですけれども、集合住宅に呼び込みをやるか説明会を理事会でさせてもらうみたいなことができるといいのではないかと思います。あと2点。

その次、11 ページの考察はすごく面白い考察だと思います。

駅から内側に行くより、内側から駅に行くほうが利用者が多い傾向というのは、実は三島長泉でも同じです。だいたい三島駅の北口・南口がナンバー1、ナンバー2なのですけれども、乗るよりも降りるほうが1.3～1.4倍多いです。なので、帰りは7割ぐらいに減っているのです。恐らくバスで帰っていると思います。僕の予測ですけれども。

行きは出勤時間とか用事がある時間が決まっているので、知っている人はスピード感を買って、すぐに行く。だけれども、帰りはそんなに急いでいないので、帰りは多分バスか近い人は歩いて頑張って帰っているのだらうと思います。

なので、バスとはそういう意味では相互補完関係というか、住宅街から外に出れば、帰りはバスのお客さんも乗るのでウィンウィンの状況が頑張ればつくれるのではないかと考えています。一方で、行きの足を伸ばさないことには帰りのバスにも乗らないので、そういう意味では、目的地に迅速に行けることを第一の競争優位点として打ち出していくしかないのではないかなと思います。

最後は伊藤さんがさっきおっしゃっていた停留所の話もそうですが、コミュニティデザインの要素がもってあって、色気があってもいいのではないかなと思

いました。例えば自分がやっている乗り物でも、これは三島に限らず全ての地域でやっているのがそうですけれども、車自体をラッピングして、用もなくとも触りたくなるような車にしたりとか、停留所のデザインも車の形にするのも面白いと思います。

あとは、これも杉並の事例が分からないのであれですが、三島の事例では動く公民館としてみんなが使っていました。急激にこの10年で都市化が進んで、田舎にあったはずの顔が見える関係が急激になくなって、コロナもあって、東京の単なるベッドタウンになってしまったので、公民館の行事もコロナで劇的に減ってしまった、田舎ならではの顔が見える関係もどんどん薄れてしまった。ただ運転手さんは、伊豆箱根交通さんだったのですけれども、コミュ力がすごく高い運転手さんをこちらで7人選定させていただいて、用はないけれども運転手としゃべりたいから乗るという人がめちゃくちゃ多いです。リピート率は7割ですが、2日に1回以上乗っている人が73%います。聞いてみると、みんな「運転手さんが楽しいから乗る」と。

なので、シニアの人というのは、公民館に行って昔あったはずの顔が見える関係とかくだらないおしゃべり感覚を楽しみにこれに乗っていると、これに乗っているというか自分がやっている乗り物には乗っているという結果がはつきり出ました。

なので、杉並において、そういうコミュニティと言いますか、顔が見える関係をどれだけ希求している方々が潜在的におられるのか自分には分からないのですけれども、車のデザインとか、停留所のデザインとか、運転手さんのコミュ力で何か無駄話みたいなことで、そのおしゃべりが楽しくなって乗るみたいなところも、残り半年ですけれども、検討されてみてはいかがかなと思いました。

以上です。

伊藤部会長

ありがとうございます。これは事務局にリアクションを求めてもいいですか。

事務局（水井）

ありがとうございます。幾つか頂いている中で、例えば暑い時期に子どもを公園に運んでというお話があったのですけれども、それでいうと、保育事業所が近くにあるミーティングポイントと今使われていないワンパク広場だとか、ドッグラン、特にワンパク広場ですか、そもそもそういう使い方があるということすら知っていない方がほとんどだと思うのです。それこそなぜ使わないのかというところを調べないといけないのですけれども。そういったユースケー

スみたいなことも合わせて、施設側とかキーマンの方にお示ししていくことが利用を促していくことはやっていきたいと考えています。

デザインも裏で契約業者との部分があるので、変えられないところが出てきてしまう可能性はありますが、もう少し愛着が湧くだとか地域のものというところで、知らないで道を行く人も「何だこれ」と面白がってくれるようなもの、そういった要素があるようなものに変えていけるか検討してみたいと思います。

あとはルートです。行った人がどう帰ってきているのかという部分はもっとサンプル数を増やしていきたいと思いますが、森田さんがおっしゃっていたように、もしバスを使っているのではないかということがウィンウィンの関係をもっと築けていけるのではないかという部分に着目して、今後何ができるかを考えていきたいと思っています。

伊藤部会長

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。

私が1点気になったのは、今回事業者さんの2社がやめられることになった理由で、コースの変更があったときの運転手さんの対応の難易度が高いというご指摘があつて、確かに真っすぐ行こうと思ったら、アプリから急に「左に曲がれ」と言われることがあるのだらうなという気はしたのです。この辺りは現場の実感があまり分からないのですが、結構深刻な感じなのですか。

事務局（水井）

事務局から申し上げられることとして、そのコース変更に関してはアプリの仕様上の問題というか、限界の部分はどうしても出てきてしまっています。そこは調整できる部分はして、運転手さんの負担が少なくなるようにできるところはやっていくところです。どうしてもデマンドという仕組上コース変更があり得ると、あとは、そのシステムに落ち切れない、例えばこの道路は何日は通行止めですとか、急に工事が入りましたとか、そういった部分はどうしてもシステム以上の部分になってきてしまいます。多分そこをご懸念されているのかなと想像しています。

伊藤部会長

磯委員、実感として何かあれば。

磯委員

言いにくいというか。いろいろなものへの対応の慣れとかだと思います。

先ほど時間のお話があつて、早い時間にもうちちょっとやったほうがいいのではないかという話があつたのです。それは確かだと思うのですが、今後のこともあるので一応お話ししておきたいのが、我々が懸念していることは労務的な問題です。

今は日勤勤務でワンマンでやっているから成り立つものであって、これ以上

時間を延ばすとなるとワンマンではできなくなってきます。そうすると、人数を増やさないといけないというところ。1か月休みなしでやるということで言うと、それだけではなくて、欠員とかいろいろなことを考えると、予備人員を用意しなければいけないというところがあります。1人でやっているものが2人で必要で、かつ、そのサポートが必要になってくると、かなりの人数が必要になってくるというところでいうとコスト的に高まってくると。

これもちょっとお話しにくいのですけれども、その労務的な管理をどこまで厳密にやっているかというところが各社によって違いがあるのかもしれないので、しっかりとした労務管理をした前提でやっていかないといけないかと思うのです。仮に1人の人をメインにやっていくという形になってくると、各自スキームで変形労働みたいなことを利用しているかと思います。変形労働の場合、シフトの変更とかそういうものは基本的にできませんから、いろいろと柔軟に対応することができなくなってくる関係からすると、非常に労務的にもリスクというか、問題点があります。本当は朝の時間をもう少し早くやったほうがいいのか、夕方をもう少し延ばしたほうがいいのかという議論が、今回ももともとあったのですけれども。その場合には1人でやるというのは難しいということが前提でお考えいただけるのであれば、というところだと思います。予算との兼ね合いもあるかと思いますが、そこはどう折り合いをつけていくかがポイントとして残ります。単純にニーズというか、もっとこうなるのではないかなという希望だけではなかなか進まないところがあるので。労務的には労務管理は年々厳しくなっているから、区の事業ですから、その辺はしっかりやらないといけないとは思いますが、遵守してやっていくというところではやはり課題はありますというところで、お伝えできればと思います。

伊藤部会長

ありがとうございます。「1時間延ばしましょう」「はい、分かりました」みたいな簡単な話ではないということですね。

磯委員

「1時間延ばすので、単価も上げますから」だけでは済まないことです。

伊藤部会長

そうですね。分かりました。

そのほか、ご意見・ご質問等、いかがでしょうか。大丈夫ですか。

畠山委員

先ほど公民館とか施設にチラシを配っているということで、チラシを見られた方がということだったのですけれども、そのチラシの中にぜひ乗務員募集を入れられないですか。皆さんがそうやって目にしていただけののだったら、簡単でいいのです。区の子バス事業者、タクシーもそうですし、交通で働いてみま

せんかといってうちの電話番号とかそういうのだけでもいいのです。ぜひそういうことをお考えいただけないかなと。うちだけではなく京王さんだった各社さんだったり……。

中辻委員 せっかくのお話なので、区として協力できることはぜひやらせていただきたいです。であるならば、そのデマンドの案内チラシではなく、もし何かご用意いただけるのであれば、区立の施設、区役所も含めてですけれども、置かせていただくことは可能だと思います。

仕事をご案内するような部署があったりしますので、そういうところを中心にドライバーになる可能性がある方が集まるところをメインに、そういうチラシをご案内であれば、今ホームページはそういう形で出しています。そういうお話であれば、ぜひ協力させていただきたいと思います。

畠山委員 分かりました。また相談をさせていただきます。

事務局（針谷） その話はぜひ、それぞれのバス会社さん等との話し合いの中で具体的にこういうことができるのか、こういうものがあるから置かせてもらえないかというお話はぜひ実現できるようにうちも進めていきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

伊藤部会長 ありがとうございます。区がやるとなると多分、関東バス1社だけというときと難しいでしょうけれども、区が主導する形で区が様々な事業者をまとめてみたい形は逆につくりやすいような気がするので、そうすると、直接バス会社に行くチャンネルと区から入っていくチャンネルと、幾つかのチャンネルで募集みたいなこともできるという。それぞれに届く先が違うような気がします。ぜひご検討いただけるとありがたいなと私も思いました。

そのほか、いかがでしょうか。今日の資料は非常に大量でして、かつ、1月1日というのは……。

磯委員 1月1日の件で1点だけお願いがあります。年末年始の特殊な事情のところに関しては、今後は需要とかの状況によって、結果が出なければこの期間は休むという実績に基づいてご判断いただければと思います。

事務局（針谷） 今回初めてのデマンドでの年末年始ということで、どれぐらいの需要があるのか。もともと、交通不便地域の足としてということを入れてさせていただいているデマンドですので、そういった年末年始の移動の需要がどれだけあるかが見えないところで今回やらせてもらって、実際やってみたら全然乗らなかったというケースもあるでしょうし、乗った方に「どういう目的で乗っているか」

という雑談ベースで話を聞いてもらったときとかに、こういう移動の目的なの
だみたいなものとかも蓄積させていただいて、使われていないとかふだんの利
用と比較して使われていない、使われているみたいところで判断はしたいと
思います。そういったご意見、ちょうど1月はキャピタルさんをお願いする形
になると思いますので、そういった状況だったりとかはぜひ区にご報告いただ
ければと思いますので、よろしくお願いいたします。

伊藤部会長

特に都内は正月が本当に閑散してしまうという感覚があります。

そのほか、ご質問・ご意見等、いかがでしょうか。

ここに、議論したいことと、幾つかあったのですけれども、大体カバーした
という感じがすかね。

それでは、議論が出尽くしたというところで事務局より説明がありました
「杉並区A I オンデマンド交通実証運行1年間のまとめ」「令和8年1月以降
の取組について」はご理解いただいたということで、この場をまとめさせてい
ただければと思います。改めて、皆様の活発なご議論、ありがとうございます
た。

牧村さんのコメントも入れていいですか。

牧村副部会長

ありがとうございます。利用が少ないというところをどうしていくかとい
うのが来年からの1つの目標だと思うので、議論を聞いていて、モビリティマ
ネジメントの講習会に杉並区さんは毎回参加いただいております MM のアプ
ローチが、それはとても大事だと思います。

周知するのと、それから認知されて、自分事として理解して、「使ってみよ
う」ということと、さらに継続して利用するというそれぞれの、いわゆる人間の
行動変容に移っていく、心理的なものと行動変容というものは科学的に明ら
かになっているのですけれども、そのところをもっと丁寧にしていったほう
が良いと思います。

周知は例えば区報でも配られているし、そういうことはすごくされているの
ですよね。毎月いろいろなところでチラシを配っているのですけれども、多分
認知から理解するところが、もちろん新しいモビリティサービスなので、前も
ご紹介しましたけれども、全国どこも大体2～3年でやっと週 300～500 人。
ずっとやっているところで。2～3年のかかっています。ある程度行くとなか
り安定してくる。そこをどうしていくかというのが多分来年の大きな目標なの
で、ちょっと大変ですけれども、ワークショップとかをやると、皆さん区の担

当事者が本当に、何に困っていて何を欲するかということが直接聞けるので、それはお勧めです。特に認知から理解に行くときにとても大事なので、そこで例えば交通事業者さんにも出てもらおうと、交通事業者さんはもちろん利用者の声は分かっているけれども、でも利用していない人の声はなかなか分からない。そういうことを繰り返していくと、お互いがよりよくなっていくので、これは絶対よくなるので、ぜひそういう企画も考えていってもらいたいと思います。特に利用していない人がどんな気持ちであるかというのは。

今、公共交通に対して区民の気持ちがどんどん離れていっていると思っています。東京もどんどん減便だし、公共交通に対する「愛情」がどんどん薄れているのですよ。これはずっと言っていますけれども。なので、今こそワンチームでやっていかないとまずいので、デマンド交通は区民で見れば多分公共交通として理解しています。同じですよ、同じサービスなのに、そのサービスが悪かったらお互いがハッピーにならないので、それは区民と対話していくと、そういうことが分かってくるのではないかと。

私はバスとデマンド交通は兄弟だと思っているので、兄弟が一緒に連携していくかというのは、デマンドが始まった頃は駅が着かないというのはいろいろ利害が絡んでくるからなのですが、今は多分駅に着かないデマンドは日本の中でもかなり珍しいです。それを我々が恥ずかしいと思うのか、お互いに協調しなければいけないから、そこの利害のところでどうしていくかというのはありますけれども、最近の頑張っているところはバス停留所にデマンド交通も共用するのですよ。そういうことを積極的にやって区民からすごく使いやすいものになると、そこまでどう向かっていくかというのは行政が入らないと絶対できないので、ぜひそういうことが目標だと思います。

バスからデマンドだとか、デマンドからバスというバスとの乗り継ぎにモビリティハブ的な結節点、さっきファミマの利用とか、幾つか多いとありましたけれども、それは1か所か2か所、一緒に協議していったって、それをつくっていったって、本当に利用があるかどうか難しいですね、デマンドから行ってバスに行くというのは。でも、前も言いましたけれども、そこは例えば無料にしてバスに乗ってくれたらデマンドは無料にするということで、例えば実験していったって、お互いがハッピーになるようなことをぜひ目指していくという、来年の目指している移動のイメージをもっと共有できるといいのではないかと思います。

私もこの東京に住んでいますけれども、本当にどんどんバスが不便になっています。今、10 時台は主要な幹線道路で結構バス、私、この前びっくりしましたけれども、10 時で家の近くまでバスで帰ろうと思ったら、バスがないという結構衝撃的な、それぐらい多分交通をやっている、自分の身の回りで起こっていることを知らないの、そういうことも一緒に周知していけるといいと思います。

チャレンジしているのはミクロな地域で移動をどうやって活性化していくということだと思うので、今は無理して自転車に乗っている人がたくさん区民でもいらっしゃるではないですか。でも、免許返納予備軍は1万5,000人いるのだから、毎年1,000人ぐらいの規模で出てくるのではないですか。数百人規模でいますよね。それをバス会社さんと一緒にどうしていくかという議論は、毎月もし議論されるのだったらタクシー会社さんとも一緒に議論していくことはすごく目標が分かりやすいですよ。もちろん子育て世代とかいろいろな層がありますが、1つテーマを置いて、1年それでやっていこうとか。もちろん自転車も頑張っていますが、なかなかリスクも高くなってくるので、そこは公共交通、バスとかタクシーに乗ってもらうとかデマンドに乗ってもらうという、そういう人が数百人出てくるのです。ぜひそういうこともやっていけるといいのなと思うので、前も言ったかもしれませんが、ぜひ移動訓練を1年に1回杉並区でやってもらうと。避難訓練とかはあるではないですか。防災訓練もあるではないですか。移動訓練がないのです。杉並区ですっと車に乗ってきた人とかはバスに乗れないし。杉並でも本当にいるので。それは70、80になってからは乗れないのです、もう遅いので。「ちかくも」で使ってもらってという「ちかくも」の宣伝にもなるので。

伊藤部会長

ありがとうございます。牧村さんのパッション、いいですね。

本当にこの取組は非常にポジティブなものだと私自身は思っていますし、別にバス対デマンドみたいな構図ではなくて、車がなくてもいろいろなところに行けるとい、その可能性をどれだけ維持できるか、拡大できるか。そういった意味で共同戦線だと思っていますので、ぜひ引き続き活発な議論ができたかなと思っています。

それでは、こちらで議論は全て終わりいたします。

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）

先ほどの資料の説明でもありましたけれども、こちらの検討部会の次回につ

いては、年明けの3月を予定してございます。特に実行計画のローリングを来年度に予定しているというところで、実行計画の9、10、11年度の計画を改めて定めることになってございます。それを受けて、このデマンド交通をどうしていくかというところを来年の夏ぐらいをめどに決めていくことになろうかと思います。それに向けた検討ができればと思っておりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

中辻委員

補足です。勝手に総合計画・実行計画と言っていますが、これは区の行政計画で、実行計画というのが、現在6年度、7年度、8年度の3か年、これは財政的裏づけを持った行政計画になっています。その中でデマンド交通については実証運行ということになっています。9年度以降については、このデマンド交通については計画化されていないということです。どう位置づけていくのかということ、8年度の前半には方向性を出していかなければならないという趣旨でございます。

伊藤部会長

ありがとうございます。事務局からもよろしいでしょうか。

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。これもちまして、第7回杉並区A I 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、本日はどうもありがとうございました。