

会議記録

会議名称	第6回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日 時	令和6年1月24日（水）午後2時00分から午後4時05分まで
場 所	中棟5階 第3・第4委員会室
出席者	<p>【委員】28名（10名欠席、内代理出席7名）</p> <p>伊藤会長、牧村副会長、浅川委員、廣元委員、若田委員、畠山委員、早田委員、秦野委員、秋山委員、米澤委員、小池委員、舟山委員、久我委員、外丸委員、清水委員、藤平委員、平井委員、江藤（稔）委員、江藤（昌）委員、芳賀委員、曾山委員、津村委員、惠羅委員、井上（純）委員、中辻委員、野口委員、高橋委員、井上（昭）委員</p> <p>（代理出席：乾健太郎様、八木博美様、池野谷琢磨様、小川直泰様、関口達也様、石森健様、佐野太一様）</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（令和6年1月24日現在）</p> <p>資料2 第5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 グリーンスローモビリティ運行計画（案）</p> <p>資料5 杉並区地域公共交通活性化協議会委員の追加について</p> <p>資料6 杉並区A I オンデマンド交通検討部会設置要領</p> <p>資料7 杉並区旅客運賃等協議会におけるグリーンスローモビリティの運賃協議の結果について</p> <p>資料8 杉並区地域公共交通計画に基づく令和5年度の実施について</p> <p>資料9 令和6年度の実施について</p> <p>資料10 「杉並区区民等の意見提出手続」の結果等について</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 議事 <ol style="list-style-type: none"> (1) グリーンスローモビリティ運行計画案について【諮問事項】 (2) 杉並区地域公共交通活性化協議会委員の追加について (3) A I オンデマンド交通検討部会について 3. その他報告事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) グリーンスローモビリティの運賃協議の結果について (2) 杉並区地域公共交通計画に基づく令和5年度の実施について (3) 令和6年度の実施について (4) 杉並区自転車活用推進計画の策定について (5) バス路線の経路変更について 4. 閉会
傍聴者	12名

<p>会 議 の 結 果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○議事に先立ち、その他報告事項（１）グリーンスローモビリティの運賃協議の結果について、区から報告があった。 ○議事（１）グリーンスローモビリティ運行計画案について、区から説明した後に協議を行った。賛成（i. 原案どおり）が17名、条件付きで賛成（ii. 運賃を見直しの上、これを認める）が4名、反対（iii. 認めない）が3名であり、出席委員28名の過半数で決し、原案どおり認められた。ただし、令和6年度から開始する実証運行及び本格運行においては、既存交通事業者との調整を継続して実施し、客観的なデータ分析等により、グリーンスローモビリティの運行による多面的な効果を踏まえ総合的に検証することが意見として附される結果となった。 ○議事（２）杉並区地域公共交通活性化協議会委員の追加について、異論はなく、キャピタルモータース株式会社代表取締役社長磯史洋氏が新たに委員として加わった。 ○議事（３）A I オンデマンド交通検討部会要領案については区からの説明のとおり認められた。 ○報告事項（２）、（３）、（４）、（５）について、それぞれ区が概要説明を行い、質疑及び委員間の意見交換を行った。
----------------------	--

事務局（尾田）

それでは、定刻となりましたので、「第6回杉並区地域公共交通活性化協議会」を開催いたします。

本日は、大変お忙しいところ、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

本日の協議会は、16時までの概ね2時間程度を予定しておりますが、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。本協議会事務局の都市整備部交通施策担当課長 尾田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、着座にて失礼させていただきます。

まず、本日の資料を確認させていただきます。資料は、一部郵送等で事前にご送付させていただきましたが、すべて席上に配布しております。皆様の席上には、次第、資料1「委員名簿」、資料2「席次」、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）」、資料4「グリーンスローモビリティ運行計画（案）」、資料5「杉並区地域公共交通活性化協議会委員の追加について」、資料6「杉並区A I オンデマンド交通検討部会設置要領」、資料7「杉並区旅客運賃等協議会におけるグリーンスローモビリティの運賃協議の結果について」、資料8「杉並区地域公共交通計画に基づく令和5年度の実施について」、資料9「令和6年度の実施について」、資料10「『杉並区区民等の意見提出手続』の結果等について」を配布しております。一通りご確認ください。過不足等ございましたら、お近くの事務局職員にお申し付けください。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、録音させていただきますので、予めご了承ください。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、予めご了承ください。

引き続き、会議の成立についてご報告いたします。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、会議は委員の半数の出席が必要となります。本日は、協議会委員38名のうち、現在、27名（後に28名）の委員が出席されていますので、条例の規定により、本協議会は有効に成立していることをご報告させていただきます。

それでは、議事に移ります。伊藤会長、よろしくお願いいたします。

会長（伊藤）

はい。まずは、事務局から録音についてお話がありましたが、傍聴人から撮影と録音の申し出がございましたので、これを許可したいと思います。いかがでしょうか。

（ 了承 ）

よろしいでしょうか。では、そのような形で進行させていただきます。

それから、本日は自動運転の契約事業者であるアイサンテクノロジー株式会社の小野様にオブザーバーとして参加していただきますので、どうかよろしくお願いいたします。

ワグナー（小野） 以前、杉並区様と協定を締結させていただきました。自動運転の受託事業者のアイサンテクノロジーの小野と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたしますします。

会長（伊藤） 令和5年3月にこの協議会を通して杉並区地域公共交通計画が策定され、今年度は計画に基づく施策・取組が動き出したところです。前回8月の協議会では、多くの委員にご参加いただき、活発な議論をさせていただきました。色々と本音に迫るようなご意見もあつて、私自身も勉強させていただきました。まさにこういった場でどういう議論がされるかというのが杉並区の交通を考える場として重要となりますので、是非これからもそれぞれのお立場やご見識からのご議論をどうかよろしくお願いいたしますします。

さて、本日は、議事（協議事項）の3件について、事務局からの説明後、皆様とご協議させていただく内容を、前半1時間程度の所要と見込んでおります。その後、後半1時間程度は、報告事項の5件について、事務局からの報告、その後に意見交換という形で進めさせていただきます。

資料が多く、長丁場になりますが、皆様どうぞよろしくお願いいたしますします。

会長（伊藤） それでは、早速議事に移ります。まず、議事（1）「グリーンスローモビリティ運行計画案について」、こちらは諮問事項でございます。本日は、区長の諮問を受けて、グリーンスローモビリティ運行計画案について皆様とご協議させていただき、この場で挙がったご意見やご指摘を踏まえ、本協議会における答申としてまとめる予定です。さらに、議事（2）、議事（3）と進んでいきますが、議事ごとに区切って説明と協議の時間を設けますので、よろしくお願いいたしますします。

まず初めに、議事（1）について、区長からの諮問があるということで、事務局からよろしくお願いいたしますします。

事務局（尾田） 本来、岸本区長からお渡しすべきところ、公務のため出席できませんので、代わりに、事務局から後ほど伊藤会長にお渡しいたします。諮問文は原本がこちらにございます。委員の皆様は、資料3をご覧ください。

杉並区地域公共交通活性化協議会 会長 伊藤昌毅様。杉並区グリーンスローモビリティ運行計画の策定について（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協議し、答申するよう諮問します。1 杉並区グリーンスローモビリティ運行計画案について。

この諮問文を後ほど伊藤会長にお渡しさせていただきたいと存じます。

事務局（柴田） それでは、議事（1）につきまして、事務局よりご説明申し上げます。

運行計画案を説明する前に、その他報告事項（１）「グリーンスローモビリティの運賃協議の結果について」に関しまして、運行計画と関係することから、最初にご報告させていただきます。

運賃協議につきましては、昨年 10 月施行の道路運送法を踏まえ、本協議会前に、新たに設置した杉並区旅客運賃等協議会を開催し協議を行ったところです。その結果、運賃については 100 円、未就学児は無料とさせていただきたいと考えております。

この間区では、地域住民や利害関係者への意見聴取を実施してきました。ご意見の中には、既存交通事業者と競合しないような運賃設定を求めのご意見もありましたが、アンケートの結果やグリーンスローモビリティの導入目的である回遊性の向上のため、更には区の事業として開通した南北バスすぎ丸のスキームに準じまして、多くの方に利用してもらえる運賃設定が必要であると考え、決定したものとなります。

以上で、運賃協議のご報告とさせていただきます。

それでは、改めて運行計画案について、ご説明させていただきます。議事（１）の資料につきましては、クリップ止めされており、資料４のグリーンスローモビリティ運行計画案のほか、参考資料として本運行計画の説明用のスライド資料、移動円滑化基準適用除外申請について、の計３点を基に、進めさせていただきますので、適宜ご確認いただければと思います。

まず、はじめに、荻窪駅南側地域におけるグリーンスローモビリティ導入の検討背景をご説明させていただきます。荻窪の特徴としては、区内最大の交通結節点として、都市機能が集積する杉並区の中心的な拠点です。更に、荻窪駅南側地域としては、大田黒公園や角川庭園を含め、荻外荘公園が令和 6 年 12 月に開園を予定しております。一方で、荻窪駅から若干離れたところにあることから、来街者の中には、場所が分かりにくいと感じる声もあり、駅周辺の回遊性に課題がありました。

また、荻窪地域では、「ゆっくり歩いてまちを楽しむために」という地域交通の将来像を掲げており、その将来像と低速で走るグリーンスローモビリティが合致しているというところから、導入検討に至りました。

事業計画としては、令和 4 年度に本協議会をもって策定された杉並区地域公共交通計画や区全体の計画である杉並区実行計画に位置付けられました。

次に、事業の位置付けについてご説明いたします。本事業は、杉並区が事業主体となり、運行をキャピタルモータース株式会社にお願います。

また、運行に伴う費用については、運行経費から運賃収入等を除いた収支欠損額や車両に関する法定費用を杉並区が負担し、乗務員等の雇用や車両の日常的な維持管理に関する費用については運行事業者であるキャピタルモータースが負担します。

事業スキームはコミュニティバスすぎ丸を参考にし、今後、運行協定を締結する予定となっています。すぎ丸と同様に、単独での事業採算性に着目するの

ではなく、次年度実施予定のM a a Sの取組等において、多面的な効果を検証していきます。

続きまして、2番、運行計画案について、実証運行及び本格運行の概要をご説明させていただきます。なお、2番の運行計画書案については、本運行計画書案と同様の内容となっております。後ほど、詳細を説明する箇所もございますので、重複しない箇所のみ説明させていただきます。

運行目的は、小さな交通から生まれるゆっくりという新たな移動価値の創出を視野に入れ、「杉並区地域公共交通計画」に基づき、荻窪駅周辺の回遊性向上のための新たな移動サービスを導入することを目的としております。運行形態は、路線定期運行、運行時間は、午前9時から午後5時、運行期間は、令和6年5月から実証運行を3カ月かけて実施します。その後、約3カ月間実証運行の検証のため運行を休止し、11月より本格運行を開始する予定です。

運行ルートは、荻窪駅西口を起終点として順に停留所を周回いたします。運賃は、先ほどご説明した、杉並区旅客運賃等協議会にて協議した100円となります。運行事業者は、公募型プロポーザルにて選定された地元タクシー業者のキャピタルモータース株式会社であり、今後、一般乗合旅客自動車運送事業の取得をいただく予定です。平均利用者は、令和4年度に実施した実証運行から算出しております。

運行ダイヤについて、まず、5月からの実証運行においては、3カ月間の中で3パターンのダイヤを検証いたします。1カ月目は1台運行、2カ月目は平日1台、土日祝日2台運行、3カ月目は、2台運行の体制とし、1カ月ごとに便数を増やしながら検証いたします。2台運行の際は、ダイヤにお示ししている下線ありとなしでは、別の車両にて運行いたします。

続きまして、11月からの本格運行については、基本的に2台での運行体制とし、故障時及び車検時の際には、1台での運行体制を予定しております。

続きまして、使用する車両については、ゴルフカートタイプのヤマハ製とドア付きのタジマ製の車両をそれぞれ1台ずつ、計2台を購入し、運行事業者には、無償貸与する予定です。乗車可能な人数は、ヤマハ製が5人、タジマ製が7人です。また、本来、旅客車両として移動円滑化基準に適用したものでなければならぬところ、参考資料の「杉並区グリーンスローモビリティ運行に係る移動円滑化基準適用除外について」の「2 認定により適用を除外する移動円滑化基準の条項及び内容」に記載のとおり、移動円滑化基準を満たすことが困難であるため、車両の特殊性や地形上などの理由に鑑みて、移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領の第3第4号に基づき、移動等円滑化基準の一部除外の認定を受けることといたします。なお、どちらの車両も、左側からの乗車を前提としております。

運行ルート及び停留所になります。荻窪駅西口を発車し、大田黒公園、荻外荘公園、荻窪地域区民センター、区立桃井第二小学校を周遊する、1周約2.9kmのルートです。なお、令和4年11月に実施した無償の実証運行と同様

のルートとなります。4番の荻窪地域区民センターは、大規模改修により車両の転回ができなくなるため、令和6年度、7年度は運行せず、令和8年度から運行予定です。そのため、今回の協議会においては、荻窪地域区民センターは、協議事項としては、含めないことといたします。また、この運行ルート及び停留所においては、警視庁と協議を進めてまいりました。

運行ルートにおける交通規制図でございます。ゾーン30プラスについては、令和6年度に指定する予定です。

停留所の設置位置についてです。まず、起終点の1番、荻窪駅西口の停留所になります。場所は、JR荻窪駅の南側である西口を予定しております。乗降場を確保するため、ガードパイプを一部撤去いたします。また、路上駐車が多い場所でもありますので、路面にアクセス表示の整備を予定しております。2番の大田黒公園です。場所は、大田黒公園の正門側を予定しております。3番の荻外荘公園の停留所です。場所は、荻外荘公園の南側、都営住宅側を予定しております。5番の桃井第二小学校についてです。場所は、桃井第二小学校の東側を予定しております。なお、当該場所においては、令和6年度より指定予定のゾーン30プラスの取組の一環で、路面に「凸状」の傾斜をつけるハンプの設置を予定しております。

停留所の標識については、既存のコミュニティバスである南北バスすぎ丸と同様の仕様を予定しております。

保管場所及び運行経路への回送ルートについてです。交通量の多い道路を可能な限り避けるよう設定いたしました。なお、車両の保管場所は、道路運送法の規定である2km圏内でございます。

続きまして、3番、本格運行に向けた今後の予定についてです。本日の協議会にて合意を得られた場合、本運行計画の策定を2月下旬に予定しております。その後、道路運送法第4条の一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請を予定しております。購入した車両においても、2月下旬から随時納車を予定しております。

3月には、運行事業者と運行協定の締結及び道路使用許可等の申請の上、4月頃から停留所の工事を5月まで予定しており、その後、5月からの実証運行を開始いたします。さらに実証運行の検証を行い、検証結果を本運行計画へ反映の上、本格運行に向けて着実に取組を進めてまいりたいと思っております。

また、参考資料として、運行計画書とは別にこれまでの課題に対する対応策等について、添付しております。説明は以上となります。

会長（伊藤）

ご説明ありがとうございます。

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案について皆様とご協議させていただき、この場で挙がったご意見やご指摘を踏まえ、本協議会からの答申を行う、すな

わち運行計画を決定させていただくといった流れとなります。そのため、この後の議論は非常に大事になります。只今ご説明のあったグリーンスローモビリティの運行計画案について、様々な立場からご意見があると思いますが、是非お聞かせいただきたいと思っております。

また、お手元の席札を少し私が見えるように向けて置いて頂けますと幸いです。ありがとうございます。ご発言をいただく際には、挙手にてお知らせください。私からご指名させていただいた後に、マイクを使用して、ご所属・お名前からご発言をお願いいたします。

委員（畠山）

関東バス畠山でございます。いつもありがとうございます。

今回、グリーンスローモビリティは、そもそも私どもの取組の一つとして考えていたところでございます。この度はタクシー事業者さんが実施されるということですが、今回この内容をそのまま進めるということには私どもは賛成をいたしかねます。何故かという、先ほど運賃は100円と決定されたということですが、運賃が100円でどうになってしまうのかというのを本当に考えて頂けたのかというのが甚だ疑問でございます。

私ども路線バスは今220円で運行しておりまして、3月からは230円で10円運賃を改定させていただこうと考えています。これは、コロナでだいぶ疲弊した関係もあって、出来る限り乗務員の待遇を良くしていこうというところと、老朽化した建物を修繕していかなければならないという理由から費用が足りなくなったため運賃改定になります。

すぐ近くを走っている、荻窪駅からシャレール荻窪行きのバス、荻51系統がありまして、この系統も230円になります。荻外荘のすぐ近く、歩いて5分もかからないぐらいの距離にあります。ここまで路線バスよりも速くて100円で行けるといふことになれば、選ぶ方がこれ100円だからこちらにしようとなりかねないです。また、このシャレール荻窪行きのお客様が減ってかなり疲弊している状況もありますので、路線の廃止なども会社として考えていかなければなりません。そうあると、我々としては、路線バスを守っていかなければならない、系統を何とか守っていこうということになれば、当然反対とさせていただくしかありません。

それともう一つ、以前も協議会でお話させていただきましたが、荻窪駅西口を使うということです。実験の際には使わせていただきましたが、ここはご存知の方がいらっしゃるかどうかわかりませんが、以前当社では「荻窪西口」というバス停が元々ございました。駅前の改良に伴いまして、ここが交差点化ということもあって私どもは1箇所を集約させていただきました。ご指導の下にそういう形になっていまして、私どもが考えるに交差点ではないかと、そうすると、駐停車禁止で何故そこに許可できるのかというのはちょっと不思議に思うところであります。

また、駐車車両が多く発生するところで、道路幅もやや狭く感じられま

す。その先に横断歩道での人の往来や自転車による交通事故の発生個所ということで危険な箇所であるという認識もあって、こういうところもぜひ是正していただきたいと思います。

会長（伊藤）

ありがとうございます。やはり運賃を起因とした問題、もう一つは荻窪駅西口のバス停の問題をご指摘頂きました。続けていかがでしょうか。

委員（早田）

京王バスの早田でございます。よろしくお願ひいたします。

今の畠山さんのご意見に関連して発言させていただきますが、私として100円の運賃に関しては明確に反対の立場を取らせて頂きたいと思ひます。先ほど事務局の方からは運賃協議の方は別に開催されたそうで、運賃のみを取り挙げて話すことはできないと思ひますので、運行計画そのものに意見をということになります。100円運賃の課題については、補足させていただきますと、すぎ丸もそうですが、コミュニティバスが乱立された2003年頃から100円の運賃が流行りもののように出てきまして、当社もコミュニティバスを運行させていただいていて、100円の運賃のところも結構ございます。運行から20年ほど経って、かなり課題も多くなっております。先ほど話がありました通り、周辺の路線バスを、分かりやすく言うと、食ってしまう状況がございまして、当社の路線でも廃止に追い込まれた、結果的にとして地域交通にとってマイナスになったという状況もございまして、そういった経緯もございまして、100円という運賃に関しては、ワンコインで非常に乗りやすく魅力的なものに見えるかもしれませんが、地域交通にとってみれば非常に危ういものだと考えております。現に、当社がやっております、コミュニティバスの100円の運賃も大半が見直しの動きが大なり小なりございまして、2023年4月には小金井市で180円に運賃を見直すといった動きがございました。バス会社は地域の交通を守らないといけないという使命感を持ってやっておりますが、我々もコロナも含めて体力がだいぶなくなっており、路線を維持することが危うくなっております。今回のグリーンスローモビリティは当社が運行する路線が周辺に走っているわけではないのですが、今後こういったグリーンスローモビリティやAIオンデマンド交通など新たなモビリティについて考えていけないといけない時期であるのは感じるころであります。その中で、グリーンスローモビリティは今回杉並区で最初のスタートになるものと思ひますので、今後のためにもきちんと議論、検討した方がいいと思ひ、現時点では100円の運賃を含めた運行計画書については一交通事業者の立場からは賛成いたしかねます。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。主に、議論の論点は100円という運賃と、それによる既存バスへの影響というところを理解いたしました。

委員（曾山）

杉小P協の曾山です。

先日、バスに子どもと一緒に乗った際に、30キロ前後で走行していたバスに乗っていて、そのバスが急にブレーキを踏んだことで、私は運転席まで投げ出されるのではないかとというぐらいの衝撃を受けたような状況がございました。立っていた私はポールをしっかり掴んでいたのも、たまたまその前の座席に倒れ込んで、足を捻る程度の軽い怪我で済んだところでしたが、自分の子供は座らせていたので無事で済みました。そのような経験があつて、もし自分の子どもだったら、きっと前方に投げ出されて、大変な大怪我になったのだらうとすごく感じました。

そこで、乗車する上で安全性というのがすごく大事であることを考えていたところ、メールで資料を送っていただき、ホームページに掲載されていたプロポーザルによる運行事業者の選定結果も合わせて拝見いたしました。その選定結果では、交通安全対策が適切であるかという項目があつて、今回選定された事業者の配点が少し低くなってしまっている様子でしたので、その審査の中でどういう懸念があつたのかということをお聞かせいただきたいと思つたところです。地域のことをよくご存じで、安全性が本当に大丈夫だと見込まれた上で選定されているだろうとは思いますが、なぜこういった背景になってしまったかお話を伺いたいと思つます。また、バスに乗ってみて、そうした危険なこと、急ブレーキを踏まれてすごく怖い思いをしたということもありましたので、今後どのように安全対策が取られていくのかということもお聞かせ頂きたいです。

会長（伊藤）

はい、キャピタルモータースさんの安全管理について、今一度ご確認されたいということでした。次の委員までご発言頂いた上で、ここまでの内容について事務局から伺いたいと思つます。

委員（米澤）

東京バス協会の米澤でございます。

運賃設定については別の運賃協議会で決められたということで、地域公共交通会議の協議事項ではないということですが、運賃協議会を開くにあたって、意見を求められたので2つ意見を言いました。1つ目は、運賃設定については持続可能な事業になり得るように設定して欲しいということ、2つ目は、地域の競合に抵触しないような運賃を設定して欲しいということ、この2点をご留意頂きたいと協議会には預けました。2つ目の運賃の競合については、先にご意見のあつた方々と同感するところなので割愛させていただきます。1つ目の持続可能な事業となり得るかということですが、漠然と100円となるならば、バスは車両が大きいので220円という運賃設定になっておりますが、ほとんどがバスの費用というのは乗務員の人件費が充てられるような状況で、これがバスの乗務員とは必ずしも一致しないとは思つますが、100円で賄えるのかというのは甚だ疑問です。この持続可能な設定であるかという点につ

いては、収支構造の赤字が区から補填がされるということでしたが、いかほどなのかがこの資料の中から読み取れませんので、正直わからないというのが私の感想です。そのため、1つ目については判断がつかないというところと、2つ目については競合する運賃だろうというのが正直な感想です。

会長（伊藤） 持続可能というニュアンスは、単独自立した事業として持続可能という意味合いではないんですよね。

委員（米澤） 望ましい姿は、もっとも完全に独立した姿ですが、税金を投入されて補填するという構造もありかと思えます。しかし、それがどのぐらい課題となるか、その大小が判断基準となると思えますが、資料からは読み取れないという意味でございます。

会長（伊藤） ここまでで一旦事務局にお伺いしてもよろしいでしょうか。

事務局（尾田） はい、事務局でございます。色々ご意見いただきありがとうございます。運賃に関しましては、委員からご意見あったように、この度の法改正を受けて別途協議会を設けて協議をしたこととなりますが、実際に区民アンケートでもどの程度の運賃ならば利用するといったところも区として情報収集いたしました。また、コミュニティバスすぎ丸の話もありましたが、すぎ丸の36名という定員に対して、今回の車両は定員が5～7名程度しか乗れないもので、バスとは異なるという認識でおります。スピードも20km/h未満であり出ません。区としては、新たな移動の価値を創っていきたいという考えの下、まずは利用される形で検討させていただきたいと考えております。この間、地域公共交通計画を作るにあたって、すぎ丸に関しても何度もご議論させていただき、計画の施策の中でも一律100円で乗車できる運賃が妥当であるかという見直しを検討することは明文化しております。そこも合わせて、地域交通のネットワークとして考えていく必要があると考えています。厳しいご意見も頂きましたが、関東バスさんとは個別に何度かお話もさせていただいておまして、関東バスさんのお客を奪うといった考えもございません。区としては、大田黒公園や、今年オープンする荻外荘公園への移動の数を増やす、この地域に新たに人を呼び込んでいきたいといった思いからこの事業を進めていることになんとかご理解をいただきたいところです。

また、今回運行事業者のプロポーザルについてのご質問がございましたが、これは区長の附属機関としての委員会を別途設置して審査を行ってまいりました。資料を確認したところ、安全管理につきましては、一次審査の方で多少書類の不備等もあって下がっております。二次審査で委員からご意見があったのは、グリーンスローモビリティはシートベルトがないのでしっかり座ってバーを掴むことが安全対策であるという確認をしております。運送事業として許可

を得て行うこととなりますので、国への申請等含めて、しっかり区としても協議して進めていこうと考えてございます。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。では、お願いいたします。

委員（秦野） 西武バスの秦野でございます。

先ほど関東バスの畠山委員や京王バスの早田委員からあった話と全く同じで補足になります。2000年過ぎぐらいにコミュニティバスができた時に、武蔵野市の影響でしょうか、やはりどこも100円ありきで始めたところが非常に多くて、私どもも北多摩の自治体を多く受託させていただき、100円ありきで進めたところも非常に多くございました。やはりおっしゃっていたように、路線の食い合い、競合が発生して、弊社の路線も多少食われるといった事態も発生いたしました。それを受けて、15年、20年にわたって、自治体と交渉を重ねてきて、やっと今、請け負っている全12自治体については路線バスと同等の運賃にできたといった経緯もございます。そのため、そういった観点からも100円という運賃につきましては、事業者としては反対ということを表明させていただきまます。コンセプトについては重々承知しているところでございますが、運賃については今後杉並区以外のエリア、また他の自治体への影響も考えて、反対という立場をとらせていただきます。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。その他にご意見ありますでしょうか。

委員（芳賀） 杉町連の芳賀と申します。

今の運賃について、前協議会で検討させていただきました。すぎ丸くんを我々たまに乗っているのですが、それが幌のない、雨風がしのげない、7～8人乗りだから、すぎ丸くんと同じ100円でいいのではないかというお話をしました。今バス会社それぞれの方から話があった運営の面について私は全く考えていませんでしたが、お互い協議して進められるというような話でありましたので、私は100円で7、8人乗りの幌がなく雨風がしのげないから妥当だと思い、賛成したということになります。一区民としての賛成となります。

委員（惠羅） 荻窪センター協議会の惠羅でございます。

私も運賃協議の会議に先ほどまで出ておりましたので、責任は感じるころであります。住民の立場としては、区が示された直近のアンケートなどでも100円の運賃だったら乗るといのが圧倒的に多数でありましたので、それ以上高くすると利用率が非常に下がることを危惧したところもあります。それから、もう一つ、区の方に申し上げたのは、運賃に関して数字がないということです。配布資料を見ますと、近々本格的に運行する際には一番多い時で1日24便、定員が5人と7人で平均6人だとすると、6×24で144人です。私は近く

に住んでいるので、それほど乗っていないバスが通っているのはよく分かっています。144 という数を見て、私も多少は危惧しましたが、どちらかと言うと、住民の立場で利用するならば、100 円の方がいいと私は申し上げました。ただ、もちろん多少競合してお客さんが獲られるというご懸念はごもっともだと思いますが、その辺りはもう少し歩み寄って具体的にイメージを、数字で現実になるのか、仮に今度走り出す5人乗り・7人乗りの車が終日満員になって1周したときに、現実にとのぐらい利用者が重なって、どのぐらい減収になるのか、数値的にシミュレーションした上での議論でないと思える水掛け論になる可能性がありますし、妥当な金額も出ないと思います。運賃協議会の方では100円という結果を出しましたが、さらにこれから話し合うのであれば、数値でもって考えられた方がいいのではないのでしょうか。どこまでそれが可能かは分かりませんが。シャレール荻窪行きのバスのお客がすべてそちらに流れるというのは考えにくいでしょうから、どのぐらい被るのかというのを具体的に数字で話し合ったらどうかと思います。

委員（舟山）

東京交労協バス部会の舟山です。

私も関連で、まずお聴きしたいのが、先ほども質問があったと思いますが、マックスでも月額で40万円程度の運賃収入を見込まれる中で、コスト、例えば、人件費をいくら見積もっているのか教えていただきたいと思います。

会長（伊藤）

では、一旦事務局に伺いたいと思います。今のまさにその数字の部分があまりここで示されていないというところなのですが、この辺り、現時点であればということですよ。

事務局（尾田）

はい、事務局でございます。運行事業の事業費に関しましては、次年度予算がまだ公表前の段階でございます。ただ、すぎ丸のスキームにならってというご説明をさせていただきましたが、同等程度と考えておりました、参考までに24年前にすぎ丸を運行開始させた時は一本走らせるにあたって、協定上は、当初補助金を2千万円と設定しておりました。ご参考までですが、そういった規模ということでお考えください。また、運行コストについては、およそ6、7割が人件費になるかと想定しております。

会長（伊藤）

必ずしもダイレクトな答えになっていないかもしれませんが、いかがでしょうか。

委員（舟山）

この2千万円というのは、けやき路線で、年間でということでしょうか。今、人件費については上がっている部分もあります。この実証実験は月単位で行われるということですので、月額で教えていただきたいと思います。

- 会長（伊藤） まだ出せないということなのでしょうか。
- 事務局（尾田） 申し訳ございませんが、まだ公表前のためご理解いただければと存じます。
- 委員（舟山） 一問一答になってしまってすみません。では、一体いくら区の予算を組んでいるのかをお聞かせいただきたいと思います。
- 事務局（尾田） すみません、繰り返しになりますが、予算がまだ公表前で、今月末に区長の記者会見があってその後にオープンになります。先ほど参考までにお伝えしましたが、同等程度というご認識でお願いいたします。
- 会長（伊藤） その他に、ご意見ある方はいらっしゃいますか。
- 委員（高橋） 障害者団体連合会の高橋です。
基本的なところで、このグリーンスローモビリティって私みたいな車いす利用者は乗れないんですよ。以前、実験の際にはその感想も書きました。荻外荘や大田黒公園に人を呼び込みたいという話がありましたけれども、そのために行くということで黙っていました。将来的に区民が誰でも利用できるということを考えますと、車いす利用者も乗れるような仕様のグリーンスローモビリティのようなものをつくっていくつもりはあるのでしょうか。今の段階では言えないかもしれませんが、グリーンスローモビリティを区民誰もが利用すると言っても、そこから除外される人たちがスタートの段階からたくさんいるということです。57万人の区民がいる中で、身体障害者、知的障害者、精神障害者など3万人近くの障害者がいます。その3万人、その中でも車いすを利用している人は1万人以下で5千人いるかいないかとは思いますが、そういう人たちとも共に生きる社会ということを杉並区が言っている以上は、将来的にそういう人たちも乗れるようなグリーンスローモビリティを考えてもらわないと、新しくできる観光地を目立たせるための宣伝道具として終わらせないようにしてほしいと思います。
- 会長（伊藤） 特別な話ではなく、ベビーカーも難しいと思いますが。
- 委員（高橋） 絶対乗れないです。
- 会長（伊藤） もしもご意見があれば、お願いいたします。
- 委員（秋山） 今、高橋会長も観光地から始まるから将来的にといった話をおっしゃいましたが、今回荻窪の荻外荘の周辺で区が力を入れていらっしゃって、そこから始まってだんだんに区民の足となっていく、これは限られた人たち

ではないということが広がっていけばいいなと思っています。その意味では、先ほどMa a Sの話もありましたが、この車両がただの走る車、交通ということだけではなく、観光的な要素が強いと思っていますし、商店街の協力も得て、ラッピングもするし、車のかたちも面白いものになりそうだと考えておりますので、新しい杉並の目玉になってくるだろうという印象を受けています。そこで、観光だと割り切れば、そこに集まってくる人たち全員がこの小さなバスに乗れるわけではないですから、歩いて集まってきた中で、帰り道はバスを使おうかという流れも出てくるのではないかと。この一つだけを考えるのではなくて、100円というのなかなかいいかと思いましたが、たぶん小さなミニカーが走っているような楽しいものになると思います。小さな子どもを連れて来るお母さん方もいらっしゃると思いますので、車いすやベビーカーの方が乗れない、行き帰りの形は今後考えていかなければというのは先ほどのご意見を聴きながら思った次第です。

会長（伊藤） はい、その他にご意見いかがでしょうか。今の障害者対応の件、事務局からお願いいたします。

事務局（尾田） はい、今の高橋委員のご意見を重く受け止めております。実際、このバリアフリーの除外ということで先ほどご説明させていただきましたが、ヤマハの車両とタジマの車両は、車いすが乗れるような車両を現在開発中と聞いております。当初からはできませんが、区として、誰もが気軽に快適に移動できる地域社会の実現というのを交通の大項目に掲げておりますので、外出のきっかけや回遊性、他の交通を盛り上げていくような考えの下、進めておりますので、もちろん視野に入れていることをこの場でお伝えさせていただきます。

会長（伊藤） 他にいかがでしょうか。この場での意見は出尽くしたところかと思うのですが、特にこの運賃についてのご指摘がいくつもあつたと認識しております。この運賃については、この一つ前に開かれていた会議体での話になりますので、運賃そのものをこの場で議論するというではないように思いますが、このあたり事務局に伺いたいのですが、運賃とそれ以外の部分はどのように考えたらよいのでしょうか。

事務局（尾田） 法律が改正されたということで、切り離して別に運賃の協議会を設置して、この委員にもご兼務いただいて議論をさせていただいたところになります。トータルで考えれば、運行計画にも関わる内容ですし、持続可能な交通というご指摘もいただきましたので、その点についても区として考えた上でというのは申し添えておきます。

会長（伊藤） それでは、議論の結果としては、（１）原案どおり認めるということにはなりません。ご指摘頂いた運賃の問題はかなり重い課題だと思っております。地域の幹線となっていたバス路線をどう続けていくのか、どう持続していくのかということ、この会議が実はあまり向き合えていない課題であると思っておりますが、そこに密接に関わるもので、これでよかった、100円でもよかったということではなく、継続的にこの場でバス事業者の持続性をどうやって確保していくのか、地域の交通をどう支えていくのかという議論があったということ、今後も見直していくということも含めた上で採決いたします。よろしいでしょうか。活発なご意見ありがとうございました。

さまざまなお立場でご意見あるかと思いますが、まだまだこの先も会議は続いていきますし、非常に重要な課題だと思っておりますので、引き続き、色々なご意見を表明していただければ幸いです。

それでは、議題（１）については、以上とさせていただきます。

事務局（尾田） 補足としてお話しさせていただいてもよろしいでしょうか。先ほど恵羅委員からお話があったように、ファクト、データという客観的な事実を基に、しっかり検証していく必要があると区としても考えております。今年5月から実証運行を開始させていただきますが、それによって人の流れがどうなったか、実際の乗客がどうなったか、その辺りはバス事業者様、タクシー事業者様含めてご議論させていただきたいと思っておりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

今までのご意見ご指摘を踏まえ、会長と事務局で調整の上、区長への答申文に関しましては、これから作成させていただきます。後日、答申文は皆様に送付させていただきますので、よろしくお願いいたします。

会長（伊藤） ありがとうございます。それでは、議事（２）をお願いいたします。

事務局（柴田） それでは、資料5「杉並区地域公共交通活性化協議会委員の追加について」をご覧ください。荻窪駅南側地域において、令和6年度から開始するグリーンスローモビリティの運行は、キャピタルモータース株式会社を運行事業者と予定しております。今後は、新たな公共交通事業であるグリーンスローモビリティの運行事業者として本協議会の場に継続的に参加していただくことが望ましいと考え、この場で協議会委員の追加について合意を求めるところです。委嘱する方は、キャピタルモータース株式会社 代表取締役社長 磯 史洋 様です。

会長（伊藤） それでは、今回グリスロ運行事業者であるキャピタルモータース株式会社の磯様を協議会委員に追加したいということですが、磯様の追加について異論がある方はいらっしゃいますでしょうか。

（異議なし）

特に、異議はないということで、本協議会をもって、キャピタルモータース株式会社の磯様に協議会委員として新たに加わっていただくことにいたします。

磯委員、どうぞよろしくお願いいたします。

委員（磯） はい、よろしくお願いいたします。

会長（伊藤） 続きまして、議事（3）「オンデマンド交通検討部会について」ということで、事務局からのご説明をお願いいたします。

事務局（菅原） 事務局でございます。

前回8月に開催した協議会では、検討部会を立ち上げて、A I オンデマンド交通の検討を進めていくことに対して委員の皆さまからご了承いただきました。今回は、今後実際に検討を深めていく際の協議の場となる部会の設置について、要領案を作成したところで、その内容についてお諮りするということになります。資料6「杉並区A I オンデマンド交通検討部会設置要領」をご覧ください。杉並区A I オンデマンド交通検討部会は、誰もが気軽に快適に移動できる地域社会の実現に向けた専門的な検討及び協議を行うことを目的として、杉並区地域公共交通活性化協議会条例第6条第1項の規定に基づき、設置するものです。また、検討部会の部会員は、別表のとおりで、バス事業者・タクシー事業者を中心とする公共交通事業者、お二人の学識経験者、関東運輸局東京運輸支局、杉並区職員で構成することを想定しています。

この内容に関しまして、改めてご説明させていただきます。まず、導入の目的です。杉並区総合計画・実行計画及び杉並区地域公共交通計画に基づき、「誰もが気軽に快適に移動できる地域社会の実現」に向け、区民一人ひとりに対して移動の選択肢の拡充を図っていきます。区内では南北方向の移動に課題がありますが、道路の幅が狭く、南北バスすぎ丸の路線拡充は難しい現状です。そこで、すぎ丸に替わる新たな地域公共交通サービスとして、A I オンデマンド交通の活用を検討していきます。この検討部会で議論を進めていくA I オンデマンド交通とは、既存のバス・タクシーとは異なる「急がない乗合交通」として、対象地域に住んでいる高齢者や障害者、子育て世帯など「移動をためらう区民」を対象に、ファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動の負担を軽減させ、お出掛けを促すというものです。A I オンデマンド交通を検討する候補として、区内の公共交通不便地域を5つ挙げています。今年度は、これらの点在する公共交通不便地域のうち、導入する優先度が高い地域を選定いたします。ここで、対象地域を選定するにあたって検討材料となるデータ項目をご紹介します。人口、外出達成度、移動実態、地形、アクセス、その他既存交通の利用状況といった各種データを活用して、比較検討を実施いたします。今回、要領案をお示ししましたが、具体的な検討を行う検討部会で設置したいと考えています。最後に、検討部会の今後の進め方です。本日が第6回活

活性化協議会、3月26日には第1回AIオンデマンド交通検討部会を開催し、6月上旬に第2回、7月上旬に第3回を実施し、8月上旬の第7回活性化協議会を経て、令和6年11月にはAIオンデマンド交通実証運行を開始したいと考えております。2年程度の実証運行期間を経て、令和9年度以降には本格運行、事業化を目指して進めていきます。説明は、以上になります。

会長(伊藤)

はい、ありがとうございました。

只今ご説明いただいたAIオンデマンド交通検討部会について、何かご意見があればいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

ちなみに、この部会は協議会と同様に公開を想定されているのでしょうか。

事務局(尾田)

はい、公開を想定してございます。

会長(伊藤)

本来、この場でこのメンバーできたらよいのですが、専門的な内容ですので、別に場を設けて部会という形になるのだと理解しております。この部会の設置について、ご説明ありましたけれども、その他いかがでしょうか。

委員(久我)

東京交運労協ハイタク部会の久我と申します。

この中でなぜAIが必要なのか、オンデマンドでなければいけないのか、というのがまず一つ。すべてにAIオンデマンドが便利なものと思うと、そうではないということで、気をつけなければいけません。それと、誰もが気軽に快適に移動できるかという点についてですが、この「誰でも」というのは、高齢者、障害者、子育て世帯などと、すべての区民ということでしょうか。すべての区民であるとするならば、今後このAIオンデマンド交通を行うには、色々と障害も出てくるのではないかと思います。来年度の11月には実証実験を行いたいということになっておりますので、今から決まっていないと遅いのではないのでしょうか。どのような交通手段で、AIを駆使したオンデマンド交通を想定されているのでしょうか。以上です。

会長(伊藤)

まだ手が挙がっておりましたので、続けてお願いいたします。

委員(早田)

京王バスの早田でございます。

2点あります。1点目は、資料に導入目的を三段論法のように書いていただいておりますが、この三段論法が私の中で繋がらなくて、南北方向の移動に課題があるというのはまったくその通りだと思っておりますが、その解決策として、急に福祉的な話になっているのがよく分からないと思っております。地域選定のためのデータ活用と記載していただいておりますが、これも南北方向の移動とは何ら関係ないと思いたしましたので、南北方向の交通課題を解決したいのか、誰もがといった福祉に近い考え方の下で実施されたいのか、気になったところで

す。2点目は、スケジュールで11月に運行開始となっております。手前味噌で恐縮ですが、当社も調布市で今デマンドの実証運行を実施しておりまして、そこに当てはめると準備期間が全然足りないと思っております。一番難しいと言いますか、大変なのは乗降場を大量に用意しなくてはいけないところで、バスだと1路線せいぜい10個ぐらいで済むのですが、エリアの広さにもよりますが、デマンドでは50、60、70といった乗降場を用意しなくてはなりません。そこで、地域の方々にご理解を得ながら乗降場をセッティングして、交通管理者のご指導も仰ぎながらセットしていくわけで、それをするにも8月には活性協了承を得なければならないとなりますと、半年ちょっとという期間になるかと思えます。もし、今何も準備していないとすれば、ちょっと難しいのではないかと思えます。もし、何かしらの準備をされているようであれば、少しお披露目いただけるとありがたいと思えます。

委員（若田）

東京都交通局の若田でございます。

この議題というのは、AIオンデマンド交通の検討部会を設置してこれからAIオンデマンド交通を検討することについてどうかということ協議するものだと思いますが、資料を見ますと、11月には実証運行を開始して、その後、本格運行のことまで書いてあります。少しその辺りに違和感がありまして、まずは、この検討部会を設置し、具体的な検討は部会の中で色々な議論があって、そもそもAIオンデマンドがこういう地域で活用できるかどうか議論されて、それによってできるということであれば、実証運行をやりたいと流れていくと思うのです。実証運行を行った後は、その結果を検証して、果たしてこれが本格運行できるかという議論があると思えますので、令和9年度以降、本格運行ありきのスケジュールになっていることに違和感があります。その辺りについて教えていただければと思います。

委員（米澤）

東京バス協会の米澤でございます。

今回の検討部会の仲間に入れていただいているので全体を確認したいのですが、そもそも目的は決まっていたのかと思えます。8月の資料を見返しておりますが。腹積もりとしてあるのは、対象地域は交通不便地域であり、対象者は高齢者、障害者、子育て世帯を含めた全区民を対象となっておりますが、だとすると、車の選定を車いすの方も乗れるようにする等、そういった点も決まっていた上で、こうした目的の記載になっているのか確認でございます。

会長（伊藤）

はい、いくつか挙がりましたが、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局（尾田）

色々ご意見ありがとうございます。杉並区地域公共交通計画がお手元であればご覧頂きたいのですが、この計画の79頁に皆さんとこの2年間議論させていただいた中で、施策のうちの1つの取組として位置付けさせていただ

いております。読み上げますと、「自宅と、鉄道駅やバス停の交通結節点を結び、区域を限定したデマンド交通をタクシー事業者等と連携して、主に公共交通不便地域において実施する。例えば、本取組におけるデマンド交通は、既存のバス・タクシーとは異なる『急がない乗合交通』としてサービスを提供し、対象地域に住んでいる高齢者や障害者、子育て世帯など移動をためらう区民を対象に、ファーストワンマイル・ラストワンマイルの移動の負担を軽減させ、お出掛けを促すことを目的とする。実証運行を通じて、その導入効果を検証しながら進めることとする。」とあります。

8月の協議会では詳細はデータを使って分析する必要があると部会の設置については、ご了承を得たという認識で、そのメンバーについてお諮りするということでございます。検討に関しても、スケジュールがタイトなのは重々承知していて、検討は進めております。都内で実施している地域の視察や、システム事業者、事業の採算性の試算などを行っておりまして、本来ならば、この協議会である程度お示しすることができればよかったです。が、まだ整っていないことがございまして、3月末には間に合わせようということと今検討を深めているところでございます。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。ご意見頂いた方のほとんどが、今回の検討会のメンバーにもなられる方ということで、AIオンデマンド交通についてさらに議論を深めていく、その上で取っ掛かりとなる資料がご説明頂いたものになるのですが、色々のご意見が挙がるようにまだまだ指摘事項が多数あるということで、まさにその議論する場を設置しようという建付けかと思っております。他に何かご意見があれば、お願いいたします。

委員（早田）

ご説明ありがとうございます。お願いなんですけれども、部会に私も呼んでいただきますが、タイトだということもあり、議論を早く始めるべきで、部会のキックオフを早くセッティングしていただければと思います。準備が整わないところも多々あるとは思いますが、まずはキックオフをして、少なくともベクトル合わせぐらいはした方がよいと思います。是非ご検討のほどよろしくお願いいたします。

会長（伊藤）

例えば、資料を早めに送付するなど色々手段はあるかと思いますが、その辺りいかがでしょうか。

事務局（尾田）

今のご意見を頂いて、会議は会場や先生方のご都合もあって日程の調整が難しいこともありますが、事前にご意見を伺って、平場でしっかり議論できる準備は可能な限り前倒しで進めていきたいと思っております。

委員（津村）

杉中P協の津村です。細かいところにはなりますが、導入の目的の2つの

枠で、「すぎ丸の代替として」とあって、一瞬すぎ丸をやめる？とも読めま
したので、「すぎ丸の拡充の代替として」ということでいいんですね。

事務局（尾田） 誤解を与えてしまって申し訳ございません。すぎ丸をやめるというもので
はなく、さらに拡げるのが区内の道路事情等で難しいのでそういった手法を
検討するというものでご認識いただければと思います。

委員（久我） 今おっしゃったところ、既存のバス・タクシーと異なる急がない乗合交通
とあって、急ぐ、急がないは利用者が決めることなので、こちらが勝手に決
める必要はないと思います。それと、バス・タクシーといった今ある既存の
資源を使ってどうしてこういう空白地域を埋められないのか、その点を検討
してからA I オンデマンド交通の必要性を考えるべきだと思います。検討し
ている内容は、次回示していただきたいと思いますし、視察に行ったことも
薄々知っておりますので、そういうのはどんどん表に出していった方が、よ
り速く的確に議論が進むと思います。

会長（伊藤） 一旦、この検討部会の設置要領についてということで、これ自体には異論
はないということよろしいでしょうか。この設置については、異議なく認
めていただきました。この中の議論は相当熱くなりそうだと予感はしてい
て、引き続き様々なご意見が出てくると思いますので、その辺り事務局でも
取り上げていただきたいと思います。

はい、この要領に従って、杉並区A I オンデマンド交通検討部会を設置し
て進めていくということで、よろしく願いたします。今後のスケジュール
はどういった感じでしょうか。

事務局（菅原） 先ほど説明がありましたが、会場の都合等もごさいます。現状では3月26
日（火）10時から押さえておりますので、部会員の皆様につきましてはご予
定いただきますようお願いいたします。資料の送付は早めにできるようにい
たしますので、ご了承いただければと思います。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。それでは、本日の協議事項はここまでとい
うことでよろしいでしょうか。

続きまして、その他報告事項に移ります。報告事項（1）グリーンスロー
モビリティの運賃協議の結果については、先ほど議事の中で事務局からご説
明がありましたので、ここでは割愛ということで進めさせていただきます。
報告事項（2）、（3）、（4）を事務局からまとめてご説明いただいた後
に、意見交換をさせていただければと思います。その後に報告事項（5）と
進めさせていただきたいと存じます。それでは、事務局から説明をお願い
いたします。

事務局（奥山）

それでは、資料8の杉並区地域公共交通計画に基づく令和5年度の取組についてご説明いたします。前回の協議会から杉並区で進めている取組についてご紹介させていただきます。

まずは、区立松庵小学校でのモビリティ・マネジメントの実施についてご説明いたします。この取り組みは、昨年10月27日、松庵小学校の児童がすぎ丸のことを知りたいと考えたことがきっかけとなって実現したものです。当日は、京王バスにもご協力いただき、実施することができました。まず、区から、すぎ丸の紹介をしたのち、京王バスから日常の運転手の業務等について説明をしていただきました。さらに実際にバスを運転している運転手の方にもご協力いただき、児童からの質疑応答を実施しました。実施後には、杉並区と京王バス両者に児童からお礼手紙を頂き、すぎ丸の魅力や運転手の仕事について興味を持っていただけたのではないかと感じたところです。

次に4年ぶりに開催した、すぎ丸の日についてご説明いたします。すぎ丸の日は毎年11月最終週の日曜日に開催しておりましたが、これまでコロナにより開催ができず、今年度は4年ぶりの開催となりました。開催場所は京王井の頭線浜田山駅前で、すぎ丸の運行事業者である、京王バスと関東バスの2社のご協力をいただいてイベントを開催することができました。当日は、雨がパラつく中の開催となりましたが、皆様の席上に配布しております、オリジナルのクリアファイルに、バスのアクセスマップや人と環境にやさしい公共交通のチラシを入れ、すぎ丸だけではなく、他のバス交通の利用促進や、公共交通の利用による環境や健康への効果について周知する等、京王バス、関東バスと共にモビリティ・マネジメントの取組を実施しました。さらに、クリアファイルには区の資料だけではなく、各バス会社の路線図や運転手募集チラシも同封し、700名を超える方に配布を行うことができました。また、アンケートもイベントに合わせて実施しました。アンケートや当日のご意見の中には、すぎ丸を普段から利用しているというお話もあり、改めて地域の皆さまに必要とされていると実感したところです。

先ほど少し触れましたが、現在、すぎ丸の乗降調査を実施しております。けやき路線の1車両のみ、昨年よりカメラを1台設置して、AI技術を活用したカメラによる調査の実証実験を実施しており、今月末まで調査を行う予定となっております。この調査は、バス停ごとの乗降人数やどの年代の方がどこで乗ってどこで降りたかをAIにより解析するものとなっております。

また、実際に調査員が直接バスに乗車し、ビンゴカード形式による利用実態調査も実施しております。こちらの調査はすべての路線で実施し、けやき路線については、カメラ調査を実施している車両でも実施しております。この調査結果を基に、先ほどのAIによる解析精度の検証も併せて実施する予定です。

アンケート結果については、現在集計中となりますが、一部速報値としてご報告いたします。まず、アンケートは、3路線併せて4600人以上の方から回答をいただき、回収率は87%となっております。

年齢については、60代が一番多く、次いで50代、70代となっています。利用目的は通勤通学や買い物などに利用され、主に沿道の方にご利用いただいている状況となります。また、目的地までの交通手段としてすぎ丸を利用すると答えた人が一番多く、多くの地域住民の足となっていることがわかりました。これらの結果を分析し、今後すぎ丸の魅力を高める取組として活用していきます。

また、今年度はすぎ丸のけやき路線において、電気バス（EV）1台の導入を予定しており、現在は3月に予定しているお披露目式に向けて事業者と調整をしております。

次に、グリスロの意見募集についてご説明いたします。グリスロについては、これまでも運行計画の策定に向けて関係機関と調整を行ってきました。また、地域の皆さまに対しても、本格運行に向けた取組内容について、ご理解をいただけるように、区の広報やホームページで内容を周知するとともに、町会や商店会への説明を行いました。さらに、昨年12月から今年1月までの約1カ月間、区ホームページにおいてアンケート調査を実施しました。

結果については、今後区ホームページに掲載予定となっております。

アンケートの結果について、一部ご紹介させていただきます。グリスロの利用についての回答結果で61%の方が利用したいと回答しております。続いて、利用したい方と利用したくない方の主なご意見となります。

利用したい方のご意見としては、高齢の方や子育て世帯の方が利用したいと回答しております。また、荻窪駅南側は大田黒公園などへの道が入り組んでいて分かりづらく大変不便だと回答している方もおり、グリスロの導入によって利便性向上を図ることが出来ればと考えております。さらに、コミュニケーションを楽しめると感じたと回答していただいた方もおり、グリスロの特性に注目していただいている結果だと考えております。

一方で、利用したくない方のご意見としては、車両の速度が遅いことや混んでいて乗れなさそうだからと回答した方がおります。令和4年度の実証運行でも、乗車待ちの行列ができるなどしていたことも原因だと考えております。

次に運賃に関するアンケート結果となります。100円なら利用したいと回答した方が71%という結果になっています。

自動運転に関する取組みについてご説明いたします。前回の協議会において、国土交通省の事業に採択されたことをご紹介させていただきました。その後、本日オブザーバーとしてご参加いただいているアイサンテクノロジー株式会社と契約を締結し、1月17日には国土交通省による現地視察が行われました。国土交通省との意見交換で、住宅地において自動運転の取組を実施することの意義を説明させていただき、ご理解いただいたものと認識しております。

これまでも区では、平成 29 年度に井草の森公園周辺で実証運行を実施した経緯もあり、既存インフラの活用など継続的に自動運転の検討を進めてきました。今回の委託は、来年度も継続してアイサンテクノロジー株式会社と実施する事業となっており、将来的にはグリーンスローモビリティの自動運転化を目指して取り組んでまいりたいと考えております。ここで、具体的な事業のご説明については、アイサンテクノロジー株式会社よりご説明させていただきます。それではよろしくお願いたします。

ワザバー (小野)

はい、よろしくお願いたします。

画面上に表示させていただいているのが他のエリアのシミュレーター結果になりますけれども、杉並区さんで自動運転化するにあたって、今回は道路維持管理で使われる点群データを貸与いただく形になっております。その点群データというのが右側に表示されています。

右側に表示されているのが点群で、道路維持管理でとった点群から自動運転用の地図を作成したものです。その中で、どういった地図かと言いますと、例えば、白線、停止線、横断歩道、あとは車両がどこを通るかといった領域、バリアも一緒です。その中で、道路の中に自動運転車両がどこを通るかといったルートを設定していきます。今回、荻窪で想定しているルートを設定していく形になります。そうすると、自動運転車両が走った場合が画面上にシミュレーターということで表示されることになります。左側は、国交省さんの PLATEAU (プラト) をイメージしたもので、それよりかはもう少し精細に作ったもので、今回はあくまで右側のシミュレーターだけの結果となっております。左側でもイメージが分かるように表示させていただいておりますが、車両が通ったことなどが分かるようになっております。この中で、自動運転車両といったものを仮想的に走らせます。自動運転の仕組みの例を挙げると、スラムといったものになるのですが、周辺の点群と車両の中に搭載しているセンサー、円が見えると思いますが、それが LiDAR (ライダー) と呼ばれる範囲になっております。それが同一のものであると判断して、自己位置を推定して、車両が走っていくという仕組みになっております。そのため、自動運転の自己位置がずれると実際のルートと変わってくるということになりますので、それを確かめて、危険性があるところを把握しなければならないという形になっております。そのスコアリング結果を表示して、実際の運転時におけるの運行領域の設定、それが ODD 定義と呼ばれるものを設定していく形になります。そこから、さらに細かいシミュレーションをかけていくというものになります。

委員 (高橋)

自己位置というのは、自分の車が今いる位置ということですか。

ワザバー (小野)

その通りです。

- 委員（高橋） 言われるまで分からないのではないかと思います。
- 事務局（奥山） 少し分かりづらいと思いますが、点群というのは、点の集合のことです。面や線に見えるかもしれませんが。それを荻窪のまちを点の集合でまず仮想のまちとして創って、その仮想空間上に車を走らせるといったシミュレーションをするというものになります。
- 委員（高橋） 専門的な考え方を説明されてもたぶん半分ぐらいの方は分からないかと思えます。みんなが分からないと意見が言えないんです。
- ワザバー（小野） よく最近耳にされる言葉ですと、デジタルツインというのがありますが、ご存知ではないでしょうか。バーチャル空間を作る、パソコンの中にこの杉並区一帯のデータが仮想的に、3Dで出来上がることになります。
- 会長（伊藤） 自動運転の実験をこの場所で行うための地図づくりをやっていたらというご報告でした。普通であれば、GPSを使えばいいのではと思うところですが、使ったことがある方は分かるかもしれませんが、5m、10mとずれるんですよ。そうすると、車線1個分ずれてしまうとそれだけで大事故になりますので、実際にはcmなど非常に正確な単位で車の位置が分かっているとイケません。車の位置が分かるには、本当に精密に道路の状況を把握する必要があるということ色んな技術を活用してやってらっしゃるといふ自動運転のための地図作り、下準備をしているというご報告だったと思います。
- 事務局（奥山） 私からは以上となります。この後、次第の順序が逆になってしまうのですが、令和5年度に自転車活用推進計画の策定に取り組んでおりますので、そのパブリックコメントの結果などについてご説明させていただきます。
- 事務局（尾田） 自転車活用推進計画については、資料10をご覧ください。前回は、計画の骨子案をお示しさせていただいておりましたが、昨年12月に、計画案というところまで整え、区民の皆様へのパブリックコメントを実施いたしました。委員の皆様には、別途ご意見を募集し、数名の委員からはご意見をいただいているところでございます。12月1日から1月4日まで実施して、意見は計36件、延べ82項目のご意見となっております。主なご意見については、記載のとおりで、住宅都市である杉並区においては、自転車ルール浸透の必要性や走行空間整備の必要性、駐輪場の利便性向上というのが主な意見となっております。自転車は今後都市交通として重要な役割を担うということで、公共交通の機能を補完する重要性があるというのは、地域公共交通計画にもお示ししているとおりで、環境と健康に良いということで区として進

める考えです。計画の今後のスケジュールでございますが、2月に計画を策定いたしましたして、この結果を3月には公表し、来年度から運用を開始していきます。

続きまして、令和6年度の取組をご紹介します。資料9をご覧ください。先ほども話にありましたが、今年度、杉並区の最上位計画である総合計画・実行計画の改定をしており、その予算の裏付けのある実行計画の中でお示した内容を、具体的に令和6、7、8年度の3か年の中期的な期間で、何をやっていくのかというのを皆さんにイメージしていただこうと集合図のようにお示ししております。大きな枠で言うと、モビリティ・マネジメントとして、区民や区内事業者の方に移動の総量を底上げしたり、移動の選択肢を拡充したり、公共交通や自転車を含めた移動に向けた行動変容の取組ということで、クルマ中心から人中心へ公共交通や自転車をかしく選択して頂くことを想定しております。これらの取組の大枠の中で、「ポケットに一つの交通を」と牧村副会長がおっしゃっているようなM a a Sといったデジタルの取組を既存のデジタルプラットフォームやデータを活用した上で、グリスロやオンデマンドで実施し、トータルで移動の総量を底上げしていくような取組として、例えば、商店街や健康、環境などのポイントも利用しつつ、既存のバスやタクシーにつなげていきたいと考えております。

その中の具体の取組として、4つ挙げておりましたが、グリスロはやがて自動運転に移行していくことを考えておりますが、東京都が「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」の中で、2030年頃までには都内8地域で自動運転レベル4の実装を目指すとお示ししており、継続的にご協議させていただいております。区は、住宅都市として、インフラなど安全上の課題があると認識しておりますので、まずは先ほどご説明があったデジタル空間上で安全性やシミュレーションを実施し、社会受容性をしっかり検証していこうという考えです。あとは、デマンドと、自転車活用推進計画の中でも記載しておりますが、自転車が愛されるような文化を醸成していこうということで、自転車フレンドリープロジェクトと銘打って取組を進めていきます。事例としては、カーゴバイクというような荷物をつなげられるようなものを職員が使う実証実験を行ったり、未就学児に対する自転車を楽しんでいただけるようなじてんしゃゲームを試行的に行ったり、小さな取組を重ねていくことが重要だと考えております。先ほどご説明がありました、区内の松庵小学校でバス会社様と一緒にいった取組も、その後区内の他の小学校や中学校への横展開も検討していきたいと考えているところでございます。

次のページはジョルダン様から拝借した資料になります。ジョルダン様と契約している、決め打っているわけではないのですが、こういった九州での九州M a a S、前橋市から群馬県全体でのG u n M a a Sといった広域に広がってきた事例に鑑みまして、住宅都市として近隣都市に波及効果のあるビジネスモデルを公民連携して進めていこうという考えでございます。経路詮

索、例えば、地域通貨、健康ポイントなどインセンティブを与えることで行動変容を促す取組を区の実行計画に基づき、次年度以降、実施していくというものでございます。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございました。資料8・資料9・資料10の説明でした。報告事項（2）、（3）、（4）でありましたが、今までのところを通して、何かご意見があれば伺いたいと思います。いかがでしょうか。

委員（舟山）

東京交労運協バス部会の舟山です。資料10で、主な意見で自転車通行空間の整備とありますが、青梅街道は原則車道ということで道路交通法に基づいて自転車が走行しているわけなんですけれども、幅員が非常に狭いということで、バスが通行すると飛び出したり、あるいは急に方向転換をしたりしてバスが急ブレーキを踏んでお客様が怪我をするといった事例が多発しております。同時に、キックボードの関係も少し事故が増えてきております。報道もされておりましたが、昨年12月には電動キックボードと高速バスが衝突をして死亡事故が起きた事例で、その当該自治体については、使用の禁止にはしていないものの、庁内で自粛を求めるような要請文を出している動きもございます。杉並区に求めたいのは、禁止をするのではなく、インフラの整備をきちんと進めながら推進をしていただきたいということをもたし添えさせていただきます。

委員（恵羅）

私も前回も言いましたが、自転車のことでフレンドリープロジェクトと大変良い名前だと思っておりますが、どの程度がフレンドリーなのでしょう。私からすると、今でも十分フレンドリーであると、近所を見ても自転車のない家なんてあまりない状況です。これ以上、自転車を増やしてどうするのかと前回も否定的な意見を申し上げました。ここには2つの項目「住宅都市ならではの云々」、「走行空間や駐車場等のハード整備も促進」と書かれていますが、この順番は反対なのではないでしょうか。走行空間や駐車場等のハード整備をまず促進する、その結果、自転車が愛される文化がだんだん育っていくという順序だと思いますので、私はこの書き方には、何が何でもまず普及させて、できれば整備もしたいというような、ひねくれた取り方かもしれませんが、そういうニュアンスを感じます。私も意見書を送りましたが、資料10には私の意見がほとんど載せて頂けませんでした。道路に自転車の走行レーンをつくるということで、国のガイドラインがあって、国のガイドラインよりも狭い道路は暫定的に決めていいと書いてありました。暫定的ということは、期限付きと言いながらもそのまま続けてしまうのではないかと、これでは安全だという保証、根拠がどこにもなくて、とにかくガイドラインは作りました、ガイドラインに満たされなくても暫定的に線を引けばいいですよと、まず自転車を増やすありきのような感じが私はしてしまいます。それ

に対して納得の行く回答がどこからも得られませんので、非常に不満です。

会長（伊藤）

他にご意見はございますでしょうか。

私も一委員として意見というか、思いがあるのですが、令和5年度と6年度の取組として新しいことをされて、すぎ丸自体を活性化するのはいいんですけれども、既存の交通事業者である鉄道やバス路線になかなか触れられていないのは気になっておりました。そういった部分も含めて地域の交通を支えていて、それも含めてM a a Sだと私は思っていて、そういった部分についてもご配慮がしていただきたいと思っております。

今までのところでご意見があれば、よろしくお願ひいたします。

事務局（尾田）

色々ご意見いただきありがとうございます。惠羅委員からの的を射たご意見いただきました。我々も杉並という道路基盤がぜい弱な土地でどう自転車を進めていくか、進めるありきではなく単に量を増やしていくということではなくて、自転車の価値や魅力の見える化を主眼に置いております。そうした上で、ハード整備も含めて自転車が愛され譲り合う風土の醸成ということで、今回フレンドリープロジェクトと銘打っているところでございます。警察さんも現在、青切符の検討などもなされている中で、自転車は車道が原則で、車道をしっかりルールを守って走る方もいれば、そうでない方も一定数いらっしゃって、車側の受容も大きな課題となっております、その辺りもご理解いただけるような計画案の修正を現在検討しているところでございます。

伊藤会長からご意見あったように、まず既存の交通というところはもちろん頭にはありますので、その想いは先ほどの資料9モビリティ・マネジメントの部分に含めたところではございましたが、説明が足りなかったようで今後の参考とさせていただきます。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。それでは、報告事項（5）「バス路線の経路変更について」ということで事務局からお願いいたします。

事務局（尾田）

時間も押している中、恐縮です。京王バスさんの路線で3月から路線変更をするというご報告を受けまして、この場でもお話をさせていただこうと思っております。平成26年に杉並区内の方南の北側、佼成病院が開設されるに伴いまして、区から京王バスさんに要望し、新規に路線を開設して頂いた経緯がございます。近隣の中野区内の路線も含めて総合的に路線を見直すということで、3月からダイヤと路線を変更するというお話いただいております。行政として何かしらの形でご支援させていただける形はないかということで、もちろん住民への周知などは協力させていただきますが、ご調整させていただきたいと思っております。

委員（早田）

京王バスの早田でございます。今、尾田さんからの話でほぼご説明いただきましたが、高円寺駅と佼成病院を結ぶのが今の路線でございます。利用が芳しくなくてかなり多額の赤字を背負っている路線でございます。コロナ等々もあって、会社の体力も落ちている中で、正直路線の存続ができないということになったのですが、中野駅から鍋屋横丁を通って永福町に行く路線もございまして、こちらと同じような状況になっておりました。正直、路線はなくさざるを得ないかと思っておりましたが、この2つの路線をつなげて一つにするという考え方でございます。左側の路線と右側の路線で1台ずつバスを使っているのですが、これを両方で1台とすることで、先ほど人件費で6割という話もありましたが、コストを落とす、当然遠くまで行けるようになりますので運行回数は落ちることになります。しかし、路線をなくすことなく、何とか路線を維持、地域交通を守ることができると考えております。運行回数が落ちますので、どうしてもご不便をお掛けしてしまう方もいらっしゃるのでは否めないとは思いますが、こういったご不便を許容していただきながら、公共交通網を維持できればと考えております。

事務局（尾田）

昨今ニュース等でライドシェアの議論が非常に活発に行われているところでございますが、やはり東京都でも4月以降実施するといった流れがある中で、地方部ばかりが交通網が痛んでいるということではなくて、都心部でもこういったことが如実に起こっているということをご認識いただきたく、ご紹介させていただきました。区としても、地域、区民を支える足となっているバスやタクシーといった既存交通を最大限活性化していく必要性を十分認識しておりますので、引き続き活発にご議論いただきながら、前向きに交通施策を進めていければと存じます。ご協力のほどよろしくお願いいたします。

会長（伊藤）

それでは、本日時間が押してしまいましたが、活発なご議論をいただきありがとうございました。これにて、議事及び報告事項は終わりましたので、最後に今後のスケジュールについて事務局からお願いいたします。

事務局（尾田）

繰り返しになりますが、第7回協議会は、令和6年8月5日（月）15時から17時に杉並区役所中棟5階第4会議室にて開催いたします。AIオンデマンド交通検討部会のスケジュールにつきましては、議事の中でもご案内させていただいたとおり、第1回を令和6年3月26日（火）10時から杉並区役所西棟6階第5会議室にて開催する予定です。参加される部会員の委員には改めてご連絡差し上げますので、ご予定いただきますようお願い申し上げます。

会長（伊藤） それでは、牧村副会長から簡単なコメントをお願いいたします。

副会長（牧村） はい、長時間にわたって活発なご議論を頂きまして、新しいことにチャレンジしていく中での色んなご意見を実際の課題として反映していく上で、非常に大切な場になったと思います。日本では、残念ながら小型で、乗合で、脱炭素で、車いすが乗れる車両がほとんどないというのが現状で、先進国や世界中では非常に稀有な国なのです。世界中では、新しいモビリティサービスが導入され、大都市の観光需要が活発になって地域が活性化しています。そこに今杉並区がチャレンジング、果敢に取り組もうとしていると認識しておくことが私は大切だと思います。多くは、行政だけではなくて、交通事業者さんが提案して実現している世界がありますので、この場がそういうような議論がもっと、実証というとても大切な合意形成の期間だと思いますのでそういうのが見えてくると日本中が注目しますし、隣の区も注目してきます。新しい外出の機会や商業振興が生まれるかどうか、みんなで確認しながら良いものは交通事業者さんが主導でやってもらう方が私は健全な姿であると思い、是非そういう世界観をこの中で議論して作っていただければいいと思います。先ほどライドシェアの話がありましたけれども、私は鉄道、バス、タクシー、自転車これから区民に愛されて、愛され続けられるどうかにかかっていると思います。区民の方が安心して子育てができて、免許返納が安心してできるような事故が全くないような区にできるかどうかがこの場の議論にかかっています。多くの人の知恵を結集して議論していくことを続けていける場だと思っておりますので、引き続き、活発な議論をいただければと思います。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。本日新しいことに挑戦していこうという話と、既存のバス事業者さんが工夫をしながら地域の交通を支えているという話、区の交通実態が見えたかと思っております。ここで議論されている色んなことが交わることでより良い交通の姿のイメージが湧いてくると良いと思っております、この場は総合的に大事な議論ができますので、委員の皆さまには活発なご意見、ご議論いただきながら、杉並区のより良い交通を創っていくことに向かっていけたら思っております。本日は、以上をもちまして終了といたします。

これをもちまして、第6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。皆様、本日は長時間にわたってありがとうございました。

以 上