

## 会議記録

会議名称	第10回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日時	令和8年1月28日(水) 午後2時00分から午後4時00分まで
場所	第3・4委員会室
出席者	<p>【委員】28名(7名欠席(内代理出席3名))</p> <p>伊藤会長、牧村副会長、櫻井委員、廣元委員、畠山委員、三浦委員、松本委員、秋山委員、久我委員、島川委員、西東委員、平井委員、柴田委員、黒田委員、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、永田委員、佐山委員、市野委員、磯委員</p> <p>(代理出席: 豊田様、地宗様、戸澤様)</p>
配付資料	<p>資料1 杉並区地域公共交通活性化協議会委員名簿</p> <p>資料2 第10回杉並区地域公共交通活性化協議会 席次</p> <p>資料3 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画について(諮問)</p> <p>資料4 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画について</p> <p>資料5 杉並区地域公共交通計画の進捗について</p> <p>資料6 杉並区南北バスすぎ丸について</p> <p>資料7 グリーンスローモビリティについて</p> <p>資料8 杉並区産MaaSについて</p> <p>資料9 AIオンデマンド交通実証運行について</p> <p>資料10 「AirFree」実証実験について</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開会</li> <li>2. 議事 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画について【諮問事項】</li> <li>3. 報告事項 杉並区地域公共交通計画の進捗について <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 杉並区南北バスすぎ丸について</li> <li>(2) グリーンスローモビリティについて</li> <li>(3) 杉並区産MaaSについて</li> <li>(4) AIオンデマンド交通実証運行について</li> </ol> </li> <li>4. 情報提供 「AirFree」実証実験について</li> <li>5. その他</li> <li>6. 閉会</li> </ol>
傍聴者	3名
会議の結果	<p>○議事「杉並区グリーンスローモビリティ運行計画」について、区から説明した後に協議を行った。全会一致で、原案どおり可決された。</p> <p>○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。</p> <p>○情報提供「「AirFree」実証実験」について、区が概要説明を行った。</p>

事務局(石森) 皆様、こんにちは。定刻となりましたので、第10回杉並区地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

本日はお忙しいところ、皆様、ご出席賜りまして、誠にありがとうございます。議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます、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。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の資料を確認させていただきます。席上に配付させていただいておりますけれども、確認させていただきます。

まず次第、それから資料1としまして委員名簿、資料2といたしまして席次、資料3が「グリーンスローモビリティの運行計画について」諮問の写し、資料4としまして「グリーンスローモビリティ運行計画について」、こちらは色刷りのものを何ページかとじたものになってございます。資料5といたしまして「杉並区地域公共交通計画の進捗について」、資料6として、杉並区南北バスすぎ丸について、資料7といたしまして、「グリーンスローモビリティについて」、資料8「杉並区産Ma a Sについて」、資料9「A I オンデマンド交通実証運行について」、資料10「A i r F r e e 実証実験について」を配付してございます。

また、次第に記載してございませんけれども、このほか、関東バス様、それからJ R 東日本様からの資料を席上へ配付してございます。

過不足等がございましたらば、事務局にお申し出いただければと思いますが、よろしいでしょうか。現時点で足りないものについては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。

引き続きまして、会議の成立についてご報告をいたします。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、現在28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いるものでございます。また、傍聴につきましては1名の方からお申し出いただいている状況です。

それでは議事に移らせていただきます。伊藤会長、進行のほど、どうぞよろしくをお願いいたします。

伊藤会長

東京大学の伊藤と申します。本日はオブザーバーとして前回に引き続き、杉並区産Ma a Sの委託事業者である株式会社ヴァル研究所にご参加いただきます。よろしくをお願いいたします。

ということで第10回の杉並区地域公共交通活性化協議会ということで、半分くらいの方と関わって、杉並区地域公共交通計画というのを策定して、2023年からでしたので、もう3年、進んでいるということになるわけですがけれども、この場は非常に地域交通の事業者さんもいらっしゃいますし、それから住民の方もいらっしゃいますし、それから関係の各所の部署の方だとか、様々な方、関係者がほぼ一堂にそろって非常に貴重な機会ですので、基本的には杉並区の交通について、ぜひ活発なご意見、議論ができればなと思っています。

いろいろな議事がありますけれども、日頃暮らしている方の生活レベルの感覚から、それから事業者の様々な内部的なことから、様々な議題がございますので、そういった中で、いかにこの区にとっていい交通をつくっていけるか、この場で意見を出し合うのが非常に大事だと思いますので、ぜひ皆様の活発なご意見を頂ければと思います。

それでは、早速、議事ということで、「杉並区グリーンスローモビリティ運行計画について」。こちらは諮問事項ということで、区長からの諮問を受けてグリーンスローモビリティの運行計画について、皆様と協議させていただき、この場で挙がったご意見、ご指摘を踏まえて、本協議会における答申とさせていただく予定になっております。

それでは、区長からの諮問があるということで、お願いいたします。

事務局（石森）

それでは、資料3の諮問文の写しを御覧いただければと思います。

私のほうで、区長に代わりまして諮問文のほうを読み上げさせていただきます。杉並区グリーンスローモビリティ運行計画について（諮問）。

杉並区地域公共交通活性化協議会条例第2条第1項の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画の実施に関する下記の事項について諮問します。

杉並区グリーンスローモビリティ運行計画について。

理由といたしまして、第6回杉並区地域公共交通計画活性化協議会にて答申を受けた杉並区グリーンモビリティ運行計画では、荻窪地域区民センター停留所について、同区民センターの大規模改修を予定していたことから、協議事項には含めないこととしていた。

この度、令和8年度中に荻窪地域区民センター停留所の運行を開始するに当たって、改めて同協議会の意見を伺う、といったものでございます。

諮問文の本文については伊藤会長にお渡しさせていただきたいと思っております。

では、資料に基づきまして、こちらの諮問させていただく内容について、事務局から説明をさせていただきます。

事務局（宮木） それでは事務局より、議事「杉並区グリーンスローモビリティ運行計画について」ご説明いたします。

お手元の資料4、もしくはスクリーンを御覧ください。

まず「荻窪地域区民センター停留所について」です。

第6回の地域公共交通活性化協議会にて答申を受けた杉並区グリーンスローモビリティ運行計画では、荻窪地域区民センター停留所について、区民センターの大規模改修を予定していたことから協議事項には含めないこととしておりましたが、このたび、令和8年度中に予定どおり荻窪地域区民センター停留所の運行を開始することを計画しています。

2ページ目は、前回の協議会でお示した停留所設置に向けたスケジュールになります。このうち、現場実査の結果については、次のページを御覧ください。

現場実査は、交通管理者立会いの下、運行ルートや乗降場所の確認を行いました。荻窪地域区民センターの敷地内に停車し、転回して元の道に戻るルートを想定しております。実査を終えまして、こちらについて交通管理者からは特段のご指摘はございませんでした。

続きまして、「グリーンスローモビリティに関する運賃等協議会の結果」についてです。こちらは当初の計画どおり停留所を増設するに当たって、現在の運行内容が一部変更となることから、運賃についても併せて協議するために開かれたものになります。

当日の資料や会議記録は今後区のホームページにて公開いたしますが、5ページを御覧ください。

この変更を理由とした運賃の改定は行わず、引き続き、1乗車100円、未就学児無料という結果となりました。

最後の4ページ分は参考資料となりまして、杉並区グリーンスローモビリティ運行計画より、運行の概要と運行ダイヤ、そして荻窪地域区民センターについて載せております。

資料についてのご説明は以上になります。

伊藤会長 先ほど申し上げたとおり、本協議会では、区長からの諮問を受けて、グリーンスローモビリティ運行計画について皆様とご協議させていただき、この場で挙がった意見やご指摘を踏まえて本協議からの答申を行う、すなわち第6回杉並区

地域公共交通活性化協議会にて一部協議除外していた運行計画を改めて決定させていただくという運びになります。

ただいまの説明について具体的な内容をご協議いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。ご意見などございますでしょうか。

念のため確認なのですが、交通管理者というのは、要するに警察のことですかね。これは専門的な言葉遣いなのですが、そういったことになっているかと思います。

ただいまご説明いただいた事項について、何らかご意見等はございますでしょうか。

特にご意見がなければ賛成ということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは全会一致で賛成ということで、この形で答申を進めさせていただければと思います。どうもありがとうございます。

事務局 (石森) 答申文につきましては、会長と相談させていただいて、事務局で作成させていただければと思いますので、ご了承いただければと思います。答申文については、皆様にもお送りいたしますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

伊藤会長 ありがとうございます。これは諮問という形ですので、少しかしこまった形で進んできたかと思いますが、引き続き次の議題に入っていこうと思います。

次は報告「杉並区地域公共交通計画の進捗について」ということで、事務局からのご説明をよろしく願いいたします。

事務局 (左部) それでは「地域公共交通計画の進捗について」、事務局よりご説明いたします。

まず、計画の進捗については、杉並区地域公共交通計画の中で協議会が主体となって、PDCAサイクルに基づき管理することとしています。そのため、各施策の進捗についてご報告させていただきます。

計画の目標です。お手元に地域公共交通計画の冊子がある方はご覧ください。計画書は65から66ページです。配付資料の右上にも計画書の該当ページを記載しております。

区は、区内の地域公共交通の課題を解決し、杉並区基本構想で掲げる区が目指すまちの姿「みどり豊かな住まいのみやこ」を実現するために、区における地域交通の基本方針を「『誰もが生活圏で移動しやすい仕組み』をみんなで考え、みんなで支える」と決めました。

この地域交通の基本方針を踏まえ、ご覧の5つの目標を設定しています。

先に示した5つの目標を達成するために講じる13の施策と、それに基づく32の取組の実施スケジュールを示しています。

すぎ丸などの事業に関連する施策の進捗状況については、この後の各事業報告でご説明いたしますので、ここでは割愛いたします。その他の内容を簡単にご説明いたします。

施策1-2「モビリティ・マネジメントの実施」では、昨年度と同様、すぎなみフェスタ、すぎ丸の日の他、モビリティウィークを9月16日から22日まで実施いたしました。また、天沼小学校の生徒にグリーンスローモビリティの導入経緯や意義について授業いたしました。施策1-1に関連したことについては、この後、資料を用いてお話しいたします。

こちらの目標の達成状況を評価するため、各目標に応じた成果指標と目標値を設定しています。

令和8年度中の中間目標に対して2点ポイントをあげてご説明いたします。

1つ目は目標2の真ん中の「交通機関の乗換えがしやすいと思う区民の割合」が38.3%となり、中間目標40%に対してほぼ達成の見込みとなりました。

2つ目は、目標5の2つ目の「できるだけ徒歩、自転車、公共交通機関を使って移動する区民の割合」は、中間目標、最終目標ともに、現段階において達成となりました。

その他、取組を行った現状の数値は、表のとおりとなります。

引き続き、計画の推進に当たっては、本協議会が進捗を管理し、中間時点で評価を行うこととし、必要に応じて内容の見直しを実施していきます。

次のページです。

目標1、施策1-1「基幹的な公共交通ネットワークの拡充」についてお伝えいたします。

多様な交通が相互に連携・補完し合うことで、区内の交通ネットワークを今後高い水準で維持し、さらなる拡充を図っていくこととしています。

昨年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、バス事業者様からバス運転士の不足ということで課題があることを共有していただきました。区内の交通ネットワークを維持していくために、区としてもできることは積極的に支援していく姿勢であります。

バスをはじめとした地域公共交通は区民の足です。バスの運転士が不足する中、

杉並区としては移動の総量を上げていき、すぎ丸だけでなく、地域公共交通の、特にバス事業者の現状をよりよくするため、区として取り組めることをやっていきたいと考えています。

次のスライドです。

取組内容としまして「バス運転手不足について」、バスの運転手不足の課題に対して、それぞれの立場で何ができるか、皆さんと考えて積極的に支援していく姿勢であります。

まず行政としては、ドライバーの心理的負担を軽減するため、運行環境の整備について、すぎ丸検討部会の中で事業者から要望があり、関係各所と連携して対応してきました。

そのほかにも、運転手不足について、区として協力できることは何か、区内を走るバス事業者の皆様にご連絡させていただいており、引き続き、また気になるところがあれば、いつでもお問い合わせください。

協議会では今後も区民として、移動困難者の支援者として、事業者として、行政として、それぞれの立場で考えていき、地域公共交通を守るためのアイデア、意見の交換を行っていきたいと考えています。

私からは以上です。

伊藤会長

ご説明ありがとうございました。多分この作成にも関わった方もたくさんいらっしゃると思いますけれども、杉並区地域公共交通計画の現在のところの進捗ということで今、お話がありました。こちらについてご意見、ご質問等ある方は挙手にてお願いいたします。いかがでしょうか。

私ですが、特に定量的な指標を示していただいたのかと思うのですが、何を指標にするかというのほどまで決めていったのでしょうか。いろいろな数字が出てきてはいるのですが、どれくらいこれが実感と合っているものなのかなというのが多少気になったのです。

事務局（針谷）

事務局から回答させていただきます。

ご質問のありました、目標に対する実感というところなのですが、こちらの地域公共交通計画の成果指標を設定するに当たりまして、まず先に杉並区の総合計画・実行計画等の下位計画、立てつけ的にはそのような計画の中で、そこで使っている指標等も参考にしながら設定しているものになります。

実感に関しましては、例えば区民の意向調査の結果は、そのときの回答者の回答という形になりますので、これが上がっていくから達成しているかという、

そこはまた難しい問題もあるのかなと思うのですが、この設定自体は当時つくったものの中で、適正なものとして設定しているところではあります。しかし、適宜社会環境の変化等に応じて、指標の設定の見直しというのにも必要になってくるのかなと思います。答えになっていないかもしれないですけども。

事務局からは以上になります。

伊藤会長

ありがとうございます。

皆様、全体の内容を通していかがでしょうか。

私、もう1つ気になるのが、すぎ丸の収支率85%目標というのは、収支率が上がればいいわけではないよねというのは、どちらかというと、この会議の中ではそういう論調だったような気がするんですけども、どういう議論だったのか気になっているところです。

事務局（針谷）

会長のおっしゃるとおり、すぎ丸に関しましてはもともとの導入の経緯というのが、福祉的なのか、移動が困難な方についての足ということで導入させていただいているものになりますので、収支というのは、高くなればいいのかというものでないというのはおっしゃるとおりでございます。

この当時、設定しているところに関しましては、区の財源を投入しているものにはなるので、もちろん収支を上げていくということ自体は、区にとっても全く考えなくていいという指標ではないとは思っているんですけども、この後も報告があるんですけども、すぎ丸の収支率はコロナ禍以降下がってしまって、そこから大体50%といったところになっておりますので、先ほどの質問の実現可能性というところに関しましては、かなり厳しい設定にはなっているのかなと思います。

一方で、これが実現できないから、このすぎ丸の意義というのではないのかというと、そういったものではないというところにはなってきますので、そういった意味では、この設定自体が現実的にこれを目指す指標として適切なのかどうかというのは、これも適宜、今のコロナを経た社会情勢だったりとか、そういったところを踏まえて、また適宜、見直していかなければいけない部分なのかなと、今のご指摘を受けて改めて思った次第でございます。

伊藤会長

目標自体は非常に包括的で、素晴らしいものだなと思うのですが、それを実現する一つ一つの事項については、なかなかそれだけやっていけば本当に達成できるのかなという部分も多々あると思いますので、ぜひご指摘等、この会議は最後のほうでもいろいろとご意見を伺いますので、全体を通してご意見いただ

きますので、またその節にも、ぜひ気がついた点があればご質問、ご意見などを頂ければと思います。

中辻委員

補足をさせてください。都市整備部長です。重要なご指摘ありがとうございます。

令和5年ですかね、この計画がスタートして8年中間年度ということにしております。様々な分野で取組を進めていく中で、区民の皆様方に活動の成果というものを具体的に見える形でお示ししたいというのがこの成果目標の数値化でございまして、これは行政計画全般に言えることなのですが、何とか数値目標を定めて、そこに向かって着実に計画を進めていきたい、そういう思いがございします。

すぎ丸の収支率のことで申しますと、ちょうどコロナで低迷をした後、この計画が出来上がってきたというタイミングの中で、当然、コロナ前の水準に戻したい、そういう意図の中で持続可能性という分野において設定をしたということでございます。

会長がおっしゃるように、当然、その数値だけでは測れない効果というものも当然見ていかなければいけないと私どもも感じているところでございますので、1つはこの計画を見直していく、そういうタイミングにおいて、こういう成果指標についても、より実効性のあるもの、さらには区民の皆様に分かりやすいものにブラッシュアップしていくということが必要だと考えております。

またA Iオンデマンド交通であったり、グリスロであったり、新たな取組もスタートしていますので、そういうものの成果もしっかり示していく必要があるだろうと考えておりますので、この目標値についても、今後見直しも含めて考えてまいりたいと思います。

伊藤会長

ありがとうございます。ぜひこの会議の今のタイミングでなくてもいいので、ぜひこの地域公共交通計画というこの全般について、ご意見ある方は、最後のタイミングも含めてご意見いただければと思います。

一旦ここで進めてよろしいでしょうか。

それでは、次は報告（1）「杉並区南北バスすぎ丸について」ということで事務局からお願いいたします。

事務局（左部）

続きまして、「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おりとなります。

まず、「地域公共交通計画での位置づけ」についてです。お手元に杉並区地域公

公共交通計画の冊子をお持ちでしたら、75 ページを御覧ください。

まず施策1-3「すぎ丸の魅力を高めるための再設計」についてです。

令和9年度から検討していく予定でしたが、計画を前倒しして、すぎ丸の今後の在り方を検討するために、令和7年4月に「すぎ丸あり方検討部会」を設置し、開催していきました。

令和7年度はすぎ丸全体の在り方ではなく、運行事業者から撤退の申出のあった、さくら路線（浜田山駅南から下高井戸駅入口）についての協議をしておりました。詳しくは後ほどお話しさせていただきます。

令和8年度はすぎ丸全体のあり方、課題について検討部会を開催し、進めてまいります。

次に「すぎ丸における電気バス導入」についてです。こちら地域公共交通計画をお持ちでしたら90ページをご覧ください。

令和6年度から、けやき路線（阿佐ヶ谷～浜田山間）において、電気バスを1台運行しており、順次買替えを進めております。年度ごとの負担の偏りとか、バランスよく買い替えるというところですが、現状想定どおりっていない状況もあります。

令和8年度までに電気バスを合計3台導入するという計画としておりますので、あと2台、運行事業者と詳細を詰めていきたいと思っています。

次に「すぎ丸の現状と課題について」です。

「すぎ丸の利用者について」です。

こちらは、コロナ前、平成30年度と比較して、令和6年度は97%まで回復している状況です。

次に「経費について」です。

すぎ丸の経費ですが、こちらは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は運行事業者に補助金として支出しているというものになります。

そのため、運行事業者である京王バス様、関東バス様は赤字でも黒字でもない状態となりますけれども、ただ赤字の部分を区が補填しているといっても、実際見えていない経費もありましたので、その点については事業者としっかりと話をし、令和6年度は補正予算を立て、令和7年度以降については当初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。

次に「南北バスすぎ丸の課題」についてです。

現在、すぎ丸は運行を始めて 25 年がたちました。当初から運賃は 100 円とし、四半世紀たった今でもすぎ丸の運賃は 100 円です。運行当初と環境や状況が変わる中、運賃の在り方についても、区として課題認識を持っているところです。

今後、すぎ丸全体の在り方を検討していくに当たっては、環境を整えた中でこの事業を継続していき、持続可能な運行をしていくことが一番だと考えており、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。そのため、今年度「すぎ丸あり方検討部会」を設置しました。

今年度においては先ほど申し上げましたとおり、さくら路線のことについて、運行している京王電鉄バス様よりさくら路線の運行事業者を 2027 年 4 月より変更したいと申出がありましたので、まずはさくら路線の今後について検討しておりました。

このほかにすぎ丸の課題としましては、運賃や運行時間、タイヤがあると考えています。

次に「取組内容」についてです。

「南北バスすぎ丸あり方検討部会について」です。

今年度、その検討部会においては、先ほども申し上げましたとおり、さくら路線の今後について検討しておりました。その取組についてご説明いたします。

さくら路線の今後についての検討に当たっては、代替手段についての検討、アンケートの実施など議論した結果、バス事業者様に引き続きお願いすることが、区民への影響が最も少ない方策だと結論が出て、かえで路線を運行していただいている関東バス様に、さくら路線も引き受けが可能かどうか検討いただいております。後ほど関東バス様から、検討結果をお話しいただきたいと思っております。

最後に「今後の取組」についてです。

今後は検討部会で、区民の代表者からもすぎ丸に関しては区が行ったアンケートなどでも、運賃は 100 円でなくてもいいから、これからも区民の足を守ってほしいという声も出てきています。

また、事業者からも適正価格への見直しなどご意見を頂いておりますので、サービスの拡充の検討とともに、すぎ丸の持続可能な運行について議論していきたいと考えております。

以上です。

伊藤会長

ご説明ありがとうございます。

それでは、協議に入りますけれども、まず冒頭ということで、関東バスの畠山

さん、まずはさくら路線の引き受けというので、ずっとご相談していただいたかと思えますけれども、こちらでまた何かお話しただけででしょうか。

畠山委員

関東バスでございます。いつもご利用ありがとうございます。

先ほどお話のとおり、以前からさくら路線について、何とかバス事業者でやってもらいたいという話を当社も受けまして、今、検討しているところでございます。

ただ、当社ができるとしても、今の運行回数であったり、所要時間であったり、100%そのままということはちょっと厳しいかもしれません。それでも、少しでもお役に立てるようにやっていきたいとは思っておりますので、どうかよろしくお願いたします。

伊藤会長

ありがとうございます。

また、別で開いている部会におきまして、非常にすぎ丸については議論をしておきまして、そもそも京王バスさんから引き受けが困難であるという、そういったお話を頂いた後に、こういった形で運行するべきかといった議論をずっとしておりました。そういった中で、今回、関東バス様にご協力いただけるという、そういったお話をいただいて非常に区としてはありがたいところなのかなと思っております。

一方で、この件に限らず、運転士不足、非常に厳しい状況にあるというのは、ほかのバス事業者さんを含めて、共通の状況です。これは、ぜひ区民の皆様にもご認識いただきたいところではあるのですが、そういった中で、それぞれがかなり努力を重ねる中でこういった地域交通が守られているという状況があるというのも、実態としてはぜひこの場でも共有したいなと思っております。

そういった部分も含めまして、すぎ丸について、ただいまご報告がありましたけれども、こういった内容について何かご意見、ご質問等ありましたらぜひお願いいたします。いかがでしょうか。お願いいたします。

櫻井委員

JR東日本です。バスということなのですが、資料を拝見してまして、例えば7ページ目の利用者が平成30年度と比較して97%まで回復という一方で、8ページ目の収支率を見ると53%から55%ということで、2%しか増えていないというところを踏まえると、さっきの数値目標を85%にしていることに対して、そもそもミスマッチになっているのではないですかということで、要は目標とそれに向けた打ち手がマッチしていない場合、この数値は必達目標として捉えればいいのか、努力目標として捉えればいいのかというのが疑問かなと思いましたが、

先ほど先生がおっしゃってくださったとおり、85%がそもそもこの地域公共交通を維持していく趣旨を踏まえて妥当なのかみたいな話は、まさに私も少し感じるところもございますので、そういったことも踏まえて、定性評価も必要かなというところで、うまく見直していただけるといいのではないかと思います。

以上です。

伊藤会長                    ありがとうございます。事務局、いかがでしょうか。

事務局（石森）            ご指摘ありがとうございます。目標値の設定ですけれども、この間の物価の高騰等、当時の想定外のことが起きているというところもあって、なかなか数値だけで十分かというところは、ご指摘のとおりかと思います。

      ですので、今後の見直しなどに当たりましては、どういった指標が適切なのかというところを含めて改めて考えてまいりたいと思いますので、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。ちなみに運賃についても、これも恐らく運賃協議会への議論という形になるのですか。

事務局（針谷）            事務局から回答させていただきます。

      すぎ丸の運賃自体を変えるということに関しましては、運賃等協議会で協議をする形になります。

      ただ、すぎ丸の全体の在り方を考えるという意味におきましては、すぎ丸検討部会におきましても、運賃を含めた課題、そういうところを今後、話し合っていきたいと考えております。

伊藤会長                    ありがとうございます。これも何がいいかというのはなかなか難しいところだと思っておりますけれども、いろいろな昨今の社会情勢が変わってきているよという部分はあるのかなと思っております。

      そのほか、すぎ丸についてご意見等ある方は、いかがでしょうか。

      これは本当に区民にかなり活用されている交通手段だと思いますので、ぜひこういった場でも声が上がると、また背中も押してもらえるかなと思います。また、会議全体を通して、ご意見をいろいろ伺いますので、また、すぎ丸についても思うところがあれば、ぜひよろしくお願いいたします。

      また畠山さん、関東バスさん、ぜひ引き続きよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

      それでは次の議題に進んでいきます。

      報告その2「グリーンスローモビリティについて」ということで、こちら事務

局からまた説明をお願いいたします。

事務局（宮木） それでは、報告（2）「グリーンスローモビリティについて」です。

資料7、もしくはスライドを御覧ください。本日の報告事項は1ページ目に記載の4点になります。

杉並区グリーンスローモビリティが本格運行を開始して、昨年11月で1年間が経過しましたが、これまでの取組や利用実績などを踏まえて、この1年間の成果に対する評価と今後の取組について、この後、ご意見を頂けると幸いです。

まずは「杉並区地域公共交通計画での位置づけ」になります。

「気軽で自由な外出と回遊が確保されている」という目標の下、新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充という施策の1つとして、地域の回遊性の向上に資するグリーンスローモビリティの運行を行っております。

まず、現在の荻窪駅南側地域での取組については、持続的に発展することを目指すとともに、地域の交通として今後の在り方について、将来的には地域住民主体の運行としていくことも視野に入れまして、検討を進めていきたい考えです。さらに、この荻窪駅南側地域の取組をモデルとしまして、ほかにも導入に適した地域があるかを分析していきます。

そのためには現在の地域交通、特にバス会社さんの理解・協力を得ることや、グリーンスローモビリティならではの特性を多くの方に理解してもらって、ゆっくりという価値観を広めていくことが必要であると考えております。

続きまして、「利用実績」についてです。資料は6ページになります。

1か月の平均乗車人数が2,430人、1日の平均乗車人数が81人というのは、現在の運行ダイヤで輸送できる最大人数の6割近くになっております。

アンケートでは、グリーンスローモビリティを知ったきっかけとして、「区内を走行する車両や停留所を見て」という回答が一番多くなりました。また、乗ったことがないという方でも、走行中の車両を見たことがあって、1回乗ってみたいと思っていたという声が多く聞かれました。特徴的な車両になりますので、日々の運行がそのまま宣伝となり、多くの方に利用していただけているのではないかと考えております。

7ページ目を御覧ください。

令和4年度の実証運行をベースにした運行計画上の想定利用者数は、1か月1,678人でしたが、現在の乗車人数は毎月それを上回る形となっております。これをさらに伸ばしていくための方策と、それからどのようにして地域の活性化など、

付加的な価値の創出に結びつけられるかということが、今後の検討事項になります。

月ごとで見ますと、5月は車検のため、それから7月と12月は、それぞれバス型車両の故障によって、1台で運行していた時期が数日間ございまして、それが乗車人数にも影響した可能性がございます。

なお、車両故障については、迅速な修理の原因の特定を行っております。

また、6月から9月の暑かったり雨が多かったりする時期には、利用が低迷しているように見えます。

停留所となっている大田黒公園、それから荻外荘公園の来園者数も似たような傾向がございまして、夏季は来園者数が減少している一方で、大田黒公園でのイベントや荻窪三庭園の臨時開園が多かった令和7年11月は、公園の来園者数だけでなく、グリーンスローモビリティの乗車人数も大幅に増加しました。

次にアンケートの結果です。

9ページを御覧ください。

初めに、前回の協議会で課題として挙げた回答数については、前回から5か月間で約170件の増加と、乗車人数と比較しますと引き続き課題であると考えております。

アンケートの中身については、まず利用者の居住地は、区内在住者が約4割となっております。

乗車目的は「観光・レジャー」が116件で最も多く、ついで「乗ることが目的」の67件で、「買い物」「通院」といった回答は55件でした。前回は「買い物」「通院」と「観光・レジャー」の件数がほぼ同じでしたが、これは観光客が大幅に増えたというよりは、買い物や通院といった目的で日常的に利用している方は、繰り返しアンケートに答えることが少ないのが要因なのではないかと考えております。

乗車回数は初めて乗ったという方が133件。2回以上乗ったことがある方が103件で、2回以上乗車したことがある人のうち、約7割がグリーンスローモビリティによって外出機会が増えたと回答しています。

次のページに移りまして、停留所周辺や隣接する商店で何かしらの消費行動を行っているという方が約8割という結果になりました。

商店街で使えるクーポンについては、約8割の方があつたら「使う」と答えた一方で、「使わない」という理由で最も多かったのが、そもそも「商店街に行かな

い」というものでした。また、先ほどの質問で、買い物や飲食等しなかったと回答した人の中では、約6割がクーポンがあったら「使う」と回答しておりました。

次のページに移りまして、乗車した感想としては「運転手や乗客同士のコミュニケーションが楽しかった」という回答がほかと比べて少なかったことから、ゆっくりだからこそコミュニケーションが生まれる効果も期待して導入したという区の狙いですとか、あとは冒頭でお話した、ゆっくりの価値観を改めて伝えていくことが課題であり、こうした背景を知ってもらうことで、グリーンスローモビリティを移動の選択肢として選んでもらうに当たってのミスマッチを減らすことができると考えます。

そのほか自由意見として頂いた内容については資料を御覧ください。

最後に、令和7年度取組と来年度の実施案についてです。

13 ページを御覧ください。

まずは暑さ対策で、今年度はバス型車両にポータブルエアコンを導入することによって、多少は改善したものの、解決というまでは至りませんでした。

参考として、杉並区と同じバス型車両を使って運行している葛飾区では、地域からの要望を受けて、今年度の夏季に断熱施工を行いまして、来年度以降に効果測定を行うとのことでした。こうした他自治体での取組も参考に、杉並区でも引き続き対策を検討していきます。

続きまして、14 ページを御覧ください。

令和7年11月25日には、本格運行開始1周年を記念して、近隣商店街で使えるクーポン付きの周遊マップの配布と、それから記念品をプレゼントするイベントを行いました。周遊マップについては、約7日間で予定部数の配布を終了しました。

協力店舗の方からは、「地元だけど、こんなところにお店があったんだ」とおっしゃる方が来店されたという話も聞いております。

どちらのイベントも小規模なものではありましたが、効果をしっかりと今後検証しまして、地域に愛される乗り物として受け入れてもらうために、来年度も何かしらのイベントを企画したいと考えております。

15 ページに移りまして、荻窪三庭園との連携です。

令和7年11月28日から12月7日にかけて行われた、大田黒公園紅葉ライトアップの期間中は、実際にライトアップを行った時間帯にグリーンスローモビリティを走らせたわけではないものの、大田黒公園の乗降がふだんと比べて多く

なっております。

また 16 ページを御覧ください。

乗車人数だけでなく、イベントの直前から期間中にかけては、区ホームページのグリーンスローモビリティのページのアクセス数が増えたほか、杉並区産 MaaS 「ちかくも」においても、11 月中はページの閲覧数が増加しました。

来年度は、紅葉ライトアップに絡めたイベントや、荻窪三庭園に関する車内広告の掲出などについて検討します。

また、アンケートや地元住民の方の声では、紅葉ライトアップ期間中の増便や、荻窪三庭園の周遊を目的としたお得な乗車券の販売等の提案がございまして、実現可能性について探っていきます。

また、町会等の意見交換の場に参加して、課題やサービス改善策を抽出しまして、荻窪三庭園を所管するみどり公園課と協力、連携していきたいと思っております。

最後に、近隣商店街との連携です。

14 ページでご報告したイベントの効果・検証を通じて、来年度以降の取組について検討していきます。

また、MaaS を使った連携の促進ということで、現在、杉並区産 MaaS 「ちかくも」では、車両の混雑情報や発着時刻などを確認することができますが、それ以外の機能も活用しまして、近隣商店街とグリーンスローモビリティの両者に人を呼び込んでいきたい考えです。

また、この資料には記載がございませんが、荻窪地域区民センター停留所の運行が開始された際には、同区民センターと連携した取組も考えられると思います。

以上で「グリーンスローモビリティについて」の報告を終わります。

伊藤会長

ご説明ありがとうございます。

それではグリーンスローモビリティについて何かご意見、ご質問等お願いいたします。

芳賀委員、お願いします。

芳賀委員

杉並区町会連合会です。11 ページ、アンケート結果で一番下に「運転手や乗客同士のコミュニケーションが楽しかった」とあるのですが、我々素人はドライバーさんが運転している時に声をかけてはいけないと思っています。この場にはバス会社の方もいらっしゃると思いますが、こっちからむやみやたらに声をかけられても、運転しているドライバーさんが迷惑だと思いますし、タクシーでもそん

なにやたら声をかけてくるドライバーさんはいないと思います。

乗客同士のコミュニケーションというのはよく分かります。ドライバーさんとのコミュニケーションというのは、これはどういう意味合いでしょうか。

事務局（宮木） 実際に運転中の運転手さんにお声がけいただくと、すごく危ないとか、そういうことはあると思うのですけれども、運転中だけではなくて、例えば乗り降りする際など、そういったところのコミュニケーションなど、そういったことを想定して聞いたアンケートになっております。

芳賀委員 それは、ドライバーさんにそういうコミュニケーションを取ってほしいということはあるのでしょうか。

中辻委員 グリーンスローモビリティの目的が単に移動だけということではなく、荻窪三庭園、3つの公園を巡るといというのが1つのコンセプトになっておりますので、運行に際しましては運行事業者のキャピタルモータースさんに、ぜひこのグリーンスローモビリティの利用者の方に、観光等のご案内もお願いしますということでお話をしております。

ですから、運転業務に支障のない範囲で、来街者の方、区外の方もたくさんいらっしゃいますので、この杉並区のいいところというのをどんどん宣伝していただいて、さらには秋頃にはこういう景色になりますよ、というような売り込みも含めて、コミュニケーションを取っていただき、そういうことで事業をお願いしていることがありましたので、利用者同士のコミュニケーションのみならず、乗務員を含めた事業の主体とのコミュニケーションというの、1つアンケートとしてお聞きしているところです。

社長がいらしているので、何かあればフォローをお願いします

磯委員 運行を担当しておりますキャピタルモータースの磯と申します。

まずこの件数として課題があるところは承知しておりますし、今後ともドライバーとも含めて、再度いろいろとコミュニケーションを取って促進していきたいと考えておるのですけれども。

1つ、このデータにもあるように、実態としましては、利用者の3分の1の方は日常にお乗りになっている地元の方、残り3分の1が、たまに利用する区内の方、残りの3分の1が、まさに観光で、区外の方ですとか、公園を訪れるために利用していただいている方というのが内訳になっていきますので、日常的に使われる方に関してはコミュニケーションというか乗り物として利用していただいているというところがあるので、なかなか新たな会話というかコミュニケーション

というのは、ふだん乗っているという形になっているものですから、ちょっとそこら辺がなかなか数字としては獲得しにくい状況ができていまして、新たに訪れていただく、利用していただく方には積極的にいろいろとコミュニケーションを取っていききたいなと思っております。

また、アンケートを実際お配りしても、ふだん利用していただいている方は、当然、もう2度目、3度目なのでとか、毎日利用しているからという形で、お答えいただくことがなかなか困難なところもありますので、そういったことも数字の中で出ているのかなと思います。

伊藤会長

ありがとうございます。

熊谷委員、お願いします。

熊谷委員

重複するかもしれませんが、私は荻窪地域区民センター協議会の委員をやっておりまして、この乗り物については、先ほど移動手段で使っている方が3分の1いらっしゃると言っているけれども、ちょっと性格が違うと思うのですね。

我々は荻窪地域区民センターをやっていますので、今度、改装の暁には、この乗り物を利用する方にも荻窪地域区民センターに来ていただいて、大いに利用していただきたいなと思っているのですけれども。

この乗り物はあってもなくてもいいけれども、あるとちょっと生活が豊かになるね、気持ちが豊かになるね。そういうような観光にも使えるし、単なる移動手段に使う人もありますけれども、どうしても困っているお年寄りがいるから、この路線がないと困るというものではないと思うのですね。

なくてもあってもいいけれども、あるとちょっと豊かになるね、というようなものなので、ほかのすぎ丸や路線バスのように、採算が合わないけれどもどうしようとか、値上げをどんどんしてもらっても私は構わないと思っているのですけれども、そういうレベルの交通手段とは違うので、もっと緩やかに考えていただきたいなと思っています。

この地域公共交通活性化協議会で皆さんでけんけんがくがくやるような議題ではないのかなと、ゆったり生活を豊かにするために暇なときは使ってみましょうよと。

荻窪三庭園、この間、先週の日曜日でしたか、テレビにも紹介されましたけれども、この大田黒公園と荻外荘と角川庭園と、この3つが大した観光資源ではないかもしれませんが、我々にとっては非常に重要な資源でありますので、それをゆったりした気持ちで利用するためにあるといいねというような、そ

うテンションの低い位置づけでいいのではないかなと思っています。

以上です。

伊藤会長                    ありがとうございます。事務局からも何かありましたらお願いします。

事務局（石森）            グリスロ自体のスピードもゆっくりというところですので、お出かけを後押しするという位置づけなのかなと思っているところです。

今、テンション低くというお話もありましたけれども、事務局としては、決してテンションを落とすことなく取り組んでいきたいと思っていますので、今後ともどうぞよろしくお願いいいたします。

伊藤会長                    ありがとうございます。喧々諤々ではないとおっしゃられつつ、私もちょっとこの先どうなるのかなと多少気になるところではあつて。

というのは、グリースローンモビリティはなかなかうまくいっている事例ない中で、杉並区のもは日本の中でも例外に近いと思うのですけれども、かなりご利用いただいている、継続的に利用いただいている、非常にうまい事例ではあるなと思いつつ、これから増やしていきましょう、広げていきましょうという、そういうスタンスのものかどうか、ちょっと難しいなと思うのですよね。

その辺り、もしも何か付け加えることがあればぜひ伺いたいのですがいかがでしょうか。

事務局（石森）            グリスロについては、先生がおっしゃったように、この地域については利用者の多い状況になっているかと思います。

一方で、区内にはまだまだ公共交通不便地域というところがありますのと、あとは区内の道路の特徴として狭い道が多いというところもありますので、すぎ丸のようなバスもなかなか通せないというところもありますから、そういったところを踏まえて、今、松ノ木・堀ノ内地区では、A I オンデマンド交通を実証運行としてやっているような状況でございます。

また、そのA I オンデマンド交通がその地域に合っているかということも今後検証していかないといけないというところもありますので、そういった意味ではグリスロ自体も、ほかの交通不便地域にもしかしたら合致する部分もあるかもしれませんので、そういった部分についてはまだ区内において発展する可能性があるものかなと思っているところです。

ただ、今後、具体的に何をどうしていけばいいかというところは、まずはA I オンデマンド交通の在り方を検証しつつ、どうしていくかというところは考えていく必要があるかと思っているところです。

伊藤会長

ありがとうございます。

そのほか、こちらのグリスロについて何かご意見等ございますでしょうか。

それでは、議事は一旦進めさせていただいて、また後ほど何か気づいたことがあったら、後半でまとめて伺えればと思います。

それでは報告その(3)「杉並区産Ma a Sちかくもについて」と、報告その(4)「A I オンデマンド交通実証運行について」ということで、併せて事務局からの説明をお願いいたします。

事務局(柴田)

それでは報告事項(3)「杉並区産Ma a Sについて」事務局よりご説明いたします。資料8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、地域公共交通計画での位置づけについてです。

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ておりまして、来年度から実施することとしております。

まずMa a S (M o b i l i t y a s a S e r v i c e) の目指す姿は、誰もが気軽に移動できる利便性の高い地域交通環境です。

Ma a Sとは、様々な移動サービスを1つに統合させた新たなサービスです。Ma a Sでは、交通の情報を提供し、予約からお支払い、決済までできるものになっています。

現状様々なモビリティやサービスは別個に存在しています。例えばですとバスかシェアサイクルに乗りたくなった際に、情報を収集するには交通情報は各社ごとに掲載しておりますので、それぞれを調べなくてははいけません。そんな中、Ma a Sであれば、複数会社のバスの位置情報、シェアサイクルの予約まで、1つのアプリでできるので確認できますので、探す手間も減り、一目で多様な移動手段を認知するきっかけになります。

また出かける目的ともセットで提案ができます。例えば荻窪三庭園に行くために、グリスロと荻窪三庭園のお得クーポンや近隣商店街の割引クーポンというのを提案させていただくことによりまして、消費行動にもつながります。これによって、移動が増え、公共交通の利用増、また地域活性化、CO<sub>2</sub>排出量の縮減などの様々な効果が期待できます。

ちなみに「ちかくも」いう由来は、小さな移動と大きな移動をつなげ、移動の選択肢を広げることによって、近くへの移動も遠くへの移動も便利にしたいという思いから「ちかくも」名付けました。

次に概要です。

初回アクセス方法をご紹介しますが、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。

今、ユーザー登録なしでもグリスロやすぎ丸、一部、路線バスの車両位置などを参照できるように、ユーザビリティ、利便性を改善しましたので、お手すきの際にぜひ杉並区のLINEから登録をしてみてください。

こちら、今ある機能です。

前回の活性化協議会以降、追加した機能は後ほどご説明します。

続いて取組です。

前回の活性化協議会以降、追加した機能は御覧のとおりです。利用者の利便性を高めるために、前回の協議会からさらに機能改善と新機能を追加してきました。新たにバスの情報を追加、シェアサイクルの掲載、3事業者目としてLUUPを追加、またデジタルクーポンの機能を追加などしました。

バス情報とデジタルクーポンについて、次で詳しくご説明します。

まず、南北バスすぎ丸と民間路線バスとして、関東バス様、京王バス様の情報を追加しました。押しポイントは、現在地から近くの停留所の場所が分かり、停留所のアイコンをタップしますと、次の便が何時頃来るかというのが分かります。車両が今どこにいるかも分かります。これまで各社様のサイトで別個に確認できていたものが、ちかくもアプリで一括で確認できるようになりました。

続いてデジタルクーポンの配布です。2回実施しました。

11月25日に先ほどご説明させていただいたように、グリスロの乗客増加や運行地域内の商店街利用などを促すために、グリスロ1周年記念イベントを実施しました。

当日、グリスロに乗って対象エリア、荻窪地域の店舗でお買い物だったり、お食事、荻窪三庭園などを楽しんでいただいた方に、記念品として防災グッズをプレゼントしました。

また、11月14日に保健福祉部が主催した健康イベントの参加者に対して、ちかくも登録説明と、こちらのグリスロ1周年イベントの周知を行いましてグッズの引換券を配布しました。

次のページになりまして、健康イベントでの成果です。

ちかくも登録者数とイベント連携に効果がありました。イベント自体は4時間で29人が新規登録されまして、30代から70代と幅広い世代に登録してもらいま

した。

参考として12月の登録者は1日約1人増加しているのですが、それが1日の4時間で29人が登録しているというのが、登録増に貢献していると思います。

今回、区主催イベントとの連携が効果的だったので、今後も区主催イベントと連携していきたいと考えております。

「グリスロ1周年記念イベントでの成果」としては、大きく3つに効果がありました。

まず、商店街利用が拡大され、三庭園以外、にル・クール・ピュー、田村製菓さん、すばいすなど、商店街なども利用されました。また、クーポン利用者の約3割が健康イベント参加者でございまして、クーポンが外出目的の創出に一定の効果がありました。グリスロ利用も前年比2倍となっております、クーポン利用した13人がグリスロに乗車しているので、微力ながら貢献できました。

このイベント実施によりまして、クーポンが一定数、外出目的に寄与すると思われるので、今後、商店街との連携をさらに拡大していきたいと考えております。

続いて周知活動です。

9月には広報誌の「広報すぎなみ」9月1日号に大きく掲載しまして、登録者が増加しました。

12月には自治体初となるシェアサイクルの3社の予約連携が可能となったことを報道発表いたしました。

続いて実績報告・課題です。

ちかくもアプリの利用者数は結論としては、登録者数は増加傾向ではあるのですが、伸びは鈍化しているといえます。

ユーザー登録完了者は12月31日時点で2,229人おりました、閲覧などが可能な登録まではしていない人を含めた利用者数については、1月平均217名増加しています。

年代は30代から50代と少しお若めな世代が中心に利用されています。

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ですが、区人口はLINE登録者数と比べても、まだまだ登録が少ない状況です。

登録されている方は区民の方が約9割で、AIオンデマンド交通運行地区付近では約3割を占めております。

参考までに次のページ、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友達登録者数というのを計測しておりまして、こちらは742人います。杉並区の公式LINE登録者増加に一定程度寄与できることが分かります。

以上、実績を踏まえて、課題はちかくも利用者数が少ないことです。

参考までに、杉並区健康アプリの登録者数とも比較しますが、こちらは昨年の10月に開始して、6,512人です。近くもの3倍近くは登録しており、インセンティブ付与は一定の効果になっていると言えます。

最後に今後の予定です。

利便性の向上としましては、バスや自転車駐車場の情報をさらに拡充していきます。

利用者の増加には、区主催のイベントでの周知活動に力を入れ、イベントの性質や会場の構造も重要と捉えております。歯の健康イベントをモデルケースにして検討してまいります。

以上で、「杉並区産Ma a Sについて」の報告を終わります。

続けてAIオンデマンド交通の報告に移らせていただきます。資料9を御覧ください。

それではご説明します。本日は、前回協議会以降の検討部会での議論と、実証運行の最新状況について報告します。

まず、計画の位置づけです。

地域公共交通計画において施策として位置づけておりまして、来年度の8年度まで検討し、9年度から実施する計画としています。

現在の進捗ですが、令和7年1月8日から堀ノ内・松ノ木地区にて、12月末までの1年間の実証運行と計画開始していましたが、引き続き、令和8年1月から、同じ地区において実証運行を継続し、サービスの内容の改善と、さらなる周知を図りながら導入効果を検証していきます。

まず、運行概要です。

導入の目的ですが、目的は公共交通不便地域にお住まいの高齢者や障害者、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ので、AIオンデマンド交通の活用を検討することといたしました。

続いて運行場所ですが、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。選定には地域特性や移動をためらう層の対象者数だったり、移動実態から評価しました。

続いて、今年1月1日からの運行概要・体制についてです。変更した箇所を赤字でお示ししています。

運行事業者様は5事業者様から3事業者様になり、2か月おきに交替して運行しています。運行地域は一部、和田を追加しており乗降場所は26か所になりました。

次に乗降場所、ミーティングポイントは現在26か所です。後ほど1月に追加した3か所のミーティングポイントについてご説明します。

続いて運行実績です。

今の利用状況についてですが、右上のグラフを御覧ください。前回ご報告した最後の月は7月ですが、8月がピークで、9月以降はやや鈍化しています。直近3か月の平均は1日当たり15.2人ですので、目標の43人にはまだまだ届いていません。今後は多様な周知手段を検討し、認知度向上に取り組んでまいります。

住所は堀ノ内・松ノ木の住所割合が約4割でして、9月頃から対象地域の利用者割合が減少傾向にあります。

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

乗車回数は初めての方よりリピーター、複数回乗っている方が圧倒的に多いので、利用したことがない方に対して周知を進めてまいります。

次に乗降場所です。「新高円寺駅南」が最も多く、ついでスーパーマーケット、病院の利用が多いです。逆に利用が少ない乗降場所ですと、「和田堀公園ドックラン」「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。

こちらは乗車と降車の移動を線で表した結果でして、上位20か所の移動をピックアップしています。結果、「新高円寺駅南」の関係が顕著に表れており、その中でサミットストアの往復と河北リハビリテーション病院が多い傾向にあります。

2番目に利用が多い3番「サミットストア妙法寺前店」の移動の内訳を見ていきたいと思います。

まず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けれども、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います。そして、この数値は直近3か月の利用人数になります。そうしますと左側の図で赤の路線、特にサミットから「新高円寺駅南」が44件で圧倒的に多いように見えるのですが、青も束ねてみますと、赤と青で60と51で大体同じくらい使われているということになります。

今度は右側、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28と目立つのですが、ほかの青をたどってみますと、27ぐらいあるというところが見て取れます。

以上のことから、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の寄与をしているということが見て取れると考えています。

これらを踏まえまして、今度はどういう施設、あるいは行き方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%くらいです。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、全体の11%を占めているような状況です。

図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言うと今は3.7%ということになっています。

まとめますと、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需要が高い傾向にあるのではないかと考えられているのと、こちら辺り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おります。

まとめますと、先ほど申し上げた前提として、直近3か月当たり15.2人で運行、1時間当たり1.9人ということですので、少ないサンプル数による考察になってしまっているところではあります。

この後、アンケートの部分に入っていくのですが、こちらも同様です。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。

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、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、外出の機会が増えたと思います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を創出に寄与しているように思いますが、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。

続い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、これは昨年の12月までのアンケートというところがありまして、「継続してほしい」というご意見を多く頂きました。一方、改善を求める意見では、乗り場を増やしてほしい、もっと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困っていることや、杏林大学病院前は通院に使うけれども、乗り場が大通りの反対側にあって、ロータリーの前まで行ってほしいという要望が散見されました。

アンケートのまとめです。まず最も効果が高い層です。30代と60代の回答が特に多く、満足度も高いことが分かりましたので、子育て層と高齢者層に、特に効果的だったと考えられます。

次に利用目的の傾向です。駅やバス停までの移動より通院、イベントへの参加、買い物など日常的な移動手段として機能していると考えられます。継続とサービス改善の声が大きいので、引き続きミーティングポイントの追加や位置変更、表示を見やすくすること、料金体系の改善を検討してまいります。

続いて、前回、8月の協議会後の取組です。

検討部会でお示した資料ですが、ミーティングポイント、停留所を3か所追加しました。

1つ目「杏林大学杉並病院ロータリー」です。先ほどご紹介したとおり、とても声が多く、同院の通院困難解消のため、ロータリー前まで行くように追加をしました。また、今、堀ノ内・松ノ木・大宮以外にお住まいの方は、新高円寺駅南と永福町駅付近の「永福和泉地域区民センター前」に行くことができないよう制限をしておりますが、この杏林大学ロータリー前は、現に困っている層への手当

てとして制限を解除しています。

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、集合住宅など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おります。

それから 27 番の「済美教育センター・熊野神社」です。こちら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 秒く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」としております。熊野神社でのアクセスの需要も取り込みたいと考えています。同様にこちら半径 300 メートル以内にバス停・鉄道駅がないということも理由としてあります。

続きまして、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、今年の2月頃を目指して、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調整しているところです。

現状サイズでは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視認性と使わない方にとっても目を引く、認知度の向上を図っていきたいと考えています。そのために二次元コードをつけて調べてもらえるということも考えています。検討部会でデザインについて色々ご指摘いただきまして、このような形で修正を行っています。

次に周知活動です。8月、9月は高齢者に重点的に周知を行いまして、10月から12月は障害・子育て部門へ主に周知をしてまいりました。

最後に今後の予定です。

利用者数を増加させるため、利用傾向を踏まえた営業活動をしてまいります。

また、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やバスの松ノ木路線への接続の情報とかを掲載できれば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おります。

それからアンケートです。バス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。

以上でご説明を終わります。ご静聴ありがとうございました。

事務局（石森）  少し追加をさせていただきます。

1つ目の報告のMa a Sの件ですけれども、こちらについては、全国的に新しい取組というところがございまして、杉並区産のMa a S「ちかくも」については、まだまだ区として上手にいかしきれていないということが実情でございます。

来年度は杉並区の行政計画で、今後の3年間について具体的にどういった取組を行うかというものを財政的な裏づけを伴って決める「実行計画」というものがあるのですけれども、そちらの改定が予定されてございまして、この「ちかくも」の取組についても一層具体化をしていく必要があるという状況です。

「ちかくも」については、本日、オブザーバーとして参加いただいているヴァル研究所さんと、委託という形になりますけれども、タッグを組んで取り組んでいる状況で、区としてこの「ちかくも」自体の将来像を上手に描ききれていないというところもありますけれども、これまでのヴァル研究所さんとしての経験ですとか知見、杉並の地元の事業者といった強みといったところ、あとはこれまで具体的なヴァルさんから企画提案を頂いておきながら、まだまだ実現できていないといったところもございまして、そういった内容も踏まえながら、この「ちかくも」の利便性を向上させて、移動の総量の底上げを図っていければと考えているところでございます。

また、委員の皆様からも、それぞれのお立場から、こんな機能があるといいなといったような率直なご意見も頂ければと考えてございまして、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した。AIオンデマンド交通、それからMa a Sについてのご説明ということで頂きましたけれども、こちらについてご意見、ご質問等ありますでしょうか、いかがでしょうか。

こちらはLINEのアプリになりますけれども、どれくらい皆さん使ってもらえますか。いろいろと機能も増えているようで、何度もお願いしていたのですけれども、グリスロやオンデマンド交通以外のバスなどの情報についても、だんだん取り扱われ、あとシェアサイクルも始まっているようで、だんだん機能が増えてきたというのもいいことだとは思っています。

私、1つ思ったのは、先ほどグリスロのところでグリスロを運行すること自体が車両に気づく人がいて宣伝になるのだということをおっしゃっていたと思うのですが、これがAIオンデマンドの交通のほうで起こっていないのではないかと、ちょっと気にしてしまっていて、つまり普通のタクシーの車両は何かラベルが貼ってあると思うのですが、かなり普通のタクシーの車両が普通に走っているようにしか見えない。あるいはこのバス停のところもかなり目立たない形で貼られているので、なかなか気づきづらい。車両を見たとしても「あれなんだろう、ちょっと乗ってみるかな」みたいな、そういった行動につながりづらいのではないかなというのが気になってしまっていて、グリスロのほうでああいう結果がちゃんと出る以上、形をちゃんとするというのは、結構、大事なのではないかなと、改めて思った次第です。

そのほか、LINEのアプリですが、MaaSについて、それからAIオンデマンド交通についていかがでしょうか。ご利用されている方も、それからぜひうちにも欲しいのだ、みたいなものもあると思いますし。特にご意見なさそうでしょうか。

もう1点、このLINEのアプリについては、ヴァルさんが杉並区の地元の事業者ということもあって、かなりオリジナルでつくっている部分があるかと思えます。これはいい点と難しい部分と両方あって、たくさんお金をかけていろいろな機能を追加するということになかなか入っていけないという部分ももちろんあると思いますし、一方で地元の企業ですので、いろいろと細かいことに気づいてつくっていただけているという部分もあるのだと思います。こういった体制が取れているところはなかなかほとんどないと思うのです。地元の会社が地元のためのアプリをつくれていますというところというのは、非常に杉並にとってはラッキーなことで、こういった体制は私としてはすごく大事にするべきではないかと思っております。

ご意見なければ、また最後のほうでまとめてということで、いろいろと今までのところでもご意見、今になってあるかと思えますので、最後でもよろしいのでお手を挙げていただければと思います。

次に行きますと、情報提供『AirFree』実証実験について」ということですかね。こちらの事務局からのご報告をお願いいたします。

事務局（針谷） 私から資料10について説明いたします。お手元の資料で配布した分で、文字が欠けてしまっている部分が一部ありまして大変失礼いたしました。こちらはスラ

イドをスクリーンにも投影しておりますので、こちらと併せてご覧いただければと思います。

では、簡略にご説明させていただきます。

A i r F r e eなのですけれども、こちらは令和8年の3月から約1か月間、杉並区と株式会社ブリジストンのA i r F r e eというタイヤ、資料の青く見えているタイヤを、カート型のグリーンスローモビリティに装着して、公道上で実証実験をするということに、区として協力をする予定ですということのご報告になります。

まずA i r F r e eなのですけれども、タイヤの青色が薄暮時の視認性を最大化して、安心安全な移動を支える、空気が入っていないタイヤです。空気充填が不要なためにパンクなどの空気圧に起因する故障が発生しないことで、移動を止めないという特徴、定時性の確保に資するものとして期待をしております。

また、この素材自体が再利用できるものになるということです。ごみの排出量の削減が期待され、脱炭素社会に積極的に取り組んでいきたい杉並区としても、協力をしたいと考えております。

こちらの実証実験ですけれども、実証実験中には運行事業者へ乗り心地だったりとか、整備の効率などの意見を聴取するとともに、資料下のほうにグリーンスローモビリティのカート型に装着しているイメージ図があるのですけれども、こういった車両を見た住民に対して、視認性の確認などを行う予定になっております。

簡略ではあるのですけれども、情報共有になります。私からは以上になります。

伊藤会長

ありがとうございます。

こちらについて何かご質問等いかがでしょうか。

一応資料として挙げられた点についてはここまでと思いますけれども、そのほかにも実は今日幾つか資料をご提供いただいている部分もありますし、またこれ以外の部分、これまでの部分も含めて様々なご意見があると思いますので、ぜひ時間までにいろいろと伺えればと思います。

初めに、せっかく資料を頂いていますので、J R 東日本さん、関東バスさんからそれぞれまた伺ってよろしいですか。

J R さん、お願いいたします。

櫻井委員

J R 東日本です。皆様のお手元に「J R 東日本ニュース」ということで、昨年の12月12日に弊社の八王子支社より出ささせていただいております、今年の3月の

ダイヤ改正についてという資料について簡単にご説明させていただきます。

今回、3月14日の土曜日にダイヤ改正ということになっております。八王子支社のエリアにつきましては、中央線の特急の話ですとか、あとは快速線・青梅線の話、あと、中央総武線、こういった各線区、一部、横浜線、南武線も含まれておりますけれども、そういった各線区に関しての変更の内容について、プレスをさせていただいておりますけれども、本日は杉並区様の範囲、中央線の快速と総武各駅停車、こちらにつきまして少し詳しくご説明をさせていただきたいと思っております。

早速ですけれども、2ページ目の「中央快速線・青梅線」のところに、「ホームドア整備に向けてダイヤを見直します」と書いております。中央快速線につきましては、グリーン車サービスの提供開始に合わせて、順次ホームドアの整備を進めていくということで、現在、まだ設置されていない駅がございますけれども、こちらは2028年度までに整備をしていくというところで進めておりますので、その準備に向けまして、こういったホームドアが設置されますと、ホームドアの開閉時間がどうしても余分にかかってきてしまうということもありますので、それを考慮した停車時間に見直しをさせていただくといったこととなります。

それに合わせて列車の、折り返しのための時間を考えますと、少し行き先を調整しないといけないということが出てきますので、そのためこの列車の行き先や時刻が変更となりますという記載とさせていただいております。東京と高尾の全体で見ますと本数自体は変わらないのですけれども、そういった見直しが発生するといったところでございます。

もう1つ、中央総武線、次のページ3ページ目ですかね。こちらは「ご利用状況にあわせてダイヤを見直します」と書いてありまして、その下の表によりまして、三鷹発11時から15時台の運転本数が、平日は改正前が中央総武線各駅停車4本に対して5本で1本増え、一方で東京メトロ東西線直通が4本から2本に減りますと。土休日についても同様に、それぞれ各駅停車を増やして、東京メトロの東西線直通を減らしていくという内容になっておりますけれども、こちらは実際のお客様のご利用状況を踏まえまして、今回このような形で、よりご利用の多いほうに割り振らせていただいたといったところの趣旨になってございます。

簡単でございますけれども、以上になります。

ありがとうございます。

この場は非常に関係者がそろう場ですので、こういった告知を頂けるのは非常

伊藤会長

にありがたいなと思います。

ほかに関東バスさんも資料を頂いておりますけれども、いかがでしょうか。

畠山委員

関東バスでございます。先ほどちょっとお話が出ました、大変心苦しいお話ですけれども、当社の運賃改定についてのお話でございます。

2026年3月1日から。当社の一般乗合バスについて運賃改定を実施させていただくこととなりました。運賃については、現在230円ですけれども、3月1日から240円ということで10円のアップということになります。

日頃、本当に皆様にご利用いただいているところ、大変ご負担をおかけすることとなりますけれども、何とぞご理解いただければというところでございます。

あと、運賃に関連しまして、通勤定期の金額であったり、あとは、今、大分ご利用が多くなっている1日乗車券についても、若干の値上げということになりますので、よろしく願いいたします。

もう1点続いてお話をさせていただくと、もう1枚、資料をお配りしております。「顔認証でバス乗車」になります。これは東京都からお話を頂きまして、バスの乗降でできるだけスムーズにそういうことができないかということの実証実験になります。

これは、あらかじめ顔を登録していただいて、それとお持ちのクレジットカード、これにひもづいて、結局はクレジットカードからの決済になるのですが、バスの中に車載機をつけまして、それに顔を見せていただくと、それで決済が済む。そういうもので、ほかにいろいろなカード類を持たなくて済む。そういうような乗降のシステムということになります。

来週の月曜日から3月17日まで。これは特定の路線になるのですが、そういうところで実証実験ということになりますので、もしよければご登録いただければと思います。よろしく願いします。

伊藤会長

ありがとうございます。バスの顔パスですね。

ほか、杉並警察署さんからも、実は話題提供があると伺っているのですが、いかがでしょうか。

平井委員

杉並警察署です。せっかくの機会ですので、ちょっとお時間を頂いてご報告させていただきます。

テレビのニュースなどで皆さんご存じかと思いますが、4月1日から自転車利用者の交通違反に対して、反則通告制度ということで、青切符による違反の告知というのがスタートします。これについて簡単にお話をしますと、警察と

してはこれを取り締まることを目的として道路交通法が改正になったということではありませんで、あまりにも自転車利用者による事故が、歩行者との接触、あるいは車両との接触が非常に交通違反をすることによって多く発生しますので、これを何とか抑止するというこで。

簡単に言いますと、今まで以上に皆さんにルールにもうちょっと敏感になっていただいて、信号無視をしない、一時停止場所では止まる、道路の左側をきちんと走って、右側の逆走をしないということで、これを何とか意識づけを図って事故を減らしていきましようということが目的でありまして、よく警察署に「どういふふう走到了ら違反になっちゃうのですか」と聞かれるのですけれども、簡単に言いますと、皆さん、車の免許をほとんどの方はお持ちだと思いますが、交通ルールのとおり自転車を利用していただければ、何ら怖がることではありませんで、きちんとルールに基づいた自転車を利用していただくということが目的ですので、ご理解いただければと思います。

細かい「こういう場合にはどうしたらいいのだろう」といいますのは、自転車の正しい乗り方ですとか、令和8年4月の道路交通法改正ということで、インターネットで検索していただきますと、警察庁の統一した自転車の正しい利用方法が警視庁のホームページに掲載していますので、そちらで細かくはご確認いただければと思いますので、よろしくお願いたします。

疑問があれば、各警察署の交通課にお電話いただければ、ご回答させていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。

これもいろいろと話題になっているかと思いますが、私も自転車に乗っていると、たまに逆走で真正面から自転車来て。これは車の場合でも大問題ですけれども、自転車でも逆走、かなり怖くてギョッとしますのでぜひ皆様、お気をつけいただけると、と私も思いました。ありがとうございます。

というところで、話題は大体あるかと思いますが、多分これまでのところ、様々な話題が出てきておりますが、基本的には、杉並の地域公共交通計画に関わる様々な実践であるとか、その中でも特に区がやっらっしゃるグリーンスローモビリティであるとか、AIオンデマンド交通だとか、Ma a Sといた、こういったことについてのご報告が多かったかと思ひます。

一方で、この場、様々な事業者さんが集まっておりますし、もちろん市民の皆

さんからも様々いらっしやっておりますし、本来は幅広く杉並区の公共交通を話す場だと思っております。特に杉並、車も持たずに全てバスなりタクシーなり電車なりで過ごしていらっしゃるみたいな方が少なくないと思います。そういった場で、そういった地域でどう過ごしていけるのかというのは、実はこの会議にかかっている部分で、かなり大きいので、ぜひこれまでのところを含めて、これに限らなくても構わないのでご意見を頂けるといいなと思っております、何度も申しますように、私はシャンシャンの会は大嫌いですので、ぜひ活発なご意見を頂けるとありがたいなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

特に日頃、交通を利用する市民側、区民側の立場の方からでも何かご発言があるといいなと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

磯委員

キャピタルモータース、磯です。地元のタクシー事業者の立場で発言させていただきたいと思っております。

資料5「杉並区地域公共交通計画の進捗について」の5ページなのですが、個人的に気になっている数字がございまして、交通事故の部分です。区内における交通事故の件数ですとか、目標の3「区内における交通事故の件数」、並びにその下の目標の4で「区内における自転車関与事故件数」というのが、基準値に比べて大幅に数字が多いというところが実績としてあるかと思うのです。

当然、区でもホームページを通じて注意喚起ですとか、講習会など実施されているというのは承知しているところなのですが、今、警察署の方からもご案内があったように、4月1日からは道路交通法の改正もありますし、特に杉並区内においてはシェアサイクルの活発化というのも、非常にほかの区に比べても強いところがありますので、よりギアを上げた特段の取組というのを何かしたほうがいいのではないかなと思っております。

我々は交通事業者として、1件でも交通事故をなくしていきたいというところで、まだ、承知していないところがあって、いろいろな取組、計画されているよとか、予算組まれているよというところがあれば、お教えいただければと思いますし、もしそうでなければ、非常に危険な状況もあるかと思っておりますので、道路整備、あるいは我々交通事業者としても協力できるところ、そのほか注意喚起も含めて、特段の取組ができればと希望するところなのですが、いかがかなと思っております。

伊藤会長

この基準値の数字は、コロナの期間の数字だったのか、特別な状況だったのか。それとも一般的な数字だったのかというのはちょっと気になったところです。そ

の点も含めて、事務局からお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

事務局（石森） 交通事故というところで、自転車の関与の割合としては、事故件数の約5割というところで、自転車に関する事故は多いというところではございます。

先ほど杉並警察署さんからもお話がありましたけれども、いわゆる青切符が4月1日から導入されるというところを受けまして、区では安全講習会、自転車の利用講習会をここにきて、特に力を入れて進めているところです。

先日も1月中旬に行ったところですけども、定員を大きく超える方に参加いただいているというところもあって、区民の方も関心が高くなっているというところもございます。

同じような内容になりますけれども、2月にも講習会を行うというところと、あと年度が明けてになりますけれども、4月にもこういった好評の状況を受けまして、講習会については実施する予定としてございます。

そのほかに、学校ですとか、自転車利用というところでは、幼稚園で、利用促進も含めて、安全利用というところも積極的にPRしているという状況ではございます。

中辻委員 補足させてください。都市整備部長です。

会長、おっしゃったように令和元年末ですかね、コロナが始まりました。元年、2年という数値を引用しているところについては、コロナ禍の特殊な事情下における数値ということも十分考えられます。私の手元にそのデータが今ございませんので何とも申し上げられませんが、そういうところが1点あるかと思えます。

その上で、日常に今、戻ってきている中で、移動量というものも日常に戻ってきている中で、交通事故も元に戻りつつあるという傾向なのだろうと受け止めております。

杉並区内の特徴で言えば、自転車関与の交通事故が多いということで、自転車の交通安全については今、担当課長が申し上げたとおり、それぞれの杉並区をあげて、また警察署さんと協力をしながら進めているところです。

あと杉並区内の特徴で申し上げれば、道路が狭いのです。生活道路ということで幹線道路以外の狭い道路が非常に多いということで、そうした出会い頭の事故も多い、そういう状況もございます。

そういう中で、例えばゾーン30プラスとか、物理的な構造を用いて車の速度を落としてもらうような仕掛けの実験を行ったりですとか、あとは見やすい標識の位置にしたりというようなことで取り得る取組については都市整備部をあげて、

交通安全施策に取り組んでいるところでございますので、今後、何か各事業者様にご協力いただきたいようなことがあれば、こうした協議会の場も含めて、お願いさせていただきたいと思っておりますので、ぜひご協力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。

基本的には自転車の利用について、ポジティブなメッセージを出すことが多いかと思いますが、一方でこの事故というのはかなり現実的な数字だと思って、非常に大事に見ておかなければいけないのかなと私自身も思っています。

そのほか、ご利用される方の立場から何か伺えるといいなと思っているのですが、いかがですか。別に今日の話に限らず、区内での移動についての話全般だと思うのですが。

お願いいたします。

熊谷委員

先ほど、関東バスさんから値上げの話がありましたけれども、ほかのバス会社さんはどうなのですか。一斉に上げると公取委が入ったり、いろいろややこしいことがあるのだらうと思っておりますけれども。

それと10円は非常にみみっちいと思うんですね。今、日本はあまり大したこと言っちゃいけませんけれども、物価が安すぎて、給料が安すぎて、物価水準が一流国ではないのですよね。公共交通もそれは20円上げたらようやく1割ですよね。今、政治家がいろいろ騒いでいますけれども、物価対策だ、物価対策だと言っていますけれども、インフレにしないと日本は駄目だと私は思っているのですけれども。

ということで、ほかの会社さん値上げするおつもりがあるのか、どうかというのと上げ幅ですね。日本の場合、横並びなので、なかなか難しいのだらうと思っておりますけれども。もし発表できることがあれば発表していただきたい。

富樫委員代理

東京バス協会の地宗と申します。今の運賃の値上げなのですが、皆さん各社さん、国土交通省さんに申請を出して、関東バスさんが出しているように、上限等を決めてやっているのですが、皆さん、一斉に上げるというより、多分、各社さんによって徐々に上げていくという形になっていると思っておりますので、下がることはないと思っておりますので、今後、申請に伴って上限まで上げていくところがあると思います。上限でも、250円のところもありますし、もっと長距離ですと、もっと上がる場所もあると思っておりますので、10円というのは優しいほうではないかと思っております。

という形で、皆さん徐々には、運転手さん不足で給料のお支払いとか、いろい

ろかかっているところから運賃を値上げしていくということになりますので、皆さんご協力のほど、お願いします。

伊藤会長

畠山さん、お願いします。

畠山委員

ありがとうございます。もっと上げてよければというのもあるのですけれども。実は、この認可申請は非常に難しく、運輸局さんがいるのでなかなか難しいところですが、非常に膨大な資料をつくりながら、将来、こういうふうになるので、幾らまでの上限運賃、うちでいうと240円なのですが、させてほしいということをお願いをするのです。そういうものになっていまして、その資料をつくるのに大体1年近くかかってしまうのですね。私どもだからかもしれないのですけれども。ただ、そのぐらい集めてきた資料で申請をするので、毎年毎年と、なかなかそういうふうにならなくて、今、難しいので、できればそういうのも簡素化していただくと本当にありがたいのですけれども、ただ今はそういう状況なので、なかなか300円までとか400円までという認可は、そもそも頂けないのです。という状況になっています。

伊藤会長

ありがとうございます。

熊谷委員

役所の方のご意見あるのですか。膨大な書類を出さないと値上げできないという、それに対してご意見はあるのですか。それは聞かないほうがいいですか。失礼しました。

伊藤会長

私も実は調べたこともあるのですけれども、たしかにもものすごい大量のファイルを書くのです。バス事業者さんの事業の1つの仕事は申請業務であったりとかで、バス停1つ、つくります、書類、これで書きます。ダイヤ改正します、書きますという、そこはかなり大変な部分というのと、もう1つ、バスの運賃の値上げは30年とかそれくらいやってなかったのですよね。なので、やる側、それからもちろん実は運輸局の側にそれぞれのノウハウがない、失われてしまったという部分がどうもあるようです。

1970年代80年代ぐらいまでは、結構、どんどん上げていた時代もあったのですが、事業者さんからすると、上げたらどんどんお客さんが逃げていったという、そういったトラウマ的な部分もあるみたいで、そういった部分でJRさんもほとんど上げていなかったですし、そういった中で日本の公共交通の運賃がなかなか上がっていかなかったという部分と、一方で民間の事業者さんですので、それが運賃収入でバランスを取っていかねばいけないという中で非常に苦しい思いをこの数十年されてきたというのと、いろいろな状況があって今に至ると

いう形だと思えます。

そこをどうするべきかというのは、ここの議論が非常に大事で、すぎ丸については運賃だけで見るのではないのだ、ちゃんと税金を入れて、必要なサービスは区の責任でやるのだという、そういった形で、ちょっと違う考え方でやっております、それは決して対峙するものではないと思うのですけれども、公共交通を民間の事業者さんが運賃収入だけでやっていって、それで本当に地域のためになるのかという部分については、引き続きこういった場での議論もあっていいのかなと私は思っております。

そのほか、ご意見いかがでしょうか。ぜひこういった場、まだ次回8月にあると思いますので、参加者の方、日頃気づいたこととかで何でもいいので、ぜひこういった場に持ってきていただけるとありがたいなと思っております。

事務局（石森） 事務局から少し事務的な連絡をさせていただいてよろしいでしょうか。  
伊藤会長 お願いします。

事務局（石森） それでは、先ほど会長から少しお話がありましたが、次回、第11回の協議会につきましては少し先になりますけれども、夏頃8月頃の開催を予定してございます。また時期が近くなりましたら、改めてご案内いたしますのでどうぞよろしくお願いたします。

その間に、すぎ丸とA Iオンデマンド交通の検討部会については、また開催を予定してございますので、そちらについても改めて調整をさせていただきたいと考えてございます。

最後に、今回その他事項として、各社の皆様から情報提供いただきました。地域公共交通を担う協議会として、ここをぜひ周知の場としてご活用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たします。

以上でございます。

伊藤会長 ありがとうございます。  
それでは、終わる前に牧村さんからもコメントをお願いいたします。

牧村副会長 ありがとうございます。

先ほどの成果指標の中でも、公共交通利用全体がまだでも1割減だと認識している中で、まさにこの場で総力戦でどうやって増やしていくかというのは、先進国の中で日本だけなのです。特殊なことではなくて、何か打ち手が足りない。

先ほど、葉の交通が増えているのですよね。葉の交通とか外出機会が増えると、必ず枝とか幹も増えるのですよね。それを積み重ねていくというのは、とても大

事だと感じています。

それからもう1つ、ちょっと私びっくりしたのですけれども、今、20歳の免許保有率が5割を切っているのですよ。東京はもっと低いかもしれませんが、これはどういうことかという、要はプロの予備軍がどんどん減少して行って、どんどん減っているということは本当に大きな問題だと思っていまして、10年先を見据えて、本当に行政と民間が一体になって、若い人への投資ですよ。別に免許は必須だと思うのですよ。別に車を持つ、持たないはそれぞれの生活環境ですけれども、免許自体を持たないというのは、国家として本当に危機に直面しているなと思っていまして、学校教育も含めて、なぜ免許を取らなければいけないかということは教育していかなければいけないというのを私はすごく感じていますので、そういうことを踏まえて、この中でも、10年先見据えた議論も、運転手不足の根本だと思いますので、そういう議論をこれからしていけるといいなと思った次第でございます。

以上です。

伊藤会長

ありがとうございます。

杉並というまちは地域交通、公共交通に支えられているまちで、車を持たなくても当然住めるまちであったし、これからもあり続けるし、一方で、日本全体を見渡しても、「これからはマイカーの時代なのだ」という時代を経て、多分、また広い意味の公共交通、ライドシェアとかも含めて、そういった広い意味での公共交通の利用、マイカーだけではない時代になっていくと思いますので、そういった中で引き続き、この杉並の公共交通の姿というのは、日本の一番先端的な事例であるべきだと私自身も思っております。

そうした中で事業者の苦境等もいろいろとずっと伝えられておりますけれども、こういった部分を何とかするという動きは、杉並でこそ旗を上げて進めるべきだと思っておりますので、大変なのだという話だけではなくて、それをどう解決していけばいいのかというのは、様々なご提案、ご提案までいかなくても、様々、日頃を暮らしている中での気づき等があると思っておりますので、そういった部分をぜひこういった会議の場で集めて、せっかくこれだけ関係者一同そろっておりますので、議論ができたらいいなと。いざとなったら、皆さん顔見知りですので、一緒に取り組んでいけたらいいなと思っております。

この会議は今、年2回やっておりますけれども、ぜひそういった日本の最先端の事例をつくる場として、よそに事例があるかどうかではないです、ここが最先

端なのですよ、という場として機能するように引き続き、ぜひ活発なご意見を頂ければと思っております。

それでは、以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。よろしいでしょうか。

では、これをもちまして、第 10 回杉並区地域公共交通活性化協議会を閉会とさせていただきます。皆さん、本日は長時間にわたってありがとうございました。