

会議記録

会議名称	第9回 杉並区 AI オンデマンド交通検討部会
日 時	令和8年7月27日（月）午後2時00分から午後3時20分まで
場 所	小川ビル4階会議室
出席者	【委員】 13名（内代理出席2名）（1名欠席） 伊藤部会長、牧村副部会長、鈴木委員、三浦委員、秦野委員、磯委員、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、新田様） 【オブザーバー】 株式会社ヴァル研究所
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	4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。

伊藤部会長 定刻になりましたので、第9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。

まず、事務局からお願いいたします。

事務局（浅野） まず本日の資料を確認させていただきます。

お席に次第、それから席次、ホチキス留めの資料1をご用意させていただいております。なお、今回から資料はモノクロで印刷させていただいております。見にくい場合には前に投映いたしますので、こちらの画面御覧いただくようお願いいたします。

お手元に資料ない方いらっしゃいませんか。大丈夫でしょうか。

それでは、進めさせていただきます。

今回の検討部会ですけれども、これまでの運行実績の分析から、区営乗合タクシーは地域の公共交通機関として着実に定着しつつあることが確認できているということです。今後、本格運行も視野に入れながら検討を進めていき

たいと考えております。

一方で、配車システムの課題であったり輸送力の確保、それから解決すべき課題が依然として残されている状況ございますので、実証運行期間を1年間延長しまして、課題解決に向けた取組を進めていくということで予定をさせていただきます。本部会ではその内容について報告を行うとともに、交通利便性のさらなる向上に向けましてどのような取組が有効であるかについて、バス事業者様、運行事業者様から意見を伺いまして、議論を行っていきたいと考えております。

最後に、検討部会の開催に当たりまして、事務局側で記録のために録音をさせていただきます。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く予定ですので、あらかじめご了承ください。

それでは、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

改めて、東京大学の伊藤です。本日はよろしくお願いいたします。

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、「第8回検討部会後の取組」「利用状況及び分析」「今後の計画」についてとなります。

では、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局（川上）

川上と申します。本日はよろしくお願いいたします。それでは、第9回A I オンデマンド交通検討部会の議題についてご説明させていただきます。

前回の検討部会でもご説明しましたが、今年度は現行の実行計画の最終年度に当たります。そのため、来年度以降4年間の計画改定に向けた検討を進めております。利用者数は増加傾向にあり、本格運行への移行も視野に入れておりますが、一方で現在の実証運行で見えてきた課題もあることから、運行期間を1年間延長し、引き続き検証を行う方向で検討しております。

今回は、こちらの4つの項目についてご説明させていただきます。

まず初めに、令和8年度に変更があった運行概要についてご説明いたします。

運行概要につきまして、今回変わった内容は赤字のとおりで、運行時間と乗降場所です。

続きまして、前回の検討部会以降の取組内容についてご説明いたします。主な課題と取組は、スライドのとおりとなっております。

次のページからご説明いたします。

取組の1つ目です。朝の運行時間を9時から8時に変更いたしました。朝の

時間帯の需要に対する対策として行いましたが、9時台での利用集中は解消されませんでした。

次に、2つ目の取組として、小学生を対象とした1回限りの無料クーポンと割引クーポンを配布いたしました。現状、利用がほとんどされていないので、今後周知を図っていきたいと考えております。

3つ目の取組は、周知活動です。なみすけインスタや区公式Xによる周知を行いました。インスタでは1,471の「いいね」や、Xでは2.4万回の視聴がありました。SNSによる周知は利用者数増加に寄与し、効果があったので、今後も継続していきたいと考えております。

同じく、周知活動についてご報告します。子ども・子育てプラザ和泉やケアマネ連絡会、小学校の通学路点検などでPR活動を実施いたしました。活動記録は記載のとおりとなっております。

続きまして、4つ目の取組は停留所の増設と変更です。アンケートや要望を基に、新たに子ども・子育てプラザ和泉に停留所を設置いたしました。こちらはもともとある停留所になるのですが、施設内に停留所を設置していたことから、土日の利用ができませんでした。停留所を施設前に移設することで、土日の利用が可能となりました。

5つ目の活用は、車両活用です。区営乗合タクシーの視認性向上を目的に、社内になみすけのぬいぐるみを設置したり、車両の外側のマグネットシートを更新いたしました。

続きまして、6つ目の取組です。これまでは乗車した方からのアンケートをお願いしていましたが、予約時にもアンケートを行うこととしました。乗車した方全員からアンケートを取れるようになったので、サービスの効果を検証していきたいと考えております。

次の項目では、利用状況とその分析についてご報告いたします。

分析内容につきましては、スライドのとおりとなっております。

まず初めに、4月から6月における移動実績回数の上位についてご説明します。

左側の表は、利用実績のうち、出発地から目的地までの移動について、回数の多いものを示したものとなっております。右の図は、移動を可視化したものとなります。杏林大学病院、新高円寺駅南、永福和泉区民センターへの移動が特に多く利用されていることが確認できます。

こちらは、停留所を追加後の6月時点の移動実績回数となります。この表からも分かるとおり、追加した子ども・子育てプラザ和泉や土日の利用ができるようになった和泉保健センターの停留所が、移動増加に寄与していることが確認できます。

こちらは、曜日別に利用者数の傾向をまとめたものとなっております。日曜日の利用者数が少なく、病院の休業の影響があるのではないかと考えております。

こちらは、リピート率の分析です。4月からID取得を行うことが可能となったことから、リピート率が確認できるようになりました。4月以降に2回以上利用した方の割合が、6割以上となっております。

こちらは、各月ごとの利用者数の推移です。ユーチューブやSNSの周知を行った後に、利用者が大幅に伸びていることが分かります。また、停留所の増設なども、利用者の増加に影響があることも分かります。

続きまして、こちらはこれまでの利用者数の増加から、今後の利用者数を推定したものです。グラフの青いところが、1台運行で乗り切れない増加分となっております。このまま行きますと、11月には利用者数が40人を超える見込みとなっております。また、来年の12月には、1日60人の利用に到達することが想定されます。

続きまして、時間帯ごとについての分析です。左側のグラフは4月と5月の利用者数と、予約超過によるキャンセル数を示したものとなっております。右のグラフは6月分となっております。

9時台の利用者の1割程度は8時台へ分散しましたが、継続して9時台の利用が集中する状況となっております。9時台は予約超過により利用できない割合が高いことから、運搬人数の増加などの対策を検討していく必要があると考えております。

続きまして、時間帯ごとの利用者についてです。8時台においてどのような移動が多いかについてを分析いたしました。左上の表は8時台における移動回数の上位を示したものであり、右側の図はそれら上位の移動を地図上に可視化したものとなっております。これらの表などから、50%以上の方が病院や区の施設への移動を行っていることが分かりました。このことから、病院や区の施設の営業時間に合わせて移動が行われているものと分析されます。

ここから2枚のスライドは、投映のみとなっております。

杉並区の直近3か月間の収支と、ほかの自治体の比較を行いました。杉並区の収支率は、およそ10%となっております。ほかの自治体と比較しても、比較的高い数値となっております。停留所の密度を高めると収支率が高くなる可能性が高いため、今後も密度を高めていく必要があると考えております。

続きまして、ほかの自治体の事例です。

自治体1では運行エリアが複数あり、運行台数について需要の高い時間帯に、午前中のみプラス1台の運行を行っています。杉並区としても朝の運行時間の需要が高いことから、参考に検討を進めていきたいと考えております。

自治体2では、小学生料金の実施や帰宅時間を含めた運行、協賛金の実施を行っています。遅い時間帯の運行時間につきましても適切な時間を検討していき、これらほかの自治体の取組を参考にしながら、今後、検討を進めていきたいと考えております。

続きまして、アンケートの分析結果に移ります。現在までに3種類のアンケートを行いました。

まず1つ目で、乗車後アンケートのご意見をご紹介します。

「肯定的な意見」では、車を所有しておらず、雨の日の通院、買い物で助かっているなどの意見がありました。

一方、「改善を求める意見」では、支払いが交通系ICなどの利用ができるというなどの意見があり、サービス向上を求める声がありました。

「新規停留所の要望」では、高円寺駅などの駅への設置要望が多く見られました。

2つ目は、全戸配布によるアンケートです。ここでは「認知度」や「利用しない理由」「利用意向」などを聞き取れるように、アンケートを行いました。

この時点では認知度が4割程度でしたが、今回の取組でさらに認知度が高まったことが予想されるため、今後アンケートを実施し、現状の認知度についても確認を行いたいと思っております。

続きまして、3つ目は予約時アンケートです。

質問1では、約8割の方が「外出機会が増えた」と回答しました。

質問2では、利用目的で「通院」が一番多く、次いで「駅やバス停までの移動」が多く見られました。

質問3では、区営乗合タクシーがない場合の移動手段として、「路線バス」が最も多い結果となりました。一方で、「徒歩」「タクシー」のほか、移動を

「諦める」と回答した人も一定数見られました。

なお、質問1では約8割の方が外出機会の増加を実感していることから、現在の利用には既存の移動手段の転換だけではなく、新たに創出された外出も含まれているものと考えられます。

予約時アンケートのまとめとしまして、各項目の結果から、ターゲット層である高齢者や子育て世代の利用が多く、区営乗合タクシーの導入目的である「移動をためらう区民」の外出機会創出に寄与できていると考えております。

第8回検討部会後の取組の分析結果としまして、取組①「朝の運行時間の延長」は、区立施設や病院など、朝の早い時間に向かいたい方の利用が見られ、利用者数増加に寄与しましたが、9時台の利用者数分散には至らなかったと考えております。

取組②「小学生向け乗車無料クーポン」では利用実績が少なく、周知内容や方法については工夫していく必要があることが分かりました。

取組③「周知活動」では、SNSによる効果が大いことが分かったため、今後も新たな取組を行っていく際には、SNSを利用して周知を行っていく予定となっております。

取組④「停留所の増設・変更」では、今回の停留所は全体の中でも利用回数が多く、利用者数増加に寄与いたしました。今後はほかの自治体の停留所の密度を参考としながら、密度を高めていきたいと考えております。

取組⑥「アンケートの実施及び分析」では、区営乗合タクシーの運行継続を望む声が多い結果となった一方で、利用方法や利用場面が分からないなどの意見があったため、周知の内容、方法を検討いたします。

今回のアンケートでは、「移動をためらう区民」の移動負担の軽減に寄与し、外出創出につながったことが確認できました。

最後に、分析のまとめとしまして、本エリアにおいて定着が進んでいることがうかがえます。今後は本格運行を視野に入れ、検討を進めていく必要があると考えております。

ただ、一方で「需要に対する供給が不足していること」や「利用方法等の周知が十分でないこと」「停留所密度がほかの自治体と比較して低い」などの課題も見られました。特にシステム上の配車予定時刻と実際の配車時刻が乖離しており、配車の遅れが発生しているので、この問題解決のために実証運行期間を延長したいと考えております。

続きまして、今後の計画です。

先ほど述べたとおり、本格運行を目指し、1年間実証運行を延長したいと考えております。

解決したい主な課題は、以下の3点です。

1つ目の課題は、需要に対する供給が不足していることです。対策として、車両台数の増加や乗車定員の多い車両の導入を検討し、輸送力の向上を考えております。

2つ目の課題は、システムの改善です。対策として、運行事業者へのヒアリング及び新たなシステムの調査を実施し、配車システムの改善を考えております。

3つ目の課題は、新たな取組について十分に周知できていないことです。対策として、周知方法を見直し、利用者への効果的な周知を図りたいと考えております。例えばユーチューブなどを考えております。

これらの課題に対しての取組について、皆様からご意見などを頂けたらと考えております。

その他の取組で、今年については停留所の増設や全戸配布による周知、モビリティイベントの実施を行っていく予定となっております。

最後に、今後のスケジュールについてご説明します。

8月7日に、第11回地域公共交通活性化協議会を開催いたします。また、次の第10回AIオンデマンド交通検討部会については、現在検討中であります。

議題については以上となります。ご清聴ありがとうございました。

伊藤部会長

ご説明ありがとうございます。ここから議論に入りますが、この列の方、皆さん名札をちょっとだけずらして、私のほうに向けていただけると助かります。ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に対してご意見、ご質問等ある方は、挙手をしてご発言いただければと思います。いかがでしょうか。

私から簡単に。最後のまとめのところで、システム上の配車時刻と実際の時刻に乖離が生じているというのを説明するスライドがなかったような気がするのですが、具体的にどういうことが起こっているのでしょうか。

事務局（川上）

今あるところだと、例えば9時半に予約したけれども、実際に来る車両が9時半ではなく9時40分とか、そういうずれという感じですね。

事務局（田中） もしよろしければ、キャピタルの磯委員から、今の現状のタクシーのずれ、配車システムについて伺っているかなと思うので、その件についてご説明していただけたらと思うのですけれども。

磯委員 地域的に、全般的に言える話ですけれども、住宅地で時間帯などもあったりするので、要は距離だけの関係ではなくて、その道順どおりで行けるとは限らない。例えば時間帯規制があったりとかでその道が通れなかったりとか、あるいは遠回りしなければ通れないケースもあるので、距離だけでなかなか換算できるものではないというところがありますから、その部分の余裕を見ていただきながらできるのかと。

あまりあれですけれども、実際に今の配車アプリのシステムと一致しているかどうかというのは、その辺でいうと若干違いがあると感じているので、より精度を上げていただくことは我々として希望するところではあります。

伊藤部会長 私も何でこれ気になっているかという、この資料のつくり方と言うと、これから実証運行期間を延長したいと。延長する理由の1つがこれですね。なのでそもそも何なのだということと、延長したことによってこれが解消されるような可能性は見えているのかというこの2点が気になっています。

事務局（浅野） 資料のつくりがよくなくて申し訳なかったのですけれども、そういった課題も当然ありますし、それ以外に今度、実証運行の中で車を2台に増やしていくほうがいいのかとか、本格運行に向けては検証していかなければいけない課題が様々あると思っています。その中の1つが、今のシステムの問題というのもあるかなとは思っています。

それだけではなくていろいろな課題があるのですけれども、そういったものを1つずつ解決していく必要があって、その中で皆さんどういったものがあれば、来年、本格運行に向けて何が一番必要かという検証を今後していければと考えています。

磯委員 特に今回杉並区内で挙げていただいた候補地域の中でも、松ノ木・堀ノ内という地域が道路事情としては一番難しいというか、道路の幅員の問題ですとか、要は鋭角というか、角度の曲がり方も含めて非常に難しいところなのです。ほかの地域に比べても非常に厳しい。

例えば駐車車両があったりするとなかなか通れなかったりというのが頻繁にあるような地域ですから、そういったところで言うと、道路の中身の精度とかも含めて、システム上把握していただけると。というのは、一番多分杉並交通

さんがいろいろ意見を上げていただいていると思うのですが、その部分で言うと、正直、難易度は高いエリアだなと。

今後、車両とか大きさの話にもなっていくのですが、大きさのことを検討した中で一番難しいのは道路幅員の問題で、安易に大きくできないというか、通れない、曲がれないというのが出てくるので、その辺はこの地域の課題かなと思います。

牧村副部長 「GO」や「S. R I D E」等の配車サービスでも、指定された到着時間に来ないことが多くあると思います。当該エリアは、狭隘道路が非常に多いエリアであり、民間のサービスと比べて遜色ないサービスをどこまで求めるかは、投資予算も踏まえた判断が必要と考えます。

幾つか改善する方法はあります。例えば両側に停留所を設定し、ルート上効率的な方面（上り、下り）まで、利用者に停留所を指定する方法があります。そうすると、迂回が不要となることから、配車時間の短縮に大きく貢献します。

事務局（田中） ヴァルさんでも、多分、今いろいろシステムを検討していただいていると思うのですが、そういったシステムの面で何かご意見あれば頂ければと思います。

ヴァル研究所 ありがとうございます。ヴァル研究所の坂本と申します。

キャピタルさん、杉並交通さんからそういったお悩みを頂いているというのは、弊社でも当然把握しているところです。杉並区様からもご要望等ありましたので、今のシステムで配車のロジックをカスタムしてより精度を上げられるかというところと、そもそも配車のシステム自体を変えるかという検討と、あと弊社でも、今、調査を進めさせていただいているところです。

ただ、1点考慮しておいたほうがいいかなという部分があります。牧村先生がおっしゃったことではあると思うのですが、デマンドの交通はある意味で遅れることが前提の乗り物ということかと思っています。「ちかくも」もゆっくり移動するというテーマというか、そういったものがあつたかなと思います。

もちろんシステムの改善をするというところと、あとはデマンド交通の位置づけを住民の方にちゃんと理解していただくということですかね。この両面で、両方向から、利用される方のご不満を減らしていけないかということを弊社としても考えているところです。杉並区役所様と連携させていただきながら、そういったところに来年度アプローチしていきたいと考えているところです。

伊藤部長 改善以前の話として、今、定量的に何が起きているのかということは取れ

ているのですか。

ヴァル研究所 何が起こっているというのは。

伊藤部会長 つまり、例えば9時40分だったのが50分になったみたいな話がどれぐらいの頻度で、どれぐらいの量で起こっているのかみたいなことは手元に、何の努力もなくこれはできると思うんですけども、この辺りはどういう感じでしたか。

ヴァル研究所 そちらに関しては配車システムから取れますので、今すぐお出しするのはあれですが、そちらのデータは一応把握はしているところです。

伊藤部会長 その定量的な値が取れている、かつそこに技術的な検討が加えられるというストーリーがあればいいのかなという気はします。

高橋委員、お願いします。

高橋委員 東京ハイヤー・タクシー協会の高橋でございます。

1点教えていただければと思うのですが、9時台の需要が分散できなかったということを先ほどご説明いただきましたが、9時台に利用される方々の利用目的について、具体的に分かる範囲でご教示をお願いします。むやみに車両を増やすことは、いろいろと弊害が出てくるというお話が今あったように、厳しい部分があるならば、1回当たりの乗車定員がどれぐらいなのか、通常でも1.3とか1.4かと思っているので、どの程度の人数があるのか、分かれば教えていただければと思います。

事務局（田中） 1回の移動当たりの利用者数は、今、大体1.5人から1.6人程度になっています。利用目的については、まだ時間ごとでの分析はできていないですけども、全体の利用目的は今アンケートを取っております。今後アンケートを取る中で、時間帯についても併せてクロス的に集計を取れば、時間ごとの目的についても確認ができるかなと思います。確認でき次第、次回の検討部会場でしたり、そういったところでご説明させていただければと思います。

伊藤部会長 ちなみに乗り合い、相乗りが起こっているかどうかは分かっているのですか。

事務局（田中）そこはシステム上で確認することができます。

伊藤部会長 朝の時間は特に皆さんが同じ時間に、同じ方向に行きたがる感じの資料だったと思うので、実際に起こっているんですかね。

事務局（田中）時間帯ごとにどれぐらい乗り合いが起こっているかというところまではまだ分析できてないので、今後、分析を進めていきたいと思います。

そこら辺、ヴァルさんは確認できていますか。

ヴァル研究所 乗り合いが発生しているかどうかですね。

事務局（田中） 朝の時間帯ですけれども。

伊藤部会長 ほかの時間もそうですけれども、特に朝は同じ時間に、同じ場所に、みんなが同じ病院に行きたがりそうな資料だったので気になったところです。

ヴァル研究所 そちらもお示しすることはできると思うので、急ぎ分析を進めさせていただければと思います。

磯委員 併せてですけれども、課題1の供給が不足していることに対する対策というところで、非常に重要になってくるのは、必ず今後資料として必要だと思うのは、全体的な乗合率をちゃんと示していただくのは大事なかなと思っています。

要はこれ、もともとの目的は交通空白地をなくして、地域の方の利便性を落とさないようにしたいというのが目的で、それはそのとおりだと思います。ただ、タクシーに安く乗るという手段ではないですから、そこで言うと、非常に効率の悪い運行をしていると、それはそれでまた区の負担も増えるだけになってくるので、いかに乗合率を高く、うまく効率的に地域の方の交通の改善につながっているかというのが大事だと思うので、そこは数値として必ず出していきたい。ここは強く要望させていただきたいと思います。単純に少ない、足りてないだけではなくて、乗合率がどうなっているのかというのが大事だと思うので。

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。話題が大分広がったので、皆さん気になるところ多いかと思いますけれども。

事務局（田中） もしよろしければ、バス事業者様とかでデマンド運行している会社様もあるかと思います。そういった視点から今のうちのデマンドの状況だったりとか、こういう改善をしたらよりバスとの乗り換えが発生しやすくなるでしたり、より利用が増えるよという意見があれば頂ければと思います。

伊藤部会長 どうですか。敵に塩を送る的なアドバイスを求めているような気もするのですけれども。

事務局（田中） 私たちとしては、デマンドを使ってバスに乗り換えて、目的地に行っていたきたいというところもあります。例えばほかの自治体ですと、バス停にデマンドの乗り場を設けて、そこで乗り継ぎが発生している事例もあるので、私たちもそういったことが今後できればとは思っています。

伊藤部会長 ありがとうございます。バスとの緊張関係は常にこのテーマではあるのになかなかあれですけれども、もしも今の質問に対して何かあればお願いいたし

ます。

三浦委員

京王バスの三浦でございます。

うちもデマンドの運行元締めみたいなことを、ほかの自治体さんではやらせていただいております。ただ、結論から言うと、うまくはいつていないというところになります。多摩地区の、人口密度がこちらよりも相対的に低いエリアになりますので、そういった地域特性も加味した中で、なかなか苦戦をしているところがあります。

今おっしゃっていただいたバスとの連携では、乗り継ぎのスポットとかをどう充実させていくのかというところに尽きるのかなと思います。例えば、極端な話ですけれども、うちと関東バスさんでやらせていただいている松ノ木路線のバス停のすぐ近くに、そういうデマンドタクシーの待機スポットを設けて、オーダーが入ってないときはそこに常にいるようにするとか、そういったような直接的な利便性がないと、なかなか利用にはつながっていかないのかなという気がします。どれだけ物理的にもシステマ的な関係を知覚できるような措置がとれるのか、ぱっと浮かばないですけれども、近さが物理的に見せられると利用にはつながりやすいのかなというふうには思います。

伊藤部会長

今のことで何かありますか。

事務局（田中）

なかなか私たちの調整ができてないところですが、バス停付近にまだスポットがあまり置けてないので、それについてはバス会社様と今後も調整を進めて、何かしら施策を立ててそういったスポット、乗り換えがしやすいような取組はやっていきたいと考えております。また、今後、調整させていただければと思います。

伊藤部会長

コンビニとか公民館とかあったりしたら、もっといいですね。

三浦委員

具体的に言ってしまうと、松ノ木線の間地点とか、その辺に置くのがいいです。駅とかやめてくださいね。

事務局（田中）

承知しました。そこは検討させていただければと思います。

事務局（浅野）

1つ、ファミリーマートの前とかが多分そういった乗り継ぎのモビリティハブ的なイメージで、いろいろ乗り換えをしてもらったりとか、イベントもそこでやれたらということで、今、企画していたりするところです。そういったところをうまく活用しながら、ほかの公共機関との乗り換えとか乗り継ぎがうまくできるような仕組みにしていけるといいなというふうに考えてございます。

伊藤部会長

ありがとうございます。

牧村先生、お願いします。

牧村副部長

日本でデマンド交通がうまくいっていない理由は、明らかになっています。一つには、先ほど三浦さんもおっしゃったように、待合空間が整備されていない。二つ目に乗り継ぐ先の交通手段との連携ができていない。頑張っているところは、バス事業者のバス停を共有する取り組みも始まっています。三つ目には、運行時間帯が夕方などまで限定されていること、四つ目には、ミーティングポイントの密度が粗なケースです。

全国各地から知見や教訓が蓄積されてきているので、一つ一つこの場で合意しながらよりよい、双方がWin-Winになるような形を杉並は模索していくべきだと思います。

事務局（田中）

ありがとうございます。一応ミーティングスポットも、1年延長に向けて、さらに高めていきたいと考えております。そういったスポットを設けるに当たって、こういうところにスポットを設ければより利用者が伸びるでしたり、バスとの乗り換えが発生しやすくなるみたいな場所がもしあれば、ご意見いただければと思います。

伊藤部会長

今、三浦さんからも重要なヒントを幾つか頂きました。

事務局からどうですか。一旦進めてもいいですか。何かありますか。特になければ。

事務局（田中）

大丈夫です。

伊藤部会長

そのほか、ご意見等いかがでしょうか。

では、中辻委員。

中辻委員

都市整備部長の中辻です。よろしくお願いします。

区の立場としては、1年間この実証運行を継続する中で課題を解決して、本格運行を目指したいところですが、デマンドを始めるに当たっても、バス事業者さんからすると、バス利用者の方がこちらに取られるのではないかという不安の声が当初からございましたし、先ほど部会長から敵に塩を送るみたいな話もありました。

実際、今年度に入りまして利用者が伸び始めてきている中で、バスの運行に見えるような影響が本当はないのかというところは1つ心配しています。デマンドの利用者をどんどん増やしていきたいということで、そういう施策はどんどん打っていきたいと思っている一方で、地域のバスの運行にマイナスの影響が出てないだろうかということは常に私どもは気にしているところです。

何か対策、推進策を打ったことで、バス利用者の方が大きく減少したみたいなことがあれば、その対策については見直していかなければいけないと思っています。実際、今の現状ではそれほど大きな影響は出てないという認識を我々持っていますけれども、この方向で進めることに対して、バス事業者さんの的には新たな懸念であったり問題意識をお持ちになっているということであれば、こういう場でお話しいただければと思います。いかがでしょうか。

伊藤部会長

どうですか。今の点について。

鈴木委員

関東バスの鈴木です。今回から参加させていただきます。よろしくお願いいたします。これまでの議論で伝え聞きのところがありますので、不十分な理解のところがあったら、そこはご容赦いただければと思います。

先ほどからバスと敵対するみたいなお話がずっと出てきているところでございまして、今、バスに影響というお話があったわけですが、人数的に区営タクシーの1日の利用人数自体は数十人で、バスというものは1回で10人、20人を運ぶようなものですから、1回、1日当たりで何十人が区営タクシーで運ばれて、全部が全部バス事業から行っているわけでもないで、それほど目に見えたというところではないのかもしれないですが、今日の資料の中でこれはと思ったものがあります。

区営タクシーがない場合の移動手段としてどういうものを選択しますかというのが29ページにありましたけれども、「路線バス」が32%ということで一番多くあると。逆に返せば、区営タクシーがあるので、路線バスを利用しないでそっちを利用したという回答になっているのかなということで考えれば、今は1台運行ですが、今後、将来的に複数台にしていく、また、よその自治体の例で3台プラスアルファというのも出てきたりとか、そのように事業の拡大という形になってくれば、ジャブのように、ボディーブローのようにこの路線のお客様の数が減少していくという傾向にずっとなる。最終的には、私たちが路線をどうしていくのかを考えていかなければいけない実態にも結びつく状況なのかなという懸念は、存在しているところです。一応私どもとして、今そういう状況かなと思います。

伊藤部会長

ありがとうございます。このアンケートは「ちかくも」、乗合タクシーに申し込むときに必ず答える形ですか。

事務局（川上）

予約時のアンケートについては、予約時に答えてからではないと予約ができないようになっていますので、必ず答えるものとなっています。

伊藤部会長 予約できなかった場合どうしますかというのに必ず答えて、その数字が1か月分ぐらいたまったのがこのグラフだということですかね。

事務局（平松） ただ、これは予約のときのアンケートなので、デマンドを使っていく前提で、今回デマンドを使って外出したいという意欲に対して、もしデマンドの予約が取れなかったら代わりに何で行くのかいうと、鉄道が走っているわけでもないので、徒歩とかタクシーとかいうことになると思います。

ふだんバスで行っていたけれども、デマンドに置き換わったというだけではなくて、新しく生まれた外出の需要に対して、区営乗合タクシーに乗れなかったときにどうしようかと無理に考えたときには、バス、徒歩、タクシーぐらいしか選択肢がないのかなというところもあるので、質問の意図がうまくアンケートに反映できなかった部分もあることは感じています。

伊藤部会長 「質問の意図が反映できなかった」をもうちょっと詳しく。

事務局（平松） 区営乗合タクシーがない場合の移動という聞き方をしているのですが、区営乗合タクシーがあって初めて生まれた外出の機会とかもあるとは思いますが。

「外出する機会が増えた」というのが一番にある中で、区営乗合タクシーで行こうというモチベーションで予約をするのですが、その予約が取れなかったときに代わりに何で行こうかというときに、バスとか、徒歩とか、タクシーという手段になると思うので、必ずしも今までバスで行っていた、徒歩で行っていた、タクシーで行っていた移動が区営乗合タクシーに全て移ってきたわけではないのではないかと考えております。

伊藤部会長 でも、「諦める」という選択肢もあるんですね。

中辻委員 補足です。「諦める」という選択肢を置いてなかったのです。

伊藤部会長 そうなのですか。

中辻委員 アンケートの取り方として、新たに生まれた需要なのか、それとも置き換わったのかというところの分析ができなかったということで、そこはこちらでも話していたのですが、それでも、「諦める」という選択肢が入っていれば、完全に新たな需要になっている部分かなというのが見えたのですが、それでも。

伊藤部会長 ここにある数字は、途中で見直したりとかですか。「諦める」というのは、「諦める」が16%であるので。

事務局（田中） このアンケートですけれども、設問を3個まとめて予約時にとっているものになります。こちらに記載している3点になるのですが、これもクロスの的に集計を行いました。

区営乗合タクシーがない場合の移動で「路線バス」と答えた方ですけれども、このうちの約7割以上が「デマンドがあったから移動した」「デマンドによって移動が増えた」と答えている人だったのです。だから、デマンドがなければこの移動は発生しなかったという可能性もあるので、一概に今回答してもらっている全部の人がバスからデマンドに乗り換えたかという、そういうわけではないかなということが言えると思います。

伊藤部会長

そんなにディフェンシブにならなくてもいいですよ。この3割という数字は、どこまで本当に3割かは分らないです。だから、3割の人が本当にバスに乗ったかどうか分らないと思います。でも、まあまあ一定数の人が、なかったらバスに乗るよと答えるだろうなというのはそんなに不自然ではないので、この数字が出てくること、ゼロではないということに、そこまでディフェンシブにならなくてもいいと思います。

バス事業者の方がそこを懸念されるのもおっしゃるとおり、そのとおりなので、この数字は淡々と取っていけばいいと思います。あと、鈴木さんも最初におっしゃったように、数字としてのインパクト、バス全体の利用者数からするとまだそこまで大きくないというのも事実だと思います。なので、ここの32%という数字に、現時点であまり騒がなくてもいいのではないかと僕自身思います。

ただ、傾向として、鈴木さんのおっしゃるように、そういったことが今後あり得るのではないかというご懸念は、事業者の方、最初からずっとおっしゃっていますし、それを常に持たれているだろうというのもまた自然なことなので、それはそれで継続的に見ていく話になるのではないですかね。どうでしょう。

富樫さん、お願いします。

富樫委員

東京バス協会の富樫と申します。

今、バス事業者の懸念というように区の方もおっしゃっていましたが、であるならば事前の打合せ、意見を密にさせていただきたいというところだと思います。ここの資料としては資料だけれども、例えばぶっちゃけどうだよねという下打合せをしていただくとか、それを払拭するような手立てをちょっと考えていっていただきたいというのがまず1つ。

あともう1つは、例えばご利用の方がどんどん増えていきます、今後どういう方向で持っていくのか、台数をどんどん増やしていくのか、タクシー、デマンドとして独立してやるのか、それともバスとの連携を図っていくのか。

今、バス停でのお乗り換えとかの話もあったと思うのですが、多分乗り換えはしないですよ。だって、運賃高いですから。300 円と 240 円ではないですか。そこを払ってやるのかということは、もし乗り継ぎを考えるのであるならば、それなりの覚悟、方策があるのかどうかも 1 つだと思います。

ただ、そのメリットはエリアで限定、例えば 1 台で回すとしても、某事業者がやっているんですよ。路線の先っぽを廃止して、日中オンデマンドに切り替えてしまったところがあります。ある途中のバス停を、ハブの待合所までつくって乗り継ぎができるようにした。事前に予約をして、それでもたまに遅れてくることあるのですけれども、一応バスが来るところにワゴンが待っているという方式にしてやっているのですが、それでも成績はあまりよくない。ただ、それで何で乗り継ぎが可能になっているかという、同じ会社でやっているの、要はそのまま乗れるんですよ。お金をさらに払うことがないようなバス停を決めてやっている。それでもうまくいってないところがあります。少なくとも乗り継ぎ割引なり、何なりは必須であると思います。それを例えばバス事業者に求めるのかという議論もあるとは思いますが、そこまでのあれがないと多分うまくいかないのかなと。

あともう 1 つ。そうするとエリア内だけで完結するので、例えば駅まで行くことがないので、1 台の車である程度エリア内の頻度を確保できるというメリットもあるところです。

以上です。

伊藤部会長

ありがとうございます。この資料の中で明文的にあまりないなと思ったのは、実証という中で、来年、今後どうするのか。特に供給を増やすのかみたいな部分で、増やすとも増やさないとも書いてないような気がします。

今後どうするのかみたいな部分、今ちょうど富樫さんのお話にもあったのですが、資料に出てくる瑣末な検証的なことだけではなくて、今後どう持っていきたいのかみたいな話がもう少し出ていいかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

事務局（浅野）

今後、需要については供給が不足しているという認識は持っています。時間帯の問題もあるので 1 日ずっと、例えば 1 台増やして 2 台にしていくのいいのか、時間帯のみ 2 台にして夜の時間もやってみるというようなことも実証実験でしたほうがいいのかなと感じています。その中でこういった形態が一番よいかということを実証実験で確認しながら、本格運行のときには最終的にどう

いう形でやっていくかというのを見定めたいというところが、実は意向でござ
います。

今この時点でこういう形というのはなかなか申し上げにくいですが、
ただ、今後、足りないからどんどん増やしていく、無尽蔵に4台、5台、6台
とやっていくというイメージではなくて、先ほど富樫さんからもご指摘があっ
たとおり、乗り継ぎについても、どういった方策を持ってやっていかないと実
際意味がないのかということも含めて、やっていきたいとは思っています。デマ
ンドだけではなくて、「ちかくも」という全体のMaaSという事業の中で、
ほかの交通機関であったりとか、そういったものとの乗り継ぎとか乗り換えも
含めて、外出の機会の促進にどうやったらつながるかという視点で検証を行っ
て、本格実施していきたいと考えているところです。

今回についても、実際にデマンドがあることによって外出の機会が増えたとい
うか、外出しようということになったという方のアンケート結果もかなり多
く頂いているところがありますので、そこにつながる施策として、何を改善し
てさらに高めていけるかというところをご議論いただきながら、来年の実証実
験、最終的には本格運行につなげていきたいというところでございます。

伊藤部会長

そういう意味で言うと、ちょうど今富樫委員からもあったように、バスとの
連携を深めるというような仮説というか方向性、それから台数を増やしてより
需要に応えるような方向性、この中ではまだ出てないかもしれないけれども、
例えばある特定の時間帯だけ小型車による定時定路線にしてしまうみたいな方
向性とか、多分幾つか検証すべき方向性があるのではないかと思います。

ここの資料に出せないのかもしれないけれども、そういった部分がある程度
明確にした上で、今後の検証みたいな話が組み立てられてくると、もう少し分
かりやすいかなという気もしました。

事務局（浅野）

ありがとうございます。議論を狭めないように、いろいろと意見を皆さんか
ら出していただいてという思いもあったものですからそこまで書いてないです
けれども、イメージとしては、来年の実証実験の中では、本格に向けたいろい
ろな取組をしていきたいというところではございます。

伊藤部会長

三浦委員、お願いします。

三浦委員

エリアの交通維持という観点からお話しさせていただくのですが、最近、
デマンドの関係では事前にいろいろ調整でお話を伺いに来てくれて、そこ
は非常に感謝しているところです。

そのときにもお伝えはしているのですけれども、私どもと関東バスさんでやらせていただいている松ノ木線、主要車両が小型に限定されている時点で、相当収支の厳しい路線になっています。要員不足の中では、維持自体もなかなか困難になってきているところです。そういった事情もあって、昨年秋に減便のダイヤ改正をやらせていただいて、地域の皆様には非常にご迷惑をおかけしてしまっているところです。

こういった乗務員不足の状況は、すぎ丸の検討委員会でもいろいろお話しさせていただいているところなので、詳細は割愛しますけれども、この路線自体をいつまで維持していけるかというところは、地域交通の観点で、このデマンド施策と組み合わせて一緒に考えていっていただきたい問題だと思っています。

例えば、今、定時定路線運行の時間をつくとかという話も出た中ですが、朝晩の輸送だけ頑張るから、日中については定時定路線運行で走らせるですとか、そういったところも本当に最大限効率よく、有機的に組み合わせて走らせていかないと、地域全体の交通事情を維持できないかなと。そういうレベルまで来ていると思います。

今、松ノ木線は我々の自助努力でやっていますけれども、一切補助がない状態で、収支赤字の状態です。いつまでこの路線を維持し続けられるかというのは、結構厳しい状況まで来ていることは改めてこの場でもお伝えさせていただきたいと思います。

伊藤部会長

ちなみに、これも興味ではあるのですけれども、デマンドタクシーは面的にカバーできるものであり、バスは主要な線をカバーするわけではないですか。そうするとバス停があるときに、何分ぐらいまでだったら皆さんバス停の周りから乗るのですかね。10分歩いて乗るといって、結構大変かなと。どれぐらいの体感を持っていらっしゃいますか。

三浦委員

エリアによっても異なりますけれども、都心部だとそれがより短くなると思いますので5分とか、それぐらいではないですか。

伊藤部会長

そうすると、松ノ木線が走っているとすると、5分というところ、例えば400～500メートルぐらいのところは最大でもというイメージですかね。

三浦委員

本当に地域特性によるので、難しいところではあります。

伊藤部会長

ざっくりな感覚で。ありがとうございます。

中辻委員、お願いします。

中辻委員

今、重要なお話を頂いたと思っています。すぎ丸の検討部会の中で、さくら

路線の受託はこれ以上厳しいという話が事前に京王さんからありました。事前に猶予を持ってお話しいただけて、非常によかったと思っています。

一方で、これは京王さんだけの話ではないですけれども、路線バスの減便だったり、廃止だったりというのは決定事項として伝えられて、我々の役割としては区民に周知するということに今、現状なっているのですね。

例えば松ノ木路線の将来について、京王さんなり関東さんの中でまだ不確かな状況だとしても、今おっしゃったような可能性が見えているのであれば、そういうことも含めて、こういう場でしっかり議論して、何でカバーするのがいいのかという議論の時間を頂けると非常にありがたいと思います。

コミュニティバスの特性上、早めにご相談いただけたのかもしれないですけれども、路線バスについてもなかなかネガティブな情報で、対外的に出しづらい部分はあるかもしれませんが、可能性の段階からそういう情報を頂いて、一緒に考えていく時間が取れると非常にありがたいので、よろしくお願いいたしますと思います。

伊藤部会長

私からも同じお願いをさせていただければと思います。公開の場でなくて全然構わないので、よろしくお願いします。

川村委員

本当に中辻部長がおっしゃったとおり、大事な課題が出てきたなというところ、今のA I オンデマンド交通ですけれども、次の年度が最終年度ということになるのですかね。その1年の中で、今、京王バスさんがおっしゃったこの路線が本当になくなったらどうなるのかというのまで検討しようとする、ちょっと時間があるようでないのかなと思います。どのぐらいの輸送量を運んでいるか分からないですけれども、少なくともバスですよ。小型、中型のバスということなので、このA I オンデマンドでは到底間に合わないと思います。

京王バスさんがいつ頃、路線の減便、廃止を考えていらっしゃるのか分からないですけれども、この場でもそういう議論は必要だと思いますから、どのぐらいで路線を廃止するか、めどが立ったら杉並区さんにお伝えいただいて、早め早めの検討をしていただきたいと思います。

三浦委員

当然、今、何か具体的にそういう話があるわけではないですけれども、もちろん将来の可能性の1つのシナリオとして、お互い考えていく必要がある話だと思っているので、今、中辻委員がおっしゃったことについては、当然我々も事前に、余裕を持ったスケジュールの中でお話ししなければいけないと思っていまし、デマンドをどう活性化していくかというシナリオだけで考えていくの

はちょっと危険なのではないですかという、そういうサジェストをしたかっただけです。

川村委員

そういうことですね。分かりました。

あと1年の実証期間なので、今の京王バスさんの話を置いておいたとしても、その後、本格運行を来年するかどうかということですから、どうなったら本格運行に進むのか、どういう場合にここを諦めるのかとか、そういったことも次の年度というか、これから考えていかなければいけないと思いますので、ぜひその辺一緒に考えていけたらと思います。お願いします。

伊藤部会長

ありがとうございます。バスの輸送力とデマンドの輸送力とは桁が違うので、ここの話は大分気持ちを変えないと同じ話がやりにくいわけではあるのですが、こういう場が持てていること自体が非常に貴重かなと思いながら伺いました。

そのほか、ご意見等いかがでしょうか。お願いします。

鈴木委員

関東バスの鈴木です。

資料で18ページがメインかなと思っているのですが、これが今年の4月から3か月間の移動の実績を拾ったものになると思います。この矢印の太いところは、いっぱいご利用があったということですかね。

そこで2つぐらい気がつくことがありまして、1つは先ほどありましたけれども、弊社が京王バスさんとやっている高45・新02の路線のバス停でいきますと、その路線沿いにあります11番から太い矢印が出ているところは、バスのご利用でも乗れる方がご利用になっているのかなと。もしくは小型のバスです。で、「満員で乗り切れなくて、タクシーに乗っているんだよ」という声もあるのかも分からないですが、一応バスが走っているところからバスが走っている新高円寺の駅まで向かっているところでは、バスと同じルートを利用しているということなので、これはAIオンデマンドをやっている本来の目的とは違うのかなということは感じてしまいます。

同じようなことで、これも分かりませんが、4番の永福町の駅の辺りから25番の病院のご利用が非常に多くあるというところで、永福町の辺りからということなのでうがって見てしまっているのですが、果たしてこのご利用の方が地域にお住まいの方なのか、それともどこかから来て、永福町からその病院に行かれる方なのかというところ。

そうしますと、限られたオンデマンドの車両、1両とかそういう資材を有効

に活用するという観点から、杉並区にお住まいの方が地域の中の交通が不便だよねというのを解消しようという目的と、もしかしたら違っているのかもしれないという部分も見受けられるかなと思っております。

少ない資源をどうやって区民の皆さんに有効に使っていただけるのかという観点も今後考えながら、ただの稼働率だったり利用総数とかではなくて、利用の目的だったり、目的地だったり、利用のされ方だったりも今後見て、例えば朝の時間帯が非常に多いなら、朝の時間帯に利用できるポイントをもう少し削減といいますか、削ってしまうとか、そういう方策も含めながら、本当に地域の困っている方が利用できる策をどうやって実現するのかというところも、何か手立てを加えていく必要があるのなかと、この表を見ながら思ったところです。ぜひそこら辺も含めて、よろしくお願いしたいと思いました。

伊藤部会長

ありがとうございます。事務局から、今のご指摘について何か具体的にありますか。

事務局（田中）

一応 11 番から 1 番の移動については、確かにおっしゃるとおりバスの移動とかぶっているというところで、ここについては、どういった目的でバスではなくてデマンドを使っているかについては、今後詳細な分析が必要かなと考えております。

4 番から 25 番の移動についてですけれども、こちらは昨年度まで京王バスさんのほうで永福町から 25 番の杏林大学病院行きのバスが走っていましたが、そちらが廃止になりまして、うちの事務所でしたり、あとは病院側でしたり、A I オンデマンド交通をそこに代わりに通してほしいという意見が多かったので、輸送力とか異なるのでバスの代わりにはならないですけれども、ただ、今までバスを利用していた人の足として少しでも使えればいいなというところで、一応 25 番を追加させていただいたという形です。今までバスを利用していた人が、代わりにデマンドで病院に行かれているという状況になっています。

伊藤部会長

ありがとうございます。たしか最初の頃は、駅に近いバス停は地元の方しか利用できないという制限をしていたと思うのですが、今、それは解消されたのですか。

事務局（田中）

杏林大学に行く場合のみ、降車駅として永福和泉地域区民センターを選択できるようにしました。なので、ここだけ地域の移動促進というところと少し目的がずれてしまうのですけれども、そういった背景があってこの移動が多くなっている状況でございます。

伊藤部会長 もう1つのポイントは、どの地域にお住まいかというのは一応データとして取れているはずなので、今の鈴木委員ご懸念の話については、多分、何らか定量的な話もできるのではないかという気がしました。

牧村副部会長 ちなみに11番から1番は、運賃は、デマンドは300円。

事務局（田中） 300円で、バスよりは……。

牧村副部会長 高いですね。

事務局（田中） 高い設定になっています。

牧村副部会長 なのに利用しているというのをどう考えるかというのは、運賃も一緒に考えたほうがいいのではないですかね。本来はバスを使いたいけれども、300円払ってもデマンドを使っているかもしれない。

事務局（田中） 一応ここを使っている年齢層だったり分析してまして、4割が子育て世帯、5割が65歳以上の高齢者というデータが出ています。これは前回の検討部会で説明させていただいたと思うのですが。ただ、詳細な目的まではまだ確認が取れてないので、そこについては今後分析を進めていきたいと考えております。

伊藤部会長 ありがとうございます。いろいろと資料があるのでご指摘あるかと思いますけれども、そのほかいかがでしょうか。

事務局（田中） お伺できればと思うのですが、今後車両を増やしていくでしたり、車両の大きさを、乗車人数の多い車両を導入するということについて検討を進めていますが、タクシー会社さんに言われたのは、今3社、2か月ごとに交代交代で運行していただいている状況ですが、乗車人数の多い車両を用意するのがなかなか難しいと言われております。

もし輸送量を上げるとなると、うちとしては2台というか、台数がどうなるかというのは1.5台とか2台とか、いろいろな話になっているのですが、車両台数を増やしていく方向に進めたほうがいいのかと思っています。タクシー会社さんとして、そこら辺は。

磯委員 現実的な話として、まず車両があったとしても非常に難しい要因があります。冒頭言いましたけれども、道路の幅員の問題で、大きい車はどこまでを想定するか分からないですが、例えばハイエースだとかアルファードだとか、その辺の車両だと非常に厳しいです。要は、例えば我々だけではなくて、停車しなければいけないので、すれ違い車両だとか時間帯なども考えると非常に厳しいというのがまず1点。

もう1つは、車椅子利用の方をどう考えるかというところも課題で、その部分を考えないのかどうか。要はそういう車両ですと本当の特殊車両になってくるので、コスト的にまず難しいところがあります。ただ、普通にそういう車両に単純に切り替えてしまうと、車椅子利用の方は乗れなくなってしまうので、そういったことをどう考えるかというのはちゃんと向き合わなければいけないところですよ。

牧村副部長 全国で始まった軽自動車を使う、ああいう車両は一部始まっていますが。

磯委員 東京は多分1台も発生していない。関東圏内はゼロだと思います。我々事業者から思うと、安全性の問題からして絶対にやりたくないです。

牧村部長 そうですね。ただ、道路の幅員の問題とゆっくり走るという特化したところで、もちろん安全性とか乗車の満足度も課題は大きいと思っているのですが、それでも選択肢としてゼロなのかどうかというのは。

磯委員 当然、我々の運転者の運転技能とか、そういうところもあるかもしれないですけれども、受けてしまう事故だってあるわけなので、そういったときに軽自動車の場合のリスクは非常に高いですし、あと車椅子で乗るにしても、そうすると完全に1人の方しか、そのためだけにとという形になってしまうので。

牧村部長 分かりました。

磯委員 あと車両導入においてはもう1つ、さっき川村委員からもご指摘があったとおりで、今後の計画はどうなのかというのが。要は実証実験があと1年で、その後もずっと続けられるのかどうかにも当然影響が出てくると思うのです。その辺が見えないと何とも言えないところがあるかと思います。

やらないのかもしれないとか、続けていくのかとか、なかなか言いにくいと思うのですが、はっきりしないと、どういう形状でどうすればいいのかというのは、我々も車両の準備とかもあるので。

伊藤部長 利用者数が今後どんどん増えていくという、割と楽観的な数字を予測されているので。ただ、これは自動的に増えるものではなくて、いろいろなところを変えていかないと。まさに磯委員のおっしゃる部分は本当に切実で、1台か2台かの話とか、時間帯によってオペレーションが全く変わってしまう話だと思うので。ただただ増えれば、増え続けるだろうか、お金払えば増えるとか、その程度の問題でも多分ないと思うので。

磯委員 デマンドで考えるのは、本当に地域によって別々、ばらばらだと思います。例えば今回候補に挙がっていた清水・下井草、宮前・南荻窪だったら、全く違

う話だと思っし、善福寺とこちらのほうが多分似ている。

はっきり言って、目的地も新高円寺に全部と言い切ることはできなくはないですけれども、区域内に商店だとか、クリニックだとか、あるいは習い事の塾とかも含めて完全なる住宅地なので、点在しているわけではないので、目的地になると主要ターミナルとか、本当に病院と駅という形になってしまうと思います。ですから、多分、分かりやすいのは、ああいう移動動向を見てもあの形になってしまうと思います。

そういう意味で言うと、増やそうと思えば幾らでも方法はあるのかもしれませんが、増やすことが目的なのか、それとも地域の方の何を解決するのかというのを、もう一回原点に立ち返らないといけないところだと思います。

伊藤部会長

重要なお指摘ですね。タクシー事業者の方から「目的地は駅しかない」とおっしゃられると、結構説得力のある話で。

磯委員

そのほかの地域は、住宅地の中にも医院があつたりとか、塾があつたりとか、それこそ利用者は高齢者の方と子育て世代が多いのは明確なので、そうなってくると子育て世代の方なら、2人子どもがいれば、もう1人の子どもを塾に送っていくのは大変だから、乗っていってくれたらありがたいのにみたいな利用はあつたりとか、高齢の方でも買い物に行くときに自分で荷物を持つのは大変だから、スーパーに直接行ってくればいいのかということだと思います。

そういったことで、点在しているところはいろいろスポットがあるでしょうけれども、松ノ木・堀ノ内の場合は、自分のおうちからなるべく目的地までという目的地は駅、病院ですよ。そうやってきてしまうので、そうすると点在がいっぱいあつたほうが利便性は高まるでしょうけれども、そこはどこまでどうするかというのがありますし、あとはそこで言うと、最初に言った乗合率を高めないといけないのではないかと思います。

伊藤部会長

ありがとうございます。今の点も含めて、いかがでしょうか。まだ時間もありますので、ご意見等あればぜひ。

お願いします。

中辻委員

重要なお指摘を頂いたと、区として受け止めています。デマンドを開始したときの利用者が全く伸びなかったという中で、当初はどんどん増やしたいという対策を今までずっと追いかけてきたというのが正直なところですよ。当初想定していた乗車人数が一定程度確保できてきている状況においては、この先何を目指すのかというのは改めて考えなければいけないタイミングだろうと受け止

めています。

なかなか議論にならないので、以前にも申し上げたかも分らないですが、現在の利用状況ですと、月 100 万ちょつとの税金の持ち出しになっています。この地域の利便性を上げるためにどこまで公費として負担していくべきなのかということも併せて、持続可能性ということも併せて、当然最終的には判断していかなければいけないと思っています。

一方で、杉並区内全域を見ますと、先ほど地域をおっしゃっていただきましたけれども、ほかにも交通空白地といいますか、不便地域がございますので、そのエリアへ展開していけるのかどうなのかというところも、松ノ木の状態を踏まえてこの先目指していきたいと思っていますところなんです。ですので、結果が出なければやめるというよりは、課題を解決する中でこの地域ではしっかり展開し、ほかの地域での展開の可能性についてまで何とか見出していきたいというのが区としての希望、思いでございます。

伊藤部会長

ありがとうございます。そもそもこの地域を決定する前の段階で、交通空白がある地域が何地区かあるという話の中から、今回松ノ木のエリアを選定しているという経緯がそもそもありましたので、当然そういう話になるのかとは思います。

ご意見いかがでしょうか。大体出尽くした感じでよろしいですかね。

まだ時間はありますが、出尽くした感じだと思いますので、それでは事務局からの説明をご理解いただいたということでよろしいでしょうか。

今回、方向性としては実証実験を続けるというご提案だったと思いますが、ご理解いただいたということで進めさせていただければと思います。

それでは、活発な議論をありがとうございました。それから、またいつも牧村副会長からの講評というコーナーがありますので、いかがですか。

牧村副会長

実証を続けていくときには、結局お困り事の何が改善されたかを丁寧に拾っていかなといけないというのが、今日も共有されたと思います。移動の目的は病院の送迎以外にも、よくあるロングテール型となっていて、様々な移動目的が拾えているのかもしれないし、そうではないのかもしれない。それによって、もちろんサービスの形態が本格実証でも変わってくるかもしれないので、何がどう改善されたかというのをしっかり杉並区では把握していくことが大切になります。

デマンド交通導入により外出自体が増えているというのは、すごく明るい話

ですよね。今までと違うサービスだと違う行動が起きるということは杉並でも起きているので、それをどう受け止めていくか。そのノウハウを交通事業者と一緒にシェアできれば、今需要が減っていく中での新たな気づきが生まれてくると考えます。高齢化が進展し、杉並区でも免許返納する人が増えていきます。その人たちをどうするのかという問題は、交通事業者さんと一緒に考えていくいい機会にもなると思うので、杉並モデルを構築できることを期待します。

結局移動したその先に何が、うれしいことがあったのか。それらをしっかりと拾っていく。お金に換算するのは難しいですけども、そこが求められていると思います。収支率 10%という効率性だけで議論していると大切な事を見失ってしまいます。できるだけ生の声とか、あるいは集まってもらったり、ワークショップをしていろいろ話を聞いていって、本当にどんなことが求められていて、どんないいことが起きているかというのを拾っていけるといいのかなと思います。

伊藤部会長

ありがとうございます。この会も、今日は第9回目だと思います。先ほど緊張関係と申し上げましたけれども、全体としては非常に前向きに皆さんご意見出していただいております。今回いろいろな数字を見る限りは、一通りこういう議論が始められる段階になった。本来のデマンド交通のポテンシャルが少しずつ浸透してきてという段階で、次のフェーズに入ったのかなと私自身も感じております。

そういった中だからこそ今日みたいな議論ができたのかなと思って、来年の実証実験を続けるとなると、ただ漫然と続けるというよりは、違うフェーズでやるからこそ違う課題が見えてきて、違う議論が進むといった段階は非常に大事なかなと思いながら、今日のお話を伺いました。今日も皆さんのお知恵を頂きましたし、そういった中で苦言も含めて、区の取組を前に進めるご助言を頂けたと思いますので、いろいろな形でこれからも緊密に連携しながら、ぜひ進めていってほしいと思っております。

それでは、最後に今後のスケジュールについて、事務局からまとめてお願いします。

事務局（浅野）

先ほどもちょっと紹介しましたが、8月7日に第11回地域公共交通活性化協議会がございますので、こちらで今回の部会の内容を報告させていただく予定でございます。

次回の検討部会につきましては現在検討中ですので、また日程が近くなりま

したらお知らせさせていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

伊藤部会長

ありがとうございます。以上で本日予定していました議事は全て終了いたしました。これをもちまして、第9回杉並区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、本日はありがとうございました。

—— 了 —— (15時21分)