

会議記録

会議名称	第7回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日 時	令和6年8月5日（月）午後3時00分から午後4時50分まで
場 所	中棟6階 第4会議室
出席者	<p>【委員】31名（8名欠席、内代理出席6名）</p> <p>伊藤会長、牧村副会長、櫻井委員、岩澤委員、廣元委員、若田委員、土屋委員、秦野委員、秋山委員、富樫委員、舟山委員、久我委員、外丸委員、島川委員、西東委員、平井委員、江藤（稔）委員、江藤（昌）委員、芳賀委員、奈良崎委員、津村委員、惠羅委員、井上委員、中辻委員、吉見委員、土肥野委員、森委員、永田委員、佐山委員、市野委員、磯委員</p> <p>（代理出席：野村圭佑様、安井正太郎様、宮哲史様、関根寛人様、伊藤和広様、須藤まゆみ様）</p>
配付資料	<p>資料1 杉並区地域公共交通活性化協議会委員名簿（令和6年8月5日現在）</p> <p>資料2 第7回杉並区地域公共交通活性化協議会 席次</p> <p>資料3 「杉並区産 MaaS」 ヴァル研究所ご紹介資料</p> <p>資料4 AI オンデマンド交通の実施について</p> <p>資料5 グリーンスローモビリティ実証運行の中間報告について</p> <p>資料6 モビリティウィークへの参加登録について</p> <p>資料7 共創モデル実証運行事業の実施について</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 委員の変更、紹介 3. 報告事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) 杉並区産 MaaS システム構築等業務委託事業者選定公募型プロポーザルの選定結果について (2) AI オンデマンド交通の実施について (3) グリーンスローモビリティ実証運行の中間報告について (4) モビリティウィークへの参加登録について (5) 共創モデル実証運行事業の実施について 4. その他 5. 閉会
傍聴者	7名
会議の結果	<p>○報告事項に先立ち、区の計画における交通施策の位置づけや、これまでの取組等について事務局から説明があった。</p> <p>○報告事項（1）、（2）、（3）、（4）、（5）について、それぞれ区が概要説明を行い、質疑及び意見交換を行った。</p> <p>○公共交通事業者等の関係者から、路線バスの現状等について報告があり、意見交換を行った。</p>

事務局（尾田）

それでは定刻になりましたので、第7回杉並区地域公共交通活性化協議会を開催いたします。本日は大変お忙しいところ、また猛暑の中、ご出席賜りまして誠にありがとうございます。私、僭越ながら議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます、本協議会事務局の都市整備部交通企画担当課長の尾田謙二と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて失礼いたします。

本日の協議会は概ね2時間程度を予定しておりますが、会場の都合上17時には終えなければならないため、速やかな議事進行にご協力をお願いいたします。まず、本日の資料を確認させていただきます。資料は一部郵送等で事前に送付させていただきましたが、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「委員名簿」、資料2「席次」、資料3「杉並区産 MaaS ヴァル研究所ご紹介資料」、資料4「AI オンデマンド交通の実施について」、資料5「グリーンスローモビリティ実証運行の中間報告について」、資料6「モビリティウィークへの参加登録について」、資料7「共創モデル実証運行事業の実施について」を配布しております。一通りご確認ください。過不足等ございましたら、お近くの事務局職員にお申し付けください。最後に、今実証運行中のグリーンスローモビリティのチラシもお付けしております。また、協議会の開催にあたりまして、事務局側での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ので、こちらも予めご了承ください。

次に、委員の変更についてです。お手元の資料1「委員名簿」をご覧ください。本協議会の開催にあたりまして、人事異動等で新たに委嘱された委員の方が14名いらっしゃいます。本来であれば順番にご紹介するところですが、会議の時間の都合上、恐縮ですが、事務局からお名前を読み上げさせていただきますことといたします。まず、東日本旅客鉄道株式会社、櫻井委員。関東バス株式会社、土屋委員。京王電鉄バス株式会社、三浦委員。本日ご都合がつかず、代理で安井様にご出席いただいております。小田急バス株式会社、大庭委員。本日ご都合がつかず、代理で宮様にご出席いただいております。一般社団法人東京バス協会、富樫委員。東京都建設局第三建設事務所、島川委員。警視庁交通部、西東委員。国土交通省関東運輸局東京運輸支局、佐藤委員。本日ご都合がつかず、代理で須藤様にご出席いただいております。杉並区立小学校PTA 連合協議会、奈良崎委員。杉並区まちづくり担当部長、吉見委員。杉並区教育委員会事務局学務課長、森委員。杉並区障害者連合団体、永田委員。杉並区いきいきクラブ連合会、佐山委員。国土交通省関東運輸局交通政策部、市野委員。計14名に新たにご参画いただきました。大変失礼ではございますが、委嘱状は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。

引き続き、会議の成立についてご報告いたします。杉並区地域公共交通活性化協議会条例第5第2項の規定により、会議は委員の半数以上の出席が必要となります。本日は協議会委員39名のうち、現在31名の委員が出席されていま

すので、条例の規定により、本協議会は有効に成立していると報告させていただきます。

それでは、報告事項に移る前に、新たな委員の方もいらっしゃることから、まずは事務局から区の計画における交通施策の位置づけ、これまでの取組等について簡単にご説明いたします。まず、本協議会は本日で第7回ということですけれども、令和4年3月に区の条例によりまして、この協議会を設置したところでございます。1年間の議論を経まして、まずは杉並区地域公共交通計画の策定に向け、皆様とご協議をさせていただいたところでございます。コロナ禍ということもあり、また活発な議論を交わしたいという会長のご発言もあり、Web準備会というのも4回程度実施しまして、委員の半数ぐらいの方にご参画いただき、このような計画を策定した次第でございます。昨年度当初からこの計画に基づく取組を推進してきたといった経緯がある中で、昨年8月の協議会の資料を一部抜粋になりますが、昨今のバスやタクシー、公共交通の運転手不足といったことや、コロナ禍における行動変容を受けまして、公共交通の状況が今非常に厳しい状況があります。また、区民の高齢化や高齢者ドライバーの事故等、今後の移動を、地方部だけでなく、この東京都内都市部においても皆さんと主体的に考えていく必要があるということで、区ではこのようにデジタル、MaaSの取組を基軸にしまして、データを活用し、新たな移動の価値を創出しようということで、取組を進めてきたところでございます。この地域公共交通計画の中において、公共交通の役割として「区民一人ひとりの移動を生涯にわたって支え、移動の自由を確保する」と明記してございます。また、基本方針といたしましては、『誰もが生活圏で移動しやすい仕組み』をみんなで考え、みんなが支える」という風にご協議させていただき、整えたところでございます。その将来像としては、この計画の終期、2030年までに達成する目標としまして、記載の5つの目標を設定し、その5つの目標を達成するため13の施策、32の取組ということで位置づけさせていただきました。昨年度からは、短期の取組、中期の取組を見据え、その実施状況を皆様にご報告しながら進めてきたところでございます。前回の協議会では、新たに荻窪地域で実施するグリーンスローモビリティの運行計画に対して区から諮問させていただいたというところもございます。

前段、これまでの取組経緯としましては以上になります。私からのご説明は以上になりまして、ここからは会長の伊藤先生に進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

会長（伊藤）

はい。進行が変わりました、東京大学の伊藤昌毅と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、事務局から録音についてのお話があったんですけど、傍聴人からも撮影と録音の申し出があったということで、これ許可したいと思いますが、いかがでしょうか。

(了承)

特に意見はなしということで、そのようにさせていただきます。

それから、本日、後ほどご報告していただきます「杉並区産 MaaS システム」の構築等に係る業務の受託者である、株式会社ヴァル研究所の泉様、梅本様、福井様に、オブザーバーとして参加していただきます。簡単に自己紹介をお願いいたします。

オブザーバー（泉） ただいまご紹介に預かりました、株式会社ヴァル研究所の泉と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。

オブザーバー（梅本） ヴァル研究所の梅本と申します。よろしくお願ひします。

オブザーバー（福井） 同じくヴァル研究所の福井と申します。よろしくお願ひいたします。

オブザーバー（泉） 区内事業者として、杉並区産 MaaS を通じて皆様と一緒に地域の交通の課題解決ですとか活性化を目指して参りたく思います。何卒ご指導ご鞭撻のほど、どうぞよろしくお願ひいたします。また、この後にご紹介のお時間をいただきますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

会長（伊藤） はい、よろしくお願ひいたします。

先ほど尾田課長からもお話がありましたように。杉並区では 2023 年 3 月に地域公共交通計画が策定されて、それに基づくという形で、様々な施策・取組が進んでおります。その推進において、この会議っていうのはかなり重要な意味を持つと思っております、計画を立てるにあたって、この協議会で色々ご意見いただいておりますし、それから、それをどう進めるかにおいても、この先も引き続きご意見をいただきたい。そういった場として、この場を活用していただきたいと考えております。委員の皆さんは、住民の方もいらっしゃいますし、交通事業者の方もいらっしゃいますし、それから、例えば警察のような、行政とか色々な立場の方がいらっしゃる。そういった違う立場の方がどういった関わり方で地域の交通を作っているのか。それから、勿論、皆さんは一方でいちユーザーとして交通を利用していると思いますので、様々な思いがあると思います。それぞれ立場が違うので、当然ご意見も違うと思います。であるからこそ、こういった場でしっかりと発言をしていただいて、どういった方向に杉並の交通を進めていったらいいかということも含めて、是非この場で忌憚なきご意見をいただきたいなという風に思っております。

本日、報告事項が 5 件あります。2 時間ということで、その後時間が伸ばせないという風には聞いているんですけど、是非積極的に皆様ご発言いただきたいなと思っております。

それでは、早速報告に移ります。まず、報告事項（1）と（2）について、

まとめてご説明をお願いした後、皆様のご意見・ご質問等をいただきたいと思
います。それでは最初（１）「杉並区産 MaaS システム構築等業務委託事業選定
公募型プロポーズの選定結果」について、事務局及び先ほどご紹介いただいた
株式会社ヴァル研究所様よりご説明をお願いいたします。

事務局（奥山）

ありがとうございます。それでは報告事項の（１）につきまして、事務局よ
りご説明申し上げます。

区では MaaS を基軸として移動から発生する都内住宅都市部固有の課題解決
並びに新たな移動価値を創出するためのシステム構築等に向けて、本年４月に
事業所を選定するための委員会を設置し、事業者の選定を行ってきました。５
月に企画提案書の提出を受け、６月に書類審査、先月７月にプレゼンテーショ
ン・ヒアリング審査を実施いたしました。その結果、先ほどご紹介させていた
だきました、株式会社ヴァル研究所を事業者として選定したところになりま
す。また、今回のプロポーザルでは、今後ご説明いたします、AI オンデマンド
交通のシステム事業者、こちらも含めてご提案いただくこととしておりま
す。システム事業者につきましては、株式会社未来シェア、こちらをご提案い
ただいている状況になります。

それでは MaaS の説明をお願いしたいと思います。株式会社ヴァル研究所
様、よろしく願いいたします。

ワグナー（福井）

皆様初めまして、ヴァル研究所の福井と申します。このような場は初めてで
して、緊張しているのでお聞き苦しいかと思うのですが、よろしく願いいた
します。

まず初めに、杉並区産 MaaS システムの構築等業務委託事業の選定事業者と
してお選びいただき、誠にありがとうございました。

早速ですが、会社の紹介をさせていただきます。弊社は今から 50 年近く前
に高円寺で創業して、経路検索システムの「駅すばあと」というものを作って
おりました。この「駅すばあと」で培ってきた技術とノウハウを元に、様々な
開発・運用支援を行って参りました。いち区内事業者として、誰もが気軽に移
動できる利便性の高い環境の構築と、住宅都市としての更なる魅力向上に向け
て、皆様とご一緒させていただきたいと思えます。よろしく願いいたしま
す。会社概要はお手元の資料の 3 枚目に記載の通りです。高円寺駅の北口から
3 分ほどのところですが、「駅すばあと」という赤い看板が出ていると
ころです。ここに本社を構えております。もしかしたら、この場にいる皆様
にも、この「駅すばあと」という看板を見ていただいている方がいらっしゃるの
かなと思ひ、もしいらっしゃれば嬉しい限りです。

続けて、その弊社の代名詞でもある「駅すばあと」について紹介させていた
だきます。パソコンがまだキーボード操作のみだった時代から販売している経
路検索システムになります。現在は、個人向けにスマートフォンアプリですと

か、ウェブサイトでご提供しております。また、法人向けに経路検索の仕組みそのものや、観光庁の方々にもご提供している通勤費の管理システムといったもの等を開発・提供しております。こうした法人向け事業の中で、今、移動に関する新しい概念をとり入れた開発・運用支援を行っている次第です。

続けて、そのMaaSというものがどういうものなのか、僭越ながら皆様と共通の絵を持てればと思い、図に落としてみましたのでご紹介させていただきます。MaaSは一言で言うと、実際には分割されている様々な交通サービスを仮想的に1つのサービスと見なす概念を示す言葉だと言われていています。例えば、本日、私共は高円寺のヴァル研究所から杉並区役所に参ったんですが、そのときのお話と捉えていただければと思います。まず、高円寺にある会社から杉並区役所に行くときの行き方としては、まず高円寺駅に徒歩3分ぐらいで歩いて行って、高円寺駅から阿佐ヶ谷駅に鉄道で行く。その後、阿佐ヶ谷駅から歩いて10分ぐらいで杉並区役所、もしくは天候が悪かったり、大荷物だったりした場合は、阿佐ヶ谷駅からバスですとかタクシーといったものを利用するという方法も思いつくかなと思います。杉並区役所という1つの目的地に対して、移動手段ごとに個別に地図アプリですとか、経路検索アプリ、タクシー配車アプリ等、色々を使い分けて、個別に出発地・到着地を入力していたり、個別に支払いをしたりという風に、似たような作業を繰り返し行っているかと思っています。これが分割されている今の世界観だと思います。一方で、MaaSの概念、統合されている世界がどういうものか、極端な例かもしれないんですが、杉並区役所に行くという1つの目的に対して、扱うアプリケーションサービスは1つ。出発地や到着地を一度入力すれば、その情報が引き継がれて、最後のタクシーの配車というところまで行われる。移動に掛かる料金を一度払えば、後はただ乗るだけ、人が動くだけというようなもの。これがMaaSの世界かと考えております。このMaaSの考え方を取り入れた杉並区産MaaSの構築・運用をこの度弊社にてご支援させていただく次第です。

具体的なアプリケーションのイメージは、杉並区で今運用されている公式のLINEからすぐにアクセスできるアプリケーションで、そのアプリケーション上で、杉並区に走っている鉄道、バス、シェアサイクル、最近ではグリーンローモビリティとか、電動キックボードのシェアリング等々、様々な交通サービスがあります。その様々な交通サービスがあること、様々な行き方があることをより分かりやすくアプリケーション上でご案内いたします。そうすることで、出掛けるときの不安ですとか、億劫さ、面倒さもできる限り取り払って、更にお出掛けのきっかけになる情報イベント情報ですとか、お祭り情報、そういった情報をご提供することで、杉並区全体の移動の総量を上げて、地域全体の更なる活性化を目指せばいいなと考えております。推進体制としてはこのような図になっているんですが、私共としては、この場にいる皆様、地元の方々とは是非沢山お話をさせていただいて、より良い形にできるように進めさせていただければと考えています。

最後に、微力ながら、いち地元事業者として、この地元の杉並区がより良い状態になるように多面的にご支援できればと考えております。皆様といいチームワークができればと思っております。何卒ご支援ご鞭撻のほどよろしく願います。以上になります、ありがとうございました。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。質問等は、その次の報告とまとめて進められればと思っておりますので、ちょっとお待ちください。

それでは報告事項（2）について、事務局よりご説明をお願いいたします。

事務局（水井）

はい、では報告事項（2）につきまして、私、交通企画係主査の水井からお伝えいたします。

資料4「AI オンデマンド交通の実施について」をご覧くださいと思えます。杉並区では、この度、AI オンデマンド交通についての議論をしてまいりました。その議論のまとめを、ここでご報告させていただければと思えます。

そもそも、AI オンデマンド交通とは何かというと、一言で言うと、AI の活用によってリアルタイムに最適配車を行うシステムです。例えばAさんとBさんがいたとしたら、Aさんを乗せて、Bさんを乗せて、Aさんを下ろして、Bさんを下ろす。このように乗せるときルートっていうのはその時々で違うと思うんですけども、この最適なルートっていうのをAI が瞬時に判断して、乗合交通のルートを指示してくれるそういうシステムです。一般的には、路線バスとタクシーの間のような存在という風に言われています。このAI オンデマンド交通を、杉並区がどのように施策に捉えていくかということ、交通不便地域を対象にこのAI オンデマンド交通というものを検討していきますということ、杉並区の地域公共交通計画で位置づけております。交通不便地域を対象にということなんですけれども、主な対象者としては、高齢者、それから子育て世帯、あとは障がい者の方。つまり、移動をためらってしまうような方々を対象に、イメージとしてはすぎ丸の第4路線のようなイメージで、公共交通が不便な地域の方々が移動をためらわないようにこのAI オンデマンド交通というのを活用できないかということで検討をしていくと位置づけています。

では、どのような場で検討していくか、してきたかということなんですけど、「AI オンデマンド交通検討部会で具体的に検討」とありますが、AI オンデマンド交通検討部会という部会を設置しまして、具体的な部分はここで検討してきたということです。この検討部会というのは、本協議会の下部組織のようなイメージですね。構成員の方としては、バス事業者タクシー事業者の方々が中心となっています。

では、これまでどのようなことを検討してきたかということなんですけれども、結論から申し上げますと、堀ノ内・松ノ木地区でまずは1年間、実証運行をやってみるということです。かなりかいつまんで説明しているので、この後

少し詳細に説明しますが、これまででは第1回、第2回、第3回と検討部会の方でこのような検討をしてきました。少し詳しく見ていきます。

まず、先ほど「交通不便地域を対象に」とあったんですけれども、この交通不便地域とはどこなのかということをまず定義しました。鉄道駅とかバス停から離れていて、かつすぎ丸でもカバーできない、こういった地域で面積の大きい地域をまず5つ選定しました。その次に、この5つの地域全てでやることは現実的ではないので、どの地域でやるかというのを選ばなければならない。その選び方について、データを基に比較検討していきました。例えば人口だとか、それからパーソントリップ調査で実際にどういう移動がこの地域でなされているのか。あとはその地域の高低差。こういった色々なデータを基に、それぞれの項目について点数をつけていった結果、堀ノ内・松ノ木地区と本天沼・清水地区というのが、まず2つ大きく上げられたということです。その中でもポイントの高かった堀ノ内・松ノ木地区でまずはやっていく、というところでお話させていただいていた次第です。

その他にも検討した内容がございまして、「実施計画案のまとめ」というところでまとめていますが、そもそもこのAI オンデマンド交通の実証運行というのは、実施主体はあくまで杉並区で、杉並区が区の事業としてやっていく。その対象地区は先ほど申し上げたとおり、堀ノ内・松ノ木地区。対象者は高齢者、障害者、子育て世帯。主にということですので、これらの方以外は使えませんがということではないです。期間については、現在のところ令和6年度から令和8年度の3か年と考えていまして、ただ、その中でもまずは堀ノ内・松ノ木地区で1年間やっていく。ある程度中長期的にやらないと、なかなか利用実態等も掴めないところから、まずは1年というところを考えています。それから、このAI オンデマンド交通を使うときの運賃なんですけれども、バスよりは高額であって、タクシーよりは安価であるという、バスとタクシーの間を取るというところもあるんですけれども、このAI オンデマンド交通を進めていくにあたって1つ大事なものは、既存の公共交通と競合したくないというところなんです。なので、ここは被らないようにやっぱり安すぎても良くないというところで、このような設定になっています。そして、今後どういう風に進んでいくかというところなんですけれども、事業者様については、今ご紹介いただきました株式会社ヴァル研究所様がまずMaaSのシステムを作ってください。そして、そのMaaSの中に、今度はAI オンデマンド交通というのが入ってくるような形です。このAI オンデマンド交通のシステムを作ってくださいのが、株式会社未来シェアさんです。あとは、実際にAI オンデマンド交通の車両を運転してくださる運行事業者様。事前に意向調査を実施させていただきまして、今、5事業者様に対して説明会を、7月31日と8月1日に実施したところでございます。スケジュール感で言いますと、本日、この実施計画の案についてご報告させていただいて、明日以降、交通管理者である警察と、後でご説明する、実際に乗り降りする場所であるミーティングポイントの協議だ

とか、それから、地元の方にご説明させていただく。このような機会を設けて、9月18日の第4回AI オンデマンド交通検討部会、こちらでその結果を報告させていただきます。そして、実証運行を12月頃に開始したいという風に考えています。これまでの間、検討部会の方では11月頃という風にご説明差し上げていたところではあるんですけども、様々なスケジュール調整の結果、現段階では12月頃という風にご報告させていただきます。

最後、ミーティングポイントの件です。ミーティングポイント、乗り降りしていただく場所ということになるんですけども、設定は当初21か所で考えています。まず、ミーティングポイントは1kmあたり12か所で考えていて、そこに対して、堀ノ内・松ノ木地区の面積を掛け合わせると、まず15箇所になります。これらの設置基準については、AI オンデマンド交通の目的である移動をためらっていらっしゃる方をメインとしたお出掛けの総量を上げるということと、それから、その総量を上げた結果、生活の質を上げていただく。これが目的なので、バス停の近くだとか、それから、集会施設、商業施設、医療施設、高齢者施設、こういった施設の付近にまずミーティングポイントを設置していく。そして、高低差がある場所だとか、高齢者人口、子育て世帯の数が多場所、こういった部分にも選んでミーティングポイントを設置していき、かつ、道路状況ですね。狭すぎるとミーティングポイントが置けないので、こういった部分を加味して置いて置くことを想定しています。あとは、南北方向の移動が課題だということも踏まえるのと、交通結節点のアクセス向上も踏まえて、駅周辺の設置も検討しています。ミーティングポイントも現時点ではまだ案ですので、これを基にこれから協議に入っていくって、その結果を9月18日の検討部会でご報告できればという風に考えているという次第でございます。AI オンデマンド交通のご報告については以上になります。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。今まで3回ほど部会という形で交通事業者さんに集まっていたいただいて、私も司会として関わって、このAI オンデマンド交通について細かい議論を色々としてきたんですが、今日はちょっとその場が変わりまして、それを利用する方にもこれだけ入っていただいた議論ということになって、利用者側の部分についてご意見が特に出てくるといいなという風に思っております。

その観点で言うと、資料が分かりやすかったかなって思うんですけど、ざっくり私なりに言うと、タクシーに大体近くて、呼べば来てくれる、行きたいところに行ってくれるんだけど、本当に自由にどこにでも来てくれる、あるいは家の前まで来てくれるわけではなくて、今お話があったミーティングポイントに自分が行かないといけない。あるいは、どこにでも行けるわけではなくて、ミーティングポイントまでしか行けないっていうような、制約のあるタクシーみたいな、そんな感じのものがこのAI オンデマンドだにご理解いただくといいと思います。タクシーとバスの間ぐらいの感じで、それを呼び出すため

に、タクシーだったら電話とかでもいいと思うんですけど、基本的には前半にご説明いただいた MaaS のアプリというのを使う。なので、MaaS という言葉が出てきてますけれど、ざっくりと移動に関わるアプリぐらいのイメージでご理解いただけるといいのかなと思いつつ聞いておりました。

このあたり、私が補足説明をしつつ、何かご質問、ご意見等ある方いらっしゃいますでしょうか。芳賀委員、よろしくお願ひします。

委員（芳賀）

杉町会の芳賀と申します。

運賃の話で、今、荻窪を走っているのは 100 円ですよ。この 300 円というのは、どういった形で決められたのかお話を聞きたいです。

会長（伊藤）

はい、事務局お願いいたします。

事務局（尾田）

はい、ご質問ありがとうございます。グリーンスローモビリティについても、前回の協議会で、100 円については一部議論があったかという風に記憶しています。やはりバス事業者さん、コミュニティバスを一例として、これまで運賃のあり方については非常にご懸念をお持ちというところで、グリーンスローモビリティに関しては地域の声で圧倒的に 100 円だと乗車したいという声が大きかった。また、道路運送法上の運賃協議会においても 100 円ということで協議が整ったところを踏まえて、100 円とさせていただいたところですが、今回、この新たなモビリティである AI オンデマンド交通を入れるに当たっては、他自治体の事例や既存交通を損なわないことの重要性を踏まえまして、区としては 300 円から 500 円までの間が妥当という風に考えたところがございます。その中で、実際に収支を計算しまして、どのように設定するかというところで、検討部会の方で議論し、300 円とさせていただいたところがございます。

会長（伊藤）

芳賀委員、いかがでしょう。こうしてほしい、みたいなご要望もありだと思いますけど。

委員（芳賀）

これ、1 台で回っているわけですよ。そうすると、時間とかそういう観点で、どのくらいの割合で回ってくるのか、それが 300 円で妥当なのかって、それがちょっとよく分からないです。

事務局（尾田）

まず、イメージとして、どんな車両がってところもあるかと思ひまして。他の自治体でも色々と実証運行しているところは今あるんですけど、ワンボックスみたいな 10 人程度が乗れる車が多いような事例がございます。また、他自治体の事例ですと、タクシー車両をそのまま使っているような事例もございまして、先ほど伊藤会長からお話があったように、タクシーとバスの中間みたい

なイメージを持っていただく。基本タクシーですと、1乗車あたり1契約という形なんです、2名以上の方が乗り合う運行ということになっております。時間に関しても、なるべく通勤時間帯で通勤需要を損なわないというところを踏まえまして、先ほどの資料でもあります通り、9時から17時の時間帯。1台というところも、先ほど南北方向の移動というところで、事業者さんからも2台ぐらいあった方がいいんじゃないかという声もいただいているところがありまして、そこも、現行の予算上も含めて1台というところをお示ししてはいるんですけども、車両と運行経費の兼ね合いですね。そこは詳細を今後詰めていく予定でございます。

会長（伊藤） 他、ご意見等ございますでしょうか。

委員（西東） 警視庁交通規制課西東です。

スケジュールについて、本日が8月 5日ということで第7回の協議会にかかっている、明日以降、交通管理者・道路管理者との協議、12月の実証運行開始を目途というスケジュールになっているんですけども、ここで少しスケジュールについて調整というか、今後進めていく中で確認させてもらえればと思います。

明日から交通管理者、我々警察の方にご説明があると伺っているところなんですけれども、ミーティングポイントってということで、バス停とミーティングポイントが重なっているところがあると思います。道路交通法の第44条で、バス停の10m前後には駐停車禁止が掛かっているので、停めることができません。ただ、例外として次に掲げる場合は適用しないってということで、こういった地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するものであれば、こういったメンバーの合意が取れていて、その旨を公安委員会が公示してから了承という風になっているので、会議の合意ですとか、その後、公安委員会への公示という手続きがあるので、どうしても期間を要するようになります。ですので、12月に実証運行を開始しているのがあるんですけども、公安委員会の公示手続きが受理してからどれくらいかかるのか、そういったところによって、12月に入れ込むためにですね、スケジュール的に頑張らなきゃいけないとか、そういったところが出てくると思います。あと、実際のミーティングポイントもそういった所だっことで、先ほどご説明があった、道幅が狭いだとか、狭隘な箇所だとか、そういった確認も当然交通管理者・道路管理者に今後していく必要があるんで、そういった作業も出てくるので、スケジュール的には頑張って進めなきゃいけないところがあるのかなと思いますので、その辺りを聞かせてもらいながら進めていければと思いますので、よろしく願いいたします。

会長（伊藤） ご質問ありがとうございます。

会議の場ですので、逆にどうしたらいいか、どうしたら素早く進められるかっていうのを、ヒントをいただけたらいいなという風に思いながらお話を伺っていたんですけど、キーワードで出てきた、例えば道幅が狭いとか、狭隘とか、これはそういった場合ではミーティングポイントが設置できないという解釈になるのでしょうか。

委員（西東） 場所によってはそういったところも出てくると思います。

会長（伊藤） そのご判断というのは、最終的には警察がやるものなんですかね。

委員（西東） 交通管理者としては、安全のところの確認は実査して確認しますので、警察の方で判断が出てくるところがあります。

会長（伊藤） なるほど。ただ、車が停まって乗り降りするっていうのは一般的なことなので、例えば狭いからタクシーは停まっちゃいけないとか、そんな理屈はなかったと思うんですけど、それはデマンド交通だとそういう形になるんですか。

委員（西東） これまでもですね、他のところの事例でも、車が止まったときに、残りの道幅はどれくらいあるんだとか、実際につけるところにガードパイプがあったりして人が出れないんじゃないとか、そういったところは実査で確認させてもらっていますので、細かくぎりぎり、レベルが高くて厳しいっていうことにはならないんですけども、いずれにしても、ミーティングポイントっていうのは確認をさせていただくことにはなります。

会長（伊藤） この会議としては、地域住民の方も含めた形での総意として、こういったところで是非サービスを進めたいんだという形で整っていく形だと思います。なので、折角この場に会員として参加していただいているので、まずはこの場から情報を上げるんで、そこの議論に警察としても参加していただけると非常にありがたいなと。そういった中で、例えばこういった場合はそもそも避けた方がいいよとか、こういう風な進め方をした方がいいんじゃないとか、そういったご示唆をいただけると、この会議としても非常にありがたいなという風に思いました。事務局から何かありますでしょうか。

事務局（尾田） はい、ありがとうございます。法令上、バス停から10 m以内は駐停車禁止というところは区としても存じ上げております。今回お示ししている絵、非常に分かりにくいんですけども、バス停とミーティングポイントが近いところは敷地内もございまして、例えばコンビニエンスストアとかドラッグストアがそれに当たっているところがございます。これから地元の方に交渉が入っていくので、結果はまだ今時点で分かっていないところなんですけど、MaaSの中で

デマンドをやるということで、例えば1台しかない車両がなかなか来ない場合はバスへのご乗車をご案内するとか、そういった取組を区としては考えているところでございます。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。じゃあ津村さん、よろしくお願いします。

委員（津村） 中学校 PTA 協議会の津村と申します。

地域住民として4点質問がありまして、1つ目は、他の自治体との比較というか、これはどのくらい先行的な取組なのかも全く分かってないので、後で勉強するために、他のこういうところと同じようなことをやっていますよという自治体を教えていただけるとありがたいというのが1点目です。

2点目が、ミーティングポイントに関してなんですけれども、この地域の方々が使う駅っていうと、永福町駅に加えて、多分、方南町駅も入っていると思うんですね。ここに書いてある、集会施設、商業施設等に繋がるっていうところがあるんですけれども、新高円寺駅の近くにはミーティングポイントがあるんですが、永福町駅と方南町駅にはミーティングポイントがないのは何故なのか。永福町駅の右側の集会施設は地域区民センターだと思うので、そこまで行くんだったら永福町駅にも来てほしいなという、ざっくりとした感覚としてあるので、駅を入れてもらうといいんじゃないか、あるいは何か入れなかった理由があるのかなというのがあります。

3点目は、すぐに来ない可能性がやっぱりあるわけで、1台で最初スタートして、その後増えるかもしれないですけど、これだったら実はバスの方がいいですよっていうようなのが、アプリの方で示されるようになるのは想定しているのかどうかお伺いしたいなと思いました。

4点目は、「すぎ丸」っていうのと同じように、高齢の方とかが使いたいと思えるような名称も併せて考えるといいかなと思いました。以上です。

会長（伊藤） 4点ご質問がありましたけど、事務局からお願いできますでしょうか。

事務局（尾田） はい、ご質問ありがとうございます。まず1点目、他自治体ですけれども、第5回の協議会で他自治体の事例をお示ししてまして、そのときは、三鷹市の事例と、豊島区、世田谷区、大田区、あと荒川区ですかね。4区の実例をお示ししております。我々は、隣接する三鷹市の事例を今回の予算取りの中でも非常に参考にしております。あと、未来シェアさんというシステム事業者さんは、世田谷区の祖師ヶ谷大蔵という所で今実証運行しているところがございます。また、今年度に入りまして、色々な自治体で動きが出ているところで、例えば、台東区でもこの前、国の事業採択を受けていまして、AI オンデマンド交通を10月から実施するというところで公表されているところがございます。

2点目、ミーティングポイントの設定でございますが、これは、区道上だっ

たり区の施設をメインに、後は、先ほど申し上げたコンビニエンスストア等ということになってございまして、先ほど警視庁さんからご指摘があった、なるべく道路が広い5m以上の道路幅員があるところを設定しているところがございます。また、特に方南町に関しては、脇が環状7号線側の都道ということもございまして、なかなか設置する場所が難しいという実情から、駅の付近には設置してございません。永福町に関しましては、ちょっと駅から離れてしまうんですが、区民センターがあるので、そこに置かせていただいたような状況でございます。

3点目ですけど、MaaSという取組は区としても新規性を持ってやっているところなんですけど、これまで計画の中でも議論してきましたけれど、杉並区はやっぱり徒歩移動、自転車移動というのは非常に多いという実情がありまして、そのミクロの移動をどこまでMaaSのシステムの中で、公共交通、連携していけるかというのは非常に重要な視点として考えておりまして、津村さんからお話があったような、徒歩移動からバス停への移動というところも想定していきたいと思っているところです。

最後の、すぎ丸のような名称というところですけども、今、グリーンスローモビリティの方を先行していきまして、そういった愛称の募集等を検討しているところなんですけども、このデマンド交通に関しましても併せて検討できればなという風に事務局としては考えてございます。以上です。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。バスも交えた検索というのは私自身も非常に期待をしているところです。「mixway」開発の当初から私自身も話を聞いておりまして、ヴァル研究所さんがどこまで頑張れるのかなっていうのは期待しております。例えば、バス停とミーティングポイントとどちらが近いか、歩いていった場合はどうなるか、坂道の場合どうなのか。または、バスがあと何分遅れていて、でも一方で、車は今結構遠くにいるから戻ってくるのに時間が掛かるよとか、かなり細々した諸条件を織り込みながら、じゃあ、この瞬間は絶対バスの方がいいだろう。この瞬間は、ちょっとバスの方が遅いけど、でもバスの方が安いよねとか、そういった部分を含めた検索を是非やれるようになるという風に私自身は思っています。特に、皆さんアプリっていうと、遠くに行くときに使う、知らないところに行くときとかに使うんですけど、近くの移動でアプリを使うって経験はあまりないと思うんですけど、そういうところを、どれだけ新たな機能として掘り出せるかというのは、杉並産と書かれているんですけど、杉並の環境を熟知した杉並の地元の事業者だからこそやれることが多々あると私自身は思っています。mixwayさんが今のところは道路データとか持ってないんじゃないかなとか思っているんですけど、その辺りいかがですか。

ワザバー（福井）

よくお調べいただいています。弊社としては仰るとお

り、道路の情報自体は持ってはいないところでございます。元々公共交通の乗り換え案内のシステムをやっている会社ですので。

ただ、やりようはいくらでもあって、弊社のパートナー様の中にも地図情報を持っていらっしゃるパートナーさんは数々いらっしゃるのです。そういったパートナーの方々から情報や機能をいただきながら、かつ杉並区の皆様から情報をいただきながら、それらを上手く組み合わせて一つのアプリケーションサービスを作ればいいのではないかなと考えております。なので、作り上げる際には、是非皆様のご助力をいただきたいなと考えております。

会長（伊藤）

様々なユーザーがいらっしゃると思います。例えば、部活動の試合に行く中学生とか、今まで多分アプリのユーザーじゃなかった人たちも、どれだけ巻き込めるかって、すごく重要なことかなという風に思っております。

他に何かご質問ありますでしょうか。特にこういったアプリだとかデマンド交通だとか、使うという立場でのご意見って、なかなか今まで聞いてなかったので、伺えるといいな思うんですけど。では、永田委員、よろしく願います。

委員（永田）

障害者団体連合会の永田と申します。初めてですので、もしかしたら的外れの意見を申し上げるかもしれません。

この仕組みは本当に移動の弱者にとっても、生活の質を上げるということで、大変期待をしております。障害者という立場から少し意見を申し上げたいんですけども、まず、あらゆる障害の人にとってこの情報をうまくキャッチできるかっていうあたり、やはりこの MaaS のアプリに配慮が必要なのではないかっていう、視覚障害、聴覚障害のある人たちも、情報の弱者にならないようにっていうことを一つお願いしたいと思いました。

それから、障害のある方って、比較的イレギュラーなことが苦手で、対応が難しかったりすることがございます。これはまさにイレギュラーな対応なんだと思うんですね。その時々で、時間も、場所も、一緒に乗る方も、それから移動の仕方も変わるという。そのあたりで、どのくらいこれを使いこなせるかっていうあたりは非常に難しいのかしらと思いました。情報を十分に発信して、この仕組みの良さみたいところを周知に努めていただければっていう風に思いました。

それから、一つ伺いたいのが、移動だけではなくて、乗ったり降りたりする際に、そこの部分のサポートがあるかどうかという点を伺いたいと思いました。以上です。

会長（伊藤）

まずは事務局から願います。

事務局（尾田）

ご質問ありがとうございます。情報弱者、いわゆるデジタルデバインドという

ような言われ方もされますけど、そこへの対応は非常に重要なものだというふうに区としても考えております。高齢者も含めまして、今、スマホの教室とかもやっている中で、例えばこの堀ノ内・松ノ木地域の住民の方には、そういった教室の機会を捉えてですね、こういったスマホの操作の中でこういうアプリを操作するといったことをやっていただいたりとか、あとは、高齢者、障害者施策部門と連携し、様々な機会を捉えて、ユーザーの方にメリットを感じていただくような取組をしていきたいと思っておりますのでございます。なので、使いこなせるかということもあるんですけども、あらゆる方にユニバーサルデザインの考えで使いやすいものをヴァル研究所様と一緒に作っていきたくて考えてございます。

車両に関しても、前任の高橋委員にも非常にご意見をいただいていた経緯がございまして、今回オンデマンド交通をやっていただく5事業者の説明会で、皆さんジャパンタクシーは最低限お持ちというところで、それが最低限の車両なのかと思っております。そのため、車椅子の乗降もでき、運転士さんも介添えできるような環境で整えていきたいと思っております。また、福祉交通という部分、自家用有償福祉運送という制度が区の方にもございますけど、そことの棲み分けというの也非常に重要なものという風に認識してございます。自家用有償福祉運送の方も非常に人手不足だったり、デジタル化が進まないという課題を抱えているという風に認識してございますので、このMaaSの取組をそういった福祉交通の方にも波及させていければという風に考えてございます。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。他にご意見ございますでしょうか。

永田委員にちょっとだけ伺いたいのは、スマホみたいな新しいデジタル機器って、これのせいで難しくなっちゃってデジタルデバイドみたいな話があると共に、障害者の方がこれがあるからこそできることっていうのは、例えば、カメラで見て何があるかというのを音で言ってくれたりとか、文字を大きくしたりとかっていう部分、良い部分と大変な部分と両方あると思うんですけど、今のところどういう感じですか。やっぱり大変な部分が多いと思っていられるのか。

委員（永田）

今はむしろ有効に使えている方が多いと思います。それこそ、見えない方でも音声で聞くとか、それから聞こえない方でも色々情報が得られるっていう意味では。それから、今は手話でもその場でとか、タブレットでやってもらえるとか、そんな仕組みもございますし。比較的、知的、精神発達の障害のある人などは使いこなせていない人も中にはいるということで、色々だと思えます。全体的にはむしろ有効に活用できるという方向にはなっているかと思えます。

会長（伊藤）

ありがとうございます。スマホのメーカー、AppleとかGoogleも、こういう

風に作ると障害のある方でも使いやすいよみたいな、そういった機能を実はそのアプリの裏側にすごく沢山作っていて、そういうのに従ってアプリを作るようにみたいなのを実はしてるんですね。なので、そういったスマホの機能を是非使いこなせば使いこなすほど、多分色々な障害を持ってらっしゃる方でも使えるようになってくるのかなと思っていました。

じゃあ津村委員、お願いいたします。

委員（津村）

津村です。今の使い勝手の話なんですけど、アプリってダウンロードして使うモバイルタイプなのか、いわゆるウェブアプリ、スマホでもPCでも見られるっていう状況なのか、どちらなのか。要は、検索するためにインストールしてくださいっていうことだけで、1つハードルが上がるのは正直なところで、っていう視点と、住民の方々にはダウンロードをしてくださいっていうアピールをしていくことによって使っていただけるかなと思うんですけど、この地域に行きたいの方々には告知がなかなか難しく、極論を言うと、Googleで、例えばスマホの地図で検索したときに、これも表示されるようになったらいいなっていうのは、先の話すぎてるとは思うんですけども。とりあえず、アプリはダウンロード型なのか気になりました。

会長（伊藤）

はい、事務局いかがでしょうか。

事務局（尾田）

これから協議になるんですけど、先ほどヴァル研究さんがLINEからというイメージをお示ししていると思うんですけど、他の自治体の事例でもオンデマンド交通をやったときにLINEにした途端、急にアクセスが増えたという事例もあるという風に聞いております。やっぱりダウンロードというのが一定の障壁になっているという実情を踏まえると、やはりブラウザ版みたいなものが望ましいのかなと思っています。今回のプロポーザルの中でも、やはり住宅都市という特性が杉並区にはあって、区境ですね、中野区さんだったり、渋谷区さん、練馬区さん、そういったところが交通不便な地域になっているという実情がある中で、やはり杉並区だけで使えてもしょうがないと。近隣の自治体等でも同じように使えるものが望ましいというところを今回提案の要件として含めておまして、色々な方、その地域の方だけじゃなくて、その地域に来たい方もより使いやすいシステムをこれから協議して整えていこうと思っているところです。

会長（伊藤）

ありがとうございます。もう少しご意見を伺っても時間は大丈夫だと思うんですけど、いかがでしょうか。

これは引き続きまた部会で進めていく形になるんですかね。

事務局（尾田）

オンデマンド交通については、先ほどあった9月の部会で具体的に先ほどのミ

ーティングポイントの詳細等をお話させていただくんですけど、次回の第8回の協議会では、このMaaSの形がある程度皆さんにお示しできるところになるかという風に想定してございます。

会長（伊藤）

それでは、AI オンデマンド交通については、今後、警視庁や地域での調整を実施し、運行事業者やミーティングポイントを確定していくということになったと思います。具体的なことは今お話がありましたように9月18日開催予定のAI オンデマンド交通検討部会にてご報告を受けるという風に進めていくということでもよろしいでしょうか。

それでは、報告事項（1）と（2）については、一旦ここで議論をクローズさせていただきます。もしも後半、何か思い付いたことがあれば、またその場で手を挙げてご発言いただければと思います。

続きまして報告事項（3）、（4）、（5）ですけれど、これらについてもまとめて事務局にご説明をお願いした後、委員の皆様よりご意見・ご質問等をいただきたいと思います。それでは、事務局より報告をお願いいたします。

事務局（柴田）

それでは、議題3の「グリーンスローモビリティ実証運行の中間報告について」ご説明いたします。

まず、グリーンスローモビリティについてご紹介いたします。グリーンスローモビリティとは、時速20キロ未満で公道を走ることのできる電動車を活用した小さな移動サービスになります。特徴としては、グリーンということで、電気で走りますので、環境に優しいエコな乗り物であることや、スローということで、ゆっくり走りますので、景色を楽しめたり、生活道路に向いております。また、開放感があったり、小型な車両が多いので、会話も弾みやすく、地域のコミュニケーションツールとして活用も期待されております。実際に、葛飾区ではこちらを使って、地域の方々が運行主体となって車両を運行し、高齢者等の移動手段を確保する取組が現在実施されております。

これまでの取組としては、令和4年3月と11月に無償の試乗会及び実証運行を実施いたしました。令和5年5月から7月には、公募型プロポーザルにより、キャピタルモーターズ株式会社を運行事業者として選定し、令和6年2月に運行計画の策定と、運行協定の締結をしました。令和6年5月から、荻窪駅南側地域で有償による実証運行を実施しているところです。

それでは、5月27日から7月31日までの乗車実績についてご報告いたします。各項目の3か月の合計については、利用者数が1632人、1日の平均乗車人数は25人、平均乗車数は30%となっております。なお、この期間の便数については、5月、6月は1台運行により1日12便で運行し、7月は平日1台ですが、土日祝日は2台での運行により、1日24便と便数を2倍に増やして運行いたしました。

続きまして、アンケート結果です。乗車された方にアンケートを募集いたし

ました。なお、ご回答いただいた方の属性は杉並区民が約7割で、年齢層は幅広くご回答いただいております。まず、乗車、降車共に一番多い停留所についてですが、圧倒的に「荻窪駅西口」となっており、次に多いのが「荻外荘公園」となっております。

続きまして、乗車した理由については、「グリーンスローモビリティに乗りたかった」というご意見が最多となっております。また、乗車運賃の100円については、約7割が「適正」で、約2割が「安い」という結果となりました。

続きまして、乗車した感想としては、「景色を楽しめた」が最多となっており、次に「爽快感がある」、「風を感じる事ができた」が約5割ありまして、「移動が楽になった」、「暑かった」というご意見も2割ほどありました。

続きまして、今後も利用したいと思うかという意見については、約8割の方に「利用したい」とお答えいただいております。一方で、改善したほうが良いと思うことについては、第1に「運行頻度（運行ダイヤ）」となりまして、次に「運行ルート」、「車両及び車両の設備」、「その他」が多い結果となります。また、「ベビーカーが乗せられると良い」というご意見もありました。

最後に、自由意見をご報告いたします。まず、導入効果があったと思われるご意見については、高齢者にも子供にも定評があることがわかります。また、「いつもの住宅地が魅力的に感じた」「景色を楽しめた」というご意見も多かったです。一方、今後検証が必要と思われるご意見については、まず「座席数が少ないことから、運行頻度を適正にしてほしい」や、「運行頻度を上げてほしい」というご意見もございました。こちらに関しては、実証運行の月ごとにダイヤを変更する中で、適正なダイヤを見定めていきたい考えです。また、「桃井第二小学校」での乗車については、荻窪すずらん通り商店街の手前で降りていただいて、商店街を歩いていただきたいという思いから、降車のみとしておりましたが、乗車したいというお問い合わせも多くいただいたことから、8月より桃井第二小学校の乗車対応を実施検証いたします。また、安全対策に関するご意見もございまして、ゴルフカート型の車両については、運用の中で、東京大学の三重野教授が仰っていたように、背もたれに背中をつけて両手で手すりを掴んでいただくこと等の安全啓発を徹底いたします。続いて、「暑くて乗ってられない」というご意見もいただいております。夏の猛暑において、特にバス型のタジマ車両については車内の温度上がる中で、ゴルフカート型のヤマハ車両に比べて風が入り辛く、熱がこもりやすくなっております。その中で継続的にエアコンを使用して運行した結果、電圧低下により、運行中や運行終了後に自動的に時速10km以下に下がった報告が数回上がっているような状況です。また、ベビーカー等を乗せられるスペースの確保についても現状ございませんので、車両設備の向上を引き続き検討いたします。最後に、満空情報については、今後実証実験を予定しているMaaSの中で確認できるようにできないか等、検討して参ります。

まとめとして、有償による運行でも利用者需要が一定数あり、徐々に利用者

数も増加しており、今後も利用したいと思う需要も多いと推察されます。また、地域住民の足として利用してほしい等、当初導入効果を見込んでいた項目については、一定程度の成果がございました。一方で、本格運行に向け、来街者への周知方法等、利用促進に向けた広報の検討が必要であることや、また、既存交通への影響について、引き続き運行事業者と共に調整を実施いたします。

最後に、今後のスケジュールですが、実証運行は8月31日に一旦終了し、本格運行まで休止いたします。なお、本格運行は11月を予定しております。以上で、グリーンスローモビリティ実証運行の中間報告を終わります。

事務局（尾田）

続きまして、モビリティウィークへの参加登録についてご説明いたします。

ご存じない方もいらっしゃるかと思うんですが、20数年前からヨーロッパ圏域を中心に、9月16日から22日の間で、世界同時に約3000の都市がカーフリーデーというものを実施し、この日は車に乗らず、公共交通や自転車、徒歩で移動していこうということで、イベントをやっております。日本国内においては約10都市ですね。横浜市や松本市、豊橋市等が実施しております。区内では実施している自治体がないような状況でございますが、区では、今年、カーフリーデージャパンという団体と協議して、参加登録をしようというところでございます。この中で、自動車に頼らなくても都市の中を問題なく移動できることを区民の方に体験していただくようなイベントを今後企画して参ろうというところでございます。今年度に関しましては、区の地域公共交通計画の位置づけの一つとしてある、過度な自動車依存から公共交通や自転車の移動を促すモビリティマネジメントの取組の一つとして、杉並区のギャラリーでパネルを展示しまして、公共交通や徒歩、自転車で移動することが、環境に良かったり、健康に良かったり、そういったデータをお示ししようという考えでございます。具体的なイベントについては、次年度以降、継続的な取組とし、最終的にはこのカーフリーデーの実施を目指して参りたいと思っております。

このモビリティマネジメントという取組は、この間、協議会でも報告しているように、区内の小学校とかですね、あとはコミュニティバスすぎ丸の日のイベント等で、関東バスさんや京王バスさんにご協力いただきまして、公共交通のメリットを区民の方に分かりやすく伝えようと取組を進めてきたところでございます。また、区の職員がバスアクセスマップというものを作成しまして、杉並区は南北には鉄道がございませんので、こういったバスの選択肢があるということで、区内転入者向けに公共交通のアクセスマップの配布をしてみました。あとは、今年3月から区の肝いりの事業として、気候区民会議という会議を立ち上げて、6回の議論を行ってきたところです。区民の年齢構成に合わせて、ミニパブリックスという形で80名ぐらいの区民に参加していただいて、4つのテーマについてこの間議論して参りました。その4つのテーマというの

が、「エネルギー」、「循環型社会」、「交通」、「みどり」で、そのうちの一つの分野として交通があります。区民であったり、行政、事業者さんを主体にこういった取組を今後していきたいということで、これは途中段階でございますが、このような取組が提言として上がってくるような状況でございます。資料6に関しましては以上になります。

続きまして、共創モデル実証運行事業の実施についてということで、資料7になります。こちらは昨年度、国交省の共創モデル実証運行事業で、横浜市の3区で実際実施していた事業です。今年度、都内にも横展開するということで、事業者のhab株式会社と協議を交わしまして、国交省の共創モデル実施にあたって推薦団体として区の方でも推薦しまして、このhab株式会社と覚書を交わして5月に採択をされたといったところでございます。実際、学童クラブから習い事に行く児童さんですね。そういった方々に対して、このシステムを使って、学童クラブから習い事の施設、習い事の施設からご自宅までを安全に、親御さんが見ていただけるような実証運行に、区としても協力していこうということで、これから取組を進めているところでございます。本協議会には今日初めてお伝えしましたが、この間のAI オンデマンド交通検討部会には併せてご報告をしてきたところでございます。資料7については以上になります。

会長（伊藤）

ご説明ありがとうございました。報告事項（3）（4）（5）について、皆様ご意見ご質問等ありますでしょうか。

グリーンスローモビリティについては、この場で色々と議論をさせていただいた、それが一つ形になったということで今日の報告に至ったと思いますけれども、そういった部分も含めて、是非ご意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。

ちなみに、資料5の平均乗車率という数字が出ていたと思うんですけど、これはどういう数字なんですか。

事務局（尾田）

ゴルフカートのタイプは5人乗りで、バス型のタイプは7人乗りですので、それに対してどれだけの人数が埋まっているということで、算出して平均を出しているところでございます。

会長（伊藤）

5人乗りの車で1駅だけ乗ったとしても、最初から最後まで乗ったとしても1とするって、そういう感じなんですかね。分かりました。じゃあ、5人乗りの車が大体3割ぐらい平均で言うと埋まってるよってそういう感じなんですかね。

事務局（尾田）

これは平均なので、傾向としましては、土日がやはり結構お子さん連れとかが多いような状況がございます。多いときは5、60人乗っていただいていると

委員（秋山） 共創モデルの最後のページのところの、実施のことがここに書かれているんですけども、実証運行対象地域は下井草あたりということと、現時点での定型民間施設から開始して順次拡大、利用料は一人当たりこれこれで、法人利用っていう。これ、前にテレビでスポーツの教室に送迎する、横浜だか神奈川のニュースを見たことがあるんですけど、例えば塾とか、それから上井草だとスポーツセンターにプールなんかがあるので、ああいうようなものの委託を受けて、法人が契約をしてその会員になっていくっていう意味なんですか。それとか、個人っていうとご家族で「頼みたいんだけど」みたいに、それも MaaS か何かで注文ができて、迎えに来てくれて、お家まで届けると。そんなイメージでよろしいでしょうか。

会長（伊藤） 事務局からお願いいたします。

事務局（尾田） はい、ご質問ありがとうございます。具体のイメージが湧きにくくて恐縮なんですけど、これも LINE のお友だち登録をして、そこから運行の予約等をするようなシステムとなっています。横浜で実証したときは、今お話があったサッカーのスクールだったり、あとは英語の学童クラブだったり、あとはスポーツ施設ですね。そういったものが対象になっていまして、その系列店が都内にもある。この下井草地域については、英語の学童クラブがあって、今、学童クラブからタクシーを使って通われている方がいらっしゃるということがありまして、そこにこのシステムを適用できないかということで、今検討を進めているところでございます。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。惠羅委員ですかね。よろしく申し上げます。

委員（惠羅） 非常に初歩的な質問で恐縮ですけど、ミーティングポイントって言葉がありましたけど、初歩的な英語を知っていればどういう意味か見当はつきますけど、ミーティングポイントは何かとか、どういうものかって一切ご説明がなかったんで勝手に解釈しましたけど、要するに、停留所のことですね。というのは、ミーティングって、乗る場所っていうのは分かるんですけど、降りる場所もやはりその決まった場所に固定されるんだろうなと想像はしましたけど、その辺の、もうちょっと正確なご説明があったら良かったかなと思いますので、よろしく申し上げます。

それから、モビリティウィークということなんですけれども、世界同時に約 3000 都市ってことで、大々的にやっているのを私も初めて伺いましたけど、例えば、地方都市なんか、その地域の中心都市になってね、何市でもいいですけど、静岡市でも倉敷市でも何でもいいんですけどね、都市があって、中心があって、またその周辺に色々な施設があるっていうのは、まとまった市としては分かるんですけど、杉並区っていうのはそういう一般の都市と違いますよね。

行政の規模としては都市と同等で区って考えるんでしょうけれども、要するに杉並区と言ったって、その交通の組織としては連続しているわけですよ、東京都全体で。だから、杉並区の中だけでっていうのと、そういうどこかの例えば地方都市でこういう催しをやるっていうのと、大分趣が違うんじゃないでしょうかね。カーフリーなんて言ったって、そういうまとまった地域の中心の都市だったらある程度なんとかそれらしい行事なりキャンペーンができると思うんですけど、杉並区だけでカーフリーにしろと言ったって、通過する人がいっぱいいるわけですから。ですから、大きい東京都全体でやるんだったらまだイメージが湧くんですけど、その連続した大きな東京の中の、行政の区切りである杉並区でこういうことをやるというと、隣近所の区や都市とも共通してやった方が本当はいいかなと思うんですよ。その辺の考え方というか、どういう風に具体的にやるかっていうことをお話いただけるといいかなと思います。

会長（伊藤） はい。2点ご指摘ありましたね。いかがでしょうか。事務局からお願いします。

事務局（尾田） ご質問ありがとうございます。ミーティングポイント、確かに非常に分かりにくい用語かなと思います。他ですと、仮想バス停みたいな言い方をしているところもございまして、一般のバス停って、時刻表が立っていて、道路上に構造物があるような状況なんですけど、仮想バス停ということで、道路の端っこの方にステッカーみたいな形で、ここは乗り降りできる場所ですよ、だったり、例えば区の施設に隣接するところですよ、公園の脇のフェンスにそういう表示があったりと、一般には分かりにくいようなものでございます。乗り降りも勿論想定しているところでございます。

2点目、モビリティウィークに関しましては本当ご指摘のとおりで、杉並区でっていうのはなかなかハードルも高い面もあるとは思いますが、例えばお隣の武蔵野市とかでも、実際広場にバス事業者さんにご協力いただいてバスの車両を置いたり、タクシー車両とかを置いて、公共交通に親しんでいただくというような取組は既にやっているところもございます。杉並区でまずやれることが何かということも含めて、先ほど申し上げた隣接する自治体との連携等も含めて考えていきたいと思っているところでございます。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。じゃあ牧村副会長、お願いします。

副会長（牧村） ミーティングポイントに込められたメッセージについて、補足です。停留所という、そこでずっと待っているっていうイメージがあって、人によっては良いイメージもあれば悪いイメージも持っていたりする。そういった空間ではなくて、ミーティングなので、待ち合わせの場所だったり、あるいはドライバーと出会う場所だったり、いわゆるそういう新しい価値をその場所に作って

いこうという意味が込められたメッセージなので、それを杉並区さんの方では分かりやすい日本語でこれから表現いただくと良いと思います。全く違うドライバーと、車と、それから区民がそこで出会って移動していく体験を提供する、その入り口の場所という意味なので、そういうメッセージを杉並区さんで考えていただけるとより親しみやすく皆さんが利用できるような場所になるかなと思いました。

委員（惠羅） ありがとうございます、大変よく分かります。ただ、そういう意味ですと、乗る場所はそこなんだけど、降りる場所はもっと自由に決められるのかなってつい考えちゃったんで、そうじゃないんだろうなってことで確認したかったんです。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。もっと立ち戻っても構わないので、他にご質問やコメント等何かありますでしょうか。

私も一つ先ほどに戻った質問をしたいんですけど、グリーンスローモビリティについて色々データをお示しいただいたのが非常に分かりやすくてありがたかったんですけど、こういったデータというのは、今作ろうとしている MaaS アプリの方でも取れて、またこういった場で、そういった情報も十分共有していただけるという、そういった前提でよろしいでしょうか。

ワグナー（福井） はい、仰る通りでございます。

会長（伊藤） 是非こういったものがどういう風に使われているのかっていうのを、一旦ここでまた出していただいて、それで議論を進めるとか、そんな形で進められるといいなという風に思っております。

それでは、大体意見が出揃った感じでよろしいですかね。それでは、ここからはその他ということで、情報共有等、委員の中からある方が、もしいらっしゃれば是非ご発言いただきたいんですけど、いかがでしょうか。では京王バスさん、よろしいでしょうか。

委員代理（安井） 京王電鉄バスの三浦の代理の安井と申します。よろしく願いいたします。

弊社は直近で8月にダイヤの改正がございまして、その辺りの弊社の事情と、そういった経緯とかですね、ご説明させていただければと思います。

当社の現状をですね、まず報告させていただきます。ニュース等でもですね、度々報道されておまして、皆さんご覧になっているかと思いますが、深刻な乗務員不足ということに関しては悩まされているというところがございます。そもそもですが、運転免許を持たない方も若手を中心に存在している中での、乗務員採用の苦戦。それから、転職市場が活性化する中での異業種への人材流出。更には、在籍乗務員の平均年齢の上昇に伴う定年退職者数の増加。ち

なみに、当社の乗務員の平均年齢は、今 50 歳を超えているような状況でございます。このあたりの事由が相まって、採用人数が退職者数に追いつかず、在籍乗務員数が年々減少している状況にあり、今後この流れが更に加速するかなという風に思っております。こういった状況の中で、当社では運賃改定を実施しまして、それによる収入増を原資とした乗務員の処遇改善を昨年実施させていただいたところでございます。しかし、それ以降も退職の流れというのは正直止まっておりません。このような状況ですので、人件費、採用コストも上がっております。より一層収益性を上げていかなければいけないというところは、ご理解いただければなと思っております。

更に、もう一つの要点として、2024 年問題、改善基準告示の変更によりまして、バスを含む運輸業界ではドライバーが一日当たり働ける時間というのがこれまでよりもかなり少なくなっております。一人ひとりに時間外労働で働いてもらってダイヤを維持する、これも厳しいという状況になっております。

以上のことから、当社では昨年春から、不採算、赤字路線からスタートして、減便を伴うダイヤ改正を各所で実施していったところでございます。今年に入ってからです、実は当社では黒字の路線っていうのは全路線の 3 割程度しかないのですが、そういった路線についても減便を実施してきているという状況でございます。直近の、先ほど申した 8 月の改正ですが、こちらまだホームページにアップしておりませんが、お盆明けの 8 月 19 日に改正を実施する予定でございます。杉並区内を運行している主な路線で言いますと、永福町から方南町を経由して新宿駅まで行く路線、こちらの路線が対象となっております。こちらは当社の中でも非常に収益性の高い路線となっております、トップレベルの黒字路線でございますが、乗務員不足や改善基準の観点から、やむなく日中時間帯を中心に減便するということになりました。重ね重ね皆さんには大変なご迷惑をおかけすると思っておりますが、事情をご理解賜りましてですね、何卒ご理解いただきますようよろしくお願いいたしたいと思っております。以上でございます。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。委員の皆さんが抱えている問題・状況等をこういった場で共有しながら、地域として何ができるのかを考える場としてここに協議会が継続的にあるので、今のような決して喜ばしいニュースではないんですけど、様々な立場の方がこういった状況を共有して、その上で何か進めていけたらなという風に思っております。そういった意味で、今京王バスの安井さんからご意見をいただいたのは非常にありがたいです。こういったご発言を、是非これからもいただきたいなと思っております。

ちなみに、もしも他のバス事業者さん、あるいはタクシー等公共交通の関係者の方で、もしも補足や状況の報告等、もしもあればいかがでしょうか。

委員（秦野）

西武バスの秦野でございます。

今、京王バスさんからご説明いただいたとおりですね、弊社も担い手不足を決して楽観しているわけがありません。今後3年間で申し上げますと、私共は、今は60で定年で、定年延長等も考えたらいいんですけども、今後3年間で毎年80人ほど定年で辞めていくような状況になっておりますので、ここ3年で240人辞めるような計算になっております。この240人を新しい採用で賄えるかという、非常に厳しいです。今、京王さんの申し上げたとおり、元々大型二種の免許取得者が非常に少なく、今もう既に50代以上が83%、84%ぐらいまで占めておりますので、なかなか今後若い人がなりにくいような状況になっています。私共も非常に楽観視できない状況だというのは間違いないですし、足元を見てもですね、私共は大体今平日の就業数、乗務員のシフト数で900シフトぐらい各営業所を動かしているの、今日も毎日900人が各シフトで乗務しています。その中で年間稼働数を割り出して、年間で必要な人員というものを出しているんですけども、その人員に対して今50人ほど足りない状況です。その50人が足りないために、乗務員を公休出勤させたり、乗務というよりプラスアルファで仕事をしてもらったりとかですね、穴埋めをして何とか繋いでいる。それも、新しい改善基準を守りながらなんとかやっているというような状況でございますので、綱渡りという言い方が適切か分からないですけども、綱渡り、自転車操業の状態毎日やっているような状況でございます。弊社からは以上になります。

会長（伊藤） ありがとうございます。他にも何か、もしもあれば。では、よろしくお願ひします。

委員（土屋） 関東バスの土屋と申します。
バス会社ですので、今、京王さんですとか西武さんが言われた通りですね、人手不足というのは私共も同様の環境でございます。私の方からはですね、人の関係というよりも、事業を展開するときにはですね、労働環境のことについてお話をさせていただきたいなという風に思います。

バスの乗務員というのは、私共の環境の中では決まった路線、決まったバス停を行き来するというようなところで勤務しているわけですけども、このようなミーティングポイント、不特定の場所にナビみたいな形で誘導されるという部分については、非常に不慣れな状況下にあるいうところでございます。一番何を気にしているのかというと、ナビを気にしながらお客様にご乗車いただいて運行するという部分に対して、非常に狭い道を走るということですので、何かあったらというようなことをよく考えてしまう。人手不足というところで、どういう方を選抜して乗せていくのかというところを少し考えると、オンデマンド交通は運行上、ナビを見ながらということになるわけですので、非常に心配事が絶えないなというところがありました。結局、ナビだけではなくて、お客様に身近に接してというような言われ方をするとき、「こう行きな

さい、ああ行きなさい」と言われたり、「私の家はすぐそこだから、右へ曲がってここで止まって」っていうようなことをもしも言われたときに、どちらを優先していいのかということも非常に迷うところなのかなという、運行上についての不安も私共が抱えている問題の一つとしてあるということをご話してをさせていただきたくったというところがございます。以上です。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。これだけ事業者さんが揃う場って多分他にはないですし、是非住民の皆さんは、行政の皆さんと対峙する場ではなくて、折角一緒の会議なので、建設的な意見を出す場になれば非常にいいなという風に思っています。そんな意味で、今、それぞれご意見いただいたのはありがたかったですけど、杉並のように非常に人が多くて、赤字路線で苦しんでいますとか、過疎地ですとかいう所では全くないにもかかわらず、交通事業者はかなり苦境に立たされているというのは現実の状況としてあります。これは是非、住民の皆さん、それから自治体の皆さんも、しかもそれがこの数年、あるいはひょっとしたら数ヶ月とかでかなり深刻化しているという状況は、心に留めておいていただきたいです。とはいえ、どうしたらいいかがあまり分からないですね。もっと皆さんバスに乗りましょうっていう話では最早なくなっている。黒字でももう続けられないんだといった状況で非常に困ったなという風に思っていますけど、このあたり、もしも事務局からも何かあれば何えればと思います。いかがでしょうか。

事務局（尾田）

今、バス会社さんからお話があったように、非常に苦しい状況ってここ1年ぐらいでかなり加速化していっているのかなというのは区としても認識しております。基礎自治体として、地元自治体として、急に「このバスは明日からなくなっちゃいます」と言ったとき、住民がやっぱりすごく困ってしまうので、今から手を打っていかなきゃいけない。色々な自治体が、色々な補助を出したりとかやっていますけど、何が一番インパクトがあるかなっていうのは非常に悩ましいところかなという風に、他の自治体の担当とかともお話ししているところなんですけど、こういったことをしてほしいとか、そういった内容ができればこの場で議論できると非常にありがたいかなと思っています。

会長（伊藤）

そうですね。こういうサポートをしてほしいっていうのは、そのところへ踏み込んだご発言が交通事業者さん、バス事業者さんからあるとありがたいなというのもその通りだと思いますし、それから様々な事例をもしご存じの方がいたら伺いたいなと思っておりました。

委員（富樫）

東京バス協会の富樫と申します。
今、各事業者さんからもお話がありましたけれども、これは杉並とかこっちの地域に限らないで、都内で言うともうほぼ全ての会社でそんなような状況に

なっているかと思います。それで今、喫緊の課題って、やっぱり人がいなくなっているということだと思います。人さえ入れればどうにかなるって言ったら、ちょっと乱暴な言い方かもしれませんが、先ほども京王さんが黒字の路線を減便しています、ということ言っていました、これは、赤字路線を維持するために、赤字路線も減便はしているんですよね。本来ですと、そこをなくして、全部黒字路線で運行すれば維持できるはずなんです。だけど、やっぱりそこはできない。それは何故かと言ったら、持続しなきゃいけないから。だから、我々はそこをまず第一に考える。いかにこれを持続させるためにはどうするかっていうところだと思うんですね。そのためには、やっぱり人なんですけれど、ただ難しいのは、じゃあ何の補助があるかっていうと、結構出てこないです。採用の補助していただくと言ったって、行きたくないと言われればそれまでですし、じゃあ給料をどうするっていう話にも多分ならないと思います。ですから、色々な要因があるので、そこをまた深掘りしていく必要があるのかなど。おそらく待遇が悪いから人が来ないってだけでは、そんな単純な話では多分ないと思うんですね。私も現場に長くいたものですから。最近の辞めていく人たちは基本的に同業者はいません。昔は同業者だったんですよ。他所の同じ会社に行っちゃみたいなのが大体多かったですよ。けれども今は、例えば教習所の教官になりますとかですね、IT関係の仕事をやりますとか、全然違う方向に行っちゃっているっていうのがあって、それは勤務が不規則だとか、色々な要因も多分あるのかもしれないけれども、我々もそこは今図りかねているところだと思うんですよね。ただ、じゃあ何が必要かっていうと、多分人の手なので、それに尽きると思います。ただ、その答えがまだ我々も見えてないというところがございます。以上でございます。

会長（伊藤）

ありがとうございます。折角モビリティウィークとかをやるんだったら、住民の意識を高めるというだけではなくて、交通事業者の中の、いわゆるコロナのときに言っていたエッセンシャルワーカーですね。そういった方々って、普段どうしても意識しないじゃないですか。でも、やっぱりそういう人が支えているんだって部分に目を向けさせる場としても、機能するといいなという気はしましたね。

もしも何か今のことに関連してご意見あれば何えればと思いますけれど、いかがでしょうか。

委員（秋山）

またニュースで見た話で申し訳ないんですけど、都内ではできないことなのか、環七なんかでも太い道路を走ってくるバスとかはあるんですけど、ああいこうところで連結バスとかっていうのは走らないんですか。細い道に入るっていうのは難しいと思うんですけど、沢山の方を乗せられる連結バスを1人のドライバーが運転しているっていうのを見たことがあって、それが一つ解決策っていうようなものだったんですけど、杉並では難しいでしょうか。

会長（伊藤） これ、どなたか答えがありますかね。では、手が上がったみたいなのでお願いいたします。

委員（秦野） 西武バスの秦野でございます。
この話は杉並区さんに限った話じゃなくて、他の自治体さんでも連節バスはいかがですかって話はいただくので、一般的な例としてお話させていただきますけれども、まずは道路がそれに適しているかどうかというのが一番大事で、それを走らせるとなると、各バス停のガードパイプの大きさとか、長さとかを全部改良しなきゃいけないくて、例えばバスが入る場所をバスレーンって一般的に言ってますけど、あそこの大きさも単純に2倍ぐらいに変えなきゃいけないので、道路管理者だったりも多大な費用が掛かるかなというところがあります。あと、事業者としては、連節バスを入れるとなるとそれを整備するスペースがないといけないので、一般的に各営業所、バス事業者は工場を備えておりました、ジャッキアップしてバスを整備したりするんですが、連節バスを上げるような設備は持ってないんですよ。そこから整備していかないとなかなか難しいというのがありますし、連節バスが効力を発揮するのは本当に朝だけになりますので、じゃあ昼とかはどうするんだということになると、費用対効果として、それだけ必要な連節バスにどこまで投資しなきゃいけないんだという部分は事業者としてジレンマを抱えているところでございます。一般論になりますが以上でございます。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。ちなみに減便等が起こった場合、普段そのバスを利用されていた方っていうのは、どうされることが多いんですかね。他の時間帯のバスに乗るのか、バスに乗るのをやめちゃって車にするのか、あるいは歩くのかとか、データとかなくてもいいと思うんですけど、もしも減便があった場合にどうなるよっていう何か体感があれば是非伺いたいんですけど、いかがですかね。バス会社の方とか、何かご意見ありますか。

委員（富樫） バス協会からちょっと離れて、実際の利用者として、どこの地域ということではないですけど。減便したら、その後、お客さんは増えてるんですよ。1台あたりについては。例えば10分間隔で10人乗っていたバスが20分間隔になった。そしたらどうなるかと言うと、20人にはならないですけど、大体15人ぐらいが乗っているのかなっていうようなイメージ。これはあくまで体感の話なので、バス協会としてではなく、利用者の意見として、そんなイメージでございます。

会長（伊藤） そうですね、それが20人になったら、良いか悪いか分からないけれど、一方で、5人どうなったか分からない人がいるっていうところが、やっぱり気に

なっていて。その方たちが例えば出掛けるのを諦めてしまっているのかとか、その辺りのデータはないと思うんですけど、気にはなります。

これは結論のある話ではないと思うんですけど、特にこういった状況にあるんだと、そういった状況を共有しながら、こういった議論が進められているんだよってというのは是非心に留めておいていただければと思います。それから、今回、京王バスから口火を切っていただいたんですけど、様々な立場の方で、こういった移動に関する課題を抱えていらっしゃると思いますので、そういった課題についてはまた次回以降のこういった時間の中でも是非情報共有いただけるとありがたく思っております。

その他、今日を振り返ってみて、やっぱりあのとき言い忘れたよみたいな、全てを通して何かご意見ありますでしょうか。

はい、それでは一通りご議論をいただいたということで、ありがとうございます。これにて報告事項は全て終わりましたので、最後に今後のスケジュールということで、事務局からよろしく願いいたします。

事務局（尾田）

次回の第8回協議会は少し先になりますが、令和7年1月29日（水）14時から16時、この杉並区役所中棟6階第4会議室にて開催いたしますので、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。

また、先ほどお話しありました第4回のAI オンデマンド交通検討部会は、令和6年9月18日（火）14時から、杉並区役所近くのビルにある会議室にて開催する予定となっております。部会員の皆様には、ご予定いただきますようお願い申し上げます。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。

それでは、本日の議事報告事項を踏まえて、牧村副会長からは是非コメントをお願いいたします。

副会長（牧村）

はい。活発な議論を本当にありがとうございました。後半にありましたけど、やはり2030年は運転手不足がもっと深刻になると言われていますし、それをこの場で知恵を出し合っていく必要があるという、今日その最初のきっかけが、まさにMaaSの話だったり、新しい移動を支援していくというところに、杉並区は東京都の中でも最先端で取り組んでいる地域だと認識をしています。

では、海外は運転手不足が生じていないかという、同じような課題はあるんですけど、そうは言っても、運転手不足は生じていないです。それはどうしてかという、行政と民間の人が腹を割って話し合っ、色々なことをやってきているからだと思います。例えばアメリカは3月17日なんですけど、運転手さんとか整備士さんに国民が感謝する日っていうのがあるんですよ。街の道路に出てですね、朝、運転手を通ると本当にありがたいことを子供たちが

みんなで言うということをやって、そういう働く人に対して、積極的な取組をしています。また、フランスも交通事業者の方々は大変なので、社宅を行政が用意して、そこは行政が支援して、労働環境を良くするというのを一緒に取り組むこともしています。先ほどカーフリーデーの話がありましたけど、そこはまさに顔が見えない移動を支援している人たちが区民と一緒に顔を合わせて、そこで色々なコミュニケーションをするっていう場としても機能していると思いますので、そういうことをこの場でも是非引き続き知恵を出し合って行けるととてもいいなという風に思いました。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。本当に事業者さんの人があってこそその交通ですし、一方で勿論、利用者があって、利用者のため交通でもあるって、そこが非常に重要で。自分が前に住んでいたところだと、年に1回近所の百貨店みたいなところで鉄道模型の運転会みたいなものやっていて、電車の運転手さんが色々解説をしながら、すごく楽しそうに紹介しながら鉄道模型を運転するみたいなイベントがあって、やっぱりそうやって事業者さんの方の顔が見えるっていうのは非常にいいなというような、同じことを考えたところでした。

また、この会議、今回からご参加の方も多と思うんですけど、こういった形で、様々な異なる立場の方が活発に意見を出し合って、地域の交通を考えていくとか、そういった場として育てていくというのを引き続きやっていきたいと思いますので、是非今後も活発なご議論に参加していただきたいなと思っております。

以上で、本日予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7回杉並区地域公共交通活性化協議会を閉会とさせていただきます。本日は長時間にわたってありがとうございました。

以 上