

議事要旨

会議名称	第10回 杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会
日 時	令和5年1月20日（金）15：00～17：00
場 所	杉並区役所中棟6階 第四会議室
出席者	<p>【構成員】</p> <p>■学識経験者 大沢氏、高見澤氏、関口氏</p> <p>■交通事業者 東日本旅客鉄道株式会社、東京地下鉄株式会社、関東バス株式会社、西武バス株式会社、公益財団法人東京タクシーセンター、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会</p> <p>■関係行政機関 警視庁荻窪警察署、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課、東京都都市整備局都市基盤部都市基盤事業調整専門課、東京都第三建設事務所管理課、東京都第三建設事務所補修課</p> <p>■杉並区関係各課 都市整備部長、まちづくり担当部長、土木担当部長、都市整備部管理課長、都市企画担当課長、交通施策担当課長、市街地整備課長兼都市整備部副参事（荻窪地区まちづくり担当）、土木管理課長、土木計画課長、都市計画道路担当課長兼都市整備部副参事（荻外荘担当）、土木事務所長、拠点整備担当課長</p> <p>【事務局】 杉並区都市整備部市街地整備荻窪まちづくり担当</p> <p>【欠席】 一般社団法人東京都個人タクシー協会、警視庁交通部交通規制課、政策経営部企画課長、区民生活部副参事（荻窪地域担当）、産業振興センター次長、保健福祉部管理課長、保健福祉部障害者施策課長、みどり施策担当課長</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 議事 <ol style="list-style-type: none"> (1) 施策の取組状況について (2) 荻窪駅周辺 都市総合交通戦略の改定について (3) シームレスな案内・誘導サインの整備に向けた取組について (4) 情報交換・意見交換 (5) その他 3. 閉会

(1) 施策の取組状況について

事務局より、資料3を用いて評価指標の現状値を、資料4を用いて現時点までの取組状況を、それぞれ報告した。また施策の取組状況に加え、令和4年11月に荻窪駅周辺の交通環境に対する陳情が2件趣旨採択されたこと等の情報提供を行い、鉄道事業者に対して引き続きの協力を依頼した。

【構成員からの意見及びそれに対する回答】 ○…委員の発言、●…杉並区からの回答

- 「商店街における交通課題等の共有・機運の醸成」に関する取組として「対象区域内の商店会に交通課題等に関するヒヤリングを実施」とあるが、課題や意見で把握しているものがあれば教えてほしい。
- 多くの商店会から歩行者と自転車の交通が交錯しており危険であるとお話を頂いており、何か対策ができないかというお声がありました。商店会ではないが、区民から商店街等にベンチなどの休憩ができるスペースが欲しいといった意見がありました。
- コロナ禍もあって、地域連携がなくなってきたというお話もありました。
- コロナ禍を経て地域連携が少なくなったというのはネガティブな印象を持つが、報道では新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置づけを5類に移行するといった話も出てきており、商店会同士が連携することで商店街が活性化し、それを見た人が、商店街に行くためにバスや電車にのり、移動が再び活発になる取組を考えたいなど思っている。歩行者と自転車の交通安全対策や滞留スペースについてご意見があったとのことなので、滞留できる場所を作って、地域で安全に楽しい時を過ごせるようになればよいと考える。

(2) 荻窪駅周辺 都市総合交通戦略の改定について

事務局より、資料5を用いて荻窪駅周辺 都市総合交通戦略（以下、「交通戦略」という。）の改定について説明を行った。

【構成員からの意見及びそれに対する回答】 ○…委員の発言、●…杉並区からの回答

- 観光バス等の停車需要に対応する予定とのことだが、令和6年12月を予定している（仮称）荻外荘公園の開園に整備が間に合うのか。駐車場を整備するという事は、地域からの反対意見がでることが予想されるが、どのように対応される考えか。
- 観光バス駐車場の整備については、これから地域の方々への説明を行っていく予定としております。整備にあたり周辺環境への影響を危惧するお話も出てくると思われませんが、できる限り地域の方々のご理解が得られるように、整備の検討をしていきたいと考えています。
- 観光バス駐車場の運用についてどのような検討を行っているのか。空き駐車場を探す「うろつき交通」により、不要な排気ガスを出したり、交通事故等のリスクが増えたりするので、オンライン予約システムを導入するなど、駐車場の運用面の検討が必要ではないか。

- （仮称）荻外荘公園自体の管理運営について現在検討中ですので、はっきりしたことは申し上げられませんが、観光バス駐車場の管理運営は、（仮称）荻外荘公園の管理運営等との一体管理や、利用を予約制にすることなど、考えてまいりたい。また、観光バスの走行ルートは、既存路線バスと同じルートを通ることも想定されるため今後バス事業者様と個別に調整をさせていただきたいと考えております。
- 中央快速線へのグリーン車サービスの導入についての進捗や荻窪駅への影響はどうか。
- 中央快速線へのグリーン車サービスの導入については、本来であれば、令和5年度末にサービスを開始する予定としていたが、ホームドアの整備と同じく、半導体不足等の影響により、1年遅れる見通しとなった。荻窪駅を含め中央快速線の各駅について、サービスの開始に併せてホームの延伸、ホーム設備やレールの改良を予定している。JR東日本管内のホームドア整備については、従来令和14年度末としていた整備を1年前倒しした令和13年度末の整備と公表したが、杉並区内の4駅については、それよりも前に整備が進められるよう、鋭意調整をしているところである。その際には、「杉並区鉄道駅ホームドア整備事業費補助金」を活用したいと考えている。
- 「ゼロカーボンシティ宣言を踏まえた記述を追加します」とあるが、上位計画である「荻窪駅周辺まちづくり方針」についても連動して改定をするのか。「荻窪駅周辺まちづくり方針」（以下「まちづくり方針」という。）を踏まえて交通戦略を策定した経緯を考えると必要であると感じるがどのように考えるか。
- 「ゼロカーボン宣言を踏まえた記述の追加」では交通戦略策定以来進めてきた取組を踏襲しつつ、今後はゼロカーボンの視点を意識しながら施策を推進していくことを意図しており、交通戦略においては具体的な施策ではなく、既存の取組に対する姿勢を示す意味で考えています。そのため、上位計画である杉並区まちづくり基本方針の改定と交通戦略が改定されることによるまちづくり方針の改訂は現時点では予定しておりません。ただ、「杉並区環境基本計画」のアクションプランである今後改訂予定の「杉並区地球温暖化対策実行計画」の内容によっては具体的な対応が必要となり、まちづくり方針の改訂が必要になることもあると考えております。
- 「まちへ誘うにぎわい拠点の整備」とは交通戦略を検討する中でクールスポットや道路の遮熱塗装を整備するといった内容だったと記憶しているが、ゼロカーボンの視点を追加した具体策は踏み込んだ表現になるのか。
- 現在、検討中ではございますが、次回お示しをする原案で具体策が見えるようなものを提出する予定です。
- 「MaaSの実装と自動運転技術の活用検討」とあるが、MaaSはソフトウェアのことであり、自動運転技術はハードのことであるから、この二つをまとめて立項することが適切かどうか検討したほうが良いのではないかと。
- 人流動態分析のまとめとして「地域内の滞在人口が増加したことにより、歩行者・自転車の交通量は増加した。」とあるが、歩行者の増加に比べると自転車の増加は少な

いため、記述をするのであれば分けた方が良いのではないかと。

●ご意見ありがとうございます。検討させていただきます。

○歩行者と自転車の錯さうの問題に取り組むなかでは、荻窪三庭園の取組と一緒にまちのひとたちと合意を得ながら休憩スペースに関する施策を一部のエリアだけでも進められると良いと思う。

●来年度は、ワークショップを開催し、商店会の皆様と課題を共有しながら、解決に向けて取り組んでいきたいと考えています。荻窪三庭園と地域の連携はとても大切なものと考えておりますので、頂いた意見も踏まえて取り組んでいきたいと考えています。

以下のとおり、出席した交通事業者より「前回の連絡協議会からの約1年の状況と今後の見通し」について情報提供があった。

【鉄道事業者】

鉄道利用について、前回の協議会（令和3年11月4日）の時期と比べると回復基調にあるものの、頭打ちの状況となっており、荻窪駅の定期利用は、コロナ禍前よりも約2割減で推移している。他社の営業エリアでは約1割減まで回復しているところもあるが、弊社管内では現状の傾向が常態化する想定で、鉄道輸送の適正化や安全・安定輸送を前提とした会社の体質改善に向けた取組を考えている。

最近の取組としては、通勤時間帯の混雑緩和のため、オフピーク定期券のサービス開始や運賃改定についても行っていく予定である。

【鉄道事業者】

おおむね同じような状況である。鉄道利用について、コロナ禍により最大で3割減少したものが徐々に回復してきたが、現在は約2割減で横ばいの状況となっている。特に、事務所や事業所が多く、定期券利用者の割合が高いエリアについては、2割減までも戻っておらず、こうした状況が常態化していくのではないかと考えている。一方、本日の資料より住宅地である荻窪駅では特に休日の昼間時間帯の人の流れが活発になっていることがわかり、近隣へのお出かけ需要は戻りつつあると期待している。

【バス事業者】

コロナ禍前と比べると現在は、約1割減から約2割減の間を推移している状況である。回復した要因として考えているのは、学生の通学需要が戻ってきたことである。駅から大学への直行便は、一時運休をしていたが、現在は運行している。

通勤需要については、鉄道事業者と同じく減少をしている印象を持っている。残業や飲み会が減っているのか、夜の時間帯の需要は減少しており、深夜帯に運行していた深夜急行バスは現在も運休となっている。

【バス事業者】

各交通事業者と同じような状況である。ICカード情報を確認しているが、令和2年度が平成31年度と比べて約3割減、令和3年度が約2割減、現在が約1割5分から2割

減という状況である。こうした会議の場では外出機会を増やすため何ができるかを考え、公共交通の利用が進むよう一緒に取り組んでいきたいと考えている。

【タクシー事業者】

運賃改定を行ったことで、個々のタクシー単位での売り上げは、コロナ前よりも良い状況とはなっている。ただし、乗務員の数が東京全体で約2割減少している状況となっており、全体の稼働が減ったことで会社の売上は厳しい状況である。朝の通勤通学の需要が伸びているが、夜の街の需要は以前に比べ減少している。

【タクシー事業者】

羽田空港のタクシー稼働状況利用状況について、以前は1日平均3,000台程度の稼働があったが、コロナ禍を受け2年ほど、1,000台を切るという状況となっていた。昨年秋ごろからは回復傾向となり、令和4年の10月から12月は2,500台～3,000台ぐらいまで回復したが、これ以上にはならないのではないかと考えている。タクシー運転手の登録者数は、平成25年が約66,000人、コロナ前が約58,000人、現在が約48,000人と推移しており、コロナ禍が登録者数の減少を加速させたと考えている。

登録車両についてはコロナ以前からの約10年間の推移として約27,000台から約26,000台と、それほど減少していないように見えるが、これはタクシー事業者が登録している車両の総数であり、実際には休車して走っていない場合も考えられる。そのため、街中を走っている車自体は減っている。

(3) シームレスな案内・誘導サインの整備に向けた取組について

事務局より、資料6を用いてシームレスな案内・誘導サインの整備に向けた取組について説明を行った。

(4) 情報交換・意見交換

なし

(5) その他

次回の第11回連絡協議会は、本日ご説明させていただきました内容をもとに、交通戦略の原案の作成を進めまして、令和5年5月頃に開催したいと考えております。開催方法日時場所が確定しましたら、改めてお知らせいたしますので、皆様お忙しいところとは存じますが、ご協力を頂きますようよろしくお願い申し上げます。

以上