

会議記録

会議名称	第8回 杉並区 AI オンデマンド交通検討部会
日 時	令和8年4月27日(月) 午前10時00分から午前11時25分まで
場 所	小川ビル4階会議室
出席者	<p>【委員】13名(内代理出席1名)(1名欠席) 伊藤部会長、牧村副部会長、戸澤委員、畠山委員、秦野委員、磯委員、舟山委員、奥村委員、富樫委員、川村委員、高橋委員、中辻委員(代理出席:國崎様)</p> <p>【オブザーバー】 株式会社ヴァル研究所</p>
配付資料	資料1 杉並区 AI オンデマンド交通検討部会
会議次第	1、開会 2、議事 4月以降の取組、今後のスケジュール 3、閉会
傍聴者	0人
会議の結果	○議事の「4月以降の取組」と「今後のスケジュール」の協議を行い、了承を得た。

事務局(浅野) それでは、定刻を少し過ぎましたが、これより第8回杉並区AIオンデマンド交通検討部会を開催いたします。本日は大変お忙しいところ、ご出席を賜りまして誠に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。4月1日に人事異動がありまして、交通企画担当に着任いたしました浅野と申します。よろしく願いいたします。それでは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。資料は事前にメールで送付させていただいておりますが、席上にも配付しております。

次第、席次、資料1「第8回AIオンデマンド交通検討部会」、この3点となります。一通りご確認ください。

お手元に資料がなければ、お近くの事務局職員にお申し出ください。皆さん、資料は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、あらかじめご了承ください。

なお、議事録の公開に当たり、ご発言いただいた委員の名前を記載させていただきますので、こちらもあらかじめご了承ください。

それでは、早速議事に移りたいと思います。部会長、議事進行を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。東京大学の伊藤昌毅と申します。改めて、本年度もよろしくお願いいたします。

また、今朝大変遅くなり失礼いたしました。こういうときこそ、オンデマンド交通を欲しいなど、正直思った次第でございます。

それでは、議題自体はずっと続いているお話ですので、次第に沿って検討部会を進めさせていただければと思います。

まず次第の2、議事です。本日の議事の内容は「第7回検討部会後の取組」「利用状況及び分析」「4月以降の取組」となります。

それでは、こちらの内容で事務局のご説明をお願いいたします。

事務局（田中）

それでは、第8回A I オンデマンド交通検討部会の議題などについて、ご説明いたします。

2ページ目をご覧ください。まず、大前提としまして、A I オンデマンド交通は、杉並区地域公共交通計画の施策として位置づけられております。公共交通計画では今年度、令和8年度まで検討（実証運行）を行い、令和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、堀ノ内・松ノ木地区で実証運行を行っており、令和8年12月末まで運行を予定しています。また、令和9年度のA I オンデマンド交通に係る実行計画の改定及び杉並区地域公共交通計画に基づく施策の実施に向けて実証運行期間の延長や、運行エリアの変更、車両台数の増加、停留所の密度についても検討を進めていく必要があります。

このことを踏まえて検討部会の議題に移りたいと思います。

次のページをご覧ください。今回はこちらの画面の4つの項目についてご報告させていただきます。

最初に、令和8年度初めての部会となりますので、改めて「運行概要」についてご説明いたします。

次のページをご覧ください。まずA I オンデマンド交通の目的、背景について説明いたします。

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。

背景は、区内では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、AIオンデマンド交通の活用を検討することとしました。目的でも申し上げたとおり、公共交通不便地域の高齢者や障害者、子育て世帯などの「移動をためらう区民」がメインターゲットとなります。

次のページをご覧ください。続いて、運行地区について公共交通不便地域の中から、地域の特性や高齢者などの移動をためらう層の対象者数や、移動実態から評価を行い、堀ノ内・松ノ木地区を選定しました。

次のページを御覧ください。続いて、運行体制について説明いたします。

現在、3事業者で2か月おきに交代して運行を実施しています。料金は1人300円で、未就学児・小学生未満は無料です。運行時間は9時から17時で、運行地域は堀ノ内・松ノ木地区となっております。

乗降場所、停留所については次のページを御覧ください。停留所は令和8年1月に3か所増設し、現在では26か所となっております。次の項目で増設した停留所についてご説明いたします。

次のページを御覧ください。2つ目の項目として、前回第7回検討部会以降に実施した取組内容についてご説明いたします。

次のページを御覧ください。まず初めに、先ほど申し上げた停留所の増設について説明いたします。

先ほど申し上げたとおり、停留所は令和8年1月に3か所、杏林大学病院前ロータリー、区営松ノ木二丁目第二アパート、済美教育センター・熊野神社に増設を行いました。増設した停留所の詳細は10ページから12ページを御覧ください。

停留所の増設の主な目的は、廃止したバス路線の代わりや、バス停や鉄道駅が半径300メートル以内、徒歩5分圏内にない交通が不便なエリアの解消を図ることです。

次にページが少し飛びますが、13ページを御覧ください。続きまして、停留所の標示の変更について説明いたします。

これまでに頂いたご意見を基に、情報を詰め込み過ぎず、区営乗合タクシーの停留所だということが分かるようなデザインとしました。また、視認性を高めるために、面積は前回の約5倍の大きさとなりました。

次のページを御覧ください。続きまして、デマンドの周知及びアンケートチラシの配布について説明いたします。

これまで、デマンドの利用者数は事業開始当初に想定していた利用者数の約半分程度にとどまっており、周知が十分でなかったと考えられています。また、これまでは乗車した利用者に対し、アンケートのQRコードを印刷したサンクスカードを配付してきましたが、回答率が高いとは言えず、加えてデマンドを利用していない方の意見や、デマンドの利用による外出頻度の増加状況を把握することができませんでした。

このため、運行区域内の全戸を対象に、アンケート付きのチラシを配布しました。アンケート結果につきましては、現在集計を行っております。

さらに、運行区域内の保育園に配布している幼児用冊子に、併せて同様にチラシの配布を行いました。

次のページを御覧ください。続きまして、AIオンデマンド交通における車内空間の活用についてご説明いたします。

3月中旬にデマンド車内にこちらの画面右側に表示しているチラシを掲載いたしました。本取組の目的はAIオンデマンド交通の具体的な利用方法の周知と、路線バスとの連携の促進です。これまで、デマンド交通を利用することでどこへ行けるのか、どのように使うのかといった具体的な活用イメージについて十分に周知ができていませんでした。また、これまでデマンド車両の車内空間についても有効に活用できていなかったことから、今回デマンド交通の利用者を対象に、デマンドと路線バスを組み合わせる主要駅へ移動する方法を紹介するチラシを作成し、車内へ掲載を行いました。

こちらのスライドは直接デマンドの内容ではないため、配付資料には含めておりませんが、路線バスの連携の取組として紹介いたします。杉並区産Ma a S「ちかくも」で一部路線バスの情報を掲載しており、その内容について関東バス、京王電鉄バス様にご協力いただき、バス車内に広告の掲示や、区公式XやLINEで周知を行いました。

続きまして、16 ページを御覧ください。続きまして、周知活動について報告いたします。

周知活動については、1月から3月までの区間において、主に運行区域内の施設を中心に、チラシ・ポスターの設置を56か所で行いました。併せて、スーパーマーケットや地域イベントなどにおいて、現地でのPR活動を計83

回実施しました。また、3月にはゆうゆう堀ノ内松ノ木館において説明会を実施しました。これらの取組を踏まえて、次の項目では利用状況の変化及びそれに対する分析について報告いたします。

次のページを御覧ください。3つ目の項目では「直近のデマンドの利用状況とその分析」について報告いたします。

次のページを御覧ください。まず初めに、令和8年1月から3月における移動実績回数の上位について報告いたします。

左側の表は1月から3月までの利用実績のうち、乗車地から降車地までの移動について回数上位10件を示したものです。また右の図は、その上位10件の移動を可視化したものになります。左の表からはファミリーマート杉並松ノ木一丁目店、新高円寺駅南、杏林大学杉並病院ロータリーの各停留所が特に多く利用されていることが確認できます。

また、右の図からはファミリーマート杉並松ノ木一丁目店から高円寺駅南への移動を除き、既存のバス路線とは異なる移動が多く行われていることが確認できます。

次のページを御覧ください。こちらは先ほどの資料で新たに追加した停留所である杏林大学杉並病院ロータリー、区営松ノ木二丁目第二アパート、済美教育センター・熊野神社の3停留所にフォーカスを当てた資料です。この表及び図からも分かるとおり、今年1月に増設したこれらの停留所は多く利用されており、利用者数の増加に寄与していることが確認できます。

次のページを御覧ください。続きまして、施設分類ごとの利用者割合の変化について報告いたします。

こちらの円グラフは停留所のカテゴリーごとの利用割合を示したものです。前回検討部会では、この左のグラフから駅や公園以外では、区立施設、病院、集合住宅に関する停留所の需要が高い傾向にあるとともに、今後さらなる利用者数の増加の余地があると考察しました。

そこで、区民の利用頻度が高い区立施設、病院、集合住宅に隣接する停留所を増設したところ、これらの施設区分における利用割合が10%上昇し、月平均の利用者数は停留所増設前の平均と比較して63%増加しました。これらの結果を踏まえ、今後も引き続き分析を行い、効果が高くかつ既存バス路線の影響の少ない箇所を中心に停留所の増設を検討していきたいと考えています。

次のページを御覧ください。続きまして、チラシ配布区域の全戸及び保育園

への配布による利用状況の推移について報告いたします。

こちらのグラフは青色が実際に乗車した数、オレンジ色が予約を試みたものの既に予約が埋まっていたため、キャンセルとなった数を示しております。全戸配布及び保育園への配布を実施した3月24日から27日を境として、利用者数が増加していることが確認できます。

次のページを御覧ください。チラシ配布後、25日から31日の平均トリップ数は19回、平均利用者数は30人となりました。また、3月27日の利用者数は47人で、キャンセル数を含めると77人の予約がありました。この人数はこれまでの実証運行期間中で最大の利用者数となっています。

以上の結果から、チラシの配布やSNSを活用した広報は利用者数の増加に寄与したと考えられています。

次のページを御覧ください。続きまして、利用者の属性に着目し、子育て世帯及び高齢者の状況について整理しました。

1月から3月までの利用者数は全体で1,500人、そのうち未就学児は約300人でした。未就学児1人につき保護者1人が同乗したと仮定した場合、全体の約4割が子育て世帯の利用であると想定されます。一方、予約時に年齢確認を行っていないことから、タクシー事業者を通じて運転手に利用者層を確認したところ、利用者の約5割以上が高齢者であるとの回答を得られました。

これらの結果から、子育て世帯が約4割、高齢者が約5割を占め、全体の約9割が「移動をためらう区民」に該当する利用であると考えられます。

これまで子育て世帯の周知は十分に行っていませんでしたが、保育園でのチラシ配布を実施した結果、子育て世帯の利用増加が確認されました。今後は子育て世帯に向けたさらなる周知や取組を行い、「移動をためらう区民」の利用促進を図っていきます。

次のページを御覧ください。続きまして、1月から3月における時間帯別の利用状況についてご報告いたします。

こちらのグラフも先ほど説明した利用者推移のグラフと同様に、青色が実際に同乗した人数、オレンジ色が既に予約枠が埋まっていたことによるキャンセル数を示しています。御覧のとおり、朝の時間帯に特に9時台に利用が集中しており、輸送可能人数を上回る予約が発生しているため、キャンセルが生じている状況です。9時台における輸送人数超過によるキャンセル数は、当該時間帯の総予約数の約3分の1を占めています。このことから、朝の利用において

予約が超過しないよう、対応策を講じる必要があると考えています。

次のページを御覧ください。続きまして、9時台においてどのような移動が多いかについて、移動回数と施設の営業時間を照らし合わせて分析を行いました。左上の表は、1月から3月の9時台における移動回数の上位を示したものであり、右の図は、それら上位の移動を地図上に可視化したものです。これらの表及び図から駅への移動に加え、病院や区の施設への移動が多く見られることが分かります。

さらに当該エリアにおける施設の営業時間を確認したところ、移動が多く見られた施設の営業開始時間は、8時半から9時の時間帯に集中していることが確認できました。このことから、病院や区の施設の営業開始時間に合わせて移動が行われているものと分析できます。

以上の利用状況のデータを踏まえ、次のページで分析結果についてまとめていきます。

次のページを御覧ください。これまでの利用状況及び分析結果を踏まえた今後の検討方向を整理しました。

まず、停留所の増設についてですが、増設した停留所は全体の停留所の中でも利用回数が多く、区立施設、病院、集合住宅へのアクセス向上につながり、利用者の増加に寄与したものと考えられます。今後も利用状況を踏まえながら、停留所の増設について引き続き検討していきます。

次に、停留所標示の変更についてです。停留所であることが分かりやすい、より大きなデザインにしたことで、視認性及び認知度が向上しました。この結果を踏まえ、車両外観についても同様の観点から区営乗合タクシーであることが分かりやすいデザインのシートを作成していきたいと考えております。

次に、全戸及び保育園へのチラシ配布についてです。配布前と比較して、大幅な利用者の増加が見られました。今後はチラシ配布に加え、SNSの活用により、更なる認知度向上を図りたいと考えています。

最後に、時間帯別の利用状況についてです。分析の結果、9時台に利用が集中し、輸送可能人数を超過することでキャンセルが発生している状況が確認されました。移動実績を見ると、8時30分から9時に営業を開始する区立施設や病院への利用が集中していることがその要因であると考えられます。これらの状況を踏まえ、朝の運行時間帯の延長など、需要に対応した対応策が必要であると考えています。

以上の分析結果を踏まえ、次の項目において「4月以降の取組」について検討しましたので、ご説明いたします。

次のページを御覧ください。4つ目の項目として、「4月以降の取組」についてご説明いたします。

次のページを御覧ください。「4月以降の取組」としまして、目玉施策として2点実施したいと考えております。

目玉施策の1つ目は、小学生を対象とした子どもの割引実施です。これまで子育て世帯に特化した取組はあまり行っていませんでしたが、保育園へのチラシ配布を行った結果、利用者数の増加が見られました。このことから、子育て世帯に向けた施策を追加で実施することで、さらなる利用者増加を図りたいと考えております。

割引方法については、こちらの画面の2つの方法を想定しています。

1つ目は全エリアを対象とした乗車無料クーポンの発券です。乗車無料クーポンを発券することで、お試し利用の機会を設け、デマンド交通に対する理解促進及び利用促進を図ることを目的としています。現在の実績を見ると、未就学児無料による利用が全体の約4割を占めており、一定の需要が確認できていることから、本施策によりさらなる利用層の拡大につなげたいと考えております。

2つ目はイベント期間における乗車料金の割引です。郷土博物館やセシオン杉並などで開催される子ども向けイベントを対象に、来場者数の移動手段としてデマンド交通の利用を促すとともに、サービスの認知度向上を図ります。具体的には、イベント期間中に小学生が対象施設を乗車地、または降車地とする場合、利用料金を100円とするなど、利用しやすい料金設定を想定しております。

次のページを御覧ください。目玉施策の2つ目は、運行時間の延長です。実施期間は6月からとし、利用状況を踏まえながら実施したいと考えております。延長内容としては、現行の運行開始時間が9時となっているところを1時間前倒しし、8時からの運行とすることを想定しております。

本施策の目的は、これまでの利用状況の分析結果を踏まえたものです。利用者は子育て世帯及び高齢者層が中心で、区立施設や病院などを朝早い時間帯に利用する需要が多く、特に外出や出発にかかる需要が高い傾向に見られます。そのため、こうした外出需要に対応するため、朝の時間帯の運行を延長するこ

とで、利用者数の増加を図ることを目的としています。

次のページを御覧ください。そのほかの施策としまして、5つ実施したいと考えております。

1つ目は車両外観の分かりやすさの向上です。現状のデザインでは一般的なタクシーと見分けがつきにくいいため、デマンド車両であること、また区営乗合タクシーであることが一目で分かるよう、マグネットシートのデザインの変更を行います。

2つ目は停留所の増設です。今回実施した停留所の増設により、区立施設や病院などへの利用者が増加した実績を踏まえ、路線バスの運行に支障のない範囲で地域住民の利用が多い施設などを中心に、停留所の増設を行います。設置場所については、アンケート結果や利用状況などのデータを基に、効果的な箇所を選定します。

3つ目はチラシ配布及びSNSを活用した広報の継続実施です。これまでチラシ配布やSNSを活用した広報がデマンド交通の利用者増加に一定の効果をもたらしてきたことから、引き続き、保育園・小学校・町内会などにおいてチラシ配布やポスター掲示を行います。さらに、なみすけインスタやLINE、XなどのSNSを活用し、定期的な広報を行います。

4つ目は「ちかくも」の予約時のアンケート実施です。画面右図のとおり、デマンド交通の予約時に「利用目的」「デマンド交通を選択した理由」「予約ができなかった場合の利用予定の交通手段」などについてアンケートを行います。これらの回答結果を分析し、利用実績やニーズを把握することで、今後の運行内容の見直しや新たな施策を検討するためのデータとして活用します。

5つ目はモビリティハブでのイベント実施です。ファミリーマート松ノ木一丁目店など、バスやシェアサイクルへの乗り換えが容易な公共交通結節点においてイベントを実施します。これにより、バスをはじめとする公共交通の利用を促進することで、地域全体の移動の総量の増加を図ることを目的としています。

取組内容としては以上になります。

次のページを御覧ください。続きまして、AIオンデマンド交通の今後についてです。振り返りにはなりますが、現状と課題として堀ノ内・松ノ木地区では鉄道駅やバス停などのアクセスがしにくい交通不便地域となっております。また、運行地域は区内全域と比較して高齢化率がやや高い傾向にあります。こ

のため、高齢者をメインターゲットとして推定利用者数を1日当たり37人と設定して、実証運行を行ってきました。

前回検討部会以降の取組の結果、推定利用者数を上回る日が発生するなど、一定の利用実績が確認され、効果検証を行える段階に到達したと考えております。

今後の方向性としては、まず停留所の配置密度や運行時間が適切であるかについて検証を行います。併せて、これまで実施してきた周知活動などの取組により、デマンド交通が地域に定着しつつあるか検証します。さらに、アンケートを実施し、本事業が公共交通不便地域の解消にどの程度寄与しているかについても確認していきます。

これらを踏まえて、次回の検討部会までにこれまでのAIオンデマンド交通実証実験について総合的な評価を行うとともに、運行期間の延長などについて判断を行いたいと考えています。

次のページを御覧ください。最後に、今後のスケジュールについてご説明いたします。

令和8年度は、令和9年度から令和12年度までの杉並区実行計画の改定年度となっております。このことを踏まえ、令和8年7月に第9回AIオンデマンド交通検討部会を開催し、実証運行の運行期間延長も含めた令和9年度以降のAIオンデマンド交通の方向性についてお示ししたいと考えております。

その後、令和8年8月に第11回地域公共交通活性化協議会を開催し、検討部会での検討内容について報告を行う予定です。

これ以降のスケジュールについては、今後お示しいたします。

第8回AIオンデマンド交通検討部会の議題については以上になります。

伊藤部会長

ご説明ありがとうございます。これから、こちらの資料に基づいて議論に入りたいと思うのですが、1点確認してよろしいでしょうか。キャンセルというのがあったのですが、これはどういうことをしたらキャンセルになるのか、詳しく伺えたらと思うのですが、

そもそもやっている途中でやめてしまうみたいなものも含むのか、一旦予約をして、例えば30分ぐらいしてまだ来ないといって、そこでキャンセルになるのか、キャンセルというのが実際にはどういうことがあるのか、伺えますか。

事務局（田中）

キャンセルですが、大きく2通りございまして、予約前キャンセル、予約後キャンセルというものがございます。今回、資料で説明させていただいたのは

予約前キャンセルというものになりまして、予約前キャンセルというのは、予約した段階で、既に予約が入っていて確定する前にキャンセルになった状態のものになります。

伊藤部会長 キャンセルというのは、こちらは予約をしようとしているのだけれども、できない、システムの側からもう無理だよと言われる、それをキャンセルといているということですかね。

事務局（田中） そうです。予約後キャンセルというものが、予約は確定した後、予約した人の都合でキャンセルすることを予約後キャンセルという形になっています。

伊藤部会長 予約後のキャンセルは、グラフの数字には出ているのですか。

事務局（田中） そのキャンセルはこちらには含めておりません。あくまで、こちらで含めているものは、既に予約が埋まっていて予約できなかった人数を記載しております。

伊藤部会長 システム側の都合で予約ができなかった部分と、実際乗った方の数字は出ているのだけれども、乗ろうとしたのだけれども、乗る人の都合でキャンセルをしたという部分については、この数字上には何も出てきていないということですかね。

事務局（田中） おっしゃるとおりです。

伊藤部会長 数字についてよく分かりました。少し確認させていただいたのですけれども、改めまして、こちらの資料についてご意見いかがでしょうか。

 畠山さん、お願いします。

畠山委員 関東バスの畠山です。よろしく願いいたします。

 5ページにも書いてあるのですけれども、「南北方向の移動に課題があり」ということで、「南北バスすぎ丸の路線拡充は難しい」と。確かに、道幅を拓げるとか、そういうことはできないし、大型車両を持ってくるということもできないと思います。であるなら、今後区のお考えとして、すぎ丸の発展がないとすれば、このAIオンデマンドを今後発展させていくお考えですか。どんなお考えでしょうか。

伊藤部会長 お願いします。

事務局（針谷） 事務局から回答させていただきます。すぎ丸に関しましては、こちらの資料にもあるとおり、南北の移動が杉並区内はなかなか弱い部分がありました。現状、すぎ丸を活用させていただいているというところですが、委員のご質問のすぎ丸ではなくて、今後デマンドのほうをより大きく区として推してい

くのかというところについてですけれども、すぎ丸はすぎ丸でやはり輸送力に関しましては一度に乗車できる人数でしたり、定時定路線というところでかなりの地域の方にも地域の交通として認められている、定着しているという状況になっています。

デマンドに関しましては、いわゆる「ファースト・ラストワンマイル」と言わせていただいているのですけれども、駅まであるいはバス停まで、そういったお家からだったり、あと5分歩いてバス停まで行けます、駅まで行けますというところで、なかなかそういった移動が難しい方、高齢者の方だったり、小さなお子さんを抱えていらっしゃる子育て世帯だったり、そういった方々のお出かけを促すために実証運行しているデマンド交通になりますので、すぎ丸を抑えてデマンドのほうを大きくするというよりは、どちらもそれぞれの交通手段として、それぞれの目的に合わせて利用するというか、手段として導入ができるかどうかということも、今デマンドに関しては検討、実証をそのためにしている状況になります。

中辻委員

将来的に地域でどういう交通を確保していくのかというのが今課題認識として、高齢化がさらなる進展を続けるということは明白な中で、誰もが移動したいときに移動できる環境をどう整えていくのか、それに対して、行政として何をしていくのかということは今模索しているという状況です。いろいろなモビリティがこれから発展していく、自動運転も含めてですけれども、様々な可能性について考えていきたいというのが今の杉並区の事情です。

本来であれば、輸送量的に有利なバス交通をさらに拡大していくというのが地域によっては要望がかなり強く出されていますので、そういう可能性というのも模索していきたいのですが、一方で今のドライバー不足という問題をどう踏まえて、少なくとも今ある交通を維持していくのかというのが今の現状でもありますので、様々な可能性について模索をしていく中で、地域の交通体系というのは、これは自転車も含めてですけれども、維持していく中で、誰もが移動したいときに移動できる、そういう環境を維持していきたい、つくってきたいというのが区の今時点のビジョンです。

その1つとしてこのデマンドの活用はどうなのだろうと。既存交通に影響を与えない範囲で、しかも地域の方の足として使われるのかどうかということで、今実証を始めている、それがまさに実態でございます。

伊藤部会長

これは畠山さんに実はお知恵を頂きたいところなのかなとも思うのですけれ

ども、要は、道路事情はご存じだと思いますので、バスというか、もう少しハイエースみたいな話なのかもしれないですけれども、そういったもののほうがフィットする地域であるのか、デマンドのほうがフィットする地域であるのかというのは、結構これは、今年度はデマンドで走らせるにせよ、来年度以降については議論としてオープンなのかなと思っておりまして、むしろこちらの委員の方からご提案があるといいのかなとも思うのですけれども、いかがですか。

畠山委員

例えばすぎ丸でも今さくら路線をどうするかという話もあるのでありますが、私どももワンボックスでやっている地域というのがありまして、確かにそれでも乗れないというときもありますし、雨が降ったらもうどうしようもなくなってしまうとかというのもあるので。

ただ、通常、それで賄えるのであればということも考えていったほうがいいかなと思いますし、あくまでも、路線バスよりはもうちょっと小さい、また燃料もバスほどは食わないですから、今燃料も大変ですから、そういうことも本当に検討すべきところかなと思ったりします。

伊藤部会長

現実的に、例えば朝だけワンボックスみたいなので走らせて、昼の時間以降はタクシーでデマンドとか、そういうハイブリッドみたいなスタイルもあり得るのですかね。

畠山委員

ただ、それは同じ会社が両方はできませんから。別々の役割分担にはなるのでしょうか。小さいバスもあって、あれもあって、これもあってというのを1つの会社はできませんから。それは分担になるのでしょうか。

伊藤部会長

朝の時間帯とか、非常にピークをどうさばくかという問題が遂に出てきたなという感じで、その辺りは私も気にしているところです。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。

磯さん、お願いします。

磯委員

今、時間帯によってはキャンセルせざるを得ない状況が生じているということと、この29ページのところでありますが、時間延長という話が出ていますが、時間延長とキャンセルというのが、まずそもそも台数が足りていないということであると、時間延長という話云々なのかということと、台数を増やす可能性があるのかということ。

もう1点がこの8時～17時という形になりますと、今日勤の形でやっているのですけれども、微妙な、これは日勤ではまず難しくなるという形になって

くると、変形労働の形になってくるので、そうすると、隔日勤務みたいな形になってくると、携わる人数というのも非常に増えてきて、時間帯としても我々都合で大変恐縮ですけれども、非常に効率性が大幅に下がってしまうと。そうすると、継続的な運行というところにも問題が出てくるので、この部分はどうか考えるのかというのがまず1つです。

まだ別件もあるので、まず一旦これを確認させていただければ。

伊藤部会長

今の部分について、まずいかがでしょうか。

事務局（田中）

一応、データの分析上、やはり朝利用者が集中しているというところで、何かしらの手当はしていけないといけないと。2台に増やすというのも1つ手かなとは考えてはいるのですけれども、まずは時間を延長して、施設が結構8時半から開く施設が多いというところで、まず2台9時から増やすというよりは、8時半から増やしたほうが利用者がより平準化するとか、9時に集中しない形になるのではないかなと考えました。

タクシーの運行につきましては、また来月タクシーの運行事業者の連絡会で、その話も踏まえた上で調整を進めていきたいと考えております。

磯委員

もう1点、その部分でタクシーの部会でちゃんとしなければいけないのが、多分大丈夫だと思うのですけれども、場合によっては残業みたいな形で、要は労務上、うちはそんなの抱え込んでしまいますみたいな問題がある働き方がないようなところだけは、十分ご指導いただきたいと思うのです、私の会社も含めてですけれども。残業1時間ぐらだからいいでしょうとか、2時間ぐらだからいいでしょうみたいな形ではなくて、ちゃんとしたルールに基づいた上で運行されているかどうかというのは、指摘とチェックも頂いたほうがいいのかなと思います。

事務局（田中）

かしこまりました。その点も注意して調整を進めていきたいと考えております。

伊藤部会長

重要なご指摘だったと思います。

ちなみに、私も確認したかったのですけれども、アプリで予約するとき時刻を指定して、例えば9時に乗りたいみたいな感じで8時とか、何なら前日は無理なのかな、あらかじめ予約する人が多いのか、今乗りたいからぱっと操作みたいな、そういうその場、即時の人が多いのか、どういう利用ですかね。

事務局（田中）

そこまで細かいまだ分析ができていないので、もしそこら辺も分析して、次の検討部会にはそこら辺の内容も説明できるようにしたいと考えています。

伊藤部会長 要するに、朝集中するとおっしゃってはいるのですけれども、本当にその時間に乗りたいと思っている人がその時間に集中する、例えば9時までにここに行かなければいけないみたいな人が多いのか、何時でもいいのだけれども、たまたまアプリを起動した時間がその時間だったよみたいな、そういうカジュアルな形が多いのか、その辺りはある程度分かるのかなと思って、伺ったところでした。

事務局（針谷） 補足といいますか、先ほどの当日予約と、それから事前に、1日前から予約ができるのですけれども、どちらのほう割合として多いのかということになると、当日予約されるというところが多くなっています。

ただ、今呼びたいから今予約するかどうかということに関しては、まだ分析ができていないところになりますので、そこについてはきちんと分析するようになっています。

伊藤部会長 ありがとうございます。何かどこまで時間に追われて皆さんが使っていらっしゃるのかなというのが少し気になったところでした。

ちなみに、あと台数を増やすというコメントも出ていたと思うのですけれども、それは検討されているのでしょうか。

事務局（田中） 今のところ、まだ台数を増やすところまでは検討はできていなくて、まずは時間を延長して、それでどうなるかということかなと思います。正直なところを言うと、1台の限界で運べる人数というのが、前にタクシー会社に確認したところ、40人ぐらいがぎりぎり伺ってしまして、今伸びたといっても30を超えたぐらいなので、まだ1台で賄えるぐらいの人数になっています。2台、もしやるとする場合は、本当にデマンドの予約がずっと埋まっていて、1台だと回らないという状況になったときには、台数の増加ということについても考えていく必要があるかなと思っております。

伊藤部会長 1台で回るというのは、9時台にある需要を8時、9時の2時間で分散してさばけばいいと、そういう計算ですか。

事務局（田中） それもですし、あとは9時から2台にしたところで施設が8時台に開園するのも多いので、まずは2台にするというよりは早い時間の手当というところで検討を進めて、その結果、8時に延ばしたところで9時に集中している事実が変わらなければ、2台にするということも視野に入れていかないといけないかなとは考えています。

伊藤部会長 お願いします。

中辻委員

1点補足です。この資料の中にも出ていないのですが、コストの面的問題が行政として続けていくには考えなければいけないと思っています。1乗車 300円という中で、今毎月 100 万円程度、区から税金で補填しているという状況です。これが2台になって同じ程度の利用率であれば、それが 200 万円を超えてくるということになり、年間ですと 2,000 万円、この地域の利用される方々に 2,000 万円をかけるという必要性がどういう効果の中で見ていくべきなのかという必要が出てくると思っています。

そういう意味で、単に移動だけではなく、その先でどういう行動、活動につながっているのか、さらには健康等にどういういい影響が出ているのか、孤立対策としてどういう意味を持つのか、子育てしやすい環境という意味で、どういう意味を持つのか、様々な効果をしっかり確認した上で、2台、3台、もしくはほかの地域、そういうふうに説明していきたいというのが行政の思考として、現時点において、全ての時間帯において利用しづらい状況になれば、当然2台目ということになりますけれども、今はどちらかということ、朝の時間帯での利用が集中しているということですので、まずは時間を前1時間延ばさせていただく、これは運行事業者さんのご協力の下ということになりますけれども、その状況を見た上で次への展開を考えたいという状況でございます。

伊藤部会長

運行事業者のご都合を全く考えずに言うと、例えば朝だけ2台にするとか、そういったオプションはあり得るのかなというのはちょっと聞きながら思ったところではあります。

牧村さん、お願いします。

牧村副部会長

今の話は全国各地のデマンド交通の実証で起きている事象です。ID分析をすることで明らかになりますが、同じ人が多く利用していることにより、1台の運用の場合、特定時間帯に占有されてしまうため、他の方が使えないという問題が考えられます。それに対する回避の方略が幾つか知恵が出てきています。1つは移動したいといっても移動する人はある程度時間の融通が利く人も多く、時間をずらすようにこっちからお願いをすることでうまく分散する方法です。まず台数を増やす前に、うまく融通をこっちからお願いして、区民の行動を変えてもらうということが考えられます。もう一つは占有されている場合に、バスはどうですかとか、タクシーはどうですかというリコメンド機能を加える方法です。キャンセルが何回か続くともう利用しなくなる、利用が離れてしまうという傾向があります。せつかく公共交通ということに少し期待をしていたの

に、期待が外れるということがあるので、もちろん費用やシステムの改変もあるのですけれども、ぜひ検討いただきたいと思います。まず2台に増車する前にやれることがあるかなと思います。

伊藤部会長 例えば予約の時刻は設定するのですけれども、9時のところは赤くなっていて、12時のところは青くなっているとか、そのくらいの話でも……。

牧村副部会長 それとか、あとはリコメンドするというのもあるのです。なかなかこれは難しいですね。同じ人がずっと使うという、時間を制限するという問題が。多分ID分析されていると思うのですけれども、結構生々しく出てくるので、そういうのをどうするかというのは次の部会も含めて、もちろん事業者さんと話しているときもぜひそこも見いただければいいかなと。

伊藤部会長 ちなみに、そのIDを見たデータ分析みたいな、具体的な結果は出せないかもしれないですけれども、何か所感などありますか。利用がばらついているのか。

事務局（田中） ざっとは出しているのですけれども、まだ細かくは出せていなくて。ただ、特定の人が集中して使っているというのは傾向としてはあります、特に朝の時間帯ですね。

伊藤部会長 お願いします。

畠山委員 バスとの乗り継ぎをとということで、この後記載が出てくるのですけれども、実際にそういう方はいらっしゃいますか。

事務局（田中） 5月以降、そういった形のアンケートを取って、実際に乗り継ぎが発生しているかどうかというところについても、次回の検討部会でお示しさせていただければと考えています。

伊藤部会長 このQRコードは「ちかくも」のトップではないところに飛ばせられないですかね。

事務局（田中） それも今検討を進めていて、ヴァルさんと担当レベルでお話はさせていただいてはいるのですけれども、私としてもトップというか、LINEの入ったその画面に飛んだほうが利用しやすいなどは思っているのですが、それは予算の兼ね合いもあるので、そういった方向でできればやりたいなと考えています。

伊藤部会長 情報としてはここで降りて、あと何分待てばどこどこ駅行きのバスが来るよというのは。

畠山委員 お気持ちは本当にうれしいのですけれども、よく考えれば多分乗り継ぎはしないですよ。要は、目的地まで行ってしまいうので、まずないだろうなと。であ

れば、例えば予約が取れない時間帯とかに出るのだったら、そこは申し訳ないのですが、路線バスをご利用くださいとか、そうしてくれたほうがよっぽどいいような気がして。

伊藤部会長 キャンセル画面も何かもう少し。

畠山委員 キャンセル、いや、ここの時間予約取れませんとか何とかだったら、すみませんが、今混み合っているので路線バスをご利用くださいと、むしろそのほうがいいのかなど。

中辻委員 その関係で言いますと、我々の認識としては、これは繰り返し言っているのですけれども、路線バスの方を奪っているという認識はないのです。

畠山委員 それは分かります。

伊藤部会長 だから、15分歩くけれども、そのかわりバス乗れるみたいな。

畠山委員 それは分かるのですけれども。それはもう重々分かります。

事務局（浅野） 補足ですけれども、ミーティングポイントについては今後も乗り継ぎというところをかなりうちとしてもやっていきたいなというところは区としては考えているので、駅の近くというよりは逆にバス停のもう少し近くとか、逆にそこで乗り継ぎはできないかとか、そういう検討も今後できたらなど。密度を上げていくという意味では、ミーティングポイントをもう少し数を増やしていく中で、そういった乗り継ぎに使えるような、目的地までではなくて、バス停にまずついてもらって行けるかどうか、使っていただく形がどれだけ効果があるのかといったところは、少し検討したいと中では話をしています。

畠山委員 あまりバス停に近づけられても、ちょっと……。

伊藤部会長 乗り換えて、新宿、吉祥寺、渋谷に行けるのですよね、バスとして。

事務局（浅野） そうです。

畠山委員 行けるけど、そうやって行くかな。

伊藤部会長 行きませんか。行かないかな。

畠山委員 タクシーを使えば、次は電車だと思うのですよね。

事務局（浅野） そこも踏まえて、実証運行ということで、できればそういったところに、例えばインセンティブを与えてということも今後、もしかしたらやってみてもいいのかなというところは考えています。

伊藤部会長 僕はもうちょっと夢を持ちます、ここは。

磯さん、お願いします。

磯委員 私も皆様のそれぞれの立場を考えずに、もしかすると、失礼な発言があるか

もしも1つ周知徹底というか、そういうところで、ページという16ページとか、28ページのところですけれども、これは今までチラシとかを中心に告知をしていただいていると。今回の分析で分かっているのが、我々の肌感覚でも間違いなくそうなのが、子育て世帯と高齢者というところで二分されていると。これは明らかに特徴的で、子育て世帯などは逆にチラシというよりは、場合によってはSNSとかでいうと後半出てくるので、それは期待される場所だと思うのですけれども。

加えて、区の立場というか、利用の仕方として難しいのかもしれませんが、要はその地域に対してリスティングみたいな広告でSNSにつなげるみたいな形で、要は地域の方で移動が困ったとか、バスとか調べたとか、そういうキーワードに接したときには、そこに要はリスティング広告が行くような形で、そこが例えばうちは前から言っていますけれども、私は関東バスさんを毎日利用しているのです。バス便なのです。必ず見るのが関東バス位置情報、要は今いつ来るかというのがそのバス停ですぐ分かります。あれはすごくいいのですよ。

ああいうものにつなげて、例えば要はデマンドのCMだけではなく、地域のバスのリスティングまでつなげてしまうと、立場的にそれが可能なかどうか分からないですけれども、要は目的は地域の利便性を高めて、移動しなくなってしまってバスに乗らなくなっても困るのです。今、私の家のところは毎回バス便が減ってきて、利用が減ってきているのはもう如実に出ているので、逆に増えてほしいのです。

そこでいうと、強い路線というのをもっと利用しやすくなる上でも、もっと攻めの広告というのを打ってもいいのではないかと。例えば若い方に関してはそういうリスティングみたいなのをやるとか。

逆に高齢者に関しては、結構お財布のひもととか、現実的なところでいうと、時間帯的にも朝の時間帯もあるかもしれないですけれども、昼以降の時間帯の移動も可能性としてある中で、それこそグリスロなどでやった地域の商店のクーポン、乗るためのクーポンではなくて、地域の方、要は移動するためのクーポンということで、地域の商店などに協力していただくような、それこそ今度は紙とか、そういうことでやったほうが移動するきっかけというのが出るのではないかと。移動のアイデアとしてはそういうのはどうかと。

より関連するバスさんの、より利便性のいい使い方なども提案できるリス

ディングにつなげるというのがいいのではないかなと思っているのですけれども、この辺はいかがかなというのが1つです。

あと、これは事情が分かっていなくて申し訳ないのですけれども、本当に地域の細かな情報で言うと、この中にある和田堀公園の済美運動場っていうところがあると思うのです、大きなグラウンドのあるところ。土日は人が満載なのです。要は、駐車場も今止められない状況が出てきているのです。ただ、学生さんとかお子さんのキッズの教室みたいなのが結構開催されていて、多分移動でバスで、その後歩いてきたりとかという形で、結構困っているという情報を聞いていまして、その中でバス停の場所としてもゆうゆう館だけになっているのですけれども、あそこの済美公園の運動公園のところ、要は駐車場の開放とか、待機場所としてもちょうど真ん中になるのでそういうのができないのかとか。

あとは、そういった方々に対する発信というのも、1つありなのではないかと思えますし、それこそもう少しSNSを使える方々が多いと思うので、そういう発信というのもありなのではないかなと思うのですけれども。あそこのパーキングがどこまで自由度が利くのか分からないので、そこはお尋ねしたいところとしてありますというところです。

伊藤部会長 ありがとうございます。事務局から2点、ウェブの話と、運動公園の話と、主に2点だと思うのですけれども、いかがでしょうか。

事務局（田中） SNSは既に先ほどもご説明させていただいたとおり、発信は行って、まだ1回目でも内容もSNSを活用している層に刺さるかどうかというところはあるのですけれども、今後こういった内容は詰めていって、できれば月1ぐらいの感覚で、SNSではデマンドだっぴりの情報を発信していきたいという形で考えております。

その運動場、松ノ木公園のグラウンドですよね、野球場とかがあるところですよ。

磯委員 野球場というよりはトラックフィールドがあるところですね。

事務局（田中） 一応その利用というのが、私もそこまで考えられていなかったもので、その利用状況とかも加味して、何かデマンドで手当できたりとか、あとはイベントまではいかないのですけれども、何か周知できるタイミングがあればそういうところも活用できればなと思いました。

磯委員 土日の特に昼ぐらいに行っていただくと、顕著だと思います。

それと、そのSNSというより、私が言っているのは地域とかでリスティングです。要はその地域で見ると、自然的に広告が入ってきてしまうみたいなやり方があるかと思うのですけれども、それが区のやり方としてオーケーなのかどうか分からないですけれども、そこで要は地域の交通、デマンドもわかりですけれども、バスなども含めて、そういう便利な検索方法があるよとかというのを、告知できないものなのかというところが。

事務局（田中） 近いものでいうと、「Yahoo!くらし」というものはやっていて、ヤフーで自分の地域を登録したら、その地域のニュースが見られるものがあると思うのですけれども、一応、あれには登録はして、同じようなニュースはその地域には出るようにはなっています。ただ、XとかLINEでそこまではまだできていない状況です。

磯委員 ぜひ、リスティングみたいなのも検討というか、調べていただいて、可能かどうかというのは。

事務局（浅野） 具体的には、グーグルとかで検索するときに、広告が出るようなイメージですよね、関連みたいな。

磯委員 よく同じものを調べていると、勝手に出てきてしまうとか、自分の興味があるものが出てきてしまうみたいなものがあると思うのですけれども。

事務局（浅野） 別部署での話ですけれども、区では別に使えないということはないと思うのですが、費用面の問題ですとか、今実証実験中で、短期間にどこまで効果が表れるかというところは難しい部分もあったりすると思っております。先ほどもおっしゃっていただいたバスの現在地が分かるとか、「ちかくも」に取りあえず入っていただいて、「ちかくも」からいろいろなところに案内できるような形で、ハブを取りながら、やっていけると一番いいのかなと思っておりますので、今頂いたご意見も参考にさせていただきながら、できるところはぜひ取り入れてやっていければと考えております。

伊藤部会長 広告プラットフォームは多分、1回使ってみるとどれくらいクリックされたかとか、こういう広告にしたらクリックされたけれども、これは駄目だったとか、出す側の経験値がどんどん上がっていくので、そういった意味でもやってみると多分担当者のレベルがアップしていくみたいな、そういう側面もありそうですね。

ありがとうございます。ほか、ご意見いかがでしょうか。

富樫委員、お願いします。

富樫委員

バス協会の富樫でございます。

利用状況の表とか、いろいろ出ていたと思いますけれども、周知活動をして人の流れというのは増えていたりとか、結構トレンドが変わっているイメージがあるのです。これは3月の末だと思えるのですけれども、4月に入ってからこの傾向というのはどうなのかというのが気になるのかなと。

というのは、周知しました、こういうのが走っているのだ、申し込みます、キャンセルがすごいではないですか。「何だよ、結局駄目じゃん」となってしまふ可能性というのはあると思いますし、バスもそうですけれども、新路線をやるとご祝儀みたいな話で、最初は結構バンと行って、落ち着いてきてしまうというケースがあるのです。だから、4月以降もそのまま継続しているのかどうか。

先ほども朝の9時台が多いという話があつて、結構キャンセルが発生しているというのですけれども、結構それ以前はあまりキャンセルがなさそうな気がするのです。結構こっちに引きずられている可能性というのものないのかなとか、そこが気になったものですから質問させていただきます。

伊藤部会長

4月から行動が変わるといのはよくありますよね。その辺り、いかがでしょうか。

事務局（田中）

口頭になってしまつて大変申し訳ないのですけれども、4月も人数は定期的に確認しておりまして、平均利用者数は、3月末だけの人数だと30だったのですけれども、4月も20以上は平均で利用はされています、以前十何人とかというレベルだったと思うのですけれども、それよりは高い水準で今も移動はされています。土日とかですと37人。もともと想定していた人数を超える利用者も今現状あります。

ただ、4月に入って周知できていなかったというところはあるので、3月末と比べると少し落ちぎみなところは実際、数値として出ています。キャンセルは全部見られていないです。

伊藤部会長

ありがとうございます。ほか、ご意見いかがでしょうか。

子どもクーポン、朝1時間延長に関してご意見がありますか。

これは特にここで決定をしたいということではなくて、何かご意見があればいいということですかね。

ほか、いかがでしょうか。今年度については、実証実験を続けるということで、来年以降が、まだまだ議論ではあるという認識ではあります。それ以降、

どうするのかというのも今日の結論ではないと思うのですけれども、この場で話を続けていく、それも含めて現状こういった状況があるのだよという、そういった情報共有だと思うのですけれども、区としては引き続きこういう様々な取組が進められておまして、少しずつ経験値を高めつつ、この地域に合った形を探っているという状況なのかなと理解しております。

いかがでしょうか。ほかにもまだ、時間的にはまだまだ大丈夫ですので、ご意見があればぜひ伺えればと思いますけれども。

では、磯委員、お願いします。

磯委員 お聞きしていいのかどうか分からないですけれども、最終的なゴールイメージというか、どうなったらどうというイメージはあるのでしょうか。

伊藤部会長 これは、最初の畠山さんの質問も同じようなお話だったと思うのですけれども、この辺りはこの場で語るよと言いつつも、区の側のメッセージも皆さん気にしている部分で、いかがでしょうか。

事務局（田中） この先ではないのですけれども、区としては一応3年はデマンドの実証運行はしたいと考えています。一応今年末までの運行とはなっているのですけれども、やっと定着というか、利用者が伸びてきた中で、やっといろいろデータ分析できるというところで、あともう1年は継続したいなという形で考えています。

ここでやるか、やらないかというところについては、これからアンケートをしっかりと取っていくので、その結果によるかなとは思っています。ほかのエリアでもできれば、同様の交通不便地域でもやってみて、それで本当にこのエリアだったり、新しくやるエリアでデマンドが公共交通として適切なのかどうかという判断をした上で、それがちゃんと数値として、データとして出るのであれば、それはもちろん本格的に導入はしたいなと考えています。ただ、それはこの先の分析の結果によるかなと考えています。

中辻委員 補足です。3年というのは、今回の運行自体、3年間の期間がマックスで許可といたしますか、頂いている期間だと聞いておまして、その期間は続けたいと思っています。

その先というお話を、先ほど畠山さんもおっしゃったところですが、昨今スマートウェルネスシティということで、様々なサービスとデジタル技術等を組み合わせる中で、地域をどう変えていくのかというのが、まさにこれは行政として考えていかなければいけないと思っています。そういう中で、交通という

のは当然生活の基盤になってくるサービスですので、それをどう維持・発展させていくのかというのが非常に重要な課題だと思っています。

それというのは5年、10年で技術が大きく変わっていくことも想定されますが、今お住まいの方々が生活しやすい環境というのを維持していかなければいけないと思っています。そういう意味で、1つデマンドというのは手法だと思っていますし、荻窪でご協力いただいておりますグリスロなども1つの手法だと思っています。

そうした交通に、例えば地域の方に関わってもらえる仕組みづくりというのが、ドライバー不足の解消に一部寄与するのかなとか、とはいえ、持続可能性をどう担保していくのか、そういうところにどれだけコストを投入していくのかということも考えなければいけません。先ほど申し上げましたけれども、交通がしっかりしている地域での経済的な効果であったり、健康、住みやすさ、そういう部分で、数値化しづらい部分もありますけれども、しっかり効果を検証した上で導入していく。

その上では、この交通施策というのは最重要だと思っていますので、まだ、全く決定したものではありませんが、私のイメージとしてはこのデマンド交通というのは引き続いていくものだと思っていますし、できれば利用が増える中でほかの地域でも皆さんのご協力の中で展開していける将来を探したい、そのように思っています。

伊藤部会長

私も付け加えて、この地域全体としての移動の総量は多分万単位あるのです。もちろん、歩く人もいるし、マイカーに乗る人もいるし、バスの人もいるし、全部合わせて万のオーダーがあるはずで、その中の数十という話を今して、何か全体の中の位置づけというのは忘れてはいけないのかなと思っています。それでいいのかというのは、引き続き議論なのかなと思っています。本来、私ももっと伸びるかなと思いつつ見ていたところでもあります。

ほか、ご意見いかがでしょうか。お願いします。

富樫委員

バス協会の富樫です。

あとはコスト的なものというのが、今回のあれだと全然出てこないのですけれども、例えば目標は幾らで、それはどこまで到達しているのか、どこかでたしか何人乗りましたと、目標を達成したみたいなことが書いてあったのですけれども、37人か。それをもうちょっと明確にさせていただきたいし、どれぐらいかかっているのかなというのが、これは大事なことだと思うのです。よその

市とかでも、やったはいいのだけれども、持ちこたえられなくなってしまったというところが結構あるのです。そうすると、結局、なくなってしまうのかという話にもなりかねないので、それも結構大事な話なのかなと。

赤字だから駄目とか、そういうのではなくて、それは総合的に当然波及効果とかを判断するのでしょうかけれども、ただその目安がないと、こちらとしても確かにこれを見ると人数は増えているからいいよねという話になってしまうのだけれども、そこをもうちょっと見せていただいたほうがいいのかと思った次第です。

それと別件で、今回子育て割引とか出ていらっしゃるのですけれども、これは障害者の割引とかというのは考えているのですか。というのは、ここの地域は済美の養護学校があったりとか、済美系のそういった作業所とかがあるではないですか。結局学校はバスで行くのかなという話があるかもしれないけれども、多少の需要はあるのかなとも思った次第です。

以上です。

伊藤部会長 今2点ご質問ありましたけれども、目標はそもそも当初、出していた気もするのですけれども、いかがでしょうか。

事務局（田中） 数値的、金額的なところをお示しできていなかったもので、そこについてはもう一度内部で確認を行って、次回までにはそこら辺も資料として追加できるようにします。

障害者の方への手当ですけれども、今その部署と調整を進めている段階でして、おっしゃっていただいたように、デマンドを利用して何か移動が発生する、デマンドを活用できるものがあれば、同様な形でぜひイベントだったりとか、こういう割引みたいなものも行っていきたいとは考えています。

伊藤部会長 ありがとうございます。そのほか。

中辻委員 補足です。コストの面は私も重要だと思っております、先ほど少しお話ししましたけれども、現状で月100万円程度の持ち出しといたしますか、税負担が出ている状況です。それがいいのか、悪いのか、さらには地域での効果を見たときに多いのか、少ないのかという議論も1つは重要だと考えています。

あと、福祉利用ですけれども、既に障害者の福祉輸送サービス等で、既存のサービスがございますので、そことの連携であったり、そのサービスに影響が出る、出ない、そうしたところの配慮も必要だと思います。

済美養護については、登園バスを基本としておりますので、日常的な使いと

いう意味では一定程度、既存のサービスの中で確保されている部分もあると思うのですけれども、とはいえ、障害者の移動についてはまだまだサービスが足りないというお声も頂いていますので、そういうところでの使われ方というものも1つ重要な点と考えています。ありがとうございます。

伊藤部会長

そのほか、ご意見いかがでしょうか。

今日の委員会は特別、何かを決める場ではないと私は認識しておりますので、こういった場で様々情報共有いただきながら、引き続き様々議論して、最終的には多分、今年度は続けて、来年度以降はどうするかといった、そういったところが議論になってくるのかなとは思っております。

時間的にはまだ大丈夫ですけれども、大体議論は、ご意見は出尽くしたのかなというところで閉めてもよろしいでしょうか。

高橋委員

1点だけ、ご確認も含めてですけれども、今この資料を見させていただいて、利用者数というのはかなり伸びてきているという数値は分かるのですが、実際の利用者からのお声という要望や要求といった声が、あるのかなというのを教えていただければと思います。

併せて、我々タクシー協会としまして、乗務員に対するカスハラ対策を進めている中で、過度な要求等々がお客様からあるのか、ないのかという情報があれば、教えていただければと思います。今後の参考にさせていただきたいと思っています。

伊藤部会長

事務局、いかがでしょうか。多分利用アンケートがこういう話にもなるのかなと思うのですけれども。

事務局（針谷）

利用者の声がどのようなものがあるのかということですが、こちらについては資料に掲載しなくて大変恐縮ですけれども、日々の中では運行時間だったりとか、利用できるミーティングポイントのことだったりということでのご意見だったり、ありがたいですというお声も頂いているところです。

実際、その話というのは利用した方のご意見になってしまっているので、今資料の中でもお伝えしていた3月下旬に、この地域にまいたアンケートを、これは利用者だけではなくて、住んでいる地域の方にまいているアンケートになりますので、そもそも乗らない理由であったりとか、「もっとこうしたほうがいい」というお声自体も頂いたものについてはまた集計させていただいて、次回の検討部会でもご説明できればと思っております。

それから、カスハラ対策については、来月運行事業者等と行う連絡会があり

ますので、そういったところでも話を聞きたいなと思っているのですけれども、1件、最近運転手さんと直接お話しする機会がありまして、その中で聞いた話としては、ミーティングポイントではなくて、もっと自分に都合がいい場所で降りたかったりとか、そういったお声があって、対応に苦慮するところがあるとは聞いています。

そういったところを受けて、確かにミーティングポイントの密度というのが、今現状薄いところもあるのかなというところがございますので、その対策といえますか、そこはしつつも、カスハラで具体的にどういうことがあるのかというところ、課題になりそうなところについては、逐次運転手さんたちから聴取できればと思っています。

この件について、もし可能であればキャピタルさんから何かもし聞いているところがあれば、ご共有いただけたらいいなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

伊藤部会長
磯委員

共有しにくい部分もあると思うのですが、もし何か付け加える部分があれば、デマンドの場合は乗車場所、降車場所の問題は必ず出てくるところだとは思っているのですけれども。あと、なかなか車椅子の方のご理解の部分ですとか、道路が狭いのでそういった話は出てきますけれども、そこは一般的などころではあるかと思えます。

伊藤部会長

あと乗車アンケートというのは、まだ続けられているのですかね。そちらには自由記述みたいな感じのコメントがあつたりもすると思うので、そういった質的な話と、せっかく今回大規模にアンケートをやったので量的な話と、両方が見えてくる状況にはなりつつあるのかなという気はしています。

今日は多分あまり最新の状況はなかったですけれども、乗車アンケートにも多分、高橋委員がおっしゃるようなコメントは引き続き集まり続けているのかなという気はしておりました。

よろしいですか。まだ時間があるよと言いながら、大分活発にいろいろとご意見を頂いたところではありますけれども、特にこれ以上大丈夫そうでしたら、これで今回はクローズとさせていただきます。

この部会は今度7月にまた部会がある形ですかね。また、今回のアンケートに様々なデータ等も出てくると思いますので、7月にまたよろしく願いいたします。

それでは、本日は活発なご議論を頂き、ありがとうございました。これにて、

議事は全て終わりましたので、最後に今後のスケジュールを事務局からお願いいたします。

事務局（浅野） 今、会長からもございましたけれども、次回の第9回杉並区A I オンデマンド交通検討部会については7月を予定しております。今日頂いたいろいろ意見もございますので、その辺り、データも含めて資料を作成させていただいて、また活発なご意見を頂ければと思っております。

委員の皆様には、詳細が決まりましたら、またお知らせいたしますので、よろしくお願いたします。

伊藤部会長 それでは、最後にまた牧村先生にコメントをもらうというシナリオになっていますが、いかがですか。

牧村副部会長 講評というまでもないですが、先週1週間、ずっとフランスに行っていたのです。中東情勢の影響がもちろん日本もあるのですけれども、明らかに公共交通が大事だとか、公共交通に対する人気とか、それに対する需要とか期待というのが格段に高いのです。当たり前ですよ。一人一人が車でガソリンを消費するよりも、みんなで移動するということに対して、もちろん行政からの話もすごくありますけれども、一人一人の区民の意識もすごく高く、そこは圧倒的に違うなど。

私は、日本は今、オイルショックではないですけども、でも本当はすごくチャンスだと思うのです。まだ長引くのであれば、暮らしの仕方とか生活の仕方を変えていく中で、こういう公共交通というのが改めて大事だということはタクシーも含めて大事だと思うので、そういうものはいろいろな子どもの教育もそうですけれども、そういうところをうまくしっかり伝えていくというのは大事なことだと思うのと。

それから、路線バスとデマンド、フランスもデマンドは日本以上に普及してきました。それは、行政と民間が一緒にやるような杉並と同じようなパターンですけども、明らかに違うのは競争するのではなくて、別々ではなくて、一緒にやるということは積極的にやっていて、両方がハッピーになるというのは、これはものすごく意識してやっているので、この中でもできるだけ一緒にやっていくことで議論していますけれども、例えば運賃を一緒に統合するということは、これはヨーロッパではどこもやっているのです、当たり前なのです、別々ではなくて。それぞれ都度払いではなくて、一緒に運賃をするとか。

それから、停留所もさっき近づけてほしくないという話がありましたけれど

も、停留所を一体にしているのです。路線バスが着く、電車が着く、そこにデマンドがいると、これは大阪メトロもやっていますけれども。それによって、利便性が高くなっていると。もちろん、そこにはタクシーもいますよ。選択肢を増やしていくということもやっているし。

車両の外観もできるだけ1つの公共交通の仲間だということで、一緒に色とか外観デザインもしているので、そういうことを今回もやろうとしているので、そういうところで頑張っていくということは、今日指す方向はまさにそういう方向に行っていますけれども、いろいろな価値観が変わっているの、そこはすごくチャンスだと思うので、ぜひ官民連携の杉並モデルをもっとつくってほしいなど。

すごく心配しているのは今どんどん、シュリンクする議論が日本は多くて、皆さんもご案内のように、例えば別府の循環バスは一般の人が運転している。こういう社会を本当に杉並が選択するのかと。このままそういう方向に向かっているのです。私は少なくとも、東京ではプロのドライバーがちゃんとして、安心・安全という社会を守り抜くというのは、私はすごく大事だと思うので、そっちに流れていくのですよね。今、全国本当にそっちに行政も流れていっている。それは本当に危険なことだと思うので、そういうことではないように、知恵を出し合っていくというのは、つなげていけるといいかなと思っていますので、そういう議論を引き続きしていけるといいかなと思っています。そんな講評でよろしいですかね。先週1週間フランスに滞在しておりましたが、中東情勢の影響もあり公共交通が大事であるとか、公共交通が人気であるとか、公共交通への役割や期待は日本に比べ格段に高いと感じました。一人一人が車でガソリンを消費するよりも、みんなで移動するということでガソリン消費を減らす努力、一人一人の意識がすごく高いと思いました。

日本は今後も長引くと言われているオイルショックに対して、暮らし方、生活の仕方を変え、公共交通が改めて大事だということは子どもの教育もそうですけれども、これを契機にしっかり伝えていくことが大事だと思います。

またフランスもデマンドは日本以上に普及してきています。行政と民間が一緒にやるような杉並と同じような運行形態です。ただし明らかに違うのはバスとデマンドが競争するのではなくて、一緒に取り組むことを積極的にやっています。両方がハッピーになることを強く意識して取り組んでいるため、例えば運賃を統合することは、ヨーロッパではどこもやっている事です。別々ではな

く、それぞれ都度払いではなくて、一緒に運賃を統合しています。

停留所もさっき近づけてほしくないという話がありましたけれども、バスとデマンドの停留所を一体にしています。い路線バスが着く、電車が着く、そこにデマンドがいる、大阪メトロでも取り組んでいます。そこにはタクシーもいたりして、選択肢を増やしていく努力を続けている。

車両の外観もできるだけ1つの公共交通の仲間だということで、一緒に色とか外観デザインもしています。今回の実証でも取り組む計画ですので、官民連携の杉並モデルを引き続き構築していけると良いと思います。

心配しているのはシュリンクする議論が日本は多く、例えば、まちなかのコミュニティバスすら、プロではない一般の人が運転している地域も生まれ始めています。この先、こういう社会を杉並が選択するのか、心配しています。私は東京ではプロのドライバーがちゃんとして、安心・安全という社会を守り抜くという覚悟が大事だと考えています。引き続き、皆さんと一緒に知恵を出し合っていくことを期待しています。

伊藤部会長

ありがとうございます。お知恵を、経験と。

なかなか石油が厳しいというのは、政策的には多分今あまりあえて言わないようにしているのだと思うのですけれども。実体としては……。

牧村副部会長

そうですね。そうではなくても、こういう契機でいろいろな公共交通とか、みんなで乗り合うとか、そういう移動の仕方というのを、もちろん自転車とか歩くというのも大事ですけれども。杉並ぐらいは言ってもいいのではないかと、日本中誰も言っていないです。

伊藤部会長

価格の上昇がそもそも事業者さん、多分苦勞されているところかなと。

牧村副部会長

そうですね、個人の自由というのを、みんなで一緒に乗り合おうという価値観が、少なくとも生まれていくといいかなと。

伊藤部会長

ありがとうございます。

以上で、本日予定しておりました議事は全て終了いたしました。これをもちまして、第8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。