

議事要旨

会議名称	第9回 杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会
日時	令和3年11月4日(木) 15:30~17:00
場所	杉並区役所中棟5階 第三、第四委員会室
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 警視庁交通部交通規制課、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、区民生活部副参事(荻窪地域担当)、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)、みどり施策担当課長、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、政策経営部企画課長、保健福祉部管理課長、産業振興センター次長</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方針(案)について (3) 荻窪駅北東地区の現状について (4) 情報交換・意見交換 (5) その他 3. 閉会

(1) 現時点まで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。

○…委員の発言、●…杉並区からの回答

【構成員からの意見及びそれに対する回答】

○資料3の評価指標の現状値において、平均乗降人数が減るという事は社会情勢を鑑みれば当然の結果だと思われるが、駅利用の満足度が3.3%低下している。この原因や背景について検討がされているようであれば教えて頂きたい。

●低下の理由の分析は今後考えていきます。

○過去の状況を踏まえつつ、低下の理由を探ってもらいたい。

○シェアサイクルの実証実験について、シェアサイクルも近年進歩しているが、新しい動きについて杉並区ではどのように考えているのかを伺いたい。また、実証実験というものはメディアにも取り上げられ、住民にも関心を持ってもらう良い試みであるため、是非住民の関心を高められるように取り組んでもらいたい。

●民間におけるシェアサイクルの現状は、大手二社がシェアの9割以上を占めています。特別区においても臨海部と内陸部でシェアが分かれている状況です。杉並区も事業者と協議を重ねており、早期に実証実験を開始できるよう協定締結も含めて調整を進めています。住民の周知につきましては、杉並区の広報等を通して周知を図っていきたいと考えています。

○10月7日の夜間、通勤時間帯に比較的大きな地震がありました。その時の状況についてフォローをしていますでしょうか。行政、交通事業者は今回どのような対応を行ったのか伺いたい。

【杉並区】

先日の地震では最大震度4であったことから、杉並区として特別な対応は行いませんでした。荻窪駅における地震発生時の対応については、交通事業者も含めた連絡会で対応を検討することになっています。

【鉄道事業者】

10月7日22時40分頃の地震であり、最大震度5強を観測した場所もありましたが、杉並区エリアにおいては震度5以上を観測した場所はありませんでした。東日本大震災を経て、非常用品の備蓄や駅員による避難誘導マニュアルの整備や訓練を重ねてきましたが、実際に起きてみると想定通りにいかないところがありました。今回の地震ではトンネルや車両に被害がなく、列車が走れる状況にあり、そういった場合の対応の基準について見直しを検討しています。また、夜間の時間帯に起きたこともあり、当社が運行できたとしても他の鉄道の連携を考えるとどのように運行することが適切なのかといった課題が見えてきたため、現在社内で検討を進めているところです。

【バス事業者】

バス事業においては、発災時の対応の大部分を乗務員に委ねる必要があります。東日本大震災以降、地震の基本対応マニュアルを配布しています。運行中に地震が発生した場合、バスを路肩

に止め、車内車外の安全を確認することしていますが、運行中に発災した場合揺れに気づくことが難しいこともあり、乗客の携帯に届く緊急地震速報で気づくということになるという課題もあります。無線を通じた情報交換を行う事で安全な運行に努めています。発災時は鉄道が一時的に止まるため、利用者がバスへ流れ、乗客をさばききれなくなることも起きてくるため、鉄道事業者との連携を行いながらそうした状況の改善に繋げられるようにしたいと考えています。

【バス事業者】

当社もバスに対応マニュアルを置いており、発災時はバスを止めることになっていますが、この度の地震では乗務員の大半は地震が起きていることに気づかない状況でした。今回は夜間の時間帯に起きた地震であり、現在夜間の時間帯は減便をしており、鉄道事業者からの振替輸送の依頼もなかったためそれほど大きな影響はなかったと認識しています。しかしながら、大規模災害へ備えた対応強化については今後も社内での検討を進めていきます。

【タクシー事業者】

当社は研修・試験・苦情対応を担っている組織である為、直接的な対応は行っていませんが、研修内容に発災時の対応などを盛り込むことも考えられるため、法人、個人のタクシー協会と連携しながら取組を進めていきたいと考えています。

【鉄道事業者】

今回夜間の時間帯に起きた地震であったことから、乗客にどのような情報提供を行うべきなのか、行政の提供する一次避難所などの情報をどのように周知するのかについて社内で検討をしています。今後も行政との連携を進めていきたいと考えているので、杉並区にも協力いただきたい。

○交通戦略にも「頼れるターミナル駅プログラム」があり、今回は教訓が得られたのではないだろうか。行政の方でそうした情報の取りまとめなどはしていないのか。

●今回の地震に対してはそのような対応はしていません。一方、各駅で発災時の対応訓練を毎年実施していることから、東日本大震災以降、帰宅困難者への対応は検討されていると考えています。

○帰宅困難者の対応については交通戦略で扱える限界と、都市再生安全確保計画など他の計画でカバーする役割分担を考えて検討いただきたい。シェアサイクルについては、ポートをどこにおくのがポイントになってくると考える。区立施設に限らず、場合によっては民有地に設置することも考えられるが、あまり安っぽいポートを設置しては事業自体の評価を下げかねず、大田黒公園のような洗練された施設においてはデザインに注意する必要があると考える。

(2) 荻窪駅周辺 都市総合交通戦略の改定方針（案）について

事務局より、資料5を用いて荻窪駅周辺 都市総合交通戦略の改定方針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】

○近年、社会的にSDGsや脱炭素の議論があり、杉並区が今後改定する計画の中にはそうした内容

が盛り込まれるものとする。今回の交通戦略では部分的でかつ実効性のある改定を行いたいと考えているその方向性には賛成であるが検討を進める中ではそうした社会的な動きについても意識してもらいたい。

- 杉並区では現在、新たな総合計画・実行計画を作成しています。総合計画は目標年次を令和12年度（2030年度）とした計画案を作っており、計画に掲げる各施策においてそれぞれの取組がSDGsのどの項目に合致するのか記載しています。その中で荻窪駅周辺 都市総合交通戦略の取組が含まれる「地域の魅力あふれる多心型まちづくり」の施策では「8. 働きがいも経済成長も」「11. 住み続けられるまちづくりを」の項目が該当しております。

○今回の改定において、「40. 駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備」が挙げられているが、この項目も改定されるということか。

- 杉並区では5か年計画で進めて来た「杉並区自転車ネットワーク計画」が今年で最終年を迎え、ネットワーク計画に定めた重点整備路線の整備が終わる予定となっています。次年度からは、自転車ネットワーク路線から再検討し、次の重点整備路線を決めていこうと考えています。

○整備については、自転車道や自転車専用通行帯などあるが、整備形態についてもグレードアップさせていくことも検討されるのか。

- 基本的には自転車のナビマークの整備を考えていますが、今後道路形態などが変わってきた場合には整備形態のグレードアップも視野に入れる可能性があると考えています。

○「新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う人々のライフスタイルの変化を踏まえた検討を行う」とあるが、ライフスタイルの変化がどのように起こっているのかといった客観的な情報はあるのか。例えば、昼間人口の増加による地域への影響や、物流の増加による荷捌き車両の影響なども把握しているものがあれば、それを踏まえた検討を行って欲しい。また（仮称）荻外荘公園開園に向け、交通安全に資する内容は住宅都市杉並ならではの視点で追加してもよいのではないか。

- 商店街を担当する部署からは厳しい状況であると聞いておりますが、客観的な状況の把握については、次年度以降、委託も含めて調査を実施しながら評価したいと考えています。（仮称）荻外荘公園の開園により来街者の増加が見込まれることから、安全対策も踏まえた検討などを進めていきたいと考えています。

（3）荻窪駅北東地区の現状について

事務局より、資料6を用いて荻窪駅北東地区の現状について説明を行った。

（4）情報交換・意見交換について

第8回連絡協議会から約半年が経過し、その間の状況や近況について情報交換・意見交換を実施した。

【杉並区】

〈足元の状況について〉

最近では東京都内の新型コロナウイルス感染者数も一時期に比べてだいぶ落ち着いてきている状況があり、杉並区においても10月に入ってからは一週間当たりの新規感染者数は20名以下となっています。直近10日間ほどでは新規感染者数0人の日も見られる状況です。引き続き感染症対策にご協力を頂きますようお願いいたします。

〈杉並区基本構想について〉

今後10年の杉並区政の基本的な方向性を定める杉並区基本構想を策定しました。荻窪駅周辺のまちづくりが含まれる多心型まちづくりの考え方についても盛り込まれておりますので、引き続き交通環境の整備を進めながら、歴史的・文化的資源を生かしたまちづくりを進めていきたいと考えております。

【鉄道事業者】

前回の連絡協議会でも厳しい輸送状況を報告しましたが、今年度に入ってからコロナ感染の第四波、第五波があり、影響が大きく出ています。コロナ前と比較しても約6割程度の利用状況で推移しています。特に第五波は夏季輸送のタイミングと重なったこともあり、中・長距離輸送についても約3割前後の利用に低迷しました。緊急事態宣言解除後の1か月の状況は足元では回復の兆しは見えるものの、先月末の第二四半期の決算でも当初の見込みを下回る厳しい状況が続いています。

【鉄道事業者】

乗降人員は平均して6割～7割で推移しています。荻窪駅については、概ね25%前後の減少となっています。収入の大半を運輸事業が占めているため、会社の経営への影響は大きくなっています。第二四半期の決算は厳しい結果が予想されています。オリンピックに向けて様々な準備を進めて来たところではありましたが、無観客での開催となり、深夜の増便や会場への輸送はかなり縮小して執り行う形となりました。コロナ対策としては、混雑状況の見える化や時差通勤・通学のポイント導入など環境の整備が整いつつある状況です。

【バス事業者】

2019年度比で75%～80%で推移しています。緊急事態宣言が明け、もう少し利用が回復するかと考えていましたが、今年はバス利用の増える雨が少なかったこともあり、思ったほどの回復は見られていません。バスの車内は抗菌を施し、乗務員にもワクチン接種を促すなど対応を行っていますが、周知が十分でないのか、バスの利用を控えられている状況があります。

【バス事業者】

収入に関しては、コロナ前と比較して20%～25%の減収となっています。緊急事態宣言後9月はそれほどではなかったものの、10月に入り若干の持ち直しが感じられています。貸し切りバス事業については、オリンピックを見越して準備を進めていたものの、無観客となり需要がなくなってしまったこと、高速バス系統についても需要が見込めず運休となっています。コロナ対策としては、バスロケーションシステムを利用した混雑状況の見える化を進めています。

系統によっては運行本数の関係上1台見送って次に乗ろうとなりにくい状況もあると思いますが、少しでも情報提供できるよう努めています。また、バス事業者として最も現在懸念しているのが燃料費の高騰です。軽油価格が上昇しており、ようやく上向いてきた状況に水を差さないか懸念している状況です。

【タクシー事業者】

タクシー運転手になるための講習受講者の減少傾向が続いており、月当たり15%~30%の減となっています。また、廃業される方も増えており、法人で年間3000人、個人でも年間1000人程が辞めている状況です。タクシーの利用状況ですが、例えば羽田空港では緊急事態宣言中では1日当たり数十台~数百台の利用にとどまっていたましたが、解除後は1日当たり500台~1000台以上の利用がされるなど、回復の兆しが見えてきている状況です。

【タクシー事業者】

令和3年9月のタクシー輸送実績は昨年の9月より低下している状況です。輸送回数、運送収入共に前年比90%台となっていますが、緊急事態宣言解除後の回復に期待したいと考えています。

●杉並区では様々な広報媒体を持っております。交通事業者の皆様におかれましては今後積極的にPRしたいことがありましたら、ご相談ください。杉並区としても情報発信のお手伝いができることもあるかと思えます。

○ビジネスの状況などを鑑みると、コロナ前の状態に100%戻るということは、難しいと思われる。一方で、新たな交通のムーブメントを作り出していく必要があると考える。通勤目的のトリップ需要を元に戻すことは厳しいが、私事トリップの需要がもっと増やせないかと考える。通勤時間が無くなった分、その時間を他の目的に利用できないか。商店街などとも連携した新たな私事トリップを生み出す取り組みがあってもよいのではないか。住宅都市杉並だからこそできる取組もあると思うので、そうした施策についても今後検討をして欲しい。

(5) その他

●次回の第10回連絡協議会は、施策ごとの個別協議を行いながら、交通戦略改定素案の作成を進めまして、来年7月頃の開催を考えております。日時・場所が確定しましたら、改めてお知らせいたします。皆さまお忙しいこととは存じますが、ご出席の程、よろしく願いいたします。

以上