

会議記録

会議名称	第3回 杉並区 AI オンデマンド交通検討部会
日 時	令和6年7月9日(火)午後2時から午後4時まで
場 所	西棟6階 第6会議室
出席者	【委員】8名(7名欠席、内代理出席6名) 伊藤部会長、牧村副部会長、若田委員、三浦委員、富樫委員、久我委員、磯委員 (代理出席:小川将和様、豊田啓嗣様、池野谷琢磨様、関根寛人様、大高義裕様、須藤まゆみ様)
配付資料	資料1 AIオンデマンド交通実証運行の実施計画案について
会議次第	1. 開会 2. 議事 杉並区AIオンデマンド交通実証運行の実施計画案の提示及び検討 3. 閉会
傍聴者	1名
会議の結果	○AI オンデマンド交通実証運行の実施計画案について、事務局より内容を説明し、本検討部会です承を得た。また、実施計画案については、8月5日の第7回杉並区地域公共交通活性化協議会に報告する。

- 事務局(尾田) 全ての方がお揃いになりましたので、第3回杉並区 AI オンデマンド交通検討部会を開催させていただきます。本日は、お忙しところ皆様にお集まりいただき誠にありがとうございます。本日の検討部会は、16時までののおおむね2時間程度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企画担当課長の尾田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- まず、本日は前回6月4日第2回検討部会があつて、この間6月・7月のご異動で委員の方、京王バス株式会社さん、関東バス株式会社さん、東京バス協会さんそれぞれ3社変わられましたので、簡単にで大変恐縮ですがご挨拶いただけますでしょうか。京王バスさんからお願いします。
- 委員(三浦) はい、京王バスの三浦でございます。6月26日付けで早田から引き継ぎました。どうぞよろしくお願いいたします。
- 委員(代理) 関東バスの小川でございます。本来は土屋なんですけれども、本日、所用のため欠席となりまして、代理の小川と申します。よろしくお願いいたします。
- 委員(富樫) 6月1日に就任しました。東京バス協会の富樫と申します。米澤の後任になりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。
- 事務局(尾田) ほか何名か代理で来ている方がいらっしゃいますが、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。全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計画案について」を配布させていただいております。過不足等ございませんでしょうか。
- 次に、検討部会の開催にあたりまして、事務局側で記録のため録音させていただきますので、あらかじめご了承ください。なお、議事録の作成にあたり、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。あらかじめご了承ください。それでは、議事に移りたいと思います。部会長、議事進行の方お願いします。
- 部会長(伊藤) はい、こんにちは。こちらの部会長を務めております東京大学の伊藤と申します。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。今日からという方もいらっしゃると思うので、私の嫌いなのはしゃんしゃんの会議ですので、皆様にぜひ活発なご発言をお願いできたらなと思っております。ぜひ、色々ご意見があると思いますので、ご発言いただけるのを非常にありがたく思っております。それでは、まずは次第の2の議事についてです。本日の議事の内容は、(1)AI オンデマンド交通実証運行の実施計画案の提示及び検討となります。こちら事務局より説明をお願いいたします。
- 事務局(水井) 都市整備部管理課交通企画係主査の水井と申します。よろしくお願いいたします。本日、こちらの実施計画案について、私の方からまず一通り説明させていただきます。前回、区がお示した実施方針をいつどこでどのように実施するのかということで、軽くまとめると主に2つの地域つまり堀之内・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年ごとという案で前回お示したところでございます。理由としては、主に3点挙げさせていただきました。これを踏まえて、今回お示させていただくのが今日の主はトピックスになるかと思いますが、この実証運行の実施計画案として運賃、それから運行時間等です。あとミーティングポイント。主にこの3点、まず区で考えた案というのをお話しさせていただきまして、そ

の後、ご意見賜ればという風に考えております。まず運賃ですけども、1乗車 300 円というふうに一旦考えております。どういう計算でそうなったのかというのは、後ほどお示しますが、基本的な考え方としては、バスより高額、ただしタクシーよりは安価、このレンジで考えた結果、1 乗車 300 円としました。それから、運行時間等に関しましては、9 時から 17 時。ただし、12 時から 13 時の間は運行しないということで一旦考えております。基本的な考え方としては、通勤とか帰宅の時間を回避してやるという風に考えているものです。運行車両は、1 台ということで現時点では考えております。例えば、この9時から17時というのは、区の考え方としては、ミーティングポイントに車が来る時間。例えば9時に来る、あるいは17時までに乗れるもの。始発と終便の時間というふうに考えていますが、他にも、例えば運行事業者様の労働時間としてこうなのかという部分もあろうかと思えます。あるいは、この12時から13時のお昼の時間というのを、労働環境を考慮した結果という風にも考えていますが、こちらについても貴重なご意見を頂戴できればと思っていますところ。料金設定の背景もお話をさせていただければと思います。堀之内・松ノ木地区で1番最初にやらせていただきたいと考えていますが、この地域の高齢者人口約 3200 人ということが調査で分かっています、その中で週 1 回以上外出する高齢者の割合というのが約 87%。これも令和 3 年に実施した意向調査、デマンド交通がもしあったら利用したいと思えますか。という質問に、「そう思う」と「ややそう思う」という風に肯定的に答えられた方の合計の数が 80%いらっしゃいました。ただ、このようなアンケートで、実際に 80%の方、皆さん絶対使ってくださいかという、やっぱりそうじゃないかなとは思いますが、その中でどう考えるか、ここはちょっと仮定の話になりますが、この 80%のうちの半分の方、つまり 40%が実際に月 1 回使ってくださいった場合に $3200 \times 0.87 \times 0.4$ で約 37 人になります。そして、ちょっとお金の話になるんですけども、令和 6 年度当初予算、運行経費に関しては 700 万円の予算をつけております。11 月から実施したと仮定すると 1 日当たりの運行経費に直すと約 4.67 万円。そして、先ほどの前提の通り、バスより高く、タクシーより安いという風に考えた時の金額のレンジですね。300 円、400 円、500 円というふうな仮に設定して、あとは、収支率についてはあくまで参考程度ではありますが、この仮定で収支率を出しました。こういったものを並べた中で、区でいくらがまず実証運行の金額として妥当なのか、こういう風に考えた時に、他の自治体の例も踏まえてみるに、やっぱりちょっと実証運行で 400 円、500 円はやや高いかなと。これはちょっと使ってくれるかどうかというところはあろうかと思うので、そうすると 300 円。ということで一旦、実証運行の運賃というのは設定してみたいという風に考えているところ。その場合の収支率というのを、参考までにお示ししております。それから、実際にデマンドの対象者というのは、高齢者だけではなくて、子育て世帯だとか、障害をお持ちの方とか、そういった方々も使われるかと思えます。そうすると、もう少しこの 1 日あたりの利用者は計算上で上振れてくるかなというふうに考えております。実際に運行してみて、やはり当初は利用が低迷したりとかってことは考えられますが、一旦このような形で考えさせていただきました。あとはミーティングポイントについて、こちらは奥山の方からご説明させていただきます。

事務局(奥山)

交通企画係長の奥山といいます。着座にて失礼いたします。お手元にも同

じ資料配布しておりますが、この後、説明のスライドもご用意してますので、目の前のスクリーンをご覧くださいと思います。まず、ミーティングポイントとしては、堀之内・松ノ木の範囲内、こちらは全部で15箇所を想定しております。また、範囲を外れる部分は、6箇所を想定しまして、当初案としては全部で21箇所から始めさせていただければと思っております。実際に設置の考え方なんですけど、堀之内・松ノ木地区の面積は1.285平方キロメートルあります。また、基本情報といたしまして、第1回検討部会でお示しました各施設や高齢者の人口であったり子育て世帯の数が多い箇所を示しています。では、実際に設置箇所数の計算ですが、設置密度を1平方キロメートルあたり12箇所として考えております。そこに本地区の面積をかけまして、約15箇所、これを堀之内・松ノ木地区の地区内に設置するというのを基本にしております。設置箇所につきましては、この地区内は、かなり狭い道路が多くありますので、道路状況、主に幅員などを見ながら、第1回検討部会でお示しましたバス停付近へ設置、各施設に設置、こういったところを考慮した上で選定を行っております。また、これまで検討部会でお話しておりますが、南北方向の移動の課題解決というところで、この地区で、これまで地域の方より、すぎ丸の第4路線の新規新設のご要望があった地域でございますので、こういった経緯を踏まえまして、交通結節点のアクセス向上を考え、駅周辺への設置も検討してまいりました。駅周辺に関しましては、こちら検討部会で今までお話していますが、どこまでが駅周辺なのかというところは事業者の皆様と協議をさせていただきたいということで、これまでも申し上げてきました。まずは高齢者が無理なく歩ける距離を5分以内、歩行速度を毎分60mと考えると、距離としては大体300mになります。これを新高円寺駅と永福町駅から直線距離で300mの範囲を当初駅周辺ということで設定したんですが、若干駅から離れてしまうことになりますので、300mの範囲内にも設置する案ということで、本日お示しをしております。ミーティングポイントの説明は以上になります。

事務局(水井)

今、ミーティングポイントの説明させていただいたのと、それから最後に、今後のスケジュール案についても触れさせていただければと思います。まず、7月中に、デマンドの運行事業者選定のため、事業者向けの説明会を実施させていただきたいと思っております。実際に運行事業者の方に先日意向調査をさせていただきました。その中で、詳細聞いてみないと何ともしようという事業者が何社かいらっしゃいましたので、ご説明差し上げた上で、事業者選定ということで考えています。そして、8月4日までにMaaSの事業者、こちらと契約をした上でデマンドシステムの事業者としての決定していきたいと考えております。そして8月5日、第7回杉並区地域公共交通活性化協議会で実施計画案の合意形成ということでさせていただければと思っております。その1か月と2週間後ぐらいですね、9月18日の第4回検討部会で今回お示ししております事業計画を、さらに詳しくしたものについてお示しして合意形成をさせていただければと考えています。そして、11月に実証運行開始というようなスケジュール感で考えております。一旦、我々の方の説明としては以上ではありますけど、今日お示した内容について、あくまで今、区の考えとしてはどうですかというところなんですけど、委員の皆様方のご意見等々あると思っておりますので、まず一旦、我々の方の説明としては以上になります。

- 部会長(伊藤) はい、ご説明ありがとうございます。それでは議論を始めたいと思います。ご発言がある方は挙手にてお知らせください。私が指名してからのご発言としてお願いいたします。今の説明を受けて、何かご意見等ある方いらっしゃいますでしょうか。はい、早選手が上がりましたね。お願いします。
- 委員(三浦) はい、京王バスの三浦でございます。既存の公共交通と競合しないように設定したとあったんですけれども、これはあくまで運賃と運行時間帯に限った話であって、運用的な部分は私どもと関東バスさんが運行している松ノ木線とかなり競合してくると見受けられます。そのあたり、庁内での議論っていかがだったんでしょうか。
- 事務局(尾田) 庁内ですけれども、先ほども説明があったように、やはり平成 14 年に共同運行で関東バスさん京王バスさんにやっていただいて、地域の足となってるというのは十分承知してるんですけど、2022 年度にですね、すぎ丸の第 4 路線をこのエリアで検討した経緯ございます。実際に今走ってる松の木路線の左右、東西の部分ですね、こちらに関しては、やはりバス停から遠いエリアが区内で広い範囲であるということで競合しないっていうところも重要な視点ではあるんですけど、より相乗効果を高めていこうということで、このエリアでやらせていただきたいという思いで進めてございます。
- 委員(三浦) 相乗効果というのはどうことを指すんですか。
- 事務局(尾田) エリアの中の移動量を増やしていきたい、
- 委員(三浦) 相乗効果というと通常どちらにもメリットがあるっていう風な意味合いになると思うんですけど、今回の場合で、私どものメリットというのは何であるのでしょうか。
- 事務局(尾田) 松ノ木路線のお客様が増えるように区内の移動量を増やしていきたい。
- 委員(三浦) ちょっと想像がつかない。
- 事務局(尾田) バス停まで遠いって方にもちゃんとアクセスしてきますので、そういった方が松ノ木線のバス停に今までより行きやすくなったということで利用が図れるようになればと思っています。
- 委員(三浦) おそらくこのサービス形態ですと、ダイレクトに駅へ行ってしまって、松ノ木線の利用者が減ってしまうんじゃないかなってというのが我々の感想ですね。
- 部会長(伊藤) ちょっと皆さんに共有したいんですけど。松ノ木路線というのはこの辺ですかね。この辺、こう縦に貫いているやつですかね。これが駅とつながる。
- 委員(三浦) はい。運行エリアの 1 番西側を走っているバス路線ですね。
- 部会長(伊藤) バス停の勢圏ってどれくらいで想定されてますか。つまり、1 個バス停がある時に 500 メートル離れてると、さすがにそこはもう乗ってこないかなと思うんですけどどれくらいのイメージで考えていらっしゃる。
- 委員(三浦) 徒歩 5 分圏内ぐらいです。
- 部会長(伊藤) 5 分。なるほど、そうするとやはりその圏域の中と被るんじゃないかって、そういうイメージですかね。
- 委員(三浦) そうです。
- 部会長(伊藤) 逆に言うと、それ以外の部分はやっぱりバスではサービスできてないというそういう認識なんですね。
- 委員(三浦) そこは自転車なり他の交通手段で移動されているんだろうなっていうのが、大数を締めるかと思えます。
- 部会長(伊藤) ちなみに、自転車からバスとか、そういうこともあったんですか今まで。
- 委員(三浦) このエリアに関しては、なかなかその自転車を置いておくスポットとかもあり

- ませんので、そういった方々は駅に直接向かわれたりとか、そういう行動を取られたのかなって感じがします。
- 部会長(伊藤) かなり密な住宅地なのでという意味では、誰もがカバーできない領域がある一方で、多分松ノ木線と重なってる部分もかなりあるんじゃないかと、そういったご指摘ですかね。ありがとうございます。その他ご意見ありますでしょうか。はい、ではお願いいたします。
- 委員(小川) 先ほど料金設定の背景の表があった時に、3200人の高齢者の方がいらっしゃって、そのうち週1回以上外出する高齢者の割合が87パーセントで、そこから利用率を出していたかと思うんですけど、すでにもう外出している高齢者の割合っていうのは、今外出できてる人を導き出しているのか、なんかちょっと算出方法に引っかかるんですけど。外出できてない人を外出させてあげたいっていう目的はないのでしょうか。
- 事務局(水井) はい、おっしゃる通りで、外出出来てない方が外出できるようになるというのも、もちろん大きな目的の一つでもあるんですけども、実際にデータをお示しする際にあたって、まずどれぐらいのボリューム間なのかっていうのを導き出すためにお示しているところがあります。なので、正直な話、どっちにリーチしたいんですかと言えば、どちらもっていうところがあります。それはなぜかという、移動の総量を増やしたいので、週1外出されている方ももっと外出できるようになってくださればいいわけなので、今ここの中には入ってはいませんが、週1外出されてない方がデマンドによって外出されるようになるのであれば、それももちろん良いことだと考えています。
- 委員(小川) その外出っていうのは何の目的の外出かというもので調べられていらっしゃる。バスに乗るために外出してるのか。駅に行くために外出しているのか。
- 事務局(水井) デマンドの目的として、どういう目的の外出を増やしたいかということですね。それについては特に何じゃなきゃいけないという風に考えていなくて、外出することはそれぞれ目的があるのだと思うんですけども、外出することそのものが健康寿命の増進にも繋がりますし、大雑把にいうとそれが国民福祉の向上に繋がるっていう風な基本的な考えのもとに外出を促進していこうという事なので、目的がこれじゃなきゃいけないというのは特にはないです。
- 委員(小川) 先ほど京王さんがおっしゃったとおりに、バスに乗るために外出されているんでしたらメリットがあるかもしれないんですけども、駅に行くために外出されている人がこの移動手段を使ってしまうと、バスと競合してしまうと思うんですけども。
- 事務局(尾田) これは、まずテーマとしては、あくまで前回の検討部会ですと300円から500円の幅で一旦考えさせていただいて、300円、400円、500円と大きな枠でどれを選ぼうかって言った時に考えた場合の、具体的に今ある数値を使ったシミュレーションになっています。なので、目的っていうと確かに重要なご指摘だとは思いますが、1日あたり何人乗るかで、その上での収支の計算ってとこで採用させていただいたっていう風にご理解いただければと思います。
- 部会長(伊藤) ちょっとすいません。そのバスとの競合の話、私もあんまりピンと来てないんですけど、バスよりも高くて、しかもデマンドなので、どうなんですかね、すぐ来るかどうかちょっとわからないのと、あともう1つ言うと、ミーティングポイントが必ずしもそんなに便利じゃなくて、バス停とせいぜい同じ程度にしかバラバラ設置されてないというところで、バスより安くて便利なイメージを僕は

- あんまりも持てなかったんですけど、皆さんちょっと具体的に高くてもこっち
に乗りたくなっちゃうみたいな気持ちってどういう感じなんですか。
- 委員(三浦) 今、現状のサービスでいけば確かに競合してどれくらいリスクがあるかって
いうのは微妙なところかもしれないですけども、今後こういったサービスが拡
充していくことを我々事業者としては恐れているところがあるわけです。こ
ういったところが面的にでも広がりを見せていくと、結局我々とやっぱりどっ
かで競合していつてしまいますので、その時に我々の事業が成立するかって
いうところは潜在的なリスクとしては恐れているところではあります。
- 副部会長(牧村) もうすでにデマンド交通を考慮した経路検索が実用化されつつあります。デ
マンド交通を呼んだ際、待ち時間が30分や1時間かかる場合でも、路線
バスなら5分後、10分後に来るといった、利用者が選択できるようなサー
ビスに進化します。デマンド交通の導入に対して既存の事業に影響を与える
可能性が指摘、危惧されていますが、技術の進化で解決できる可能性
が高く、デマンド交通のような新しい移動サービスと固定の路線バスのサー
ビス、双方、全体が繁栄していくことが期待できます。新しいサービスにより、
移動総量をどう活性化、増やしていくか、そのバランスがとても大切なポ
イントだと思います。
- 委員(三浦) おっしゃる通りで、こういう技術とかこういうシステムがあるってことは、こ
れからの交通網を考えるうえで非常に重要なことは我々も理解するのです
けれども、今、事業者目線で言わせてもらった時に、乗務員不足が今深刻
化しています。そういった中でどうやってこれからバスを維持していこうか
ってという視点で動いてる中で、こういったお話が、このタイミングで被さって
くるってことに関してはすごく危機を覚えるのかなってところなんです。ち
よっと事業者からの目線の話で申し訳ない野ですけども、これが今、杉並
区の交通需要っていうのを考えた時に、こういうサービスがこういう形で
必要なのかなってところはまだ少し議論の余地があるのかなって風に思
った次第です。
- 委員(中辻) その関連で教えていただきたいんですが、乗務員不足とこのデマンドに対
する危機感の関連性が、すいません、ちょっとよくわからないので、教
えていただきたいです。
- 委員(三浦) 当然乗務員不足っていうところに関しては、我々の収益性を維持してい
かないと、要は、限られた資源で我々はバス運行をしているわけなので、
より収益性の悪い路線から撤退していく選択肢になっていきますから、そ
ういった中でこういった実験があることで収益性が悪化するとすると、
この松ノ木線とかも撤退のペースっていうのが加速していくのかなとい
うふうに思うわけです。そのことがこの松ノ木地区に対する交通展開と
して適切なことかっていうことです。
- 委員(中辻) 仮に撤退された場合をイメージするとなんですけど、このエリア、全
く公共交通がないっていうことになってしまう。我々自治体、区役所の側
から言いますと、そういうことは絶対避けなきゃいけないことで、や
はりまずは既存の交通事業者さんにしっかり頑張ってもらいために、ど
ういう支援ができるのかってことは当然ありますけれども、そういう可
能性がある路線ならば区民の選択肢を増やしておきたい、そういう備
え的なイメージを持たざるを得ないのかなというふうに思うんですけ
れども、撤退する際には何か代替の手段が確保されるまで頑張るとか、
そういう何か思いみたいなものっていうのは

事業者さんとしてはお持ちなのか。それとも、もう採算が取れない以上、ここで継続することは困難です、そうすると、来年からなのか翌月からなのか、そういうタイミングもあろうかと思うんですけども、現実にもそこにお住まいの方からすると、今までそれほど多くない路線だとしても使われてる方がいらっしゃるんで、そういう方々に対する代替手段という意味でも、こういうモデル的な事業をどういうふうに展開していけるのかっていうのは、我々役所側からするとぜひ試していきたいというところではあるんですけど、その辺りの思いはいかがですか。

委員(三浦)

松ノ木線に関して収益的な部分で言うと、正直黒字ではない路線なんですね。そういった中で我々は結構ギリギリ持ちこたえている路線という認識もっています。そういった中で、我々もこの路線を維持しようっていう努力はもちろんしていますし、やっぱり地域の公共交通を担っている自負もありますので、そこに関する思いっていうのは我々も持っているつもりではあります。そういった中で、こういったお話が入ってしまうことに関する懸念点っていうのは、さっき申し上げた通り、より収支が悪化するっていうところに関しては、その維持がどこまで努力できるのか、そういった方向性でちょっと懸念している、そこに尽きるわけですね。自治体の思いも当然分かります。そういったリスクヘッジというか、その辺りが、なんていうのか、中長期的にはすごくわかるかもしれないですけど、短期的には多分バッティングしてきてしまうのか、そんな理解でいます。

部会長(伊藤)

ちょっとすいません、そこ、さっきの話と噛み合わないかなと思うんですけど、先ほど、多分三浦さん、長期的にこういったサービスが拡大された際においてバスとの競合の可能性があるという話で、多分それはこの実証実験の話というよりは、これうまくいったよねって話の次の話、次の次ぐらいの話なのかなというイメージで私は聞いてました。つまり、これを例えば今年実証実験やりますという、このぐらいの規模感でやりますというレベル感においては、少なくとも現実的に大きなインパクトはないという雰囲気なのかなという理解です。なので、長期的にどうするかっていう話と、短期的にこの実証実験やるかやらないかって話は、多分ちょっと分けた話なのかなという風に思うんですけど、そういった意味ではどうお考えでしょうか。

委員(三浦)

そういう部分では確かに矛盾した発言だったかもしれないです。我々としては、こういったところが、結局、短期長期という話になってきてしまうのかもしれないですけど、路線維持っていう観点ではマイナスに働くのかなとかいうところが今言えることです。

委員(若田)

関連ですが、今回の短期的なものもやっぱり虫食いの状況になってくのではないかというのが懸念されます。将来的な路線の維持が困難というのは、言い方変えると、デマンドができたことで路線バスが撤退する理由に使われてしまうのではないかっていうことが想定できます。9時から17時の間はデマンドが走るから、路線バスは収支も悪いし、この時間は運休しようという、極端な話、そういうこともバス会社は検討し始めるのではないかと思います。

部会長(伊藤)

ちなみに、その廃止や減便みたいなのがあった場合に、もちろんそんな義務はないんですけど、そういったのをこの区の会議にかけようみたいな、そういう意思ってありますか。本来ここはそういう場であるべきだとは僕は思うんです。

- 委員(三浦) もちろん事前に自治体さんにはそういう減便とかも含めて話はしますし、そういう会議体の場で報告をしてるということであれば、当然その構えはあります。そういう、公共交通事業者の責任は果たすべきだと思います。
- 委員(中辻) そういうお話はぜひお願いしたいと思います。これまで、減便になっていることをご相談というか報告は当然事前にいただいて、区民の方に影響しないようにということで周知はしておりますし、そうした情報については議会でも報告はしております。せっかくこういう場がありますので、その決断に至る前ですとか、もっとこういうサポートが自治体からあればですとか、なんかそういうところも含めてですけど、お話しいただけると非常にありがたいと思っております。
- 委員(関根代理) よろしいですか。国際興業の関根と申します。弊社においてはですね、杉並区さんに関与する部分って、本当に少ないんですよ。当社があんまり発言するのもおこがましいと思ってたんですけども、一般論として発言させていただければと思うんですけども、通常デマンドってバスとタクシーの間、隙間を埋める、そこで落ち込んじゃってる需要の方を救う手段だと思うんですよ。その落ち込んじゃってる利用者って誰かと言ったら、交通不便地域にいらっしゃる高齢者の方とか、あるいは障害者の方とか、あるいは乳幼児のご家族の方、その方々を救う移動手段、これは多分行政の方もバス事業者の方も納得してると思うんです。ただ、いざこ他の自治体さんなんかでデマンド交通を始めると、結局、例えばですね、その障害者の方ってお題目を唱えながらですね、車椅子対応してない、要するに移動手段を走らせたりですね、結局誰が乗ってもいいですよみたいな形になると、最初のお題目どうなってんのっていうのがバス事業者としての意見だと思うんですよ。結局、当社で言うのですね、豊島区で運行エリアがありますが、豊島区は8月で実証を終了されるみたいです。アンケートを見るとですね、自転車で移動したり、徒歩で、要は交通不便地域から自力で抜け出せてた人たちが利用しているっていうのが実態なんです。ていうことは、結局抜け出せなかった人たちが使ってるんじゃないくて、今までその抜け出せてた人が使っていると、単に転移してるっていうことになってしまうので、そういう風に誰しもが使われると、それが一般の路線の利用者が流れるんじゃないかっていう不安がバス事業者の1番大きなところだと思うんですね。ちょっと違ったらごめんなさい、訂正していただければと思うんですけども。あくまでも一般論ですね。杉並区さんの例というわけじゃなくて、当社が関与してる自治体さんなんかを見るとそんな感じになってます。ですので、今回も例えばそのこれから選定される運行事業者さんが、どういった移動、それが車椅子に対応してるのかとか、そこは条件に入るのかとかっていう、そういうところも重要なのかなとは思いますがね。
- 部会長(伊藤) 今の観点、事務局からもご説明いただけますかね。AI オンデマンドと言ってるものが、こう広く誰でも乗れる想定なのか、それとも結構、福祉だとか高齢者とか、そういった方向にかなり寄ってるのかというのは結構重要な観点だと思いますから。
- 事務局(尾田) 交通計画にも記載してますけど、移動ためらい層への支援というところを第一に考えてます。移動困難者って言い方をあえてしないところもそうでした、一般に困難者っていうか、障害者要認定みたいな受けてる方なんですけど、そこだけにこう標準を絞るのではなくて、移動したいけどできない、移動

を諦めてしまう方にとって、新たな選択肢ということで考えているところではございます。かと言って、今関根さんからお話あったように、他で移動出来ていた方が移ってしまうという可能性も十分あるとは思っておりますし、公共交通という位置付けでももちろんやりますので、その辺の区分けは非常に難しいところもあるかなと思っております。ただ、目的としては今お話したようなためらい層に向けてということで、そういった方には何かしらインセンティブが働くような仕組み作りというのは区としては注力していくところだと考えています。

委員(関根代理)

あともう1点だけ、これも杉並区さんがということではなくて、バス事業者として多分腹落ちしてない部分っていうのは、結局バス事業者って当然のことながら独立採算でやってるわけです。昨今、その人件費の高騰、燃料費の高騰で、どうしても運賃を値上げしていかなきゃいけない時期に来ております。当社に関してもそうなってますし。結局ですね、自助努力でやってるっていうところもある中で、本来こういうサービスって、受益者が負担するのが原則だと思うんですよ。その中で、路線を使ってる人はそうやって値上げになっちゃってる。それを、一方で公費を使って安く移動手段を手に入れている。その構図がですね、やっぱりバス事業者として、納得いかないところは多分あると思うんですよ。この公費を使ったことで新しい移動手段を作ると。そこのところが、この構図がちょっとどうなんだろうっていうところは正直あるかと思えます。

事務局(尾田)

まさにコミュニティバスがそれに当たるのかなと、もうすでに20年ぐらい経ってるところで、かなり議論がされている、本会の方でもすごい議論はされてますけど。その中で、区としては、このコミュニティバスの路線拡充の代替として考えていくということでやってまして、やっぱり料金の問題が、非常に大きいというような認識でございます。この3月から230円に上げられてるといところもあるので、一旦スタートとしてはそれよりは少なくとも最低限高い料金設定にする必要性はあると思いつつも、聞こえとしてはその相乗効果を見てと、先ほど申し上げましたけど、本当なのか懐疑的な面もあると思うんですよ。そういった意味合いで、やはりこうデータを取りながらですね、実際どういう行動変容が起きたのかというところは本会の方で継続的にお話しつつ、何もその既存交通を痛めるつもりは全然ありませんので、場合によっては区がこうモデルを作って、それを既存の交通業者さんにお渡しするとか、そういう考えも十分今後の展開としては考えられるのかなと思っております。

部会長(伊藤)

ちなみに、このAIオンデマンドのアプリは、デマンドアプリじゃなくてMaaSアプリみたいな、そんな感じの言い方になってるんです。という、例えばそのアプリの中に一緒にバスも出てくるとか、そういう感覚はあるんですか。将来的にあるか、もう最初からあるのか。どういう設計になるんですか。

事務局(尾田)

前回もお話しましたが、今MaaSのプロポーザルを同時並行で実施してまして、MaaSのシステム構築の事業者さんも近々に決定する予定でございます。その中に包含する形でデマンドシステムを入れますので、実際そのデマンドだけをやるんじゃないで、その中に既存の交通だったりっていうのをメニューとして示せる形で考えてます。さっき牧村副部会長からあったように、選ぶ方の時間だったり、お立場によっては、デマンドだと例えば30分かかってしまう、その場合、バスだったら残り10分で来ます、であればバスを

利用という、そういった働きかけもできるかなと思ってます。今年度開始をして、このデマンドと同じく、令和 6、7、8 と区の実行計画に基づいてどんどんブラッシュアップしていこうという風に考えてます。

部会長(伊藤) それ、データも取れるんですかね。つまり、画面にバスとデマンドと両方出てきたけど、にも関わらずデマンド選ばれたよとか、なんかそういう感じのことがどう起こってるのかみたいなの。取れると非常にいいなと思うんですけど。

事務局(尾田) その辺はちょっと選定作業中のところもありまして。ただ、企画提案の中に入れてほしい事項として、既存交通の活性化につながるような企画提案を求めているので区としてその姿勢は変わらないです。

部会長(伊藤) バス事業者さんからのご懸念は本当にその通りというのは、特に関根さんのおっしゃるように、独立採算を前提としたところに、独立採算がカバーできないところがあるからこそ、こういう話になるっていうのは、それは多分、区の立場としてはそうなるんだと思うんですけど、とはいえ、なんかこう、背中から打たれるような感覚はあるのかな、というふうに理解できます。ただ、現実として何が起こるかっていうのは、多分誰にもわかってなくて、今回その MaaS アプリみたいな言い方をされてるところは、なんかこの議論の土台となるようなデータが集まる可能性はあるかな、とは思うんですよ。こういうアプリにこういうデータが出てきてるから、もうこんなのがとても許せないみたいな発言を例えばバス会社さんが今後されるのも全然僕はありだと思っていて、ただ、やっぱりこう懸念だけで話をするのは、この会議だけではちょっと持たないかなっていう、そんな気もします。

委員(若田) 最初の方の話に戻りますが、相乗効果いうところで、ミーティングポイントを見ますと、新高円寺駅が入っているんですけど、デマンドのミーティングポイントに駅を入れると、アプリで検索した際にデマンドで駅まで行くルートが推奨される結果が出てくると思います。そこで、バス停までちょっと歩かなければ行けなかった人にバス停までデマンドに乗ってもらって、バス停付近をミーティングポイントとして乗り継げるような設定にすれば、相乗効果が出てくるのではないかと思います。デマンドが駅まで行くと、バスと食い合いになるということを心配すると思うので、双方を乗り継げるようなことは考えられないでしょうか。

部会長(伊藤) 今日の論点の 1 つは、このミーティングポイントの設置に関することなのかなと思います。もしも関連するようなご意見あればぜひ。

委員(富樫) 今ちょっとお話ありました通り、バスがあるのになんで駅に行く必要があるのかなって正直思ったところがあります。ちょっと外れてるとはいえですね。バスとオンデマンドが共存してるいろんな例だと、ハブとなるバス停を作って、そこまでオンデマンドで安価に送ります、そこから先はバスに乗り換えるよ。っていうやり方もあるのかなと思うんですけど。というのは、ちょっとこのエリアが広すぎるような気がするんですよ。堀之内と松ノ木ですよ。これを 1 台で廻りますよね。今、計算上、1 日 37 人とおっしゃってましたけれども、おそらく駅とか全部やっちゃうと、車自体が新高円寺駅行っちゃう間に永福町の人には乗れないので、需要あってもおそらく 37 人なんか多分行かないと思うんですよ。私も某事業者でそういったデマンド、やってたことがあるんですけども、案外乗り合いはないですよ。杉並区さんはどうだかわからないんですけども。であるならば、多少、もうちょっと絞って、例えばどっかのハブかなんかに送り込むっていうのも 1 つの選択肢なんじゃないのかな

っていう気はいたします。

部会長(伊藤)

はい。じゃあ、ちょっと今のその駅の周りにミーティングポイントを設置するって話に対するご意見だと思うんですけど、事務局からいかがでしょうか。

事務局(尾田)

はい、ご意見ありがとうございます。当然出るご意見なのかなと思ってます。基本はエリアが全体的に見て、公共交通が足りてないエリアということでこういう案を示しているところですけども、やはり先ほどご説明したように、南北交通の不便で、区としてずっと言われてるところでございます。また、今ご指摘があったように、1台しかないっていう初期条件の中で、北側の方に行った場合は南側の方では乗れないっていう中に、今言った MaaS の考えの中で、全然デマンドは来ないけどバスならすぐ来るよっていう提案の仕方も十分あると思ってます。お話あったように、このミーティングポイント、乗り合う場所を真ん中に設けてもそうですけど、お金の意味で、例えばこれが今 300 円、バスが 230 円ってことで、移動 1 回につき 500 円以上かけて移動するかどうかってところも結構大きな要点かなと思います。それだったら、例えばこう MaaS を進める中で、割引があったりとか、そういうことを含め、その取り組みの中で検討していこうかなっていう風に現状としては考えています。なので、行きはデマンドだけど帰りはバスとか、そういう可能性も十分あると思ってます。実際、このアプリなどを利用される方が、新たな移動の選択肢として、デマンドだけでなく、バスだったり、そういったものを区としては提案していく流れをつけていければ良いのかなと。それをデータで取得できて、皆さんにお示しすることが出来るというのが、当初の目的としてあります。今の利用者の 37 人の見込みという数字の、これちょっと無理があるんじゃないかという指摘も、これ非常に、最もで、もしもこの 9 時から 5 時ですかね、この運行で 37 人って、1 本あたり多分 10 分ぐらい、どんどん次から次へとぎちぎちにのせ乗せてかないといけないので、実際の想定される数字がまたちょっと下がるんですかね。

部会長(伊藤)

事務局(尾田)

可能性はあると思います。今お話あったように、結構都内の事例だと、乗り合いがなかなか進んでいかないところは我々も重々把握してまして、乗り合い交通っていうものがバスしか皆さんイメージしてない中で、やっぱ予定通りの時間につかない。その辺のこう許容値というか、実際これだけ変動があるものだよってところは、地元自治体としてしっかり地元に入って行ってご説明して、住民の方にこういうメリットがあるというところを分かりやすくお伝えすることによって利用をはかるっていうところはぜひやっていかなきゃいけない内容なのかな。

部会長(伊藤)

まだ駅の話に、あんまり肉薄はできてない気はするんですけど。先ほどの、富樫さんのお話は。

委員(富樫)

結構松ノ木って、商店街があるじゃないですか。そういったところがハブになると、そこで降りざるを得ない、乗り換えざるを得ないってなった時に、商店街の発展とかですね、そういった観点からもちょっと捉えられるんじゃないのかって気がします。1 つの提案で言います。結構あそこも元々交通不便地域だったじゃないですか、京王さんが昔、松ノ木住宅止まりで、それを伸ばしたわけですよ。あれも南北連絡っていうことで、ちょっと経緯は詳しくはわからないですけど、結構画期的だったと思うんですよ。だから、やっぱりそういう思いをしてやってる中で、ここでオンデマンドなのっていうのは正直あるから、京王さん、関東さんの言い分もそこはよくわかります。だから、うまく

共存できるような、なおかつ商店街が潤う、っていうのも 1 つの手なのかなとか、やりようは色々あるのかなとも思うんですね。

事務局(尾田)

おっしゃる通りです。その平成 14 年に開通する前も、今お話あったように、転回場を設けるにあたって、電柱が支障になるので、電柱の移設費用は区で持つという形で共存して取り組んだ民間事業として、路線の新設をしていただきました。区としても、それなりにお力添えしたことがありますし、今回、まず区がやりますけど、そんな中で後にご支援いただいたりとか、場合によってはこう民間交通として位置付けなされると、その辺も十分検討の余地はあるのかなと。松ノ木住宅のエリアは確かに道路が多少開けている部分もありますし、今後そういったハブみたいなところの検討っていうのは十分あるのかなと思っています。

委員(豊田代理)

すでにもしご議論されてる内容でしたら、ごめんなさい。そもそもこのデマンドって乗合率とかが、そういうのを考えていらっしゃるっていうのが一つございまして、今までのお話を伺っていると、北へ行っちゃうと、南に行けないっていうのは当然の理論で。それでやっぱりどっちかに引っ張られちゃって、37 人も多分乗らないだろうと私もちょっと思うんですけれども。そうすると、今度タクシーと何が違うのかもちょっとよくわからないかなっていうのがちょっと思ってしまったんですね。京王さんが、ちょっとごめんなさい違ったら、申し訳ないですけど、色々ご懸念されてる点っていうのは、競合っていうのは、確かにそれはそれでわかるんですけれども、京王さんの路線があるにも関わらず、京王さんの路線を生かすような形じゃないような見え方がされてるのかなっていう風にちょっと感じたんですね、そういった意味で、ちょっと競合とかがって言葉を使われているのかなっていう風にちょっと思いました。今ある既存の交通を守っていくという視点でご議論をされるのであれば。また、デマンドを今後しっかりとさせていくってところであれば、やはり、バスというわけなので、乗合率とかそういった部分をちょっと考えた方がいいのかなと思ひます。もしご議論されている内容でしたら、ちょっとごめんなさい、重なってしまうかもしれないんですけど。

事務局(尾田)

具体的に乗合率って話は議論はしてません。ただ、今お話、ご指摘があると思うので、ここからの議論ですと、例えばデマンドは、まだこれフルデマンドみたいな形でお示してはありますが、南北の方向にハーフデマンド、北方向の乗り合いで、この時間は南の方向っていうことも、可能性としてはあるのかなと思ひます。で、既存の交通を生かすというご指摘ではありますけど、今、左の端の方に既存の交通松ノ木路線がありますので、こちらの方に、どう繋げていいかっていうのは、正直難しいところもあるかなと思ひます。もしよろしければ、この場で、こういう方向であれば、よりいいシステムになるっていうところ、お力添え、ご助言いただければありがたいなと思ひます。

部会長(伊藤)

松ノ木路線がまさに一応は貫く形で走っていて、それとどういう関係になるのかっていうのは、私はその短期的な実験という意味ではそこまでないんじゃないかなという風に思ひますけど。ただ、長期的にこのエリアの移動を設計する、考えるにあたっては非常に重要で、まさにここにできたこと自体がこれまでの蓄積の成果ですので、そこをあんまり蔑ろにするよりは、そこを踏まえてっていうのは当然考えるべき方向性です。一方でバス路線が 1 本走っているからと言って面的にカバーできてるわけではもちろんないので、不便を感じてる方もやっぱりたくさんいらっしゃるっていうのもおそらくそうなんだ

委員(磯)

ろうなという。

ちょっと立場変わって、タクシーというところで。我々からしても、その乗合率が上がらないと、乗り合いが成立しなければ単に移動の安売りになってきて、そういったことはないでしょうけど、こういうエリアが広がっていけば、全体的に 300 円で地域を移動できる乗り物っていうのはできてしまう形になるので、要は、安売りの方向になってしまうところがあるので、やっぱりその乗合率を高めていくのは、ちょっとバスさんの立場とはまた違っちゃうかもしれないですけど、これ高めていくことは必要なことだなという風に思っています。そういった乗合率が高まる手法も考えなきゃいけないのかなという風に思うのが 1 点と。あと、ちょっとやっぱり既存の交通と色々ハレーションが起きてしまうことは議論も前に進まない話になってしまうので、そこで言うと、ちょっと私、気になったのですが、バス停の状況を見ると、その他の地域でもバス停から離れてるところで、バス停もなく、不便地域にも指定されてないエリアっていうのもあるかと思うんですね。その辺なんか当然、今の議論であれば不便だと思うんですけども、そこが入らなくて、道が狭路で入れないからっていうのもあるかもしれないですけど、要は、競争を考えるのであれば、ちょっとまたエリアも考える必要があるのかなというところがもう 1 点あります。それと、もう少し具体的な話を、聞きたいなと思うのが、想定されてるこの 1 台っていうのが、車両がどういう車両を想定されてるのかが、まず、タクシーの車両を使うのか、もう少し折り合いが成立するようなら、アルファードとか、もう少し行くとハイエースみたいな車両なのか、逆にそういった大きな車両となると、今度この辺のエリア道狭いですから入って行くことも難しくなるっていうところを考えると、車両なんかはどういったものを想定されてるのか。なんとなくお話聞いているとわかるんですが、もう少しペルソナというか、どういった人物のどういった移動がこう想定されてるのかな。矛盾してきちゃうんですけど、結局競争しないこと考えて時間を、繁忙時間避けてるってなってくると、採算性がまた合わなくなってくるわけですし、もう少し具体的な人物像というか、利用の方のイメージがわかると、今の話の中でも少し解決に繋がるのかなということがある。例えば、もうお年寄りの方で、病院を目的でとか、お買い物を目的で、だからこういうとこに行きたいんですよなのか、そういったところがもう少し見えるといいのかなという風には思いまして、想定される場所があれば教えていただければなというところです。

部会長(伊藤)

まず前半の話はサービスの具体像の話だったので、タクシーみたいに、結局は呼んだらパッと来て 1 人で乗って目的地まで行けちゃうじゃんみたいにはなくて、例えばミーティングポイントまで行かなくちゃいけないとか、何人かで待ち合わせするみたいな、ちょっとタクシーよりは当然サービスが下がるよねっていう、そこは明確であってほしい、そういったお話。それから、利用者のお話で、どういう方なのかっていうのがどう想定されてるかっていうお話と車両とかです。

事務局(尾田)

その辺もですね、地域公共交通計画に取り組みとして明記してるところではあるんですけども、先ほど、移動ためらい層の支援ですとか、急がない乗合交通っていうところもあります。なので、やはり普通に通勤とか急がれてる方の時間帯とかもちろん避けますし、日中の高齢者だったり、子育て世帯の買い物とか通院とかの支援に使っていきたいというところがございます。また狭い道路を走りますので、車両に関しては 10 人以下の車両をやはり

- 用いる方向性かなと思っています。
- 委員(磯) ちょっと、料金設定の背景っていうページのところなんですけど、詳細教えていただきたいのがその令和6年の運行経費のところなんですけれども。この辺のもう少し、どういう部分の、設備投資のところなのか、人件費のところなのか、日数とかが具体的に決められてるんでしょうか。4.67万円っていうところで言うと、何日なのかとか、システム料とかが含まれるのかとかっていうのが気になります。
- 事務局(奥山) システムに関しては別になります。ただ、詳細に何を何日間、どういった形で運行するかっていうところまでの詳細は決まっていない状況です。色々、他の自治体とかにヒアリングをした結果、参考にしてこの金額というところですよ。
- 事務局(尾田) 期間に関しては前回もお話があって、全体の費用としては、区の当初額の予算として2000万確保してますとお話はしたと思うんです。それだと安いんじゃないのってお話あったんですけど、1年間じゃなくて、あくまで当初目標としては11月に開始します。最大で5か月間、そういった運行を見ている。その2000万という中の運行に対する主に人件費ですね、そちらの経費の部分を見ているという風にご理解いただければと思います。
- 委員(磯) はい、ありがとうございます。
- 部会長(伊藤) この他、ご意見いかがでしょうか。
- 委員(須藤代理) 車両なんですけど、10人乗りですよ。他のエリアでやった時に、車椅子の方がデマンド交通乗りたかったけど、車椅子で乗れなかったからみたいなことをおっしゃっていて、車椅子でも乗れるような車両に想定されているんですか。UD車両みたいな。
- 事務局(尾田) できればそうしたいと思ってるんですけど、まだちょっと決めかねているところがあります。ただ、運送車両法上は10人以下の車両の規定でいこうとは思っています。
- 委員(須藤代理) 車両は1台でってことなんですけど、1年ぐらiyorんだったら定期点検とかもあるじゃないですか、その予備車両的のものは、考えていらっやらないんですか。基本1台で予備1台って感じですかね。
- 事務局(尾田) そうですね。予備車両までは現状ちょっと考えていません。で、実際、他自治体の話しましたが、2台で運行してるともあって、例えば5人乗りの車両2台とかそういうこともあると思うんです。その辺、やっぱり運行事業者の選定と、あとシステムによってかなり変わってくる部分もあるので、こちらも一応今月中にある程度方向性は定められるかなと思っています。
- 委員(須藤代理) はい、ありがとうございます。
- 部会長(伊藤) その他ご意見はいかがでしょうか。
- 委員(関根代理) 当社もですね、実はデマンドシステムを販売してる部署がありまして、ちょっと確認してみたら、やはり故障とかのリスクがあるんで、1台の運行は非常に危険だっていう話は聞いたことがあります。ご参考までにとってお話します。あとはですね、やっぱり車庫をどこの位置に置くかっていうのも非常に重要になるポイントだって言っていました。この、すいません、私、土地勘ないんでわからないんですけど、どれぐらいの広さがあるのかわかんないんですけど、真ん中に置ければ北にも南にも等分ぐらいで行けるんですけど、例えば車庫が南だったら、北の人たちは来るのにすごい待つよねとか、そういうので利用率も変わってきちゃうので、運行事業者を選定されるっていう

ことであれば、そういったところも必要なのかなとは思いますがね。やっぱり乗合率、先ほど西武さんも話されてましたけれども、豊島区の例でも、8割ぐらいはもう単体の利用なんです。もうタクシーと変わらないような状況なので、そこをどうお考えになるかっていうところですね。足立区さんなんかがちよつと実験してるのは、もうそこを割り切って、単体で利用させるという形で、なんかタクシー会社何社かと提携して、利用者がそのタクシー会社さんに電話するような感じにしてやるっていうことなんで、そんなシステム的なお金もかかりませんよみたいなことは聞いたこともありますし、いろんなやり方があるのかなとは思ってます。すいません、出過ぎたまねですいませんけど、ご参考までに。

部会長(伊藤)
委員(三浦)

ありがとうございます。ご意見いかがですか。

全然別の話になるんですけど、この実験の継続性の話なんですけど、2ページで対象地が2つの地域で連続して1年ごとにと書かれていると思うんですけど、今後、期限とかは定めずに、ある程度永続的にやっていって、そこはどんな形で評価してという風に継続判断をやっていかれるのでしょうか。

事務局(尾田)

区としましてはですね、区の大きな総合計画、実行計画という中で、今年度からこの実証運行を実施するって方向性を初めて打ち出したところです。その実行計画、3カ年の予算の裏付けがある計画の中では、令和6、7、8に関しては、実行性を検討するという位置付けで記載してございますので、事業の継続性がその時点で判断できなければ、その時点で終わりになると思っております。

委員(三浦)

なんかその基準みたいなものは、考えられていますか。計測基準みたいなもの。

事務局(尾田)

今後、ご指摘があったように、乗合率だったり、例えば収支率だったり、検討していく必要はあるとは思っていますけど、近隣の自治体の状況とかみていて、単純な収支とかだと図れない状況はすごく大きいかんと思っています。なので、定性的なデータとしてしっかり利用者の方にアンケートをとっていったりとか、あと、区として、地元に入っていくってどういった移動課題があるか、そこをもっとしっかり洗い出していく必要があるのかなと思っています。いったん走りながら考えていくところは正直あるところでございます、まずはその不便地域の中で移動をこう、どうしたら底上げしていけるか、実施しながらっていう。すいません、ちょっと説明になってないんですけど、そんな状況でございます。

委員(三浦)

ちょっとその継続性っていうところで言うと、私どもも2つほどやっぱりこのデマンド交通の実験例がありまして、1つは実施に移ってきて、もう1つは実施にむけて準備をしているところという段階にあるわけですけど、やっぱり計測するっていう方向で考えた時には、その地元にとりあえず自治体の方が入り込まれているかっていうのはすごく大事なファクターだなと思っています、例えばそのミーティングポイントの設置についても事業者任せにするのではなくて、地域の方と共同で、こういう場所が便利だよとか、やっぱりそういったところでやられていかないと、結局利用されずに本当に終わってしまうっていうところが私の経験としてあるんですね。ちょっと我々の立場として、あんまりこういうところで方向性を発言するのはあんまりどうかとは思いますが、やっぱり続けていくのであれば、地域との共創・共同って

うところが非常に大事になってくると思いますので、その辺りはちょっと今回の実験の中でも、意識していただいた方が良いのかなというような気がします。

事務局(尾田) 先ほどお話あったように、例えば真ん中にこう休憩所を設けるみたいなのがすごく大事だと思っていて、その際は区の施設を使っていたりとか、地域にももちろんしっかり入っていく必要性があると思ってますし。ただ、事業を進めていく中で、近隣自治体というお話もありましたけど、アリバイ作りのに3ヶ月やりましたってだけでは絶対利用が伸びていけないので、じわじわ増やしてくような小さい施策を重ねていく必要性はすごくあるのかと思います。いかに地域に入っていくかっていうのはやはり基礎自治体である我々の責務なのかと思っています。

部会長(伊藤) ちなみにミーティングポイント、この絵はまだ仮というか当初案なんですよね。この後、どういうプロセスを経てフィックスしていくんですかね。

事務局(尾田) 今、あくまで区として、例えば300円とかいう話でも、正式な意思決定っていう位置付けはなくて、案としてお示ししてるところであります。ミーティングポイント、まだ地元で全然ご説明とかしてないことなので、仮に、さっき言った考えの中の、比較的道路が広いところとか、あとはコンビニがある場所とかやってるんですけど、地元に入っていく中で、例えばうちの前の場所使っていていいよって言われる方ももちろん出てくる可能性もあるかなと思ってまして、町会や自治会、商店会、そういった方々とお話ししながら、可能であれば増やしていく方向性も考えていきたいかなと思っています。また、なくなる可能性がある所もあるのかなと。

部会長(伊藤) ちなみに、この地図の中の内ですね、商業施設と医療施設とか載ってる、ここの辺りの意図はどういうことなんですか。こういうところにミーティングポイントを置きたいという、そういう、ニュアンスなのかどういふ考えなんですか。

事務局(奥山) ベースとしては、第一回検討部会でお示した、この地域が選ばれた理由としてこういった施設へのアクセスがあるというところがありますので、まずはそこというところにミーティングポイントを設置させていただいております。当然、大きい施設であれば駐車場なんかもあると思いますので、実はこう、施設の近隣のところに置けないかなっていうところで、道路状況を見たんですけど、なかなかやっぱり狭く、駐車スペースがないなって中で、今後こういう施設なんかにもお声がけをさせていただいて、ミーティングポイント、例えば施設の駐車場使っていていいとか、そういったところの交渉は順次していきたいなというふうに思っています。

部会長(伊藤) とても重要ですね、そこが。まさにどれだけ入り込めるかっていうのは、皆さんからご指南をいただいたところですから。ありがとうございます。はい。その他、ご意見等ありますでしょうか。

委員(池野谷) ちょっと郊外のバス業者として、杉並区は週に何回かしか走っていないんですけど、スケジュール案のところ、もう今月中に運行事業者選定みたいなスケジュール感でお示しいただいているんですけども、運行を希望してる会社さんがあるんですか。郊外ですと、こういった会社さん見つけるのってすごく大変なんですけども、その辺、実際問題、過去の会議ですでに説明済みだったら申し訳ないんですけども。

事務局(尾田) 前回、6月4日に第2回検討部会を開催した後、すぐにですね、バス事業者さんは個別に、タクシー事業者さんに関してはハイタク協会を通じて区

内の法人営業所を紹介してもらって全ての事業者、20社ぐらいに電話で確認させていただきました。ただ、関心はあるが、詳細な説明聞かないとわからないってところが正直なところなので、現状、固まった案をまずお示します。また、デマンドのシステムは、さっき言った MaaS に関して、今選定作業中ですが、そこで必然的に決まります。その上で、事業を3か年は継続的にやっていこうと思っているところですので、ご支援いただけるところに、お声がけして、バス会社かタクシー会社の中から、このシステムをやっていたらいい運行事業者さんという形になろうかと思えます。

委員(池野谷)

一般に公募するわけではないということですかね。状況をちょっと詳しく知りたかったというところで。はい、ありがとうございます。

事務局(尾田)

数社ご関心をいただいております。

部会長(伊藤)

その他、ご意見いかがでしょうか。

委員(池野谷)

じゃあ、また。あともう一つ、その事業をやっていく上でっていう観点で、これは我々のまた実験例みたいな話になってくるんですけども。今回、ターゲットやっぱり高齢者っていうところになろうかと思うんですけども、その高齢者にリーチする時に、AIのデマンドっていうシステムがどうしてもアプリベースで、そういった方々との相性は現状非常に悪いのかなっていうところは実験してて感じる場所なんですね。そういったところで高齢者の方にリーチしてほしいって思いは、我々もちょっとシルバーパスとかの関係で思いとしてはすごくあるので、そういったところをなんか配慮いただくとか、考慮いただいたようなサービス展開をしていただくと、それこそ我々も変な話し、競合関係にならずですね、そういったメリットも生々しい話ありますので、多少その辺りを考慮に入れていただくと非常にいいのかなという気がいたします。

事務局(尾田)

そうですね、そこは高齢者部門も、庁内にありますので、組織横断的に取り組めるかなと思っています。

部会長(伊藤)

いや、本当に交通は横ぐしなので、そこ、ぜひ本当に頑張ってください。よろしく願います。あとは、MaaS っていうからには、バスやできればタクシーもなんかもアプリの中で扱えるといいなって。ちょっと今更言い出すのも遅いのかもかもしれませんが、そういうなんか選択があった上の1つがデマンドなんだよっていう、そこは重要なこと。その他、ご意見いかがでしょうか。はい、意外とこれ2時間取ってるんですが、これで収束する形で大丈夫ですかね。はい。では議論全て尽くしたということで。今日これ、直接何かを決めるという場ではないと理解はしてるんですけど、ご提示いただいた資料に対する色んなご意見が出ておりましたし、また、バス事業者さん、もちろんタクシー事業者さんから競合に対するご懸念っていうのはかなり強く示されたという風に私も理解しております。そういった様々なことを踏まえつつ、また、地域にちゃんと入っていくという点においても、かなり色んなご示唆をいただいたということで、これが前向きに進むためのかなり重要なご意見をいただいたと理解しております。ということで、事務局より説明がありました AI オンデマンド交通実証運行の実施計画案について、ここまでですね。ご理解いただいたということでよろしいでしょうか。はい。では、この実施計画案については、本検討部会では了承したこととし、8月5日の第7回杉並区地域公共交通活性化協議会に報告をするようお願いいたします。これでクロージングで大丈夫ですか。それでは、活発なご議論いただきまして、ありが

とうございました。これにて議事全て終わりましたので、最後に、今後のスケジュールは事務局から改めてお願いいたします。

事務局(尾田)

はい、ありがとうございます。11月を目指しているということで、今最終的な調整に入っております。その具体的なものをお見せするというのが、次回、第4回検討部会になろうかと思っています。予定としましては、9月18日の午後2時から、開催を予定しております。また、別途通知は差し上げますので、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。はい、以上です。

部会長(伊藤)

はい、本日の議論や報告事項を踏まえて、副部会長からご講評をいただきたいと思います。お願いいたします。

副部会長(牧村)

今日も活発なご議論をいただいて、それぞれが気にしていることや、心配事を共有していることがすごく大切だと思います。民間事業者の努力によって、東京を含めて、今の交通サービスが築き上げられてきており、今行政と一緒にやっていくことが重要な局面になっています。国も共創とかり・デザインを推進しており、では、行政は何に取り組んでいったらよいかということを手探りでやってる状況だと思うんです。このようなメンバーで、交通のプロが参加いただいているので、今日も非常に前向きなお話もかなりいただいて、そういうところをどんどん言っていただいて、国の仕組みを杉並から変えていくっていうぐらいの気持ちで取り組んでいく必要があるんじゃないかなと思います。例えば、諸外国の中には、行政が路線バスを5000台とか1万台買っちゃうんですよ。それを民間に貸与して運営してもらおうっていう風に、車両を公共資本と捉え、脱炭素を進めています。EV車両はまだ高価ですので、行政が調達し、民間に提供しながら、新しいサービスに大きく変えています。行政が自ら変えたというよりも、民間が事業をやっていますから、民間が声を上げてって、行政が変わったってことが起きています。また、車庫も今は民間でやらないんですよ。行政と一緒に再開発で作っていく取り組みも始まっています。EVバスは排ガスを出さないため1階に車庫を作って、上を再開発にして、それで事業していったら、民間も儲かるから仕事をしやすくなる。都市の良好な場所にそういう場所を、公共と民間で一緒に作っていくってことも実際に起きています。杉並でも、そういう気概で議論をしていったら、非常に厳しい中でも、将来の展望をもち、頑張ってる国もあるし、同じ人間がこういう仕組みを作り上げています。直近の課題が大変だと思うんですけど、ぜひ新しい官民の連携を進めていけると良いと思います。2030年に運転士2割、3割減るっていうのは、タクシーもバスも言われています。この杉並も私は減るんじゃないかと心配をしているので、さっき中辻委員も言いましたけど、早く言っていただいて、そこで、行政は何ができるかっていうことを、キャッチボールしない限りは本当に、区民が困っていくことになるので、やっぱり脅威がたくさんある。自動運転はもうサンフランシスコでは週5万人乗ってるので、それが日本に来たらどうなるかって言ったら、今から行政と一緒に考えていかないと、自動運転、無人がもう走ってるって世界があるし、違う国は年間290万人、デマンドに乗っていて、地域の一つの都市です。杉並ぐらいの都市で290万人ぐらいがデマンド交通を使って、どんどん移動も活性化して、移動が本当に増えてるみたいなのところも生まれてるので、そういう前向きな話も勉強しながら、この中でより現実的な話をされていけるといいなと。まさに一緒に本当にどうやっていくかって

部会長(伊藤)

いうのを考えるいろんな議論のきっかけになってきてるんだと思います。
はい、ありがとうございます。今日、多分ほとんど全ての皆さんにご発言
いただいて、かなり活発なご意見いただけたと思っております。それぞれお立
場ありますし、そうは言ってもやはり 1 人の立場、バスだけでも、タクシーだ
けでも、もちろんデマンド交通だけでも、リーチできないような場所がある。こ
こをなんとかしなくてはいけないという思いは共有しながら議論ができたの
かなという風に思っております。こういった様々な立場の方が集まっていた
だけ、それからそれぞれが本当に見つけていただける場があるということ、
それ自体が杉並にとって非常に大事な価値、資産であるといふように私は
理解しております。また、この会議体は引き続き様々進んでいくんだと思う
んですけど、それぞれがちゃんと自分の情報を出して、本音をぶつけて、
それでも前に進んでいく、そんな場になるといいなという風に思っております。
それでは、以上で本日の議事を全て終了いたしました。これを持ちまして
第 3 回杉並区 AI オンデマンド交通検討部会を閉会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。