

会議記録

会議名称	第2回 杉並区 AI オンデマンド交通検討部会
日時	令和6年6月4日(火) 午前10時30分から午後12時00分まで
場所	西棟6階 第6会議室
出席者	【委員】9名(6名欠席、内代理出席2名) 伊藤部会長、若田委員、畠山委員、早田委員、秦野委員、大庭委員、久我委員、磯委員、佐藤委員 (代理出席: 関根寛人様、南雲泰様)
配付資料	資料1 AI オンデマンド交通実証運行の実施方針等について 資料2 「あたらしい放課後プロジェクト」に係るコンソーシアム加入検討について
会議次第	1. 開会 2. 議事 今後のスケジュールの提示 杉並区 AI オンデマンド交通実証運行の実施方針案の提示及び検討 3. その他報告事項 「あたらしい放課後プロジェクト」(スクールシャトルシェアリング)に係るコンソーシアム加入検討について 4. 閉会
傍聴者	1名
会議の結果	○議事の杉並区 AI オンデマンド交通実証運行の実施方針案の提示及び検討について、区から資料の説明をした後に協議を行った。結果、今後は前回と今回の議論を踏まえた具体的な事業計画の策定に取り組んでいくということで了承を得た。 ○その他報告事項の「あたらしい放課後プロジェクト」(スクールシャトルシェアリング)に係るコンソーシアム加入検討についてについて、区から説明を行った。

事務局 (尾田)

定刻前ではあるんですけど、一部委員の方、遅刻のご連絡は事前にお伺いいたしております、当初のメンバー揃っておりますので、早めに始めさせていただければと存じます。

では、「第2回杉並区AI オンデマンド交通実証部会」を開催いたします。本日は皆様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。本日の検討部会は12時までの概ね1時間半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、杉並区の尾田と申します。よろしくお願いいたします。

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の実施方針等について」、資料2「『あたらしい放課後プロジェクト』に係るコンソーシアム加入検討について」、配布資料以上でございます。一通りご確認ください。過不足等はないでしょうか。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、議事に移りたいと思います。部会長、議事進行をお願いいたします。

部会長 (伊藤)

はい、おはようございます。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)議事ですね。本日の議事の内容は(1)今後のスケジュールの提示、それから(2)杉並区AI オンデマンド交通実証運行の実施方針案の提示及び検討となります。それでは早速、事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局 (水井)

はい。私、都市整備部管理課交通企画係主査の水井と申します。本日は私の方からこちらについて説明させていただきます。よろしくお願いいたします。お手元の資料とスライド、ご覧になりやすい方、ご覧いただければと思います。

まず、前回までの振り返りを軽くさせていただければと思います。前回までは、杉並区地域公共交通計画の中で、デマンド交通がどのように位置づけられているかというのを確認させていただいた上で、交通不便地域を対象に、新たな乗り合い交通という風にやっていきたいんだというお話をさせていただきました。じゃあ、不便地域ってどこかということで、このような5つの地域をまず挙げていただいた上で、それぞれ評価項目を設けて点数化しました。それがこちらですね。この中で、⑤-1堀ノ内・松ノ木地区と、それから②本天沼・清水地区、これらの2つが高かったことから、これらの2つをまず実施地域としてやっていきたいということまでお示しました。これが前回までの流れです。その上で、本日の主なトピックスですね。今後のスケジュール感と実証実験の実施方針案を本日はお示しできればと思っています。どちらも最初に結論から申し上げたいと思うんですけども、まずスケジュール感については8月の地域公共交通活性化協議会で合意形成を目指していきたいと考えています。本日ですね、実施方針案をお示した上で、この会議が終わった後に、なるべく早めにデマンド交通に関する実施ですね、ご意向の調査を各事業所様におこなっていただきたいと思っています。その上で、今日の内容次第でもありますが、今後また第3回の検討部会を設ける必要があれば、その各種必要性に応じて設けさせていただいた上で、吹き出しの2つ目ですね。MaaS及びデマンドのシステム事業者選定結果公表とあるんですけども、後ほど詳しく説明させていただくんですけども、今プロポーザル

でMaaSのシステム構築事業者等をですね、選定している最中です。それから、デマンドの事業者の決定、これらも踏まえた上で、8月の活性化協議会で実施方針と実施計画の合意形成を図っていきたいというような流れで考えています。その上で11月にですね、実証運行を開始して、さらにデマンドをMaaSとも連携させていく。このような形で考えています。

今、MaaS、と申し上げたんですけども、その説明は後ほどさせていただきます。それから実施方針案、こちら結論を申し上げたいんですけども、先ほど申し上げた堀ノ内・松ノ木地区と本天沼・清水地区、この2つの地域で、今年の11月から連続して1年ごとにやっていきたい。それが、今日お示しする実施方針の案です。大きな理由としては、まずこの2つの実施地域、地域特性が異なるということがあります。それから、短期間でやってしまっただけでは傾向が掴めないで、1年ごとにやっていきたい。同じような話で、時間的な条件を揃えるということでも、丸1年やった後に次の地域で丸1年。そのように考えています。何故こうなるのかという部分については、順を追って説明させていただきたいと考えています。まず、少し大きな話になるんですけども、杉並区の計画の中で基本構想というのがあって、その下に総合計画、実行計画とあります。で、すみません、発色が良くないですけど、下の方、実行計画、お手元の資料のピンク色になっている部分なんですけれども、この実行計画がですね、財政上の裏付けを有する計画という風になっていて、その中で、MaaS、自動運転、グリスロ、それからデマンド。これらが明記されています。どのように書かれているかということ、これが実際の計画なんですけれども、要はですね、区の事業として明記している、つまり予算の裏付けがきちんとなされているということです。3か年分の予算をこのように計上していて、デマンドについてはですね、書いてないんですけども、令和6年度の当初予算で約2000万円の金額を計上しています。そして、先ほどのMaaSの話もちよっとさせていただければと思ったんですけども、MaaSと連携して何を考えているのかということなんですけれども、分かりやすいのはですね、この真ん中の方のこの絵の部分ですね。例えばバスのデータとかシェアサイクルがどれくらいあるか、あるいはその他の電車とかタクシー、あとは年のデータ、どの地域でどういう施設があるのか。こういったものを、MaaSのプラットフォームの中にデータを集約して、そして、その上で経路を検索する。例えばどこかへ行きたいとして、じゃあ自分の家から高円寺を経由してどこかへ行くとしたときに、自分の家から最寄りのバス停までは例えばデマンドで行けます。じゃあ、バス停から高円寺を経由するとき、高円寺までバスで行って、高円寺から先はじゃあシェアサイクルで行きます。シェアサイクルを使うときも、シェアサイクルの予約もできます。決済もできます。なんなら地域で使えるクーポンも発行してくれます。こういうのを全部一つでできるのがMaaSです。で、このMaaSの中の一つに現在我々がやろうとしているデマンドも位置づけられている。このような関係性です。で、これをやって何をしたいのかということ、一言で言うと、既存交通の利用促進に繋がることとか、そもそも外出を促進していきたいんだというお話です。だからMaaSをやっていきたくていうお話しになります。

じゃあ、なんで今MaaSをやるのかということなんですけども、第3、4回くらいの地域公共交通活性化協議会の資料でお示したもののなんですけれども、皆さんもご承知のとおり、公共交通のですね、維持がやっぱり難しくなっている。特に、まだ東京都心部ではそこまで顕著ではないんですけども、人口減少が今後予想される中で、今はまだ人口減少、特に杉並区ではまだ減少し始めてはいないんですけど、始まる前に公共サービスの水準を維持して、更なる利用促進

を図りたい。だから、今MaaSをやりたいんです、というような流れになります。MaaSのお話ばかりになってしまいうんですけども、じゃあまずやっていくに当たって、MaaSの今システム構築の事業者選定をしているところなんですけれども、そのMaaSの事業の中にデマンドのシステム選定というのも入っています。全部読み上げはしないんですけども、このようなものを前提にシステム構築してくれるところっていうのを込みで、MaaSのシステム構築の事業者を選定している途中です。これはプロポーザル形式でやっています。なので、これはある程度デマンドで我々がやりたいこと的前提になってくるっていうような項目になっております。

ということで、今MaaSの中のデマンドっていう関係性をお示した上で、どういう関係で今進んでいるのかっていうのをご説明しました。では、じゃあデマンドの方ご話の焦点を移しまして、そもそもなんでデマンドをやるのかっていうことをもう一度ご説明させていただきたいんですが、これ、前回の検討部会の資料の中の一部を抜粋させていただきました。杉並区の中でもトリップ数が平均より少ない地域とか対象、例えば高齢者世帯だとか障がい者の方っていうのが実際に存在するっていうのがこのデータで明らかになりました。平均のトリップ数より少ないということは、言葉を変えると交通という観点から見たときにQOL、生活の質だとか、福祉的側面、それが平均より低い世帯、低い方々がいるっていうことなんです。その交通に関して平均より低くなってしまっている部分をデマンド交通で底上げしたい。だからデマンド交通をこういう地区でやりたいんですというようなことになります。勿論、その中でMaaSも構築しているので、MaaSを使ってシェアサイクルは自分で予約するよとか、電動キックボードでどこかへ行っちゃうよというのができるのであればそういった部分を使っていたら結構なんですけど、例えば高齢者の方だとか、妊娠中の方だとかで、そういったものが必ずしも使えるとは限らない方もいらっしゃると思います。そういった方々に、デマンドっていうのが有効な選択肢の一つになると考えています。

ここまでのお話を一旦まとめると、誰が誰に実施するのかというのは、区が区の事業としてちゃんと予算をつけてやっていきたいです。対象は主に高齢者、障がい者、子育て世帯という風に言っていますが、勿論これに限る話ではなくて、使っていただきたい方皆さんに使っていただきたい。じゃあ、何故実施するのかというと、一言で言うと外出の促進、これをしたいからです。外出の促進をすることによって、QOL、生活の質ですね、それが向上する。あとは、公共交通の利用促進にもつながると考えています。外出を躊躇っている方々が家から最寄りのバス停とか、家から最寄りの駅まで簡単に行けるようになるんだったら、じゃあ、使ってみようかなというようになるのであれば、公共交通の利用促進に繋がると。あとは脱マイカーだとか、マイカーを持たなくても生活できるんだっていうことに繋がれば、こういった部分のモビリティ・マネジメントみたいな区の方針にも繋がってくると考えています。こういった主に高齢者、障がい者、子育て世帯だとかっていう外出を躊躇っている方々の新たな移動の需要を呼び起こすっていうことが大きな目標になってきます。

では、その上で、今回の実証実験で何を実証したいのかということなんですけれども、これも一言で言うと、デマンドが外出の促進に繋がるか否かなんですけど、もう少し細かい項目を説明をしていくと、やっぱりトリップ数、移動が増えたかどうかとか、目的地の乗り継ぎが増えたかどうか、公共施設に行く人たちが増えたかどうか。こういったのは定量的な数値になってくると思うんですが、先ほど申し上げたMaaSのアプリとかを通じてデータで取得することがある程度で

きると考えています。一方で、生活の質、QOL、こういったものは満足度になってくるので、どっちかという定性的なものですので、アンケートだとかっていうところで確認していく。そのように考えています。

あとは一番下ですね。2地域の差という風に考えているんですけども、これはですね、もう1回お示しするんですけども、赤い点線で囲われた2つの地域の中の青くなってるセル。これが地域ごとに評価にばらつきがあるところだと思っています。例えばですね、下から6行目くらいの「1 高齢者」、ここです。この部分について言えば、⑤-1堀ノ内・松ノ木地区は外出の需要があると思われる高齢者が沢山いるという風な評価になっているんですけども、実際にやってみて、本当にそうかどうかとか、やってみたら全然逆になった。じゃあ、それは何故か。そこに新たな行政の課題が隠れているんじゃないか。そういったものを、MaaSのアプリで集約したデータを基に分析していける。こういうことができるから、2つの地域でやっていきたいということになります。逆に、青のセルになっていないんですけども、この障がい者のところですね。両方とも2で同じなんですけども、やってみたら需要に大きな違いが出た。じゃあ、その違いはなんなのか。こういったのも検証していければ、また新たな課題の発見につながる可能性がある。だから2つの地域でやっていきたいです、というようなお話になります。ただ、申し上げたとおり、やっぱりデータで何でも取れるという訳でもない可能性もあります。例えば、この表で言うと、上から2つ目の、目的地で乗り継ぎが増えたか、とあるんですけども、確かにMaaSを使ってどこに行ったか分かるかもしれないんですけども、じゃあ、本当にそれが今までの利用者が増えたかどうかっていうのは、MaaSのアプリのデータだけでは分からないかもしれない。そういったところも踏まえて、最後の方のページになるんですけども、再度お願いをさせていただきたいのが、こういったデータ分析をすることでですね、的確な施策だとかリソース配分に繋がって、それが公共交通サービスですね、水準維持とか、利用促進につながるという風に我々は考えておりますので、以前ですね、一度データですね、ご提供をお願いしたところではあるんですけどもね、皆様のそれぞれのお立場でかなり難しい部分もおありかとは思いますが、再度ですね、データのご提供について、今一度お願いさせていただければと考えています。

ということで、駆け足で見てきたんですけども、以上の流れから2つの地域で、連続して1年ごとにやらせていただきたいというのが我々の考えでございます。以上で、私の方からのご説明を終了したいと思います。ありがとうございます。

部会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。決意表明みたいな感覚で、あんまりこの部分を議論してほしいみたいなものっていうより、全般的についての議論を求める感じではないんですかね、はい。そうすると、割と幅広めのご意見ってことになるかと思えますけれど、ただいまのご説明を受けて、何かご意見等ある方はご発言いただければと思いますけど。いかがでしょうか。じゃあ、早速島山さん、お願いします。

委員（島山）

関東バスです、いつもお世話になります。先ほどMaaSの選定の、多分この前の会議で何かされてたと思うので、その選定された事業者さんがAI オンデマンドの、今回のこれの運行をみるものになるっていうことなんですか。

事務局 (尾田) 会長、よろしいですか。お答えしても。

部会長 (伊藤) お願いします。

事務局 (尾田) すみません、説明の不足があったと思うんですけど、このMaaSの中にAI オンデマンドのシステムが含まれているというところです。運行事業者は別です。

委員 (畠山) いや、運行事業者じゃなくて、要は今回の2つの地区の総括というか、色んなあれこれをするのがこのMaaSの事業者ってことですか。

事務局 はい、そうです。

委員 (畠山) それがいっぱい決まるとしても、その後に運行事業者が決まるんですよね。

事務局 (尾田) そうです。同時くらいの時期に今調整をしようとしています。このMaaSに関しては7月の月上旬、7月中の選定を予定してまして、同時期に運行事業者さんを決めさせていただきたいと思っています。

委員 (畠山) そうすると、それで実証実験は本当に間に合うものなのでしょうか。

事務局 (尾田) 間に合うと思います。

委員 (畠山) 本当ですか。っていうことは、ある程度こんなイメージっていうのは何かできてるってことですか。

事務局 (尾田) 先ほどのMaaSの中にも、大体ミーティングポイントの1kmあたり12か所という、あくまで基準なんですけど、やはりすぎ丸をこれ以上延伸できないって中で、面で交通をカバーしていこうってことで、コミュニティバスの代替として、路線拡張の代替として今回取り組んでいるところがありまして、すぎ丸が200mにつき1か所バス停があるところを踏まえると、面でカバーするという意味で、ミーティングポイント1か所につき、100mの円を描いて大体エリア全体をカバーできるようなポイントを設けていく必要があるという風に思っています。前回の議論の中で、エリアの優先度については、皆さん議論させていただいて、大体こういう考えでいいかなってことで合意をいただいたと思うんですけど、それで一番高いところに絞るのではなくて、現状としては今後ある程度3か年という意味で区の事業として予算を担保しているというか、確保しているところがありますので、2地域、もう1地域を視野に入れて進めさせていただきたいと思っています。ただ、ポイントでなった中でも堀ノ内・松ノ木地域が一

番需要とかも高いっていう風な客観的データも出てますので、まずは堀ノ内・松ノ木地域で進めさせていただいて、1年程度の実証運行の期間を経て、次の地域に移るか否かというところで、現状、案として、たたきとしてお示ししているところです。

委員（畠山） もう一個いいですか。

部会長（伊藤） どうぞ。

委員（畠山） いやあの、AI オンデマンド、否定はしないんですけど。この、特に2番、天沼・清水地区。ここ、下側が日大通りだと思うんですけど、で、上が早稲田通りで、あとは外側が多分環八だと思うんですよね。このエリアって、環八に出てっていうのはいいのかもしれないんですけど、かなり交通量もあったり、あとは日大通りは今当社の路線バスが走ってますけど、そもそもがこういうことをされる前に、道路整備をしていただきたいっていうのが本音なんですけど。ご存じだと思うんですけど、かなり道幅も狭いので、歩行者であったり、車道と線が引いているだけなんで、歩行者がいるとバスが避けるような感じで通らなきゃいけない、かなり神経を使うところの路線になりますので、できればそういうところは走ってほしくないなっていうのがあるんですけど。ただ、あの辺、本当に道がないんですよ。狭いし。で、どうしても道路に出ることは出る、出てもしようかないかもしれないけど、ただ、停留所の設置ですよ。そういうところは絶対避けてもらいたいんですよ、こういう地区について。ただでさえスーパーやそういうのの荷捌きや何だの、あと、歩行者1人いてもかなり大回りして避けなきゃいけない地区になりますので、そういうことを考えるとできるだけそういう煩雑さは、路線バスを運行している上では避けてもらいたいっていうのが本音です。まあ、松ノ木もそうですけどね。

部会長（伊藤） いかがでしょうか。

事務局（尾田） 前回も多分、別の委員からもご意見あったように、やはり停留所、仮想ミーティングと言えども、やはり一定時間停車するので、既存交通への影響があると思ってます。なので、路線の中に設置するっていうときはやっぱり慎重な調整が必要かと思ってますので、それを無断でするということはないです。

委員（早田） すみません。

部会長（伊藤） じゃあ早田さん、お願いします。

委員（早田） 京王バスの早田でございます。何点か質問させていただければと思います。

5 ページ目のところで、今島山さんが仰ったのとちょっと似てるんですけども、デマンド運行に関する意向調査っていうのはあくまで運行に関する話っていうような理解かなという風に思うんですけど、プロポーザルの内容は出たときに当社の方も確認してるんですけども、MaaS っていう結構大仰なテーマっていうのもあって、我々のようなバス事業者ではとても対処しきれないということで遠慮させていただいたんですけども、デマンド自体は当社も別の地域とかでやっておりまして、一緒にタグを組んでやってるベンダーさんなんかもいたりします。ですので、ベンダーさんの方を先に固められてしまうと、例えば当社の場合ですとなかなか運行事業者として手を上げにくいっていうのが正直なところなんです。ただ、そういうようなこともあるかと思うので、選択肢が狭まるんじゃないかなっていうのはちょっと感じたところです。というのが一点です。

同じく、間に合うんですかっていうような話が島山さんの方からあったんですけども、間に合いますっていう風に仰るのであれば、ある程度の目途が立ってると思いますので、もう少し具体的なタスクとスケジュールを出してほしいなという風に思います。これをぱっと見る限りですと、第3回検討部会は必要に応じてということで、仮に必要なという風に判断されたら、次は8月5日の活性協で合意形成ということで、で、今日もほぼそういう話はないということになると思いますので、検討部会っていうか説明会みたいな感じになっちゃってるんで、検討したり議論をしたいのであれば、それなりに場はセットした方がいいんじゃないかなっていうのと、データ提供という風に仰いますけれども、もう少し情報を出して、今こういう検討状況ですということを出した方がいいんじゃないかなという風に思いました。この後、8月5日の合意形成という風に言われても、判断のしようがないって気がします。

で、6 ページ目に今年の11月から1年ごとになって、これは地域ごとに1年やって、次の地区で1年やってとか、そういうようなイメージですかね。

で、8 ページ目に予算2000万っていう風になっていて、金額バーンと出させていただいて分かりやすいなと思うんですけど、手前どもの経験則で恐縮なんですけど、2000万で1年間やるのってちょっと無理じゃないかなって正直思うんですけど。これは2000万の範囲でできることをする、例えばですけど、曜日を削るとか、月水金の運行にするとか、そういうことを、テクニカルなことをやればできるのかなっていう風に思うんですけど、2000万で365日やるのは多分無理だと思うので、そこはどういうおつもりなのかお聞きしたいなという風に思います。

10 ページ目になりまして、これもよくある話なんですけど、あんまり聞きたくないと思うんですけど、あえて申し上げますけど、サービス水準を維持するって右側に書いてあるんですけど、仮に利用促進されて今の利用が3倍に膨れ上がったとしても、担い手がいないので維持はできないんです。なので、ここは前提に対して理屈が通ってないような気がしますので、維持したいのであれ

ば、利用促進ではないんじゃないかなという風には思います。勿論3倍に需要が膨れ上がれば、我々としても出したいですけども、その担い手がいないっていう話なので、もう少し担い手がいないっていうことに関しては、重く見た方がいいんじゃないかなっていうような気がします。

あと、最後に14ページに何を実証したいのかっていうことで、色んなデータを取りたいというのは、仰っていることは全然分かるんですけど。アプリを前提になっているんですけど、デマンドって最初はですね、結構アプリを使ってくれないんですよ。特に前のページで高齢者とか障がい者だとかってことを仰ってるんですけど、そういう方々こそアプリを使わないので、時間を掛ければ使うようにはなると思うんですけど、1年ではちょっときつかなって、正直思うんですけど、どうなんですかね。電話の受付とかした場合にほしいデータが効率よく取れるのかなというのは、ちょっと。仰っていることは間違っていないと思うんですけど、実態としてはなかなか思うように集まらないんじゃないかなっていう気がしました。以上です。

部会長（伊藤） はい、何点かありましたけど、事務局からどうですか。

事務局（尾田） 何点かいただきましたけど、順番に。一番初め、何でしたっけ。

部会長（伊藤） 体制の話ですね。MaaSという言い方をしちゃっているので、多分そこがややイメージを共有できていないと思うんですけど。MaaSという枠の中に、アプリみたいな話もあれば、デマンドのオペレーションみたいな話もあって。それを受ける形で、おそらくその運行事業者がいるっていう、その絵がややこしいっていうのと、その場合に、ここにいるメンバーがどこの部分において担い手になる可能性があるのかみたいな。

事務局（尾田） ありがとうございます。体制ということなんですけど、すみません、説明が足りなくて。今回、事業者の選定に当たってはですね、コンソーシアムで応募してほしいっていう話をしてます。要は複数の事業者で協同して応募できる体制を視野に入れた事業者さんに応募してくださいっていう形にしています。先ほど、ベンダーってお話がありましたけど。オンデマンドのアプリベンダーだけでなく、例えば経路検索だったり、あとはデータ分析のコンサルティング業務だったり、それぞれ得意な分野、不得意な分野があると思うんですけど、得意な分野をもって区の施策に協力できそうなところが協同して応募していただくというスキームを取っています。なので一旦応募としては何社さんかで一緒にしていただくんですけど、今後こういうところと同意して進めていくところも併せて示してくださいっていうことにしていますので、なるべく縛らない形でっていう風には考えています。で、先ほどのご説明の繰り返しなんですけど、我々が目指しているのは今ある交通をやっばり守っていきたいという思

いがすごくありますので、そういうところとの連携、鉄道だったりバスだったりタクシーだったりですね。その将来性がどれだけあるかというところも重点の項目として挙げています。まず体制については以上になります。

部会長（伊藤） 僕もちょっと聞きたいんですけど、MaaSの選定はまた別のスケジュールで進んでるんだと思いますけど、今どういう段階なんですか？

事務局（尾田） 4月に選定委員会を区長の附属機関として立ち上げまして、書類審査中というところです。何社から応募がありまして、それに向けて今書類審査をして、プレゼンテーションを経て、7月中の選定を目指しています。

部会長（伊藤） それは、いくつかのコンソーシアムからの提案があって、どれが採択されるか分からないんですけど、例えばここにいらっしゃる方が実際の運行を担う可能性はあるっていう、そういうイメージなんですか。

事務局（尾田） その可能性を含めて調査をさせていただきたい。

部会長（伊藤） それも分からないんですけど、コンソを組むのであれば、そのMaaSの中にデマンドも入っているのであれば、そのコンソの中に運行事業社も入るじゃないですか、普通であれば。そういう訳じゃない？

事務局（尾田） 入って提案していただいてもいいですし、入っていないようであれば、今後区と契約を交わさせていただいて、そこに新たに入ってください。

委員（早田） なるほど、分かりました。

委員（若田） コンソーシアムの中に運行事業者が入っていない場合は区が契約するとのことですが、その選定方法は、どのようにお考えですか。

事務局（尾田） 選定はまだ検討中です。今回の、さっき言ったMaaS、デマンドの方には別途明記してるんですね、運行の委託に関しては。今、委託という形で別途発注方式を検討してます。システムである程度絞られるような面もあると思うので、条件をお示した上で入札なりという形が適正なのかなという風に思っています。

部会長（伊藤） 早田さんの次の質問は、スケジュールというような話だったと思うんですけど。

事務局（尾田） はい、そうですね。ご指摘のとおりだと思います。合意形成というところな

んですけど、今、区としての案として考えているのはオンデマンドに関しては21条運行で考えてますので、協議を調えるっていう形にはならないんですけど、やはりある程度皆様のご理解をいただくのはすごく必要だと思ってまして、検討はさっき言ったMaaSのシステムが決まった段階である程度見えてくる面がありますので、そこに向けて皆さんと調整していただく必要性はあると思っています。なので、日程に今ハテナって書いてますが、この日付じゃなくてですね、7月中にできれば皆さんと検討部会第3回ということで、ご調整を今後させていただければと思っていますところなんです。

部会長（伊藤） こちらにいらっしゃる皆さんは、ここの事業者さんが営業してるエリアで全く新たに別のものが始まるから、それを理解しろという、そういう気持ちで聞けば良いんですか。

事務局（尾田） すみません、説明が足りなくて。ずっとこの間、3年ですかね、活性協議会を立ち上げて、皆様にご参画いただいたように、あくまで地元の事業者さんをお願いしたいと思っています。それをバスかタクシーかで限定する気は現状区としてはないので、車両によってその許可の条件は変わってくるとは思いますが、ご自身の持っている許可要件の中で、今お示しした2つのエリアにおいて区の事業としてご協力いただけるかどうかというところを意向調査させていただければと思っています。なので今、バス会社さんと、あとは区内に法人の営業所を持つタクシー事業者さんに、今日いらっしゃいませんが小池委員を通じて意向調査という形でさせていただければと思っています。

部会長（伊藤） 意向っていうのは、運行事業者としての参画って、そういうイメージなんですかね。はい、分かりました。

事務局（尾田） あと、運賃に関しても、この間何度もご議論をさせていただいているところがありまして、やはりバスとタクシーの間っていうところを考えるとですね、バスの運賃よりは高くする必要があるという風に考えています。なので、最低でも300円、それ以上かなと思っています。

部会長（伊藤） 予算2000万で1年はちょっと厳しいのではないかというご指摘もあったんですけど。

事務局（尾田） 実際、この2000万ということなんですけど、今年度、令和6年度いっぱいのお金ということで、年度当初からの予算であって、ご承知おきのとおりこれから決めてやっていくので、で、11月の開始を目指しているっていうレベルです。11月に開始できたとしても5か月分、それくらいの予算感ということでご承知をいただければと思います。

部会長（伊藤） 令和7年度以降はもう少し積む可能性があるっていう、そういうイメージで
すかね。

事務局（尾田） そうですね。令和7年度以降の予算はまだこれからなので、これくらいの規
模感だったり、1年間運行するのであれば、もうちょっと積む必要性がある
という認識です。

委員（早田） それも多分、実証結果の一つだと思いますので。

事務局（尾田） 分かりました。

部会長（伊藤） 他には、担い手不足っていう話とか、それから、アプリが本当に使われるの
かというご指摘がありました。

事務局（尾田） 説明の中で、アプリっていうところでご説明を便宜上したんですけれども、
プロポーザルの中でもアプリに限定してないんですね。ウェブでもいいと思っ
てますし、その辺も含めてご提案をいただいていますし、今言ったような、高齢
者とか、子育ては結構LINEとかの取得で今デマンドで連携しているようなシ
ステムが結構あるので。ただ、高齢者の場合はすごく大きな課題があるかなと
思っています。で、これプロポの条件ですけど、電話の授受に関しては可能っ
ていうのを要件として含めています。そこをデータでどう含めてくかっていう
ところも併せて検討してく必要が、ご指摘のとおりかなという風に思っています。
なので、アプリに実情としては限定していないということです。

あと、担い手不足の話もありまして、あの辺も確かにご指摘のとおりなん
ですね。区の大きな方針として、やはり車利用から公共交通、自転車へとい
うところを大きな方針として掲げてます。いつもマイカーしか利用してない
って方に公共交通、自転車を利用する必要性、そのメリットを感じていただ
いて行動変容を起こしていく。そういったところにデータの持つ力っていうのは
結構大きなものがあるかなと。モビリティ・マネジメントという大きなもの
があるかという認識がありますので、その辺の説明がないのでさっきのよう
なご指摘なのかなと思っています。その説明の仕方も今後留意していきたい
です。

委員（早田） 私の意図としては、公共交通は現状においては良くても維持。良くても維持
って言うてるのは、正直維持はできないと思っていますので。供給量が縮小さ
れる中で、限られた担い手の中で、いかに効率良く移動需要に対応していく
かっ
ていうようなことだと思いますので。先ほど申し上げたとおり、需要が3倍に
膨れ上がっても、出せないっていうのが正直なところとしてある。さっきモ
ビリティ・マネジメントという話が少しありましたけれども、すごくドライな言

い方をすると、1人の乗務員さんで、なるべく多くの人を運ぶっていう方に持っていくのが維持には繋がりやすい考え方なのかなと思いますね。分散させればそれだけ多くの担い手が必要になるので、維持はできないっていうことになっちゃうので。勿論、利用促進ってすごく大事ですし、利用がなければそもそも維持できないので、大事な考えであるのは間違いないんですけど、多分その考え以上に担い手不足っていうのは重たくのしかかって、我々のところで言うと、例えば10人、20人乗っているような便であっても減便しなくちゃいけないとか、そういうような状態なので、そこは一步課題が奥に進んじやってるっていう風に捉えた方がいいのかなとは思いますが。

部会長（伊藤）

早田さん、私もちょっと伺いたいですけど、担い手不足の対応として理想的にやれるんだったら何をやれるのかなって。例えば、給料を増やしてもそれでも来ないのとか、労働条件をもう少し良くしてもそれでも変わらないのかとか、どういったことが理想的にはあり得るんですかね。

委員（早田）

一番の理想は、絶対あり得ないんですけど、日本の少子高齢化が進んで、そもそも働き手がどんどん少なくなってる中で、何故か知らないけど、バスの乗務員だけが爆増するってというのが一番、タクシーもそうですけど、バス、タクシーの乗務員だけが爆増するってというのが一番理想的ではあると思うんですけど、それってあり得ないと思うんですよ、普通に考えて。そこに唯一あり得るとすれば、例えば外国人労働者とか、自動運転とか、そういう今までにないものが突然確立して、維持できるってというのはあるかもしれないですけど。それもどうなるか分からないですし、そういう前提条件を一回外して考えると、やっぱりどうしても少しずつ担い手は少なくなっちゃう。仮に乗務員の給料を思い切り上げたとしても、緩和はされるかもしれないですけど、抜本的な解決にはならないんじゃないかなという風に思っています。そうすると、さっきも申し上げたとおり、限られた担い手でどういう風に効率良く運んでいってかという話になって、これも思い切りドライな言い方をすると、みんながバスが走ってるところに、要するにバス停とかタクシーの集まっているところにわっと集まって、そこでみんな一斉に運ぶというのが本当は一番いいんですよ。ラストワンマイルとかと真逆なことを言いますが。なんですけど、なかなかそうもいかないのが交通事情だと思いますので、そこをモビリティ・マネジメントだったりですとか、あとは利用者の方に歩み寄っていただくってのをどこまでやるのかというのはちょっと整理が必要なのかなと。やっぱり基本は1人の乗務員が運ぶ量をいかに増やすかなのかなと。タクシーの方々とかもやっぱりご利用が少ないエリアからはどんどんタクシーが少なくなって、ご利用が多いところにタクシーが集まるってのがうちの事業エリアでも実際に起きてますので、タクシーって個別交通ですけど、その個別交通ですらそういうことが起きてるので、そこは私の考えですけど、少ない担い手でいかに多

くの人を運ぶかっていうことを考えなきゃいけないのかなと思っています。

部会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。という感じで、割と幅広いご意見がいただけると思うんですけど、他にご意見ある方、いかがでしょうか。

委員（秦野）

西武バスの秦野でございます。まずは遅参してすみませんでした。前半のご説明でもしかしたらされていたら大変申し訳ないんで、基本的なことを聞いてしまうんですけど、まず、今回の実証実験でいわゆる一般的なコミュバスと同じように赤字補填方式でやるのか、その辺の全体的なやり方をまずお聞きしたいのが一点目です。

二点目が、今、早田委員の方から色々ありましたけど、私もここは是非申し上げたいなと思ったんですけど、やっぱりどこの自治体も公共交通サービスを維持したいとか、あとは今以上に良くしたいとか、色々書いていただくんですけど、自治体としてそういうのに取り組まなきゃいけないのは百も承知してるんですけど、なかなか事業者ってそういう状況にいかなくて。今、令和5年度の免許統計でも、55歳以上の大型二種免許はもう7割以上っていうことで、どこの地域でもそういう状況が始まっていて、やはりバス事業者も、早田委員も仰ったように、打ちたくても打てない状況が非常にあって。一方で、今、改善基準の問題があって、私共も今ご迷惑をお掛けしてますけど、土曜日ダイヤを今改善基準が回らないので日曜日ダイヤで運行させていただいてますけども、今会社の中でもやはりそれを守るんだという意識は非常にあって、やはり今年度の運行計画の中でも、元々私共の社内で立てた運行計画以上にもっと落として改善基準を回るようにしなさいっていう方向性が今社内でも示されていて、下期をこれからどうするかっていう話もこれからまた改めて考え直さなきゃいけない中で、やはりこういう新たな交通手段ができると、乗る乗らないっていうと、多分、結果から言うと大して乗らないってことは分かっていて、爆発的に乗ることはないと思ってますけど、やはりそこで多少なりとも既存の路線バス事業者に影響というか、今まで1時間に4本あったのが3便でも救えるねって話になったとすれば、事業者としても、言い方は変ですけど、率先して落とせるところを落とすというシフトに、あくまで弊社の考え方ですけど、していかないと乗務員のシフトが間に合わないというのがありますので、脅かすつもりはまったくないですけど、維持には絶対繋がらないのかなってなるので、やっぱり輸送資源を効率的に使って棲み分けを図っていくことが非常にこの先、どこでもそうですけど、重要なかなと思っています。あとMaaSも、これはもう自治体ごとに国の方で公共交通の対策を考えなさいっていう風に方向が変わっているので、自治体ごとに考えちゃうのは仕方ないことだと思ってますけど、いわゆる杉並MaaSだったりほにゃららMaaSっていう自治体のなんとかMaaSって付けますけど、事業者的にはやっぱり各区ごとのエリアで運行状況を見てる訳ではなくて、やっぱりある程度まとまったなんとかエリアなんと

かエリアというところで施策をそれぞれ打っているのですが、なかなかそこの連携というのが難しいかなと思っていますし、利用者自体もなかなか区内だけで完結する方、勿論いらっしゃると思うんですけど、やはり大多数の人は他のところに出たりして動いているので、その自治体ごとのMaaSっていうのがなかなかどこまで普及するのかなっていうのは、杉並に限った話じゃなくてね、難しいのかなっていうのは一般的には考えているところでございます。感想めいたものもあってすみませんが、以上でございます。

部会長（伊藤） 一点目、赤字補填なのかっていうようなご質問ですかね。事務局からお願いいたします。

事務局（尾田） やはり黒字じゃないから民間バスさんは引いてないし実情引けないっていうところもあると思ってまして、ある程度一緒にチャレンジしていただくという思いで進めています。で、後段でご質問あったようなMaaSの考え方も、区独自で作れるMaaSであってもしょうがないと思ってまして、今回の応募要件の中では、近隣自治体に波及のあるモデルを作るという形で出しています。杉並区の特性を申し上げますと、やはり新宿とか臨海都心部とは全然違っていて、住宅都市という特性がありまして、かつ南北交通はほとんどバス、タクシーに頼っている、鉄道がないっていう実情があります。で、計画の中でも記載しているとおり、エイトライナーっていう構想がもう40年以上前からあって、鉄道を引こうってところがあったんですけど、なかなか実現に至らない中で、今あるモビリティの動きを一番とらまえた住宅都市モデルみたいものを作るっていうところは見てますので、やはり面的に、杉並区内にとどまらない、色んな小さい渦の交通を巻き起こしていきたい。近隣でいうと中野区さんだったり練馬区さんだったり世田谷区さん、色々動きがあるので、そこ連携していくような一つのプラットフォームを作っていこうという意味合いがあって進めているところがございます。基礎自治体なので自分の自治体のことを一番には考えるんですけど、一番奥にはやはり、路線として自治体と連携しているバス事業者さんだったり、23区、武蔵野、三鷹を当たっていただいているタクシー事業者さんの中で、よりマイカーから公共交通、バス、タクシーに移動転換していただくところを、まずはデータを含めてどういう行動変容があったかとか、その辺の満足度がどう変わってきたところを、行政としてやはり、さっきご指摘があったように、杉並区は人口がまだ減ってませんが、いずれ減っていくのは間違いありません。で、今実際として体力はあるので、体力がある内に必要な資金を投じて今体制を確保していこうと、そういう考え方で進めております。

部会長（伊藤） はい、ありがとうございます。なんか、デマンド部会で話す話というか。多分、もう少し広い意味で、バスも含めた交通のバランスをどうするかっていう

議論が結構あって、その点について、おそらくバス事業者さんが体感されているような皮膚感としての危機感っていうのと、区が感じている「この何年」みたいな時間軸に、多分今、結構差がある。多分、バス事業者さんが見えてる世界って、結構、ちょっと先すごいやばいぞっていうこの危機感と、区の温度感との差っていうのが結構今ある気がしますし、その辺りは正直、この交通計画を立てた段階のイメージよりも大分変わってきてる。もう半年前、1年前とも大分変わってきているっていう、その感覚は大事にしたいな。それで、この場だけではなくて、おそらく全体の会議とかそういった場でも何らか議論する。方針として、小さなエリアのMaaSだとかデマンド交通みたいなもの、それはそれで密なサービスで大事なんですけど、屋台骨が揺らいでいるっていう状況はおそらく一般から思っているよりもかなり危機感を持ってらっしゃる。その温度差が相当今開いてきてるなっていうのは私自身も勉強させていただいた感覚があります。

事務局（尾田） そうですね。先ほどご発言の中で下期がっていうところのお話があって、まさにそういう状況で、昨年区内でも秋口から色々動きが出ている中で、区議会側も含めてかなり注視しているような状況がありまして、我々も行政の立場としては議会を通じて区民の方々が後ろに控えていますので、適宜情報の共有だけでなくですね、やっぱりどういう方向で区として支援なりですね、施策を打っていくべきかというところは先手先手で考えていく必要があると思うので、今部会長からお話があったような、意識の乖離をなるべく埋めていく必要性はすごくあるのかなっていう風に認識しております。

委員（早田） はい、すみません

部会長（伊藤） 早田さん。

委員（秦野） どんどんデマンドから離れて申し訳ないんですけど、今会長が仰ったとおおり、危機感はかなりありまして。この間の春にダイヤ改正して大きく減便をして、杉並区の方でもご迷惑をお掛けしたりとか、お騒がせしたところがあってですね。当社の方は、当初は1年後にもう1回同じようなことをしなくちゃいけないんだろうという風に考えていて、先ほど申し上げたとおおり、どんどん少しずつ減っていってしまうんで、断続的に効率化をしなきゃいけないっていうようなつもりでいたんですが、年度が明けて、改善基準の話もあったんですけども、突然悪化しまして、1年後にやろうと思っていたことを、やっぱり下期にやらなきゃいけないっていうような状態に陥っています。今、西武さんと同じく色々検討している最中なんですけども、我々もですね、かなり危機感を持って対処していたつもりなんですけども、それよりももう一步深いかんっていうのは肌感覚としては、なんというか、現実問題としてありま

す。

で、色んなこういう交通会議とかに出させていただいてあれなんですけど、さっき会長に「どういう風になるのが理想ですか」というような問い掛けをいただいて、もう少し補足したいなと思うんですけど、杉並区内だと具体的になりすぎちゃうからあれなんですけど、「あれば便利」というのがなかなか表現できなくなってきちゃってるなっていう風に思いました。うちで言うと、西の方の多摩地区の方にいくとですね、電車と並行して走ってるような路線とかが結構あるんですけど、そういうものは、言い方は悪いんですけど電車に乗れば行けるのであれば電車に乗ってくださいっていうような形になるのかなと。他の路線、他社さんも含めて、他の手段があるのであれば、そこは全体として少し効率化させていただく。そこはご不便をお掛けするんですけども、そこはまだ手段があるので、そっちに行ってください。例えば乗り継ぎを1回増やすことで行けるのであれば行ってください。直行便、直通便はなくなっちゃうんだけど、行けますよね。そういうような方向がまず一番最初に出てくるのかなというところがありまして、今検討しているのもそういうのが多いのかなっていうような印象ですね。

その次に来るのが、この場で言うのもあれなんですけど、コミュニティバスの考え方はちょっと変えた方がいいのかなという風には思いますね。我々のような一般の路線バスがもうガンガン減便している中で、コミュニティバスだけは、杉並区に限った話じゃないですけど、自治体に守られるという形で20年くらい変わってないっていうのがありますので、全自治体に言えることだと思うんですけど、コミュニティバスのあり方っていうのは考え直さないといけないのかなって。そうじゃないと、最終的には事業者の方がばんざいしちゃうっていうのは出てきちゃうのかな。当社がご一緒させていただいてる自治体の中には、結構大掛かりに再編して、全体で必要な台数を落とそうとか、一般の路線バスと組み合わせて再編して全体で効率化しようとか検討したり、実際に実施しているところも沢山ありますので、そういったところはなんとかなっていくのかなってイメージがあるんですけど、頑なに、言い方は悪いんですけど、議会に言われるからとかって言って検討しないようなところも正直ありますので、そういうところはこの先厳しくなってきちゃうんじゃないのかなというのは担当としてはすごく強い危機感を持っているのが実情です。

委員（畠山）

補足して、関東バスですけども、当社も武蔵野市と西東京市のはなバスとムーバスを武蔵野営業所というところで運営してるんですけども、かなり厳しいので、今もう減便をお願いしているところです。というのは、昨年からです。武蔵野営業所は本当に人員不足に陥りまして、一般路線の方を減便してでも、なんとかそこに人を回して運営してるような状態なんです。で、そういうことをやってたんですけども、近隣の方であったり、やっぱり学校送迎も運休してましたので、そういうところからも、なんとかしてほしいという、や

っぱりそういう話が、春にですね、非常にそういうことが強くなってしまったので、これはコミュニティを減らしていくしかないだろうというところで、今減らしてもらう算段をしているところなので、下期とかそういう話ではなく、来週、再来週の話なんですよね。というのが今の現状です。

部会長（伊藤） はい、ありがとうございます。これ、私からも突っ込んで伺いたいんですけど、そういう言い方をされた訳ではないんですけど、特に関東というか、首都圏のバス事業者さん、そうは言っても結構独立心が強いというか、少なくとも事業者としてしっかりやってらっしゃったので、今まではお金ももらうけど口も挟まれるよみたいな状況、あまり好んでらっしゃらなかったのかなっていう風に思ったんですね。ただ地方に行くと全然違って、行政からお金も出すけど、勿論口も出してみたいな、そういう状況があつて。一方で、首都圏の方はやはり行政とは別に、あくまで会社の判断として、色々路線なり、便数なりを調整、考えていくよって、そこの独立していく考え方は結構、今まで検知されてたかなって思うんですけど、今のお話のニュアンスの中で、こういった場合も含めて公共の、公的な場みたいなところも含めて、こういった経営上の判断も含めた議論をするような、そういった方向も考えてらっしゃると、そういったニュアンスを感じてもいいんですかね。

委員（畠山） それ、コミュニティバスに関してってことですか。

部会長（伊藤） いや、もっと路線全体を含めです。例えば、ある路線については鉄道に任せてバスを撤退させようみたいなこと、早田さんから仰ったんですけども、そういったある意味全体調整みたいな部分っていうのはいちバス事業者だけの話ではなくなる訳じゃないですか。そういった場として、事業者単体での判断以外の場を求めているみたいな、そういったニュアンスを感じてもいいんでしょうかね。

委員（早田） 正直、自分たち以外のところで判断されてもそれについていけないので。例えば、先ほど私が例で申し上げた、鉄道に任せてバスは直行便はやめて途中で止めるみたいな判断、札幌とかでもありましたけど、それは例えばこういう場で議論して、それは駄目だよ、と言われても困っちゃうんで。そうせざるを得ないので、すみません、そうしますっていう、そんな感じ。

部会長（伊藤） いや、それが例えば起こったときに、鉄道会社は鉄道会社でまた独立で判断していて、いや、ここの鉄道はもうそろそろ減らしたいみたいなことを言うてる可能性もある訳じゃないですか。なので、それをじゃあ1社の中の判断でできるかっていうと、それは違うかなと思うんですよね。で、この場でするかとは別としてですよ、そういった場っていうのは他にほしくなるんじゃないかな

っていう風に、聞きながら思ったんですけど。

委員（早田）

それで各事業者が課題解決できるのであればいいのかなと思うんですけど、先ほど申し上げたとおり、交通の担い手がいなくなるってところには変わりがないので。落とし方を変えるだけなのかなって気はします。東京の鉄道ってそんな貧弱じゃないので、例えば、私がさっき申し上げた事例で言うと、実は中央線なんですけど、中央線とか京王線とかっていう、そういう話なんで、中央線とか京王線とかがバスみたいに突然減便するかって、なかなか今の時点では考えにくいのかなとは思っているんで、そういうような考え方をしてるんですけど。バスはなくなっちゃうんですけど、電車は多分なくならないんで。今、例えば3分ヘッドで走ってるのが、5分ヘッドになるかもしれないんですけど、この先。でも、地方の鉄道みたいに廃線になるとかってことは基本的にないので、そこはちょっと違うのかなとは思いますが。僕は地方中央関係ないと思いますけど、民間事業者が交通を担っていて、我々も利益を上げて、従業員とその家族を養っていかないといけないんで。勿論、公共交通として、ある程度公共的な判断はしますが、だからこそ、いわゆる赤字路線って言われるものが存在してる訳なんですけど。我々が完全に民間事業者の考え方に寄ったら赤字路線は全部なくなるんですけど、そういうことはせずに、赤字路線も黒字路線の利益を使って維持していくっていうのをずっと何十年もやってきている。それが段々、その判断がシビアになってきてるっていう話なのかなとは思いますが。民間事業者である以上はやっぱり生き残っていかねばいけないので、そこは公共の判断と民間的な判断のバランスをずっと長年取り続けてきているんですけど、それが今、シビアの方向に向いているっていう話なんだと思います。

部会長（伊藤）

ざっくり言うと、地方のバス業者は民間事業者であることを諦めてるんだと思うんですね。

委員（早田）

そうですね、はい。

部会長（伊藤）

東京のバス事業者は民間事業者であることをまだ貫こうとしているって、そういうニュアンスですかね。

委員（早田）

そうですね。

部会長（伊藤）

分かりました。そこについては、この部会だけではなくて広く議論するとか、まず共有すべき話題かなという風に思っていて、特に様々な立場の委員の方がいらっしゃるので、そういった人たちに分かっていただく、その前提は必要なのかなという風に思っております。

引き続きご意見いただければと思うんですけど、その他タクシーとか、バス以外の立場の方、いらっしゃると思いますけど、いかがでしょうか。はい、久我さんお願いします。

委員（久我）

ハイタク部会の久我と申します。今話題のライドシェア、よく言われておりますが、地方もそうですし、最近はこの都内23区でも始まっております。何故かって言うと、タクシーがいなくて色々とマスコミで言われてますが、タクシーがいなくて訳じゃないんです、いるんです。先ほど早田委員からあったように、お客さんがいないときにタクシーはいないです。鉄道の駅、私鉄でもJRでも、やっぱりお客さんの乗降の少ないところにタクシーは行きません。やっぱり運転手さんは歩合給で生活をしているので、お客さんのいないところにはいないんで、お客さんのいるどんどん都内に入っていきます。武蔵野市でも、三鷹市でも、あそこのタクシー会社さんは銀座だとか新宿だとかにどんどん入っていきます。そうすると、そこの地域にタクシーがいなくて。でも、それをどうしてもタクシーがそこにほしいなんて言うと、今度はそこに行く運転手さんの面倒見ないと。お客さんはいないけどいてくれとか。ということは、地方もそうなんですけど、さっき言った鉄道が廃線になると、次に今度そこにバスを走らせる。そこからバスもなくなったと。何もなくなったって言うんですけど、タクシーで何とかしろと。元々タクシーはいないんですよ、そういうところには。タクシー会社もないし。ところが今度、都内都心部ではそうではなくて、タクシー会社は世田谷区でも、杉並区はキャピタルさんみたいに多くいます。でも、この運転手さんは大体都心部に入っていきます。一部の人が少ないタクシーでこの地域をやっているから、なんとかお客さんが拾えて、運転手さんも生活ができる。ところが、空白地と言われてるところにタクシーがいなくて言うんですけど、タクシーはそこにずっと停まっている訳じゃなくて、遠くから呼ばれば、10分、20分でもね、何10キロだって走っていきますよ、空いてれば。だから、そうやっていない訳じゃなくて。だから、路線バス、鉄道がないからと言ってタクシーがないっていうのは、今、色々騒いでいる中で、それは違うんだよと。で、いかにタクシーをその空白のところに持っていかとということで、今、日本版ライドシェア、そういうもので補っているということです。だから、今後このMaaSとかなった場合は、やはりそういうものを使わないと乗務員さんが少ないんです。ただ、緩やかに今乗務員数が増えます。それは運賃改定等やって、タクシーの運転手さんの収入が上がってきました。かなり上がりました。ですから若い人がどんどん最近入ってきてます。20代30代と。そういうこともあって、後はアプリでお客さんをわざわざ探す必要がなくなったので、アプリで全部完了しちゃうので。決済まで完了しちゃうので。やっぱり運転手さんとしたら非常に楽です。プレッシャーもないし、どんなお客さんが来るかも分かって、行き場所も分かるし。行くルートも決まっています。料金も。だから、そういうのでタクシーはやってるので、そう

いう空白地みたいな、これからやるところ、高齢者や、障害者は今ジャパンタクシーは車椅子乗せられますので、この高齢者や、あと子育ての方たち、その人たちがやっぱりタクシーいないって言うんですけど、色々話を聞きに行くと、大雨が降った、昨日みたいにゲリラ豪雨みたいなときはもうどうしようもないです。タクシーは当然なくなります。そんな多くの、全ての区民のためにタクシーの台数はいる訳じゃないので、そういうときは諦めてもらうしかないで、やっぱり気候だとかそういうのにすごく左右されるんで、特にタクシーは。ですから、こういうとき空白地を埋めるためには、やっぱり路線バスさんとタクシーとなんかうまくやらないと、いないところに僕らはられないので。そこだけは、タクシーの特性っていうのはね、考えていただきたいなど。じっとしてられる訳ないので。

お客さんが多く電車を降りる駅には必ずタクシー乗り場があります。お客さんがあまり降りないところにタクシー乗り場はないです。タクシーはその代わり遠くからでも何分と言われれば行きます、15分とか20分で。ただすぐそこで乗りたいっていうのはタクシーの特性なんです。そこにいないっていうのは、そういう事情でいません。それも含めて、今後、タクシーのコロナ禍のあり方っていうのは、そういうタクシーの特性を知っていただいて、考えていただけたらいいなと思います。以上です。

委員（磯） よろしいですか。

部会長（伊藤） はい、じゃあ磯さんお願いします。

委員（磯） 私も立場がバスさんとは違って、タクシーの立場の方でお話させていただくと、個人的にもですね、自宅もそうですし、事業所も毎日バスを使わないと移動ができないようなところに住んでますし、事業所もあるものですから、バスが減便になってしまうと非常に危機感を感じますし、そうなってほしくないというのがまず大前提としてあります。かつ、既存の公共交通の方に影響があるというのは避けたいところですから、大事になってくるのは、元々のお話になりますが、9ページでもあった、要はそもそもの移動が減ってしまえば、バスもそうですしタクシーも、より一層また需要が減っちゃう話になってくると思うんですよ。需要が減れば当然供給が減りますし、タクシーの方がそれが分かりやすいと思うんです。需要が減れば、営業収入が下がれば、乗務員さんの給与が下がってしまう。それがあるので、モロ減りますし、コロナなんかその典型でした。逆に、コロナが明けて需要が戻ってくると、今、久我委員からもありましたけど、乗務員さんがかなり増えてきているという状況で、収入も大分上がっているのが本当に、現実的に。それに応じて乗務員数が増えているのが現状です。その部分がバスとは違いがあるんだと思うんですね。収入がモロ給与に反映されるというところがあるので、簡単な部分ではタクシーの方が

あるのかもしれませんが。

それが一つと、もう一個はですね、久我委員からもありましたように、アプリの影響で需要が増えてるんですね、以前に比べて。乗車回数自体が増えてきてるってところがありますから、こういった利便性を高めるってということも非常に大事だという風に思っています。それともう一個大事なのが、担い手不足。これ、10年、20年経つと人口が減るので、どうにも逃げられないところだと思います。外国人の方に入っていただくとかしか方法がないのかもしれませんが、ただ、なんで急にここ数年でそんなに人がいなくなったんですかねってというのは我々でもよく議論するんですけど、本当にこの2、3年で急に担い手不足って話が出てきたけれども、そんなに急に辞めちゃったの、いなくなっちゃったのってところがあるんですね。ただ、我々が今やっている取り組みで少し違ってきているのが、働き方を変えたってところがありまして。NRSの話もありましたけれども、要は柔軟な働き方っていうのを提供することをやったりとか。もう一点がですね、タクシーであれば、ネックってありまして、担い手の方にとって。要は、地理が分からない、酔客を乗せたくない、夜はちょっと怖いとか。あとは防犯上の問題があるとか、運転が心配だとか。というところが大体のポイントなんですけれど、ネックを解消してあげること、あと、働き方を柔軟にさせることによって、新しい需要がまた、今までやらなかった方が担い手になってくれていると。これは、バスさんほどハードルが高くないので我々はやりやすいのかもしれませんが、そういう状況も起きてるので。もし仮にオンデマンドが進んでいく場合のときは是非重要なポイントとしてご検討いただきたいのは、既存需要を食わないこと、9ページで述べていただいたことの検証っていうのをしっかりする必要がありますし、そこが一番の大前提として進めていただくということと、もう一つ、何でもかんでも利便性が上がればいいもんじゃないと思いますし、例えばコンビニもだんだんだんだん24時間とか、接客サービスもこうとかっていうところがだんだんやっぱり対応ができなくなってきて、短くなってきたりというのがあるように、要は何でもかんでも、さっきの雨の話じゃないですけど、雨のときでも全部同じように提供しろと言われても難しいので、やっぱり利用者の方にもある程度理解をいただいて、足がなくならないということをちゃんと実行していくことが大事だと思いますので、事前のアンケートとか、あるいは我々が提供する場合のメリット・デメリットとか。こういうところをご理解くださいみたいな、アンケートを含めたところの啓蒙活動みたいなことは非常に重要だという風に思うので、こういう風に利用していただいて、Win-Winにならないと。だってあなたたちだって利用できなくなっちゃうんですよって。我々もそうですけど、区内に住んで。じゃあなるべく利用がなくならないために、提供の側の部分のことも考えた利用の仕方っていうのができるように活動していかなくちゃいけないのかなってところがあるので、そういったサポートをですね、しっかりいただくことはお願いしたいと思います。すみません、立場が違

うので、甘い考え方をしてしまってるかもしれませんがけれども。働き方とか、あるいはネックをなくしていくっていうことが、非常に担い手不足の中ではもう一個解決策としては重要なのではないかなと思います。以上です。

部会長（伊藤）

ありがとうございます。既存需要を食わないというのを重要なポイントだと思いつつ、そうは言ってもデマンド交通は、同じではないですけどややタクシーに似たような仕組みなので、もう少し例えばこうなれば食わないだろうとか、こういう部分はやめてほしいとか、そういった何か、もう一步踏み込んで何かありますか。

委員（磯）

そこで言うと、私は例えば、今って区内の高齢者の人が多いので、そうすると、このまま放っておくとそもそも移動しなくなっちゃうと思うんですよ。普段から移動するっていう習慣をつけていただくっていう意味では非常に重要なんだと思いますし、それがなくなるともうそもそも元の部分が減ってしまいますから、なくさないっていうことも大事だと思いますし、それこそ MaaS の部分で既存交通への利便性を繋ぎとして高めるとか、移動する機会を増やしてあげるみたいな。単に交通の問題だけで解決するのではなくて、街として利便性を高めてあげるっていうことをしていただくと、MaaS 中の要素として、買い物に行きたいとか、もっと病院に行きたいとか、行動アクションっていうのを増やすような仕掛けを MaaS 的にしていただくことが大事なんじゃないかなと。今までは1回で済んでいた移動が、2回、3回動きたいんだっていうような形にすれば、人口が少し減ったとしても、移動の回数っていうのは増えるところだと思うので。そこは、アクションとして起こしていただきたいと思います。

部会長（伊藤）

はい。久我さん、磯さんそれぞれタクシーの立場に近いところからコメントいただいたと思うんですけど、事務局からも何かありますでしょうか。

事務局（尾田）

そうですね。今、色々ご意見いただいて、やはり我々区民側に立つ立場として言えるのが、やっぱり区民の方は安く移動したいですね。で、あれば便利っていうご意見もやっぱりあるんですけど、今後も見据えて、本当に必要なのということとはしっかり詰めていく必要があると思います。やっぱり担い手がないっていうところで、移動をある程度束ねていくってところはすごく大事で、ある程度乗り合っていただくとか、こういう形であれば、もっとこういったメリットがありますよってことを分かりやすく区民の方にご説明していく必要性っていうのはすごくこの間も感じています。なので、今回 MaaS という文脈でお話はしてますけど、やりたいことっていうところは何度も申し上げておるとおり、既存交通に向けてとか、あとは環境にいいとか、交通事故も減らしたりとか、さっき会長の方から遠くを見すぎているようなご指摘もありました

けれども、そういう理想も見据えていますし、片や、高齢者の方の外出を促進するっていうこともすごく大事。協議会の中では若者がどんどん外出しなくなっていっているところも非常に区としては地域の活性化という視点では課題感も感じてますので、移動の手段ではなくて目的先、ことづくりみたいな、そういうところも視野に入れてですね、今後、交通施策を総合的に進めていきたいところですよ。

部会長（伊藤） ちなみに、導入を考えているオンデマンド交通自体は乗合を想定してるんですか。

事務局（尾田） 乗合を想定しています。

部会長（伊藤） じゃあ、同じ車に2人、3人乗るっていうことがあったりとか。エリアの中での移動なんですよ。なので、エリアの中に、お店なのか病院なのか、なんらか行きたい場所がある。その想定なんですかね。

事務局（尾田） はい。で、資料の最後の方でちょっとお示ししたんですけど、2月に調査依頼を各社さんにさせていただいたときに、こういう条件なら提供できる、一概にもう全然できないってところがあって、前回の第1回の検討会でも、経営情報だから全然無理だよってお話も委員の方からご指摘もあったんですけど、どういう状態であれば、第三者機関に提供とか、区として公表するとかそういう考えではなくてですね、エリアの移動を活性化させたり、それをエリア外に繋げていくっていう考えで今ご説明してますので、その辺、例えば各エリアの中にあるバス停の増えた減ったとか、その部分が赤字なのか黒字なのかとか、ランクごとにお示しいただくとか、その辺のご調整の余地があるのかどうかも含めて議論をさせていただければなと思っております。いかがでしょう。

部会長（伊藤） 私もイメージがあまりないなと思っていて、例えばAI オンデマンド交通からバスに乗り継ぎますみたいなものを大々的に打ち出していれば、じゃあ例えばバス停の乗降人数がどうなのかみたいな、そういった議論っていうのはできますし、もうちょっと言えば、このバス停で乗り継いでほしいからこのバスの路線はどうしても維持してほしいとか、そういった議論にもなると思うんですよ。なので、数字が欲しいっていうの、気持ちとしては、この場でも時々話題になってる需要を食い合わないかっていう部分の話だと、あるいは、理想的には移動需要はさらに発掘できればいいとは思いますが、やっぱり、どういう数字を基に何が見えてくるかみたいな、そういったイメージはもうちょっと伝えてもいいかなと思うんですね。あ、じゃあ先に若田さんから。

委員（若田） 前回は話が出たと思いますが、需要の増減要因は、マンションができた、コロナが明けたから、学校がなくなったからなど、色々あると思います。このため、オンデマンドの開始前後で乗車人員に変化があったとしても、その要因は分からないと思います。乗車人員は、劇的に減ったり増えたりっていうのはないとは思いますが、それをどう関連付けるかというところまでは多分難しいのではないかと思います。

部会長（伊藤） 関連して、私も思ってたんですけど、アンケートの話はビフォーアフターがあってもいいかなとは思いましたね。つまり、デマンド交通を始める前の段階の状況を知りたい。でも、もうちょっと言えば、どこにそもそもどういうデマンドを出すか、どこにどういうミーティングポイントを打つかみたいな、そういうレベルでの、サービスの設計における調査っていうのが本当はあってもいいかもしれない。このアンケートを、実証なので多分途中とか終わってからやるんだと思うんですけど、その前のビフォーアフターみたいなやつ、イメージは持ってもいいかなと思いついて聞いておりました。質的なものを聞かないと、取れる数字だけを追っていても、本当に若田委員の仰るように中身までには迫れないかなって。はいすみません、島山さん。

委員（島山） 同じような話なんですけど、結局このAI オンデマンドをやるに当たって、っていうことなんだと思うんですけど、結局空白地域の人の動きですよ。となると、バスでなんで分かるのかなっていうのが逆に思うんですよ。さっき言われてとおりなんですけど。前回は曾我委員にお話をいただいたと思うんですけど、バスの乗降ってバスの本当に大事なデータであって、何年も掛かって高額な費用を掛けて作り上げてきた自社独自のデータなんですよね。これが外部に漏れれば、うまいことこうやって人がいるところに行けば路線ができるな。それくらいのデータになっちゃうんですよ。

部会長（伊藤） 今の話は人手不足の話と噛み合わないですよ。皆さんが担い手不足で苦しんでるから、他の方が入ってくるからデータが出せないっていう理屈はちょっとどうなのかな。

委員（島山） いやあの、私の意見です。私の会社としての意見は、そういうことでデータが出せないよって回答させていただいているので。そもそもそういうデータが出せないよっていうのは、今も言いましたけど、そうやって培ってきたものであって、このデータは私どもが路線を作る上でも、また便数を減らす、増やすにしても、このデータがやっぱり基礎となるものになりますので、それを公表というのはなかなかできないっていうのは前回もお話しさせていただいたとおりなんですけど。このデータを使ってどうしたいのか。どうするんでしょう。例えば、減ったらどうなっちゃうの。増えれば勿論 Win-Win にはなるでしょ

う。だけど、じゃあ減ったのはどうするんですか、っていうところを知りたいんですよね。提供して減っちゃってたらじゃあどうするのって。今のままだと出しっぱなしで多分終わっちゃうと思う。それはどうですかね。

事務局（尾田）

出しっぱなしというか、あと、公表も前提には考えてないです。目的は、何度も申し上げてますが、移動の量を増やしていきたいってところがあるんです。じゃあ、何をもって量が増えたのか減ったのかってところが、現状パーソントリップデータとかでしか分からないんですね。前回もお示ししてはありますが、エリアの中から近くのバス停とか、近くの駅への平成30年のデータってところではある程度把握はしています。じゃあ次、平成40年、令和20年を待ってっていう形ではなくて、現状のバスの利用やタクシーの利用に結びついたかどうかってところが、今会長からあったように、ビフォーアフターで比較するしかないのかなと思っています。で、今ご指摘のようにじゃあどうするのって話なんですけど、減ったような現実があるならば、その事業は公共交通の利用促進に結びついてないので、行政として、区としてやるべき事業ではないという判断材料になると思うんです。それが伸びるようであれば、共にやっ払い、共に創っていきこうという考え方になるかと思えます。そういった意味での合意を果たす上での材料になるのかなと、そういう考えです。

部会長（伊藤）

でもやっぱり、私自身もデータがあることで何があるのかっていうのが見えない。例えば本天沼地区をほぼ囲むような形で関東バスさん走ってらっしゃいますよね。私の手元に供給のデータはあるので、大体10分に1本とかそれ以上走ってるんですね。場合によっては5分に1本近く走っているところがある。でも、この中でじゃあデマンド交通を動かしたところで、バス停にどういった影響があるのかっていうところの、どういう仮説を持ってるのかなっていう。理想的に言えば、周りを囲むようにバス停があるので、真ん中の人や周りのバス停に行って、そこからバスに乗ってくれるみたいなのが理想かもしれないけれど、そういうのがどこまであるかは分からないし、もうちょっと言えばそれが仮にあったとしても、データから読めるのかっていうのが分かる訳じゃない。だから、やっぱりデータの話は非常に大事ではあるんですけど、どういうデータを使って何を考えるのかという全体像、もうちょっと言うと、やはりパーソントリップみたいなある程度人を追ったりとか、そういうの方が本筋になると思うので、バスから見えるデータって何なのっていうのは精査しないと、データをくださいって言うだけだと弱いかなと。私もデータは欲しいなと思うんですけど、ただちょっと仮説が弱いねと。

委員（畠山）

あと、収支ですよ。収支って非常に難しく、京王さんもそうかもしれないですけど、例えばこの人数、この路線については、この人たちが専用で、この車も専用でっていう路線ってほばないですよ。となると、営業所単

位っていうのは収支は確かに出しやすいんですけど、例えば走行キロで割ってるだけでしか多分収支っていうのはそうそう上手いこと作れないんですよ、路線ごとのってなると。だから漠然としたものにしかできない。営業所の推移っていうのはある程度分かると思うんですけど、そこがいくつもの営業所が出てる路線になっちゃうと、本当になかなか掴めないようなものになっちゃうと思うんですけどね。

部会長（伊藤） 一言だけ言うと、あまり減らないかなと思うんですけど、もしも利用者がとても減って困ってるよ、みたいなときには是非データ、例えば縦軸のないグラフとかでもいいと思うですよ。2022年はここだったけど、23年はこれです、みたいな。縦軸は示さないけど、グラフ的に右肩下がりになってるみたいな。そういう資料をご用意いただくとか。

委員（畠山） 何パーセント減、とかね。

部会長（伊藤） なんかそういう、ご主張されるときに、特にこう困ってるんだみたいなことを言うときにデータが示されると非常に説得力があるので、そういった生でデータを出すっていうだけじゃなくて、ここで議論されるときに、ある意味自社のデータから、まあ言っちゃえば、自社の主張のためのデータみたいなものをこの場に示すみたいな、そういったことは考えていただきたいなと思います。

事務局（尾田） ちょっとだけ補足いいですか。収支っていうところ結構大きい話になっちゃうんですけど、区としてお示ししたのは、この間の議論の中で、やっぱりバス事業者さん7割8割赤字路線を抱えているっていうお話なので、赤字のものがまず経営改善していく第一優先になると思うんですね。黒字に関してはタッチする必要がない。そのまま黒字を伸ばしていくって考えではあると思うんですけど、赤字についてどれだけ区がリソースを割けるかってとこの判断材料になると思ってるんですよ。そこを区としてやっていくべきかやっていくべきじゃないかってところで、ある程度企業の考えの元に照らし合わせられれば一番いいのかなということで、案としてお示ししてます。

委員（若田） コミュニティバスであれば、区内で完結してますので、区内で赤か黒かっていうのが出ると思うんですけど、大体の路線は区をまたいでいるので、どの区が赤かというのが分からないと思います。区の中だけで乗り降りしているのか、それとも区をまたいで乗ったり降りたりっていうのがありますので、難しいと思います。

委員（畠山） シルバーパスの配分じゃないんですけどね。

委員（若田） 収支の考え方も事業者で異なると思いますので、一定のルールで決める必要があると思います。

事務局（尾田） 分かりました、ありがとうございます。

部会長（伊藤） ざっくり伺いたいんですけど、まずデータって乗ったバス停しか分からないんですか。それとも、乗り降りの両方が分かる、それから、PASMOとかICカードで乗った人なら分かるとか、そういったシルバーパスも含めて、ほぼ全乗客分かっているのかとか。

委員（早田） イメージとしては、運賃機を通過したデータしか分からない。

部会長（伊藤） それは、シルバーパスは一切分からない。

委員（早田） シルバーパスは一切分からない。なので、杉並区内で言うと、運賃機を通過するのは乗るときだけなので、そのデータしかない。多摩地区とかの方に行くと、後ろ乗り前降り後払って乗るときタッチ降りるときタッチっていうのがあるので、そこは両方分かる。基本的には運賃機を通過したときにしか分からない。

部会長（伊藤） 理想的に言えば全区間の乗降がシルバーとかも含めて全部分かるようなものがあると、収支までは分からないにしろODデータがあればいいんですけど、その状態までには多分、特に首都圏のバス事業者さんはなかなかそこまでのデータを意外と持ってない。すみません、長くなりましたが、南雲さんお願いします。

委員代理（南雲） 東京交運バス部会の舟山の代理の南雲と申します。代理の立場で申し訳ありません、ちょっと何点か。データの話があったんですけど、先ほど平成30年のパーソントリップしかないと仰ってましたけど、その状態でバス会社にデータを出してほしいというのは、ちょっとどうなのかなと思ってまして。というのは、先日、世田谷の地域交通会議の方に参加させていただいたんですけど、その中で出た資料ではですね、ビッグデータを用いた移動実態の把握っていうのがあったんですよ。これは2023年6月なんですけど、そういった取組を区としてはやらないんですか。データを単純にバス会社さんくささいではなく、区として独自に。平成30年って6年前ですよ。それ以降まったくやってないって時点で、ちょっと怠慢なんじゃないのかと思うんですけど。

事務局（尾田） 代理で来られているということなんですけど、この間の議論の中ではビッグデータで解析したデータはもう協議会の中でお示ししてまして、計画の策定段

階で GPS データ、あと基地局データを使った移動の傾向を掴むというところで、検討は委員の皆さんにもお示ししています。ただ、全体的な傾向、あとメッシュデータになるので、250m メッシュとか 500m なので、やっぱり詳細な分析はできないという判断になります。なので、パーソントリップの方がやはりクレンジングもされてて精度も高いので、それを今回分析した中で前回の検討会ではお示したということになります。

委員代理（南雲） 詳細は分析ができないという意味で言ったらですね、先ほど各社からあったと思うんですけど、現状バス会社の状況って、運賃機を通したときにしかっていうことをお聞きになったと思うんですけど、なので、畠山委員が言ったように、どのデータが欲しいのか、それをどう生かせるのか全く分からないと、自分たちの持つてるデータを提供したところですね。そういったところは、理解されてるのかなと。またこのエリアの話になってしまうのかもしれないんですけど、トリップ数が少ないって言ったこの振り返りの資料の 12 ページ、やはりこの平成 30 年を基に資料を作られていますけど、6 年前の資料じゃないですか。コロナを挟んで、今、全然需要も変わってますし、動向も変わってますし、実際に私もバスの運転をしてる立場ですけど、人増えてるんですよ。先ほどタクシーさんからもありましたけど。少ないっていう感覚をどこから持ってきているのか、需要がここにあるって感覚がどこにあるのか。その根拠っていうのが全然見えてこない。

部会長（伊藤） はい。じゃあ、事務局お願いします。

事務局（尾田） 根拠が見えてこないってことですけど、まず平成 30 年のパーソントリップに関しては国が全国的にやっているデータで、先ほど申し上げたとおり、結構精度の高いデータになりますので、もう一度ローデータを国から取得して分析したのが前回の資料になっています。で、今、移動は増えてるということなんですけど、少ないっていうのは区内全体の平均に比べて少ないっていうお話をこの中でしてまして、全体の平均が上がっているってことであれば、それはそれで総じてその部分に関しては少ないって考えになるのかなと思っておりません。で、前回のデータを前提にお話ししてるので、現時点でどうかというところは確かにご指摘のとおりではあるので、今時点において、先ほど申し上げたような GPS データの精度がより上がっているのかどうかかっていうのは継続的に検討していこうと思っています。なので、怠慢というご指摘ではあるんですけども、それ相応のことはしてきたつもりですし、畠山委員からあったように、会長からもあったように、仮説の設定っていうのがやはり甘いなというご指摘の中ですごく分かったので、いただいたデータがどのように生かされてどのように事業者さんに還元されるのかということについてはしっかり示した上でもう一度ご依頼ということにさせていただければと思っています。

部会長（伊藤）

南雲さんすみません。データはやっぱり非常に難しいなって、私も研究として関わっていても思うんですけど。例えばバス事業さん、その路線の中の状況は分かるんですけど、それ以外の、つまり乗ってない人のこととか分からない。あるいは、GPSのデータなんかも、なんとなくは分かるんですけど、やっぱり細かい、どういうことを考えて乗ってるのかは分からないとか、やっぱり不完全なものをいくつも組み合わせて、全体の仮説を立てていくっていう、そういう、あるいは勿論、過去のものはあるけど最新のものは分からない、コロナの前しか分からないとか、様々な制約のある中で、いずれにしても完全なものはないし、じゃあ何十億かけて完全なものを作るかっていうと、ちょっとそういう話じゃないよねっていうような気がする。そういった中で言うと、今、仮説という風に仰いましたけど、やはり不完全なものをどう組み合わせて、最終的にはやってみないと分からないんですけど、やってみないと分からないの前の納得の段階をどこまで作れるのかっていう、そういうことなのかなという風に思います。そういった意味で、これくらいだったらこうだよねとか、これくらいだったら判断できるよねとか、そういったところのレベル感っていうのがどこなのかなっていうのが議論で、すべてを見通すような完璧なものはどこを探してもないっていうのは前提かなという風には思います。

委員代理（南雲）

今、部会長が仰った話ですけど、やってみないと分からないと、先ほどのアンケートの話もあったじゃないですか。ビフォーアフターってところで。区としてどこを見てるのかなっていうところですよ。そういう意味で言うと、このエリアの方の意見があったのか、区全体の意見を取ったのかっていうところで、どこを見て、誰のために。高齢者、障がい者、子連れの方っていう風に仰ってますけど、その方たちが本当に困ってる声っていうのはどこから聞かされてるのかなっていうところはちょっと聞きたいところではあるんですね。そういった意味で、その人たちが本当に出掛ける機会が増えたっていう声ももしアフターとして拾えるのであれば、それはデータとしても不完全なものの一つかもしれないんですけど、一つのものなのかなと思うんですけど、そのビフォーがないので、やってみないと分からないっていう状態のまま始まっている感がすごく感じてしまうんですね。それでいいのかなと単純に思っちゃってます。

事務局（尾田）

区としてどこを見ているかというご指摘ですけれど、これも何回も繰り返しているかもしれませんが、公共交通計画を作る段階で皆様と議論させていただいて、移動の不便を解消する区民からのお声は区に届いております。南北バスすぎ丸をあちこちで走らせてほしいというご要望もずっといただいています。ただ、区としては先ほどお話があったように、乗務員不足の影響だったり、また地域的に狭い道路が多いっていう大きな特性がある中で、どう取り組むかってすごく難しい状況ではあるんですけど、まずはオンデマンド交通とい

うことで、取り組みに位置づけさせていただいて、今回実証させていただきたいと思っているところなので、ある程度やってみて、分からないってところも、今、会長の方からも話がありましたけど。ただ、その間の3年くらいずっと議論させていただいた中の、一つの施策に紐づく取り組みなのかと。そういう認識です。

委員代理（南雲）

不便というところで言うと、先日の世田谷の会議の中でもあったんですけど、公共交通不便地域の考え方っていうのを世田谷は見直してきたんですよ。視点を変えて。その中で、坂道っていうのを要素に入れたりだとか、杉並区は坂道が多いって形ではないと思うんですけど、その中に、路線バスの便数を考慮したっていうところがあるんですよ。で、あったと思うんですけど、便数の話になりますと、赤を黒で埋めているっていうところがあるので、それは当然不便と言われてしまえば不便なんですけど、事業者として、赤だからやめるという話じゃなく、赤も走らせて、黒があるから赤もあるっていうところでやってるっていうところを理解していただきたいんですよ。そこを不便と言われてしまうと、じゃあそれ以上どうしたらいいんですかって話になってしまうので。不便という考え方を少しやっぱりもっと掘り下げて。だからどっちの立場に立ってるのかなと思うんですけど。それが最終的には区民の足がなくなることになるのかなって思ってしまうので。本当にどこを見ていらっしゃるのかなってところは疑問になってますね。公共交通を維持するというのであれば、そこはやっぱり区としても真剣に考えてもらって、どうすれば維持できるのか。持続可能になっていうところであればですよ。そこはやっぱり事業者と立場が違うんでしょうけど、連携をしないといけないんじゃないかなと思います。

加えて、私、労働組合の立場なので言わせていただきますけど、走行環境っていう部分があるんですけど、先ほどの要員不足の話にも関わってくるんですけど、入ってくる人がいないってことではなくて、辞めていく人もいますよ。離職というものは。なんで離職があるのか。走行環境が悪くて。例えばですけど、自転車もキックボードも推奨されてますけど、そういった飛び出しだとか、危険な運転をしてくる他者に関して急ブレーキを踏みました。車内で人が倒れました。怪我をしました。それ全部、運転手の責任になってしまうんですよ。そういうのが嫌で辞めていく。であれば、自転車整備が先じゃないですか。自転車レーンをしっかり作ってもらうのが先じゃないですか。狭い路線の電柱があるから歩行者がはみ出してくる、そういったところを対策してくれるのが先じゃないですか。それも離職防止に繋がるのかなっていう風に、一応、労働組合の立場から言わせていただきたいなと思います。

部会長（伊藤）

立場という意味で言えば、多分区の前提にあるのは区民の皆様で、純粋にその声だけを拾えば、本数が少なければ不便だということ自体は、全体として

どう解釈するかは別としてですよ、声としては、一つの立場としては分かるかなど、そういう感じかなとは思うんですね。という意味で、そこまでそんなに立場が揺らいでいるとは私はあまり思ってなかったんですけど、どのあたりが。南雲さんは事業者というか、ドライバー、労働者って立場ということなんだと思うんですけど、区は区民の立場というのが、一番そこに立脚してるんだと思うんですね。勿論、事業者の皆さまも区民であるということもあると思うんですけど。もう少しその立場というのは、ありますか。

委員代理（南雲） 区として、公共交通をサービスとして考えているのか、インフラとして考えてるのかなとまず思いますね。区民にとって便利なものは多分サービスだと思いますけど、でも、必要不可欠なものであればインフラだと思うんですよね。社会インフラとして。どちらを提供しようと、どちらを守ろうとしてるのかわかってというのが明確に分からないなと思いました。

部会長（伊藤） どういう意味ですか？ サービスとインフラって。

委員代理（南雲） 移動。区民の移動っていう部分に関して。

部会長（伊藤） ごめんなさい、サービスとインフラの違いが私にはあまり分からなかったんですけど。

委員（早田） 口を挟んで申し訳ないんですけど。想像ですけど、多分インフラっていうのはなくてはならないもので、どっちかという水道とか電気とか、それこそ中央線とかに近いイメージなんだと思いますね。で、今この場で仰ってるサービスっていうのは、どちらかと言うと、それよりもう一歩行ったもので、例えば極端な話、なくてもいい、なくても生きていける。なくても生きていけるんですけど、あれば便利っていうことなのかなど。

部会長（伊藤） そのニュアンスで南雲さん、大丈夫ですか。

委員代理（南雲） ありがとうございます、大丈夫です。

委員（早田） そのサービスの方に目を向けすぎた結果、インフラの方が傷付いちゃったら本末転倒なんじゃないですかって、そういうことですよ。

部会長（伊藤） 今日の議論のかなりの部分がその話に割とっていて、デマンド交通っていうのは割と不便というか、今までなくてもなんとかあった人たちをなんとかしようという話になっている。で、それがどれくらい規模感があるのかとか、どれくらいその人たちが本当に困っていてとかっていう部分の具体像があ

まり見えてこなかったんですよね。理想的に言えば、待ち時間ゼロで常にある瞬間に来てほしいっていう、1人1台の専属のドライバーがついてくるっていうのがある意味理想じゃないですか。そういう訳にいかないから、その理想ではないどこかの、全員が合意できるポイントを探すっていうのが、この場で多分考えられることだと思うんですね。という中で、それでもバス路線っていうのはその沿線に沢山の人が住んでるし、頻繁に使ってらっしゃるといっても沢山の人がいる。それは非常に重要であるし、そこに依存してる人もいっぱいいる。そうじゃなくて、今、少なくとも、なくても成り立っているように見える部分を実際どうなのっていう部分がやっぱりあまり見えてないっていうのが。一方で、それがなくてはならない、本当に生活に染み付いちゃてる部分が、本当にこのまま行けるのかっていう部分の、このバランス感覚が多分、データも多分十分には示されてないですし、多分皆さんそれぞれの立場の中で色々見えてる。実感とも必ずしも合っていないっていう、そういう感じなのかなという風に思いながら。

時間が大分過ぎてしまっているんで、議論はちょっとこの辺りでクローズはしたいと思うんですけど、もしも、これだけは言っておきたいよっていうのが何かあれば、是非このタイミングでもご発言いただければと思いますけど、いかがでしょうか。

はい。私自身も思っている以上に、公共交通、しかもその基幹にあたるようなバス路線も含めて結構危機感というのが多分、半年前とも大分違うのかなという風に。その辺りの急激に温度感が変わっていく感じは、私もこの数か月に1回これをやってるだけだと、十分キャッチアップできてなかったんですけど、今日はその辺りの温度感を正直痛感しました。で、今日の議論の中では、最初のスケジュール、それからAI オンデマンドの実施ということ自体は示されているので、その部分について、大きく議論にはなっていないということで、そこは進めるという形で大丈夫ですかね。一方で、今言った部分の、特に基幹も含めた、南雲さんの言い方でインフラという言葉ですかね。その危機については正直、現場の温度感と、私みたいに数か月に1回この場でお話を伺うような立場とでかなり開いてしまったというのが正直、今日私自身はすごく感じてしまいました。なので、そこについてはちゃんとフォローしないとデマンド交通をやってる場合じゃないよっていうのは本当に、半年前と状況が大分変わったなという風に思っております。ということで、今後は前回と今回の議論を踏まえた具体的な事業計画の策定に取り組んでいくようよろしくお願いいたします。

もう1件報告事項がありましたね。「あたらしい放課後プロジェクト」に係るコンソーシアム加入検討ということで、事務局からお願いします。

事務局（尾田）

お時間もないので手短かに済ませます。前回の検討部会で、事業者から横浜で去年の国交省の共創モデルに採択された事業で、区内でのサービス展開を今検

討しているということで情報共有させていただいた案件ですけれども、5月に国の方の共創モデルプロジェクトに採択されました。なので、現状ですね、区内の学童クラブから学習塾に通われているようなお子さんを対象に、子ども専用の相乗りタクシーの実証実験に区としても民間事業者さんに支援していこうという風に今、庁内調整を図っているところです。まだ具体的な場所とかですね、スキームが確定してございませんので、是非またこの部会や本会の方で報告を差し上げようと思っています。なので、経過の報告になります。以上です。

部会長（伊藤） はい、ありがとうございます。ただいまの説明に対して、何かご意見ご質問等ありますでしょうか。

はい、それでは本日も活発なご意見をありがとうございました。かなり議論の多いところで、デマンド交通というそこに留まらず、周辺の交通も含めてどういう風に杉並の交通を作っていくのかというのが、正直、色々なご意見に触れながらかなり大きな話題も感じるところでございました。

これにて議事及び報告事項は全て終わりということで、最後に今後のスケジュールについて事務局から改めてお願いいたします。

事務局（尾田） はい。先ほどスケジュールの中で7月の検討部会に関してはちょっと今現状定まってない段階ですので、エリアの部分とかですね、あと、個別の調整も含めてですね、今後委員の皆様にご通知差し上げたいと思っています。で、8月5日の活性化協議会は午後2時からですね。前回やった杉並区役所中棟6階の第4会議室という場所で行いますので、ここだけ取り急ぎご予定いただければと思っています。で、この内容に関しても、また改めて開催通知等を送らせていただきます。7月の第3回の検討部会については、今後、早急に調整詰めさせてさせていただきたいと思います。

部会長（伊藤） これは括弧っていうのはやるかやらないか分からないってそういうニュアンスなんですか。

事務局（尾田） 今のご意見ですとやっぱりやった方がいいという風に考えてますので、やる内容を定めた段階でまた通知します。

部会長（伊藤） このタイミングで言うと、選定結果はまだ決まってない感じなんですか。

事務局（尾田） 選定結果が決まっているか決まってないかギリギリですね。区としても公表していいタイミングっていうのがありまして、そこの調整がまだになっていません。

部会長（伊藤） その前後関係はある程度整理した方がいいですよ。選定が決まりましたとか、各社の意向が出揃いましたとか、そういったのが見えた方がいいような気がするんですけど。

事務局（尾田） そうですね、意向調査はすぐかけさせていただくので、その結果含めて。あと、書面開催という手もあるはあるんですけど、やっぱり議論は重要だと思っておりますので、場合によっては個別にお話させていただいたりとか、会長を通じてお話させていただいたりとか、その辺は検討させていただきます。

部会長（伊藤） 今日は色々と議論が膨らんだんですけど、実はデマンド交通そのものの議論があまりできてなくて、その辺りについても、正直選定次第というところもあると思うんですけど。やっぱりそこはもう少しご意見をいただく場があってもいいんじゃないかなという風に個人的には思いました。

それでは、本日の議事はこれで終了ということでよろしいでしょうか。随分と長引いてしまって大変申し訳ありません。これをもちまして、第2回杉並区AI 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、本日は長時間にわたってどうもありがとうございました。