

会議記録

会議名称	第1回 杉並区 AI オンデマンド交通検討部会
日 時	令和6年3月26日(火) 午前10時00分から午後12時00分まで
場 所	西棟6階 第5会議室
出席者	<p>【委員】13名(2名欠席、内代理出席1名)</p> <p>伊藤部会長、牧村副部会長、若田委員、畠山委員、早田委員、秦野委員、米澤委員、小池委員、舟山委員、久我委員、磯委員、鎌塚委員、中辻委員</p> <p>(代理出席：平井祥一様)</p>
配付資料	<p>資料1 AI オンデマンド交通実証運行対象地域の選定について</p> <p>資料2 スクールシャトルシェアリングについて</p> <p>資料3 杉並区 AI オンデマンド交通検討部会設置要領</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 検討部会の目的 3. 議事 杉並区 AI オンデマンド交通実証運行対象地域の選定について 4. その他報告事項 スクールシャトルシェアリングについて 5. 閉会
傍聴者	1名
会議の結果	<p>○議事の杉並区 AI オンデマンド交通実証運行対象地域の選定について、区から資料の説明をした後に協議を行った。結果、対象地域の選定における優先順位については、⑤-1堀ノ内・松ノ木地区、②本天沼・清水地区、④南荻窪・宮前地区、⑤-2成田東地区、同率で①善福寺地区と③上荻・西荻北地区となった。今後はこの優先順位を基に議論を進めていくことについて了承を得た。</p> <p>○その他報告事項のスクールシャトルシェアリングについて、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。</p>

事務局（尾田）

それでは、定刻となりましたので、「第1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、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。本日の検討部会は、12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、本検討部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。一部の資料は、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「AI オンデマンド交通実証運行対象地域の選定について」、資料2「スクールシャトルシェアリングについて」、資料3「杉並区AI オンデマンド交通検討部会設置要領」。さらに、本日は「委嘱状」を配布しております。この「委嘱状」については、皆様の協議会委員の任期が2月末までであったため、改めて協議会委員として委嘱するために配布するものです。また、本来であれば、岸本区長から委員の皆様へ直接委嘱状をお渡しすべきところでございますが、公務のため出席できません。そのため、大変失礼ではございますが、席上に配布させていただきましたので、お納めいただければと存じます。ご理解のほどよろしくお願いたします。配布資料は以上となります、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。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。

それでは、議事に移る前に部会長の選出をお願いしたいのですが、部会長については、杉並区AI オンデマンド交通検討部会設置要領の第4条第1項により、協議会会長が指名することとなっております。つきましては、伊藤会長よりご指名いただきたいのですが、いかがでしょうか。

会長（伊藤）

はい。それでは事務局からお話のありました、部会長についてですが、まずは皆様のご意見を伺いたいのですが、いかがでしょうか。

委員（鎌塚）

部会長については、協議会会長である伊藤会長にお願いしたいと考えます。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。今ご意見がりましたが、他にご意見がないようであれば、お引き受けいたしますが、どうでしょうか。

（ 了承 ）

よろしいでしょうか。では、そのようにさせていただきます。

それでは、部会長については、協議会会長を指名いたします。

事務局（尾田）

ありがとうございます。それでは部会長に議事進行をお願いいたします。

部会長（伊藤）

改めまして、部会長の伊藤でございます。よろしくお願いたします。まずは、副部会長を指名したいと思いますが、副部会長には協議会の副会長である牧村先生にお願いしたいと思っております。よろしくお願いたします。

副部会長（牧村）

よろしくお願ひいたします。

部会長（伊藤）

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. 検討部会の目的」について、事務局より説明をお願いします。

事務局（尾田）

本年1月の末の第6回地域公共交通活性化協議会では、主にグリーンスローモビリティの方が争点になったと思いますが、今回はデマンドということでお話をさせていただきたいと思えます。目的としましてはまず当区では、都内他自治体と比べ地域公共交通会議を設置することが遅くなりまして、約2年前の令和4年3月1日に設置ということになってございます。その間1年少しかけて、この地域公共交通計画を策定してきたところでございます。皆様、各自治体の委員をそれぞれ歴任されているところでございまして、他の自治体と比べて杉並区は非常に交通の便が良いというようなご認識をお持ちだと思います。しかし、杉並区においても、ある地区では、コミュニティバスが家の前まで来てほしい等といったご要望を多々受けてございます。また、便利・不便というのはかなり個人差があるというところも認識してございます。さらに、昨今、バスの運転手不足等の問題がかなり顕在化してきて、この間、議論を呼んでいるところでございます。そこで、区としてこの度、杉並区の総合計画・実行計画を改定し、今年3月15日に新たな実行計画として公表したところでございます。その中では、新たな公共交通に対して、公共交通事業者のご理解を得ながら進めていくというところの重要性を謳っているところでございます。区の事業としてデマンド交通をやるにあたって、皆様の忌憚ないご意見を伺った上で、地域公共交通計画における公共交通不便地域において、まずは実証運行を実施していきたいということで、今回この検討部会を開かせて頂いております。今回は、協議会の40名くらいの大所帯と違って、マイクなしで喋れる場でございますし、さまざまなご意見を頂ければと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

部会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。それでは、引き続いて議事に移ります。本日の議事は「杉並区AI オンデマンド交通実証運行対象地域の選定について」となります。事務局よりご説明をお願いします。

事務局（菅原）

事務局から説明をさせていただきます。メールで資料をお送りさせていただきましたが、内容について、改めてご説明をさせていただきます。まず1ページ目になります。検討部会での議論を始める前に改めて地域公共交通計画の作成について、振り返りたいと思えます。杉並区地域公共交通計画は、この場にいる交通事業者様を含めた協議会の皆様とともに調整を進めながら杉並区の地域交通のマスタープランとして、令和5年3月に策定いたしました。本検討部会は地域公共交通活性化協議会の下部組織という位置付けにありますが、協議会にご参加いただく方々には協議を怠じていただくことのほか、協議が整った事項については協議結果を尊重しなければならずと法律に定められています。交通計画の79ページには目標3の気軽で自由な外出と回遊が確保されている、というのを達成するための施策3-1新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充として、取組1、自宅と交通結節点までのファースト・ラストワンマイルをつなぐ

公民連携したデマンド交通の実証運行及び実施、と記載をしております。このオンデマンド交通は主に公共交通不便地域において、高齢者、障がい者、子育て世帯など移動をためらう区民を対象とする新たな公共交通サービスとして、移動の負担を軽減させることを目的としております。また、新たな乗合交通として検討する際には、既存の公共交通を補完して区内の支線的な道路を走行する、もしくは区民の移動需要に応じたきめ細やかな移動サービスとして活用を検討するものとしております。3ページ目になります。既存の路線バスやすぎ丸の運行によって杉並区内の移動というのは概ねカバーされておりますが、その中でも点在する一部の公共交通不便地域というものが存在しております。今回の対象地域は鉄道駅やバス停から離れている公共交通不便地域のうち、とりわけ面積の大きい5つの地区を対象としておりまして、さらに5番のエリアですね。こちらはエリアが大きいので、東と西で分けをして比較検討を行います。対象地域選定に向けた着眼点を三つ整理いたしました。4ページ目になります。①導入に適した地域特性であるか、②潜在需要となる対象者がどの程度いるか、③適した移動実態であるか、について項目ごとに評価していくこととします。なお、路線や系統ごとの利用実態や収支状況を視点に含めようと、この間区からデータ提供をバス事業者様へ依頼しましたが、いずれもデータ提供は難しいとのご回答をいただきましたので、今回は区内路線バスのサービス水準の可視化は断念しております。5ページ目に移って頂いて先ほど申し上げた着眼点に基づく、評価指標をいくつか設定し次のスライド以降では対象地域の比較をしております。まず、着眼点①交通結節点・周辺施設までのアクセスと地形の状況から、日常移動の困難度が高い地域を評価致しました。着眼点②人口の面から高齢者や子育て世帯といった交通サービスの利用対象者が多いとされる地域を評価致しました。着眼点③高齢者、子育て世帯、障がい者の外出率が低く地域内の移動が多く、特定の駅までのアクセスに集約される地域を高く評価しております。次のスライド7ページ目以降で出てくる概念なのですが、高齢者アクセス困難人口というのを6ページに載せています。高齢者アクセス困難人口とは高齢者が無理なく休まず歩ける距離を、高齢者が歩行可能な距離として、その回答割合より算出したものになります。検討対象とする250メッシュから公共の施設までの歩行距離を算出して、その各メッシュにおける高齢者人口に、アクセス困難割合をかけて高齢者アクセス困難人口を算出しております。例えばですけども、施設までの歩行距離が200mの場合は高齢者アクセス困難割合は100mまでは無理なく休まず歩けるとした人が10%になりますので、10%の割合と各メッシュの高齢者人口をかけて算出をしていきます。7ページ目になりますが、まず交通結節点へのアクセスのうち、最寄りバス停までのアクセス状況についてです。各地域から最寄りのバス停までの平均歩行時間は5分以上というところがほとんどで、高齢者アクセス困難人口というのが⑤-1堀之内・松ノ木地区、②本天沼・清水で多いという結果です。8ページ目になります。続いて最寄り鉄道駅までのアクセス状況についてです。各地区から最寄りの鉄道駅までの歩行平均時間はすべての地区で10分を超えますが、1番から4番の地域では最寄りバス停までたどり着けば、バスを利用して鉄道駅までのアクセスが可能となっています。高齢者アクセス困難地域では②本天沼・清水地区、⑤-1堀之内・松ノ木地区で多くなっています。9ページ目になります。高齢者がよく訪れる高齢者関連施設までのアクセスについてです。これら高齢者関連施設の内訳としては、病院を医療施設、スーパーを商業施設、区民センターやコミュニティふらっとなどを集会施設、ゆうゆう館やケア24などを高齢者施設としております。①善福寺地区からは、いずれの施設からも平均で10分以上徒歩でかかり、アクセスしにく

いという結果になりました。こちらについても高齢者アクセス困難人口は②本天沼・清水地区、⑤-1 堀之内・松ノ木地区が多くなっており、続いて、子育て世帯や障がい者の方が訪れる地域をそれぞれ関連施設としてアクセス数を調べました。子ども・子育てプラザや子どもサポートセンターを子育て関連施設、障がい者福祉会館、障害者相談支援事業所を障害者関連施設としています。子育て関連施設へのアクセスとしては、①善福寺、⑤-1 堀之内・松ノ木地区で平均10分以上かかりアクセスしにくくなっています。障がい者関連施設へのアクセスとしては、①善福寺、②本天沼・清水地区、⑤-1 堀之内・松ノ木地区、⑤-2 成田東地区で平均15分以上時間がかかっており、アクセスしにくくなっています。続いて11ページ目になります。地形上、バスが通行できない狭い道路、幅員4m未満の道路の割合については、⑤-1 堀之内・松ノ木地区、⑤-2 成田東地区が高く、次いで②本天沼・清水地区の割合が高くなっています。続いて12ページ目、移動がしづらい地形要因の1つである地域内の高低差が最も大きい地区は、⑤-1 堀之内・松ノ木地区であり、次いで①善福寺、⑤-2 成田東地区となっております。一方で②本天沼・清水地区、④南荻窪・宮前は高低差が小さくなっています。13ページ目になります。着眼点2の潜在需要となるサービス利用対象者を人口や世帯数ごとにまとめました。高齢者人口は②本天沼・清水、③上荻・西荻北、④南荻窪・宮前、⑤-1 堀之内・松ノ木地区で3000人を超えて多くなっています。子育て世帯数では、②本天沼・清水、⑤-1 堀之内・松ノ木で600件を超えて多くなっています。母数が多いほど利用して頂ける対象者が多くなると考えられるので、これらの数が多い地域を高く評価しております。続いて14ページ目になります。着眼点3になりますが、対象者となる高齢者、子育て世帯、障がい者の外出状況について平成30年東京圏パーソントリップ調査の結果により外出率とトリップ数で比較をしております。高齢者は外出率と1人あたりトリップ数ともに、⑤-1 堀之内・松ノ木、⑤-2 成田東地区で杉並区平均を下回っております。子育て世帯は①善福寺、②本天沼・清水地区、③上荻・西荻北、④南荻窪・宮前で外出率と1人あたりトリップ数が低くなっています。障害者は②本天沼・清水地区、⑤-1 堀之内・松ノ木、⑤-2 成田東地区の外出率と1人あたりトリップ数が低くなっています。こうした外出率が低い地域に新たな乗合交通サービスを導入することで外出の促進が期待できることから、平均値よりも低い外出傾向にある地域を高く評価しております。続いて、15ページ目になります。こちらと同じパーソントリップ調査の結果からですが、地区ごとに発着トリップというものを見て、色々な実態を把握しました。②本天沼・清水地区、③上荻・西荻北、④南荻窪・宮前が地区内移動や、最寄り駅までの移動が多い結果が見られました。オンデマンド交通を導入する場合、地域内の移動が多く駅までのアクセスが特定の駅に集中される地域の方が、区域を限定した乗合交通として適しているといえるため高く評価しております。こちらは16ページが参考になるのですが、地域内を発着する鉄道利用トリップの状況を示したものになりまして、パーソントリップ調査とは異なり、鉄道利用者だけの移動データになるため、AI オンデマンド交通の運行形態として駅アクセスを考慮した場合に転換が想定されるトリップを可視化したものとなります。最後の17ページになりますが、こちらが今までの評価指標を点数化したものになります。着眼点①では導入に適した地域特性であるかを交通結節点となる最寄りのバス停、最寄りの鉄道駅へのアクセス、高齢者、子育て世代、障がい者といった対象者がよく訪れる周辺の施設へのアクセス、地域内の狭い道路の割合、高低差をそれぞれ評価し、各スライドで◎と評価したものを2点、○と評価したものを1点として計算しております。着眼点②では、潜在需要となる対象者が

どの程度いるか、高齢者人口と子育て世帯数から母数が多いほど対象となる利用者が多く見込まれると高く評価して、各スライドで○と評価したものを2点として計算をしています。着眼点③では適した移動実態であるか、高齢者、子育て世帯、障がい者の外出率が平均値よりも低い方が新たな乗合交通の導入によりお出かけの促進が期待でき、また地域内の移動が多く、駅までのアクセスが特定の駅に集約される地域の方が区域を限定した乗合交通として適していると言えるため、高く評価して各スライドの○と評価したものを2点として計算しています。これらを総合評価したところ、優先的に実施すべき地区の順位が、⑤-1、②、④、⑤-2、同率で①と③といった結果になりました。この資料の説明は以上となります。

部会長（伊藤）

ご説明ありがとうございます。各地区の特徴が数字で出てきたと思うのですが、議論を資料に基づいて始めたいと思いますが、テーマは実証実験の対象地域の選定となっておりますので、資料を参考にしながら議論を進めていけたらと思っております。ご意見のある方が順次ご発言を頂ければと思いますが、早速いかがでしょうか。では早田委員お願いいたします。

委員（早田）

京王バスの早田です。ご説明いただきありがとうございます。補足というわけではないのですが、資料も議事録も公開されるとのことでしたので、きちんと申し上げておこうと思います。4ページの下に路線・系統ごとの利用実態や収支状況を視点に含めようと区からデータ提供を各バス事業者へ依頼したが、いずれもデータ提供は難しいとのご回答をいただき、区内路線バスのサービス水準の可視化は断念したとあり、バス事業者が非協力的であるかのようなご説明をされていたのですが、こちらの情報は経営情報になりますので一般に公開できるものではございません。当社でいえば関東バスさんと交通局さんと一緒にしている路線がありますが、その二つを比較してああだこうだと言われても困ってしまいますので、これは杉並区に限った話ではないのですが、データ提供できるものではございませんので、協力的ではないというような説明はご容赦頂きたいと思います。あともう一点は、会長の方から議論というお話がありましたが、資料を事前配布頂いた時から気になっていて、冒頭の尾田課長のお話でもありましたが、区として考える不便地域で区の事業としてデマンドをやると仰っておりましたが、議論することってなんでしょうか。もうこれでやりますという説明会のような印象を受けたのですが、どういうことを議論して、どういうことを意見として出せば良いか、もう少し掘り下げてご説明頂けると助かります。よろしく申し上げます。

部会長（伊藤）

はい。データについて私から少しフォローすると、京王バスさんについてはダイヤのデータといったすでに提供されているサービスのデータについては、オープンデータという形で出ているので、そのデータは杉並区は利用されていなかったということで、乗降や収益といった経営レベルのデータについては一般には公開できないと判断されているというレベル感なのかと判断致しました。またこれから議論することって何というのは、私は会長として言えぬしるここまでひっくり返して議論しても良いのかなと、つまり区の説明如何に関わらず、ここまで戻って議論しましょうというご発言もありかなと思いつながらこの場に立っているのですが、事務局からもその点についてはご説明をお願いいたします。

事務局（尾田）

1点目の4ページ目の記載についてですが、前回1月末の協議会があり、その後区から各ご担当に連絡をして、こういったデータなら提供できるかと調整をさせていただいた上で、いきなり依頼文とかたちで発送させて頂いたので、こちらとしたらもう少し丁寧こういったデータで、どういう公開の方法であれば提供していただけるか、丁寧にご説明する必要があったと思っております。資料の公開にあたってはこの記載の内容は見直す必要があると考えております。一部の事業者さんからは公開前提でなければデータ提供できると回答いただいておりますので、そういったところを踏まえて今後継続的に議論させていただきたいと考えております。経営状況については非公開情報だと認識しておりますので、そこを踏まえた検討の上で議論させていただければと思います。二点目について今回の趣旨としては、区としてまずは実証運行をやらせて頂きたいというところで、やっていく上での優先順位をオープンなデータから整理したので、地域の実状を知る事業者さんから例えばこちらの方が順位が上じゃないか、などというご意見を各事業者さんからいただきたく、今、会長からお話あったようにそもそも前段に立ち返りたいという趣旨があれば、それを踏まえたご協議をさせていただければと考えております。我々も前回も色々ご意見いただき、システムの話や他自治体の状況がある程度勉強している面はありますので、これから杉並区としてどういうやり方が、皆さんのご意見を全く無視してというわけではなく、区は運行事業者にはなりえませんが公共交通を持続可能にしていくということで、まずはバスやタクシーに乗っていただくということで大前提あるものの、枝葉の部分の移動を活性化していきたいという思いがありますので、そこを踏まえたご議論をお願いできればと思います。以上です。

部会長（伊藤）

もしもここまで議論すべきだというご意見があれば、私としてはウェルカムです。

委員（島山）

関東バスの島山でございます。立ち返ってということでお伺いしたいのですが、AI オンデマンドについては他の地域でもいろいろな障害があり実証実験から先まで行っていないという状況ですが、AI オンデマンドでない他の交通の考えはないのでしょうか、ということと、またAI オンデマンドについては、他の地域でもタクシーの運賃よりも煩雑になってしまう傾向にあります。今回タクシー会社さんは一社のみですが、他のタクシー会社さんはこの計画についてご存じなのかと不安であり、蓋を開けたら大変な話になってしまうと、また区として大変な状況になるのではないかと心配しております。以上です。

部会長（伊藤）

それでは2点、事務局から両方お願いできますか。

事務局（尾田）

まず1点目、他の交通というところでだけれど、デマンドと一言で言っても、先ほど勉強していると申しましたが、他自治体でもやられていると聞いていて基本タクシーを前提としたデマンドということも認識しております。AI というところで打ち出させていただいているのですが、一番大事なのがデータを蓄積して活用していくことかなと思っています。20、30年後を見据えると、杉並区は人口減少の局面に入ります。今は人口が増えているので需要と供給をうまくマッチングさせるという期待感を、AI を使って出しているのです。実績としては近隣でいうと三鷹市さんご利用が増えていると認識はしております。そういったところで一番有効性が高いので

はないかなと考えております。検討していく上でこれからシステムをどうするか深度化していきますので、AI 前提ではなくもっと良いシステムがあればそちらにシフトする考えもございます。2点目のタクシー会社さんについて、運行事業者をバスかタクシーかは決めていませんので、まずシステムを決めた上で、それに沿って運行いただける区内事業者さんを前提に考えていきたいと思っております。周知にあたっては、ハイヤータクシー協会さんのご協力を得て、登録事業者さんにご周知いただければと思っております。以上です。

部会長（伊藤） ありがとうございます。それでは米澤委員お願いいたします。

委員（米澤） 今の議論の確認ですが、こういった事業を導入するにあたっては、誰がどこで誰に対してどのようにということが大事だと思うのですが、「どこに」というのはこれから議論されるということで、「誰に」に対しては、高齢者や障がい者、子育て世帯等の区民に対してということであって、「どのように」というのは、デマンドと謳っていますがデマンドに限らず考えていこうという理解でよろしいでしょうか。

事務局（尾田） はい、デマンドが有効というところは非常に感じています。アプリを使ったりする場合も多く、移動される方の属性をしっかりと区として把握できるということが大きいと認識しております。どういった需要がどういった地域でどういったタイミングである、というデータが把握できますので、そういったところと供給が合うとうまくマッチングが図られると考えています。それがシステムとしてAI ありきではないかなと思っておりますので、AI というところに期待感を込めてAI と記載させていただいております。

委員（米澤） デマンドの選択肢としては、こういうところが長けていて、たとえばタクシーの搭乗券だったらこういうところが長けているということ考えたときに、空白地域、子育て世帯や高齢者の方だったらデマンドが合っているのでデマンドにしようかというのが手順かと思います。デマンドの何が長所でなにが短所かということに対してあまり議論がなく、確認としてはそこを含めて洗いなおして、どこに誰が誰によって誰を対象にということを確認しますということで宜しいでしょうか。

事務局（尾田） どこまで洗いなおすか、ということもありますが、前回の活性化協議会でタクシー券もご意見いただきましたので、各所管で確認いたしました但し助成事業ということになるので、これ以上の条件となると対象を絞るのが難しいというところではあります。新たな公共交通としてバスとタクシーの中間を狙っていくという、区民のニーズとしてはより安く、より連続して移動したいというところがあると思うので、料金もバスよりは高くする必要があるという認識を持っております。300～500円かなと考えております。そういったところを含めて具体的な議論を進めさせて頂けたらと思います。

委員（米澤） 留意点としましては、2ページに書いてあるように既存の路線と競合しないように調整をはかるものとしますということなので、そのあたりも評価の中にも含めるべきなのではと思います。

部会長（伊藤）

それでは早田委員お願いいたします。

委員（早田）

京王バスの早田です。昨日三鷹市の会議に出席したので、そこでの議論があったので少しご紹介したいと思います。尾田さんが仰る通り、乗り合い率が上がっているということはありますが、なぜ大沢地区の数字が良いかと言うと、コミュニティバスの代替であるからです。もともとコミュニティバスがあったものがなくなって、交通不便どころか交通空白になったことに対する代替手段としてデマンドを入れ、しかも、地域が主導で入れたということで多くの方に利用されているという風に捉えております。地方も乗り合い率が高いところがあるが、そういうところは交通がないところ。色々な事例がありますので、今回の5つの地域と近い事例のところを探して、そこがどういう推移をたどっているのかというところを検証された方が良いのではと思っています。また昨日の三鷹市の協議会ではタクシー業界の方が、声を荒げて強く言っておられたのですが、もともと大沢地区だけでやると聞いたので始めたが今は却大しているし、昨日の会議ではプラス4地区くらいとなっていて、話が違ふ、というお話がありました。タクシー業界の協力なくして絶対にできないことですので、不義理になるようなことはなさらないようにと、そのつもりはなかった、は通用しないと思いますので、ちゃんと腹落ちするようにご説明された方が良いのではと思います。今回の資料もそうですが、納得してもらえるかなというところが少しこわいなと思うところがありました。三鷹市ではそういった面もありますのでご承知おきを頂ければと思います。

委員（中辻）

タクシー関係の方が声を荒げていたというお話がありましたが、明確にデマンドが入ったことで因果関係があって収益が悪化しているというエビデンスを出したうえで声を荒げていらっしゃるのか。

委員（早田）

荒げているというのは少し言い過ぎで、その方にしては強く言っているという。議事録にも残るし、発言しないとそれはそれで問題となるので強く仰っていましたが、エビデンスは出ていました。尾田さんも仰っていましたが、だんだんと需要が上がっているだとか、そのようなお話も出ていました。

委員（中辻）

デマンドの方が上がることは分かりますが、それが既存交通の需要を減らすことに因果関係あるのか、そういった資料が出て警戒感とか心配しているのか、なんとなくの肌感覚でタクシーの利用者が安いからといってそちらに移行しているのではないのかという心理的なイメージなのか、そのあたりが重要だと思うんですね。既存交通をしっかりと守っていくというのが区の立場であり、既存のデータをしっかりとお出し頂いた上で実証実験をやってみて、外的要因があったのかどうか、それで議論をしていかなければいけないと思うんですが、その議論に入る前に心理的な警戒感をといていかなければいけないなど思っていますが、そういう意味でもデータというのは各事業者様はオープンにしていただけという前提でよろしいでしょうか。

委員（早田）

まず三鷹市の話でいえば、そういったエビデンスは一切ないです。ほかのバスやタクシーに対

してどういった影響があったかという検証は一切なされていません。そのタクシー業界の方が仰っていたのは、最初に聞いていた話と違うというところが大きいかなと思います。要するに大沢地区だけでやりますと、そのような言い方をされていたそうです。ですが蓋を開けてみれば、市内のほぼ全エリアにデマンドを展開するような計画ですというような説明をして、もしそういう風なお考えであるならば簡単にデマンド事業を引き受けるわけにはいかない。そこから先は中辻委員が仰った通り、色々な検証が必要だということだと思います。繰り返しになりますが、大沢エリアはもともとコミュニティバスがあったものがなくなって、それに対する代替手段としてデマンドを入れるというような経緯がありますが、中辻委員が仰ったような検証は基本的にはされていません。そのコミュニティバスのエリアを飛び越えてどこかへ行くことをすればタクシーと競合が起きるので検証が必要になってくると思いますが、あくまでコミュニティバスの代替手段としてやっています。

委員（米澤）

三鷹市の話ばかりで申し訳ないのですが、昨日私も三鷹の会議に出たので共有しますが、タクシー事業者さんが不満に思っているというものが、もともと大沢で始めて、増便にあたって収支率の目標があるのか聞いたところ、目標は設定していないとのことでした。そういった中で進んでいて、はじめは大沢地区、次の北野地区にだめだったのに、引き続き収支率の検証がないまま進んだ。昨日は井の頭地区に導入しようと、それに対する収支率の目標は設定していないと、市から言われたので協力はするけれど、タクシーの運転手さんも少ないのに協力しろと言われても限界がありますよ。本来は目標値があって、それを超える、超えないの評価をして、運行の継続可否を検討しながら、新規路線の検討をするものであるのに、この議論も無しに闇雲に実験運行箇所を増やすことに対して不満が出ている、と理解しています。

委員（早田）

議事録が出るのでご参考にされても良いのかなと思います。数字が良いので成功事例的に扱われていることが多いですが、コミュニティバスの代替という大きな前提があるので、その前提が違うことをちゃんと捉えていないと、スタートが変わってしまうので気を付けた方が良いかなと思います。

部会長（伊藤）

今、中辻委員のイメージだとAI オンデマンドがタクシーの需要を食ってしまうのではないかなという観点だったと思うんですけど、実際には需要がないところにAI オンデマンドの需要が貼り付けられてタクシーが儲からなくなってしまうというそんな懸念があるという感じでしょうか。

委員（早田）

そうだと思います。色々なタクシー業者さんと会話をする中で、バスよりもひどい人員不足に悩まされているという、特に調布三鷹のエリアというのはタクシーの需要が多いエリアで、いま呼んでも来ない状況で、その中で貴重な一台をそこに投入することが公共交通全体にとって良いことなんですか、というような議論が本当はあるべきだと、それはコミュニティバスなどでも同じことが言えると思います。

部会長（伊藤）

ありがとうございました。

委員（久我）

ライドシェアということが世間を騒がせております。恐らく今回4月から事業者団体から三鷹、武蔵野市、特別区23区と日本版ライドシェアと呼ばれている完全な骨格はまだ出ておりません。これは公共交通不便地域というより、タクシーの配車できなかった地域をアプリから数字を出して時間帯と地域そういうところに今度はタクシーの乗務員さんを振り分けてやりましょうとか、乗務員側からすると本来は大沢地区やりたくなくて違う地区でやりたいけれど、朝の7時～10時まではそっちに行つてねと、事業者は運転手さんに協力を願ひながら、また我々乗務員側も、その協力には応じていこうとやはりそういう配車率の悪いところを埋めて、タクシーが拾えないと白タクみたいなものも出てくるので、我々は事業者と労働者側と話し合ってそこはみんな埋めていこうと配車率が良くなるように、三鷹の事業者さんにそういう感覚はあるんじゃないかと思います。今後、23区の中でもそういうところがたくさんあるので、荒川区に聞いたところ一日暇で暇でしようがないと、これが本当に交通不便な地域なのかという感覚をかなり持っているようです。今回足立区もやりそうだが、杉並区はデータをよく取っているなど、こういうことを他の地域でもやってほしいなど、そこが交通不便な地域を公共交通が自転車、バス、タクシーを含めて既存の公共交通の資源を使って本当になにかできないのか、できなかったらこういうオンデマンドを考える。まだ実証実験するのは時期尚早だと思う、私の感覚です、以上です。

部会長（伊藤）

今の時期尚早というところのニュアンスがいくつかあって、ライドシェアとぶつかるからだとか、他の方法での知見議論がたまっているのではないかと、いくつかあったと思うんですけど、そんな感じでしょうか？

委員（久我）

4月から我々始めますけど、要は交通不便地域というのは、恐らく路線バスも鉄道もないところにタクシーを呼ぼうとした際に、そのタクシーすら来ないと言って困っているということみたいなので、タクシーをなんとかオープンにやらせていこうというのを考えているのと、乗務員不足があるので、事業者が管理などを行って、1種免許の人に自家用車でやってもらおう、ということをや4月から始めようとしているのだと思います。

委員（鎌塚）

日本版ライドシェアについて近日中と申し上げておきますが、今、通達が出て、東京の特別区に関しては意向調査が終わっていて、要望があった各社に「この台数」ということでアンサーを返しています。通達が出れば、早い段階で4月上旬にはスタートできそうと考えております。それにつきましては、まずは三か月を目途に、必要な台数については先々週金曜日に国土交通省でプレスしていますので、時間があれば目を通していただければと思いますが、平日の朝7時～10時くらいまでは2000台が必要だとなっていて、一番多いのは土曜日の0時から4時、そういうところを補っていこうというのが今回の日本版ライドシェアで補っていこうということになっています。それとは別に今回の資料はよくできていると思います。三鷹市の問題も私が聴いて受けた感想は、当初、1地域に限定していた中で、今回、2地域増えたということですが、そもそも、三鷹市では、来年度から市のネットワーク構想があり、最終的には全域みたいな書き振りもある中で、市全域でデマンドという話をされると、タクシー事業者としても困るところがあって、そういう言葉になったのかなと思います。東京に限らず、市全域でオンデマンド

をやるとなると、タクシーとしてはどうしても脅威になることは当然のことなので、配慮いただきながら議論できればと思います。

部会長（伊藤） ここままで事務局からありますか？

事務局（尾田） 色々ご意見頂きましてありがとうございます。区域の問題は非常に重要だと区としても認識しております。他自治体を参考にしても最大でも5キロか、1キロか2キロの狭い圏域の中で移動を活性化していくところをしっかりとモデルを作って狭いスポットを増やしていく、区の中にはお示した通り5つのエリアがありますので、そのエリアの中で先ほど米澤委員からご指摘があった通り、しっかりとKPIを設定した上でクリアできるかどうかの検証は重要だと認識しております。

部会長（伊藤） ちなみにエリアというのは、エリアの中でというイメージなんですか？そこからはみ出して駅まで行こうとかそういうイメージを持っていないということでしょうか？

事務局（尾田） 駅まで直接となるとバス事業者さんと競合となると思っておりまして、駅のどこまでが駅前なのか他自治体を見てもかなり議論されてきたとお見受けしておりますが、このエリアが一番妥当性があるというところを含めて、杉並区の大きな前提でいうとやはり南北交通が弱いというところがありますので、南北を補完する上でフルデマンドという形ではなく南北のセミデマンドみたいな形であったり、そういったところから今後協議できないかなと考えております。

委員（舟山） 地域の話をしていましたけど、3ページに地域を設定されていて、7ページに既存のバスの本数を太さで表しているんだと思いますが、西武新宿線の北側の井草1～5丁目が練馬区との境がありまして、区民の要望でも足がないと、資料を見ても既存の路線バスでも非常に本数が少ない地域であり、歩くと下井草駅や上井草駅まで1キロ以上あるんですよね、この地域が漏れているという理由を教えてくださいなと思います。

事務局（奥山） そもそも交通不便地域としての考え方が、こちらの交通計画の中に入っているものになりました。井草と上井草と下井草は、駅から駅で800mはないので基本的には交通不便地域ではないという考え方で進めております。

委員（舟山） 井草1丁目練馬境界は900m以上あるが、例えば井草1丁目の練馬区境と下井草駅まで歩くと950mあるんですが。

事務局（奥山） 当然バスから200mだとか、交通不便地域の考え方として、今回示した地域のほかにも点在する地域があるんですけど、今回大きいエリアということで出していて、練馬区との境とか隣接区を考えると交通不便地域はもっと出てくる可能性があると思っております。そこに関しては交通計画の中にもありますが、隣接区と一緒に協議しながら進めていくべきだと思っておりますので、大きい課題だと認識しています。今後近隣区と協議を進めていきたいと考えております。

委員（舟山） 5つの箇所を選定されてはいるんですけど、既存の路線バスだと本数からその地域は本当に不便なのか疑念的になりまして、先程データの話がありましたけど、他にも井草の地域を言いましたけど下高井戸地域だとかも不便箇所にあたるのかと思うところで、区が選定した5箇所ですべきことなのかどうかというところちょっと意見したく思います。

事務局（尾田） 他自治体さんと話をしております、自治体間同士でいうと区境の不便地域について調整しているところがありますが、公共交通計画でもお示した不便地域もある優先度の高い堀ノ内地域は、すぎ丸を過去10年前に検討し、断念した地域でもあり、リサーチとしてある中で、やはり客観的なデータを並べた上での優先度が高かったところございます。まず、区としてのモデルを作っていて、そういったモデルを他自治体と連携して作っていくというイメージを持っております。やはり井草の地域とかでも吉祥寺の方に行きたい等のニーズは区としてずっと把握しているところありまして、南北移動が弱いことや、道路基盤が脆弱というところも論があるので、そういったところを幹線としてバス交通を担っていただいている部分を補完する上での交通というのは、コンセプトとしては変わらないところです。

部会長（伊藤） ありがとうございます。そのほかご意見ありますでしょうか。

委員（秦野） 西武バスの秦野です。2点ほどお伺いしたいんですけど、今回またAIかどうかを別として、新しいモビリティについては、あくまでも高齢者と子育て世帯が対象として進めていくということではなかったでしょうか。また対象の5地域の中で、区として優先順位いくつかを1地域ずつやっていくのかということをお伺いしたいのと、対象地域の地元の方の意見の調整具合とどうリンクしていくのかということが気になっていまして、新しいモビリティの話ほどの自治体でも出てくるんですけど、やっぱり市内全域をひとつのデマンドってなかなか難しくて各地域をいくつかにわけてやってみると、地元選出の委員から自分のところを早くやってほしい等、そういうのって我々ではどうにもできなくてやはり自治体に委ねることが非常に大きくて、どうしても会議になる度に意見の集約に時間がかかるという認識を持っているので、そのへんは、地元はもちろん期待感もあるんですけど、地元のある程度の需要、希望と需要が違うと思いますし、そのへんの拾い上げ方も具体的にやってみないとなかなか難しいのかなと思いますし、そのへんの順番とか将来的にどうしていくかとかお聞かせいただければと思います。以上です。

事務局（尾田） まず対象というところですけども、移動をためらっている世帯、高齢者だとか子育て世帯を対象としているというところは間違いないです。今後の計画につきましては、杉並区の総合計画・実行計画が一年前倒しに改訂されまして、オンデマンド交通を取り組みとして位置付けされたところで、記載の内容としましては令和6年度は、検討及び実証運行、令和7年度、令和8年度は実証運行と記載しております。その中で5地域全部か、それとも優先度の高い1地域だけなのか、数値を見ると比較的2地域が高いので、2地域を一律でやるのか、そういった考えを今後ご協議させていただきたいなと思っています。事業者が複数いらっしゃるということで、複数手が挙げれば、それぞれの地域をお任せするとか、そういったところも要調整なのかと思っております。ま

た地域のご指摘について、区としてもご要望を受けておりますが、客観的にこういうデータがあつてこういう需要がありそうだからというところもありますし、一つの大きな声で動くのではなくて、すぎ丸の車両が通せない狭い区の道路事情、また南北交通が弱いという事情を客観的にこういう場で決めさせていただいて、実証運行については区の職員としてしっかりと汗をかいて計画を作っていく必要性を感じています。

委員（米澤）

今回のこの5地区の選定ですが、公共交通不便地域の定義は、鉄道駅から半径500m以外のバス停から半径300m以外という数字をよく使いますが、今回、杉並区が200mにしたのはどういった経緯でしょうか。

事務局（尾田）

公共交通計画の策定以前から議論をさせていただいておりましたが、杉並区としては今まで鉄道駅500m、バス停300m、すぎ丸200mとしており、ご議論の中でバスを普通のバスとすぎ丸と分ける意味とはなにかとご指摘いただき、やはり今後高齢化を見据えるとバスというものと同じものですし、同じ200mで良いのではないかと、鉄道駅に関しては高齢者ですと500mというところもありますが、一般的に歩いて10分程度の距離ということと、杉並区は鉄道駅が点在しているということ踏まえて議論の中で800mということで合意をいただきました。当初は200mの路線式としましたが、一度皆さんに地図でお見せして、そうすると井ノ頭通り沿いがなくなってしまいますので、恣意的に削除するのではなくバス停という形の方が良いとなって、バス路線ではなくバス停になりました。一方で、鉄道駅を500mから800mにしたことで、井ノ頭線の南側の地域で不便地域があつたんですけど、これによってエリア的に正確に面積が狭まってはいるんですけど、より顕在化しているというかそのへんの課題が浮き彫りになったと認識しています。

委員（秦野）

1番と4番の地域の面積が狭いので、300mで置き換えられれば、スケール分かりませんが、なくなる可能性があるなと思いましたが、杉並区版の定義があるということで分かりました。

部会長（伊藤）

先ほど秦野委員から地元の意見もという話もありましたけど、その生活者の実感みたいなものとデータがどの程度連動しているのかというのが引き続き議論として出てきても良いのかなと思います。それでは、いかがでしょうか。

委員（若田）

東京都交通局の若田でございます。対象地域の移動トリップという資料が15ページにありますが、トリップの移動手段が把握されているのでしょうか。

事務局（菅原）

移動手段ごとにならないうわけではなく、地域内を発着する移動手段を載せているので、どの交通手段を使っているのかというのは分析していません。

事務局（尾田）

補足しますと、パーソントリップはご存知かもしれませんが、代表交通手段ですと、徒歩から鉄道に移った場合でも鉄道の方が、優先度が高いということで鉄道となってしまいますので、総和という形で記載させていただいております。

- 委員（若田） 5地区の選定で、バス停から5分以上、駅から10分以上という話がありましたけれども、バス停から5分以上のところを不便地域としている中で、そこが不便地域だからオンデマンド交通を走らせましようとしたときに、バス停まで歩きバスに乗っていた人がオンデマンド交通とバスに二重のお金を払ってそれに乗るかということに疑問を感じています。バス停から5分のところでバス停までアクセスさせるというところに需要があるのだろうかと思いました。
- 部会長（伊藤） パーソントリップは仰る通り、代表的な交通手段だけになってしまったんですかね。
- 副部会長（牧村） 代表的なものだけではないものもあります。この資料は代表的な交通手段を使っています。
- 委員（若田） やはり目的地まで何で行っているかというのを把握したうえで、デマンドが最適なんだというような流れが良いと思います。
- 部会長（伊藤） ちなみにこれは全移動の何パーセントくらいなんですかね、3パーセントくらいってところなんですかね。
- 事務局（菅原） どのくらいの割合でデータが取れているかというのは分かりませんが、細かいですけど内訳が表の中にあります。
- 部会長（伊藤） アンケートに基づいているはずなので全体としては数パーセント、3パーセント程度だと思うんですけど、全体の傾向をつかむにはかなり使えるデータなのかと思っております。そのほかご意見などありますか。今日の議論の中では5地区の選定ですね、どこをどう優先していくか、そういった中では総合評価の点があるわけなんですけど、そもそもAI オンデマンドどうなのって話は常にくすぶっておりますが、こういったところでデータが取れるからというのが、一つ意味がある話なのかと思いました。データというのは事業者の選定にあたっては、データの共有をしたりそういったところは要件になるんですかね。
- 事務局（尾田） はい 要件になります。部会もそうですし、本会にもご報告させていただく予定です。
- 部会長（伊藤） 勿論それに基づいてどうしようとまたこの場で揉んでいくというそういった前提は、そういうものですよね。はい、ほか意見宜しいでしょうか。
- 委員（米澤） 今回のこの地域の選定について、駅へのアクセスとあとは色々な高齢者だったり施設のアクセスの距離と捉えているんですけど、10ページを見て思いましたが、子育て施設や障害者施設は、駅前にあるわけではなく、駅から離れているところにあるようにみえますので、矢印が出てくるのが駅を背にしてどんどん駅から離れているんですね。そうすると駅にも施設にも行きづらいという方もいらっしゃると思いますが、これはうまくマッチするのかなと思いました。子育て施設や障害者施設が、これが本当にこれを叶えてあげるためにと考えるとうまくいくのかという

気がしました。

部会長（伊藤）

今の論点の中では、一般的な交通っていうのは駅みたいなところに集中して向かっていくというイメージですね。一方で子育て施設とか色々なところがあるので色々なところから色々なところにバラバラに需要があるので、そういった意味でAI デマンドって色々な交通をサポートできるのかなと思っております。一方通行に行くのであればバスの方が向いていて、あっちからこっちからというのはまずはタクシーが向いているんだと思うんですけど、それこやや近い形でAI オンデマンドみたいなかたちが向いているのかもかもしれません。

委員（中辻）

例えば、障害者施設も本来、区としてはバランスよくどこからも行けるような配置が望ましいですけども、民間事業者ベースで施設を整備している現状ですので偏在が出ています。交通の便云々というよりは杉並区のエリアの中で施設の種類のによっては駅から遠いところもありますし、例えば保育の場合は比較的バランスよく配置されていますので、そこへの移動は比較的しやすいとは思いますが、特定の施設によっては偏在がありますのでこういう状況で出てしまっています。

委員（舟山）

細かい話で申し訳ないんですが、10ページの一番左側の施設ってなんですか。うちの事務所の隣なので言っていたらすぐ分かるんですが。

事務局（尾田）

善福寺の子育てプラザです。

委員（舟山）

細かいこと言って申し訳ないですが、たぶん子育てプラザに行く人って自転車を利用するだろう、児童館だとお子さんは歩きか自転車なんですけど、ここでデマンドをやって一方通行も多い中、自転車よりひよっとしたら時間かかるのに需要あるのかなと思いました。

委員（中辻）

子ども子育てプラザですと乳幼児の施設として、自転車に乗れるかどうかという赤ちゃんの親御さんが交流をはかっている施設なので、一定の需要はあるのかと思っております。未就学の保育園に預けないお子さんを預ける方がメインで児童館に行く前の子供、対象を基本は乳幼児としています。

部会長（伊藤）

三か月くらいの子供になるとベビーカーに乗せてそういうところに連れていくというのがありますよね。

事務局（菅原）

子育て関連施設の対象としたのが、保育園や幼稚園などの通園を除いた、親子で利用できる子ども子育てプラザだったり、一時保育や利用相談、一時預かり、子どもセンターや保健センターなど、そういったところをピックアップしているので、一概に民間の保育園すべてを網羅しているわけではないのでばらつきがあるというところをご理解いただければと思います。

委員（磯）

デマンドの在り方のような話は、4ページに着眼点がまとめられていて、こういったところは

非常に重要だと思いました。それを細かく設定したものがそれ以降の資料になってくると思うんですけど、先ほど各委員からありました三鷹市の事例ではないですけど、それがどんどん拡大解釈されて広がっていくと、既存交通にも問題がありますし、既存交通自体が痛めば住民の方にも影響が出てきてしまいますし、グリスロもそうですけど、料金を含めて安いとそちらに移ってしまったりするので、そういうことがないようにしないとイケないですし、やみくもにエリアを広げていって隣接する地域、便利だからこっちでもやってほしいと住んでいる人から意見も出てくると思うんですけど、そうやって広がっていくこと自体懸念があるし、設定はしっかり決めて行くべきだと思います。とはいえ、私も杉並区民で、4人に1人が高齢者であり、20年後には3人に1人が高齢者と言われていまして、23区の中でも高齢化率が高くなっていく地区だと思えますし、移動の機会というのを熟成させておかないとそもそもファーストワンマイルが無ければ、次の第一歩にならないですからそういった習慣を根付かせていただく意味では、デマンドというのものもありなのかと思います。ただ設定として色々条件というものを作った上でやっていくべきだということのご意見として述べさせていただきます。データに関しても集約していただいていますけど、狭域となると車両どうなるのかもった議論もまた必要なのかなと思います。一番忘れてはいけないのは住民があつてこそその話で、いかに不便地をなくしていくかということで非常に重要だと思っていますし、移動する機会をしっかりと作ってバスさんやタクシーにつなげていければと思います。また、冒頭にタクシー事業者が一社だけとありましたが、福祉有償で代表なのでフィードバックは協会の中でもしていきたいですし、協会内でも意見集約はしていきたいと思っていますので、そこはわざわざないようタクシー事業者としてしっかりとやっていきたいと思っています。

部会長（伊藤）

私からも伺いたいんですけど、こういったものを導入するにあたって既存の交通事業者からどのようなインパクトがあったのかデータで示せるところといった議論の場で確立されると思うんですけど、可能性としてビフォーアフターでどうなったのかとか、こういったところの需要が取られちゃったとか、むしろ誘発されたとか、なにがエビデンスを今後出せる可能性ってあるんですかね。

西武バス（秦野）

バス事業者的に一番分かりやすいのは、乗降者数のデータだと思うんですけど、都内の場合シルバーパスというのがありますので、その輸送動向が我々では全く把握できていないという状況になりますので、ICだけですとどこの事業者さんもICの履歴で把握できると思うんですけど、それに輪をかけて杉並区はシルバーパスが多く難しいので、そのへん不透明な部分が非常に多いので確実なデータっていうのが難しいのかなって事業者側で認識しています。

部会長（伊藤）

シルバーパスは収益では関係がないんですかね。データにならないのでしょうか。

委員（秦野）

明確に何人乗られたというのは出しにくいのでこれくらい乗られたんだろうなという予想を基に、乗車人員を算出しているので実際の乗車人数とはかなり差があると思います。

部会長（伊藤）

横浜ではそれが議論になっていて、シルバーパス用のICカードを作っちゃんと数字を出す

という導入の動きになっていますよね。また、バスのほかにタクシーの影響はありますでしょうか。

委員（磯） タクシーは各社の輸送は輸送実績を集約するしかないですが、そこだけでは数字が分かりにくいと思います。

委員（若田） 他自治体の例では、独自にOD調査を実施し、それとバス事業者は協力しているというのがあります。正確に把握するのであれば、そこまでやる必要があると思います。

副部会長（牧村） 乗り込み調査について最近宇都宮ではやりましたが、かなり予算を付けてやらないと難しいと思います。

部会長（伊藤） AI オンデマンド自体のデータは出てくるにせよ、それで既存の交通がどうなったのかというのは把握しづらい、把握できたとしても全体であって個別にこのエリアというのは議論しづらいというのが実情なのかなと思います。

事務局（尾田） 区としては課題感を持っており、すぎ丸の方の乗降調査は、京王バスさん関東バスさんにご協力いただいて昨年11月に調査しましたが、1日だけで200万円以上かかっており、かなり人件費がわかりました。こういうものをこの場だけか経営状況というものもあるので議論の土台としてフィルターをかけたような状態でご提供いただくとか、そのへんで調整させていただくのが我々としては一番良いのかなと思います。

部会長（伊藤） 既存交通へのインパクトがひとつの大きな課題になるという状況で、データが出にくいというのはちょっと困ってしまったなど私も思っておりまして、他地区の状況を引っ張ってくるとかそういう事前の策に頼らざるをえないという、これもなにか委員の皆さまからお知恵があればご協力いただけたら有難いかなと思います。

委員（磯） そのうえでもエリア設定っていうのが非常に重要なんじゃないかなと思います。既存の交通の需要を奪うというのではなくて、今まで移動できていなかった方を新たに移動できるようにするとか、外出の機会って非常に重要になってくると思いますが、やみくもに広げるのではなくて、エリア設定がどういった前提で行われているのかっていうのが重要なんだかなと思います。

部会長（伊藤） ちなみに地元のタクシー事業者の視点から、この点数は付いていますけれど、これはどういう感覚なんですか。

委員（磯） 住んでいるところ、また事業所がすべてその地区に入っているのでよく肌感覚でわかりますけれど、南荻窪三丁目とかは該当エリアに入っているけれどもどうかと思うところもあります。概ね住民の方は不便を感じていると思います。あと他の委員からもありましたけど、区境を越えて不便だと感じている方もいる、そのへんは今後の課題だと思います。明確に⑤のエリア

には我々にもタクシーもバスもないというような苦情が入っております。

事務局（尾田） ⑤のエリア課題出ましたが、今、松ノ木路線が京王バスさん関東バスさんに結構な頻度で永福町から高円寺、新高円寺まで共同運行していただいておりますけれど、現行運行して頂いている中で、例えばこのエリアをデマンドに変えていくとか、そのへんの発想って今後議論できる余地があるのかどうでしょうか。

委員（早田） ちょっと回答難しいんですけど、地域の方がどう思うかっていうのがありますよね。例えば5番にデマンドを入れて、デマンドを入れたことによって松ノ木路線がやられて、うちと関東さんがもう路線維持できませんとなったとして、それで地域の方がどう思うのかなってのはちょっとありますね。結果的にマイナスになるのは困るだろうなというのはあります。実態としてこの路線はそれほど乗っている路線ではないので、需要は正直あまりなくて、不便とか要望っていう面では大きなポイントになると思うんですけど、移動需要っていう我々の商売感覚的に言うと需要がない地域なのかなってのはあります。

委員（畠山） 松ノ木路線は、道路状況から乗用車の抜け道でもあり、歩行者が安全に歩くのが困難というところもあってバスを使っていたいただいていることもあります。

委員（早田） 例えば、先程尾田さんが南北交通を充実というのを仰っていて、仮に松ノ木線に結節するようにデマンドを組んだとして、今、松ノ木線が走っている路線でデマンド乗降を持っているお客様を扱うってことになるんですけど、デマンドってケースノイケースですけど、最大1分待つんですよ。裏を返すとそこに1分停まっているんですよ、あの道に1分停まって良いんですかっていうところがあります。いくつかポイントはあるとは思いますが、道がとても狭隘なので、そのへんは苦労しそうだという感覚はあります。例えばファミリーマートの駐車場を使わせてもらうだとか、そういう地元との協力関係は必須になってくるのかなとは思っています。

委員（米澤） 需要と必要性は違うかもしれないです。ロケーションとかで見るとこの地域の人達には絶対に必要だろうなと思って初めてみても結果的に、乗らないということってよくあるんですよ。極端な話、地域の人たちは公共交通に乗らなくても自分たちで全然動けると必要性を感じていないという現象も起こりうるのかなと思います。デマンドを導入するにあたって交通不便地域の方に使っていただきたいと目的は違いますが、その地域の移動が本当に活性化するかっていうのが、デマンドの場合利用者のアンケートを取るんですね。そうすると利用者の方から「これは要らない」とか「あった方がよい」と丸をつけるようになって、なんとなく評価的にはみんな必要であると言っているけれど必要ないという現象が起きるので、需要と必要性というのは実は合わないもので、事業をしても乗られないという現象が起こる気がします。また、全然違う話ですが、先ほどの高齢者施設等々の話については、駅から遠いというのを逆から見えておりました。

部会長（伊藤） ありがとうございます。そのほかご意見宜しいでしょうか。

委員（早田） 杉並区さんは自転車の取り組みをすごく進めていらっしゃるって、松ノ木はLUPが既にあったりとか、坂道があまりなくて平坦に駅まで行けるということで自転車にとってはかなり良い地域ですし、自転車の取り組みってこの地域に対して何かやっておられたりしているんでしょうか。

事務局（尾田） 個別にはやっていないです。区全域で自転車の活用を推進していこうということで、自転車活用推進計画を策定して今後進めていくところですが、今後は対象ですね、例えば小学生や中学生しかやっていなかった交通安全普及啓発を未就学児へ増やしたり、データに基づいた施策を推進していこうと思います。LUPさんに関しては、区内で拡充が進んでおまして1年前の4倍以上です。交通計画の目標値については令和12年に400箇所というのを示していて、既に450箇所くらいございます。やはり比較的若い方が採用されているのを拝見していますし、天候に左右される場所もありますし、公共交通の利点もありますが、アプリによって簡単に利用できる場所もありますし、デマンドであれば雨の日でも松ノ木まで乗り合いで行くという一定の期待までできるのかなと思っています。

委員（早田） ありがとうございます。

委員（小池） 先程、米澤委員の話の続きですが、所謂、潜在需要と実態とのミスマッチについて、皆様も他の会議体で感じていらっしゃるかもしれませんが、まさに今回の資料でいう5ページに着眼点を整理した①②③の細かい部分が書いておまして、肝心なのは③で地域にとって適した移動実態があるか、というところがポイントになってくると思います。徒歩も自転車にも乗れないバスにも乗れないという方々がどのくらいいるのか、そういったところに踏み込んでいかないと、外出率だけで判断した場合には、例えば、外出したくてもできない方、車いすも乗れないストレッチャーじゃなきゃ介護タクシーでないと外出できない方々もいらっしゃるから外出率は激減すると思うんですね。そういった方々の属性を把握した上で移動実態っていうのを調べていかないと、実態の部分についてはしっかり把握していただく必要があるのかなと思います。

部会長（伊藤） 区が事業として進めると仰っていたと思うんですけど、商売をやっている方もいらっしゃるって感覚としては利用される方がいて車さえ置いておけば勝手に乗ってくれるなんてものではなくて、言うなれば、どぶ板営業的な根性で人を乗せていくってことをやっていかないと人が乗っていかないし定着しないですね。そういったどぶ板営業的な根性の部分は区が担うというフォーメーションなのですかね。

事務局（尾田） そういう気概を持って取り組みたいと思っています。やはり他自治体が行っている事例を拝見しておりますけれど、ある程度1年以上は実施して、その方が生活の中で便利だなと思っていただく、生活の軸として使っていただくというようになるまでプロモーションをやっていかないと根付いていかないなという認識であります。

部会長（伊藤） ありがとうございます。はい、そろそろ議論の時間がなくなりかけておりますけれど、今日の議事という意味では、対象地域の選定ということで、最後の17ページの方で宜しいでしょう

か。優先順位としては、⑤-1 堀ノ内・松ノ木地区、②本天沼・清水地区ということで、そのあたりいかがでしょうか。こういったかたちで選定という意味では今日の議論を進めてもよろしいでしょうか。どこのデマンド業者を選定するかは、まだ先の話なんですよ。

委員（早田） ご説明は理解しましたし、区が優先順位をつけているっていうことは理解させて頂きました。

部会長（伊藤） それでは、今日の議事という意味ではこの点数の通りの優先順位ということで、この次の議論にさらに色々と根本的な部分からご意見をいただくことになると思いますけど、ぜひ進めて頂けたらと思います。

委員（磯） 最終的にやってみて実態は需要があまりなかったという場合には継続を断念されるということもあるということでしょうか。また、実証実験であれば高齢者の部分が強いところと、子育て世帯が多いところを二つ特性が分かれるところでやっても良いのではと思います。あと、懸念しているのはデマンドですと乗り合いという形ですので、乗り合い率っていうのがどうなのかということで、例えば一人乗りたいからと言って敬遠される等、解釈を決めることも重要でしょうし、子育て世帯と高齢者でどのようにニーズが違うのかっていうのは見た方が良いかと思います。そこは我々も興味があるかなと思います。

部会長（伊藤） 地域特性的には、どうでしょうか。

事務局（尾田） 点数が高いところに関しては、高齢者も子育ても同等程度でどちらもと捉えております。

委員（舟山） 5番の地域は、この松ノ木線の話ございましたが、この路線もともと永福町駅から松ノ木住宅まで京王バスさんが単独でやられていて、それで南北交通として高円寺に延伸して、住民から便利になったという話があります。その西側へすぎ丸のけやき路線が走っていて、仮に、成田東と堀ノ内・松ノ木を実施して、すぎ丸けやき路線と松ノ木線が逸走しちゃったら減便なり廃止になる懸念がありますが、それでもやるっていうお考えなのでしょうか。

事務局（尾田） 減便させることが目的ではないので、その全体の交通ネットワークの中でしっかりと位置付けができるか検証させていただくということを考えております。

委員（舟山） そうすると子育てや乳児・高齢者などターゲットを絞ってやらないと本末転倒になってしまうのかなと危惧しました。

委員（中辻） そういう意味でやっぱりデータが必要になるだろうなと思います。やはり新しいものが入ってくると、我々も既存の交通をしっかりと守っていくんだという思いになりますし、それが本当に事実かどうかというのは検証が必要ですので、どこまでのデータをどのようにお持ちで、それをどのように外に出せるのかというところを含めてご相談させていただいて、その中で、検証をしっかりとした上で、既存の交通との共存というか、区民にとって総合的に便利になったという結論

につなげていきたいと思っております。

委員（早田） 昨日の会議で申し上げたことと全く同じことを言うんですけど、データがどうであろうと区の思いがどうであろうと結果的に舟山さんがおっしゃるような状況になったらバスは減便します。どんなデータを集めてどんなエビデンスを出してこれだったら絶対に逸走はないよねってなったとしても、結果として逸走したらバスは減便することになりますので、データがあるなしで減便あるなしではないです。また、逸走する原因は色々あります。舟山委員は、その原因の中でこのデマンド交通が入る可能性もあると仰っていると思います。

委員（中辻） そこは理解しますが、ある意味、他の原因で逸走という状況になれば、行政として地元自治体として何か支援できることがないかそちらを考えていくという立場でもあります。これとは別の要因でそういう状況に陥るということになれば、地域の交通をしっかりと守るという責任は地元自治体としてありますから、当然そこは理解しております。

委員（早田） ありがとうございます。

部会長（伊藤） もしも何らか減便するみたいなことになったら、私からお願ひしたいのは、決定される前に地域公共交通会議で義務ではありませんが、議論として出していただけると具体的な議論ができるのかなということと、今日AI オンデマンドの話をしておりますので、それと関連しているかどうかについては、データは営業上出せないという事情は分かりますが、これと関係して減便なのか、これと関係してない要因が他にあってたまたま同じタイミングで減便するみたいなことは出していただきたいなと思います。

委員（早田） エリアとしてあがっているというのは理解していますので公共交通会議にご報告させていただくことにはなるかなと思います。ちょっと申し訳ないですけど経営判断ですので、最終的にこの路線を維持できるかできないかは民間事業者としての判断となってしまいますのでそこだけはお容赦頂きたいかなと思います。収支面の話もありますし、貴重な乗務員を割くかどうか、会社としての資源をそこに投入するかという、それに関しては上の経営判断どうしてもなりますのでそこはご勘弁いただきたいかなと思います。

部会長（伊藤） それは林並区にも言えることで、都内の事業者さんの独自財産の中でやっぴらっしゃる、地方に行くとは全然そんな状況ではなくて補助前提の地域でバス会社さんがやっています。そういったところというやはり、都内の状況はそのまま続けられるかという瀬戸際の状況なので、この路線だけでなくこういった議論を引き続き続けていく必要があるのかなと思っております。

委員（若田） 先ほど舟山委員からもありましたけど、逸走が起きた場合にはその要因はなかなかデータでは示しづらいかもしれません。だったらターゲット絞ってという話ですが、そうすると例えば、利用を限定するようなやり方でやれば今まで使ってなかった方だけを取り込めるというものもあるのかなと思います。

事務局（尾田） 対象を絞る必要性は凄く感じておりますが、利用を限定するというところの選定はすごく難しいかなと思っております。ただ、頂いたご意見として考えていきたいと思っております。

部会長（伊藤） はい、ありがとうございます。今日の議事という意味ではこの点数の通りの優先順位ということとでこの場は進めさせていただければと思います。その他報告事項「スクールシャトルシェアリングについて」です。それでは、事務局からご報告をお願いいたします。

事務局（尾田） ご存じの方がいらっしゃるかもしれませんが、横浜市で昨年度、国の共創モデル事業に採択されているhabという会社のシステム、昨年秋くらいから事業者さんとお話をしておりまして、区が子育て支援施策の一環として支援を行うかというところで検討しているところでございます。こういった話が出ているということをご報告させていただきます。具体的な内容をお話すると小学生を対象を絞った相乗りのタクシーサービスになっております。2つ目のところで新しい放課後プロジェクトということで、自宅だったり習い事だったりキッズクラブタクシーで共有しましてシステムでそれを結ぶといった取組になっております。子育て世帯、色々プライベートな時間が限定される中でこういったサービスがあれば家事だったりご自身の仕事だったり時間に割けると、子育て世帯全体のQOL向上に資するというところで昨年の横浜市の実証の結果を見せて頂いて、特に土日の時間帯を自由に使えたというご意見が多かったので、杉並区も子育てには力を入れておりますので、連携した取り組みができないかなと想っているところでございます。運賃ですと、500円をお支払いいただいて、システム事業者をhabとして協賛金等を得て実施しております。横浜市の方では、ひとつは、キッズの英語塾とかをサービス展開されていて、区内の一地域、練馬区との区境でご調整諮られているということで、できれば令和6年度に実施をしたいと申し出を受けております。実際は、横浜市の方で、こどものみらい共創プラットフォームというものが開設されておりまして、そのエリアは都内に展開するにあたって、今後調整できないかなということで進めております。丁度今、国の共創モデルが先月末から募集を開始していて、4月5日締切でして、応募にあたっては地元自治体の推薦を得ていることを要件としておりますので、杉並区が推薦をして問題ないかな区内調整を諮ろうと相談するところです。なので、地域的には一部の地域でひとつの塾が対象ということで民間事業を先駆的にやられているところを区の子育て施策の一環としていま検討しております。

部会長（伊藤） ご説明ありがとうございました。ただいまの説明に対して、委員の皆様よりご意見やご質問はございますか。

委員（米澤） デマンドでしょうか、それとも定路線でしょうか。

事務局（尾田） 相乗りなのでデマンドです。また、いま区境とお話したので、杉並区だけでなく練馬区さん等、隣の区から通園されている方もいらっしゃいます。

委員（米澤） 交通事業者さんは、区内でしょうか。

事務局（尾田） 区内のタクシー事業者さんへお願いできないかということで、タクシー事業者さんへの仲介とか報告というところで支援をいまお願いされている状況です。神奈川県の方で支援いただいている中では、向こうの地交会で報告という形であげている状況です。

部会長（伊藤） 現時点で区のお金が入るわけではないということですね。まさにこういったものが色々と出始めているというかそんな時代ですね。ちなみにここに対するデータ提供はお願いできるんですかね。

事務局（尾田） コンソーシアムに加盟すると今後協議の中で提供してもらえる可能性があります。国の採択を受けていますので、その報告書を見せてもらったところだと、データを基に成果を示しておりましたので、区として正式に決定はしておりませんが、現状、支援をしていきたいと思っております。

部会長（伊藤） 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、議事および報告事項はすべ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改めてお願いいたします。

事務局（尾田） 皆様、時間間際までありがとうございました。
次回の第2回検討部会は、令和6年6月4日（火）10：30～12：00に杉並区役所西棟6階第6会議室にて開催いたします。委員の皆様におかれましては、ご予定いただきますようお願い申し上げます。

部会長（伊藤） それでは、本日の議事や報告事項を踏まえて、牧村副部会長から全体のご講評をいただきたいと思います。牧村副部会長、お願いいたします。

副部会長（牧村） 今日は短期的な議論が多くありましたが、2030年には、さらに運転士の数がシブス、タクシーともに2～3割下がっていくと言われております。数年後を見据えて、事前に先手先手で対策を打っていくことが大事だと思います。杉並の場合には、地域を活性化する小さい車の交通を中心に議論していくのがよろしいと考えています。場合によっては、杉並地域には、素人の方や外国人の方が運転士を担っていく社会が訪れるかもしれません。でもその前にもう少し、頑張れることがあるんじゃないか、行政が支援していくことが大切だと思います。移動は目的地があるものだから目的地の方と一緒に需要を創っていく、その人達と一緒に汗をかいていくことが大切ではないか。個人の移動だけではなく、グループで一緒に移動していく、移動しやすい社会、移動の価値を作っていくことに注力していけたら良いと思います。

部会長（伊藤） 牧村副部会長、ありがとうございました。本日は雨のせいで子供を保育園に連れていくというのが難しくなっちゃってしまっていて、お騒がせしました。今回事前ご資料を共有して頂き、かなり細かいデータもあったのでこういった議論ができました。私はこの場でデータやファクトに基づいた議論をしたいなど常々思っておりますので、そういった議論に段々近づいてきたのかなとその

点は非常に有難く思っております。一方で、AI オンデマンドってというのがどうなっていくのか、バス、タクシーがあるその間を攻めるっていう理屈は分かりますけれど、そうデジタルを取り込んだ交通ができるのかってまだまだ難しい道筋だと思いつながら、議論はまだまだ厳しいご意見が出てくるだろうなと思っておりますので、引き続き活発な議論ができればと思っております。引き続きどうかよろしく願いいたします。

以上で、本日子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1回杉並区AI オンデマンド交通検討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。