

会議記録

会議名称	第2回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日 時	令和4年7月13日（水）午後2時00分から午後4時04分まで
場 所	西棟6階 第5・6会議室
出席者	<p>【委員】28名（代理出席7名）</p> <p>伊藤会長、牧村副会長、浅川委員、篠田委員、藤沼委員、畠山委員、早田委員、秦野委員、古谷委員、久武委員、秋山委員、米澤委員、舟山委員、久我委員、松崎委員、清水委員、藤平委員、佐藤委員、清家委員、小泉委員、村松委員、佐久間委員、茂木委員、喜多川委員、井上委員、野口委員、土肥野委員、高橋委員、</p> <p>（代理出席：佐藤宏紀様、尾崎弘一様、磯史洋様、佐藤裕様、寺谷次明様、鈴木卷子様、松木拓様）</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4年7月1日現在）</p> <p>資料2 : 第2回杉並区地域公共交通活性化協議会 席次</p> <p>資料3 : 杉並区地域公共交通計画について</p> <p>資料4 : グリーンスローモビリティの実証実験について</p> <p>参考資料 : 杉並区地域公共交通計画（目次案）</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 委員の変更、紹介 3. 議事 <ul style="list-style-type: none"> ・杉並区地域公共交通計画について（基本方針・目標・施策案） 4. その他報告事項 <ul style="list-style-type: none"> ・グリーンスローモビリティの実証実験について 5. 閉会
傍聴者	6名
会議の結果	<p>○議事杉並区地域公共交通計画について（基本方針・目標・施策案）を区が概要説明し、質疑及び委員間の協議を行った。また、報告事項グリーンスローモビリティの実証実験について、区が概要説明を行い、委員から質疑を受けた。</p>

○事務局 それでは、定刻となりましたので、「第2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、またお足元の悪い中、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

また、開催に際しまして、新型コロナウイルス感染症予防策にご理解とご協力をいただきまして、重ねて御礼申し上げます。

本日の協議会は、午後4時までの概ね2時間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、本協議会事務局の都市整備部交通施策担当課長の尾田と申し上げます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、着座にて失礼させていただきます。

まず、本日使用する資料を確認させていただきます。

今回、7月5日付で開催通知とともに、郵送にて送付させていただいた事前資料と本日席上に配布している当日資料がございます。事前送付として、次第、資料1「杉並区地域公共交通活性化協議会委員名簿（令和4年7月1日現在）」、資料3「杉並区地域公共交通計画について」を、皆様にはご持参いただいております。また、皆様の席上には、資料2「席次」、資料4「グリーンスローモビリティの実証実験について」、参考資料「杉並区地域公共交通計画（目次案）」を配布しております。

事前送付および席上配布の資料を一通りご確認ください。もし、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いただければと存じます。資料の説明は以上でございますが、事前送付資料を本日お持ちでない方には予備がございますのでお申し付けください。よろしいでしょうか。

また、協議会の開催に当たりまして、事務局側で記録のため録音させていただきますので、予めご了承ください。

○事務局 続きまして、本協議会の目的について、簡単にご説明させていただきます。

本協議会は、杉並区地域公共交通計画の策定に向けて、必要な事項を協議するため、区長の附属機関として条例にて設置いたしました。3月開催の第1回協議会では、計画の概要について、区内の公共交通を取り巻く現況と課題について、今後の計画策定の進め方について、それぞれ事務局より概要説明を行い、伊藤会長の進行の下、活発な意見交換をさせていただきました。

各委員の皆様にはこの間、4月と6月にWEB準備会という形で集まっていただけの方にご参加いただき、継続的にご議論させていただきました。本日の第2回協議会では、3. 議事の冒頭で、これまでの準備会等の議論を踏まえて、計画の基本的な方針、目標、各施策案についてご説明をさせていただきます。その後、委員の皆様には、主に具体的な施策案の内容について、ご議論いただければと存じます。

続いて、本協議会の伊藤会長より開会のご挨拶をお願いいたします。

○会長 はい、ご紹介ありがとうございます。改めまして東京大学の伊藤昌毅と申します。本日は、また改めてよろしくお願いいたします。着座で失礼いたします。

ちょうど、今年の3月、この委員会の第1回を開催した同じ場所だと思っておりますけれども、この杉並区地域公共交通計画を策定するために、これだけの沢山の方に集まっていたいて、いろいろご意見をいただきました。この1年をかけて地域公共交通計画をブラッシュアップして行って、いろいろ考えて行こうということで、いろいろとご意見をいただきましたが、その間、今日の場だけで

はなく、それ以外にもご意見をいただく場をいろいろな形で作っていただきながら、中間的な場として今日があると認識しております。いろいろと手探りではありましたが、こういったフォーマルな形だけではなくて、皆様のご意見をいろいろな形でなるべく伺いながら、地域と計画というのをまとめていこうということで、是非、この後も引き続き、また本日も活発なご意見をいただけると非常にありがたいと思っております。

ちょうど、先日も杉並区選挙のニュースを見ていたのですが、やはり交通というか暮らしというのは非常に注目される課題だと私自身も改めて思ったところで、そういった中でも交通が果たす役割というのは、非常に大事であるのだと、そのように私自身も改めて感じたところでございます。こういった場で、どういった議論がされるか、それから、ここでどういった計画がたてられるかというのは、私も地方だとかいろんなところを見ておりますが、意外といろんな地域で、その地域の交通をどうするかというものが、大きな基本方針になっていくものです。是非、皆さん立場が違う方がいろいろいっしょにすることは非常にありがたいことだと思っておりますので、本日もいろいろと活発なご意見いただけるといいなと思いますし、また、そうでない場でもこの計画の策定に向けて様々な議論が進むと良いと思っております。本日、人数が多い関係で、こういった横に並ぶ形式となっていることでみなさんの顔を全員が見える形にはならないのは非常に残念だと思っておりますが、是非こういう授業みたいな感じではなくて、改めて活発なご意見を頂けると非常にいいなと思っております。この後の議論は、時間を結構長く取っているとは思っておりますので、是非よろしく願いいたします。

○事務局 伊藤会長、ありがとうございました。

○事務局 次に、委員変更のご紹介になります。お手元の資料1「委員名簿」をご覧ください。第2回協議会の開催に当たりまして、人事異動等で新たに委嘱された委員を順番にご紹介させていただきます。

まず、西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部鉄道計画課マネジャー 岩澤委員、本日ご欠席のため代理で佐藤様にご出席いただいております。次に、東京都交通局自動車部計画課長 若田委員、本日ご欠席のため代理で尾崎様にご出席いただいております。続きまして、小田急バス株式会社運輸計画部次長 古谷委員、東京都建設局第三建設事務所管理課長 清水委員、警視庁交通部交通規制課課長代理 藤平委員、警視庁高井戸警察署交通課長 江藤委員、本日ご欠席のため代理で佐藤様にご出席いただいております。国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（輸送担当）清家委員、次、区内部の委員になります。杉並区都市整備部長 井上委員、杉並区まちづくり担当部長 野口委員、杉並区土木担当部長 土肥野委員、杉並区教育委員会事務局学務課長 松下委員、本日ご欠席のため代理で鈴木様にご出席いただいております。以上、計11名となります。

各委員におかれましては、大変失礼ではございますが、委嘱状を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。

なお、この度の7月11日付けの人事異動で国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課長も変更がございますが、委嘱手続きが済んでいないため、後任の松木課長には板垣委員の代理ということでご出席いただいております。

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条第2項の規定により、会議は委員の半数の出席が必要となります。本日は、協議会委員38名のうち、現在、28名の委員が出席されていますので、条例の規定により、本協議会は有効に成立して

いることをご報告させていただきます。

それでは、これ以降の進行につきましては、伊藤会長にお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

○会長 はい、それでは、本日議事の進行を引き継ぎます。伊藤です。

まず、本日の議事の次第がありますが、こちら簡単に冒頭共有した上で、進めていけたらと思っております。

まず初めに議事について、事務局から約 20 分程度でご説明を頂きまして、特に後半の施策案についての部分を中心に皆さまのご意見を頂けたらと思っております。そのつもりで是非、事前配布はしてあるとは伺っているのですが、事務局の話を伺いながら、いろいろと感じられた点をメモなりして聞いていただければと思います。そういった議論をした上で、また、その後の 4. その他の報告事項ということで進めていきます。そういうことで、事務局からご説明をお願いいたします。

議事の説明 **資料 3**

○事務局 それでは、議事 杉並区地域公共交通計画（基本方針・目標・施策案）につきまして、事務局の都市整備部管理課交通企画担当の菅原よりご説明申し上げます。

○事務局 本日の議事は、あらかじめ送付しております、資料 3 杉並区地域公共交通計画について、を見ていただきながら、この後の討議を予定してございますので、お手元にご準備ください。資料 3 をお持ちでない方がいらっしゃれば、お近くの事務局職員までお申し出いただければと存じます。着座にて失礼いたします。

資料 3 ですが、事前に送付させていただいて、重点的にご確認いただくようお願いしておりましたので、本日は要点に絞ってご説明させていただきます。

1 ページは目次でございます。第 1 回協議会でお示しした内容と重複する部分もございますが、最初に、地域公共交通計画について、法の趣旨や対象とする移動手段を再確認した上で、区における公共交通の現況と課題を踏まえて、区が目指す地域公共交通をご提示させていただきます。杉並区の地域交通の基本方針を受けて、5 つの目標を掲げておりますので、それらの目標を達成するための施策として具体的内容について、特にご議論いただきたく存じます。

2 ページをご覧ください。地域公共交通計画とは、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする、地域交通のマスタープランです。ここで、地域交通と言っているのは、従来の鉄道やバス、タクシーなどの公共交通だけでなく、自家用有償旅客運送、スクールバス、民間事業者で行う送迎サービス、さらに物流サービスなど、地域に存在する多様な輸送資源を総動員して、地域の移動ニーズに応えていくということが、法の趣旨としてございます。

3 ページでは、区の公共交通の現況をお示ししております。

後の 5 ページにもデータを示しているとおり、区民の移動手段として、鉄道のほか、徒歩や自転車など環境にやさしい移動手段を利用している傾向がございます。自動車保有率が低い一方で、2040 年には単身高齢者の割合が約 6 割に上るとされており、高齢化の進展とともに、運転免許返納者を含めた移動困難者が急増し、移動ニーズも拡大されることが懸念されます。また、区の移動を取り巻く制約の一つに、区内の道路整備が進んでいないという状況もございます。

鉄道は東西方向を 5 路線運行し、都心部への交通利便性が高い一方で、南北方向にはありませ

ん。南北方向の移動を主に路線バスとすぎ丸が運行する形で、区内の交通網をカバーしております。ただ、コロナ後の利用者数の減少を受けて新たな需要喚起が必要となっております。

4、5ページのデータも合わせてご覧ください。こちらは平成30年のパーソントリップの集計でございます。上は区内外の交通流動量を線の太さで明示しており、右下の交通手段別のグラフからは、鉄道、徒歩、自転車の移動割合が特に高いことが見て取れます。

ページをめくっていただきまして、6ページでは、この間、区に寄せられている区民の移動に対する要望等をまとめたものでございます。

主なところでは、すぎ丸がGoogleマップのルート検索で出てきたらよいといったご意見や、高齢者が多くて公共交通へのアクセスが容易でない地域でも小さなバスを通して欲しいといったご要望をいただいております。

7ページは、区の地域公共交通の課題をまとめたものになります。改めて、ご説明しますと、太枠ハッチが所謂交通不便地域で、細かいハッチ部は今年の区民アンケートで交通に不満があるとされた地域になります。課題としましては、公共交通ネットワークが充実している中でも点在している交通不便地域の解消が求められていること、区部東側を中心に狭い道路等のインフラが十分整備されていないことで、コミュニティバスの拡充が困難であること、駅やバス停等の交通結節点における乗換え負担の軽減や待合環境の快適性の向上と、区界を始めとして隣接区市とのネットワークの強化が求められていること、あらゆる交通モードの安全性の向上と、各交通モード間をシームレスにつなぐ移動の効率化・最適化が求められていること、交通事業者の運転手不足の解消が求められていること、事業採算性だけではなく、他分野へ及ぼす影響を含めた公共交通の再評価が必要となっていること、災害・ポストコロナ・脱炭素化・デジタル化など時代の潮流に対応することが求められていること、といった課題がそれぞれ見えてきたところです。

次に8ページをご覧ください。区では、昨年10月に杉並区基本構想を策定し、今後概ね10年程度を見据えた区が目指すまちの姿を「みどり豊かな住まいのみやこ」としております。まちづくり・地域産業分野の将来像では「多様な魅力と交流が生まれ、にぎわいのある快適なまち」、デジタル化推進では「MaaS等を活用した新たな地域公共交通の充実」を掲げており、殊「交通」に関しては、杉並区総合計画において「誰もが気軽に移動できる利便性の高い地域交通環境」を形成することを目指しております。杉並区地域公共交通計画は、基本構想が掲げる区の将来像を地域公共交通の面から実現するための計画であり、他分野の計画とも関連が大きい内容となっております。

9ページでは、住宅都市である杉並区における地域公共交通に求められる役割を「区民の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」ということで整理いたしました。皆様もご存知のとおり、世界での持続可能な開発目標SDGsでは、令和12年(2030年)に向けて17のゴールが決められています。交通に関しては、目標11のターゲットの一つに、2030年までに、女性や子ども、障害者、高齢者など、弱い立場にある人々が必要としていることを特に配慮して、公共の交通手段を広げるなどして、すべての人が、安価で安全に持続可能な交通手段を使えるようにすることが示されています。

左の図は、移動手段ごとの優先順位を示した図です。杉並区においても、どのように考えていくかを皆様とご議論できればと存じます。

ページをめくっていただき、10ページでは、区における計画策定のポイントを整理しております。

中でも、3つ目は牧村副会長のお言葉を参考にさせていただいたもので、区民の皆様には公共交通を「知って」「使って」「考えて」もらうことを計画策定のポイントといたしました。区の公共交通でさえも、利用が図られなければ、交通事業者の衰退につながり、結果として路線の廃止や減便といった公共交通サービスを楽しむことができなくなる可能性もございます。実際に、お隣の世田谷区において、成城学園前駅と目黒区の都立大学駅を結び、住宅街を約10km走る東急バス「都立01」系統が令和3年3月末に廃止されたといった現状もございます。区民の皆様には、公共交通事業の窮状をご理解いただき、公共交通事業者の運行を支えるのは自分自身であるという認識の下で、図に示す正のスパイラルへの転換を目指してまいります。

次の11ページ、12ページについてですが、2つのページを見やすくA3判にまとめたものを、こちらの資料3の最後につけておりますので、宜しければご参照ください。

まず、11ページでは、ここまでの内容を、主に7ページで示した区の地域公共交通の課題を受けて、杉並区での地域交通の基本的な方針を『「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』と決めました。区が目指す地域交通のあり方を基本方針とした上で、目指す姿として5つの目標も設定いたしました。目標1「気軽に自由な外出と回遊の確保」、区民や来街者のライフステージ・ライフスタイルに応じた移動の選択肢が増え、誰もが諦めることなく気軽に自由な外出と回遊ができる。目標2「生活圏での快適な移動の確保」、複数の交通モードが高度に連続する公共交通ネットワークの構築により、区民の生活圏域での快適な移動が可能になる。目標3「安全かつ安価で最適な移動の確保」、多様な主体が連携し役割を明確にした上で、先端技術等の活用により、区民一人ひとりの安全かつ安価で最適な移動が可能になる。目標4「持続可能な公共交通への刷新」、公共交通がまちづくり・地域振興・福祉分野などに及ぼす多面的な効果が把握され、地域で育む共有財産として公共交通が維持・向上している。目標5「脱炭素化に資するかしこい移動への転換」、区民一人ひとりが公共交通をかしこく利用することが浸透し、低炭素な移動手段への転換が促進する。この5つを目標として掲げ、それぞれの数値目標案を右に例示しております。

続く、12ページで目標を達成するための各個別の施策を体系的にまとめております。

13ページは、14ページ以降に掲げる施策スライドの見方を簡単に説明したものになります。本計画の計画期間は、来年度、令和5年度から令和12年度であるため、それぞれ計画期間内に実施する施策を短期・中期とし、計画期間を越えて実施を見込む施策を長期としております。中でも優先的に実施していく内容に関しては早期と赤く目出ししております。実施場所は、現時点で実施を予定している地域を記載いたしました。実施主体は、大きく分けて4つ（行政、交通事業者、民間事業者、区民）を想定し、それぞれの主体の役割・関わり方も合わせてお示ししております。

ではページをおめくり下さい。これから14ページから27ページまで、12項もある個々の施策について、その内容や具体例について簡単にご説明しますので、後ほど特に委員の皆様からご意見を頂ければと思います。

では14ページからまいります。施策①-1「移動をためらう区民（移動ためらい層）への対応」を主に公共交通不便地域を対象に実施してまいります。自宅と、駅やバス停の交通結節点までをつなぐデマンド交通を早期に実施を検討してまいります。

施策内容について、すべてを紹介することはできないため、ここでは割愛させていただきます。

15ページ、施策①-2「新モビリティの導入検討」を主に狭あい道路密集地域を対象に実施し

ていきます。狭あいな道路等十分に整備されていないインフラの下では現行のすぎ丸を拡充していくことが困難であるため、そういった環境でも走行できる小回りの利く小型の新たな移動手段を提供していきます。早期に着手する内容としては、グリーンスローモビリティ、通称グリスロで、こちらは後ほどの報告案件でもございますが、令和6年度の荻外荘公園の開園に合わせて、荻窪地域での実装を目指しています。まずは、区側で車両本体を購入して、始めは地元の交通事業者に安全運行を担っていただきますが、将来的には地元住民で運行できる仕組みを検討してまいります。

16 ページ、施策①-3「自転車・電動マイクロモビリティの利用促進」は、区内全域で実施していきます。交通結節点におけるシェアサイクルポートや専用駐輪場の設置により、サイクル&ライドを推し進めていきます。また、道路交通法の改正を見据え、外出機会の創出と回遊性の向上に資する電動マイクロモビリティの利用促進を図っていきます。また、本施策については、区民にも主体的に係わって頂きたいと考えております。

17 ページ、施策①-4「歩いて出かけたくなるような交通環境の検討」は、阿佐谷地域と荻窪地域から徐々に区内全域に広がっていきます。ウォークブル推進都市である杉並区として、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりの検討も行っていきます。また、歩行者と親和性の高い、物流も含むゆっくり動く新モビリティの導入も検討していきます。

ページをめくっていただきまして、18 ページ、施策②-1「隣接区市への公共交通アクセスの向上」を、環状八号線沿道地域ではエイトライナーの早期実現に向けた検討を、区界地域では生活圏域での移動利便性向上に資する取組みとして、隣接区市への交通ネットワークを強化してまいります。ご存知でない方もいらっしゃるかと思いますので、エイトライナーについてここで簡単にご説明をさせていただきます。エイトライナー構想とは、山手線と武蔵野線・南武線の間、環状八号線を基本的な導入空間として、北区の赤羽から大田区の田園調布までの約31kmを結ぶ新しい環状鉄道の整備でございます。

また、生活圏域での移動利便性向上に資する取組みとして、実施を検討していくのは、すぎ丸の隣接駅への乗り入れ検討や隣接区市との区界地域におけるデマンド交通の導入検討です。

19 ページ、施策②-2「交通結節機能の強化」は、乗降客数が多く、タクシープールがないJR西荻窪駅にてスムーズなタクシー配車ができるように、先進的な駐車方式の活用等の検討を行います。また、図に示す多様な交通モードやサービスの地域内拠点となるようなモビリティハブ、こちら前のスライドに大きく示させていただきましたが、こういったものの整備の検討を行います。さらに、災害時に備えて、行政と交通事業者間での連携を強化するための取組みを検討いたします。

20 ページ、施策②-3「駅やバス停等の利用環境の改善」は、利用者が多く、鉄道沿線・バス路線ごとに個別のバス停が乱立している箇所にも共同バス停を整備することができないか検討いたします。また、乗り継ぎバス停における上屋やベンチの整備を検討していきます。ただし、こうした整備には、交通事業者の費用負担や維持管理の問題が発生いたします。そこで現在区内のケア24阿佐ヶ谷を中心に活動を進められております「ふらり赤い椅子プロジェクト」、こちらは、ご家庭などで不要になった椅子を寄付してもらい、赤い椅子として、街なかに、例えば、薬局、教会、店舗前などに設置することで、高齢者がひと休みできる空間を作り出して、安心して外出することを支援するといった活動が区内でも徐々に広がってきております。こうした地域の主体的な取組みで補完していくことも視野に、地域課題の解決に向けては地域全体で取り組むことを今後検討してま

います。

21 ページ、こちらが区としましては基軸として注力するもので、施策③-1「MaaSの導入検討と実装」は、区内全域で実施いたします。まず、MaaSの実現に向けては、区独自のアプリを開発するのではなく、交通事業者等の既存のプラットフォームを活用できないか検討を進めるとともに、国の補助事業への採択を検討いたします。オープンデータの整備・活用に関しては、既存の鉄道やバスだけでなく、新規に参入する民間事業者に対しても移動データの提供をしてもらうなど地域交通に係るデータを誰もが収集・分析できるような環境を構築していきます。このオープンデータの整備・活用に関しては、伊藤会長がまさにご専門でいらっしゃるの、行政職員・交通事業者に対する育成・指導という意味合いでも今後も継続的にご支援いただきたいと考えております。そして将来的には、都市OSとの連携を見据え、交通を含む防災、観光、福祉、環境等その他分野とのデータ整備及び連携を検討してまいります。

ページをめくっていただき、22 ページではMaaSを段階的に導入し、データ連携やサービス連携に繋げていくことを示した図になっております。

23 ページ、施策③-2「自動運転技術の導入検討」については、主に荻窪地域、阿佐谷地域、高井戸地域で実施を検討いたします。東京都が今年3月に策定した自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方によれば、杉並区の属する地域（中枢広域拠点域及び新都市生活創造域）においては、幅員の狭い道路を走行でき、移動が不便な地域の利用者ニーズに柔軟に対応できる交通サービスとして自動運転サービスが導入されることが示されております。今後、東京都と連携し、地域の移動ニーズを踏まえた実証実験の実施、国の補助事業への採択や、交通事業者等の支援を合わせて検討していきます。

こちらが2030年の郊外図、幹線道路等、地区内道路がどういうふうになるかをイメージした図になってございます。

24 ページ、施策④-1「すぎ丸の再設計」をすぎ丸沿線地域を中心に区内全域で実施いたします。具体的には、運行計画、運行協定、運賃のあり方を今一度見直し、回送車の活用や区外を含めた隣接駅への乗り入れを検討してまいります。また、利用者にとって分かりやすい情報提供を行うとともに、すぎ丸の運行による多面的な効果、いわゆるクロスセクター効果を検証してまいります。

25 ページ、施策④-3「モビリティ・マネジメントの実施」は区内全域を対象に実施いたします。通称MMと謳われ、下の説明があるようにコミュニケーション中心とした広報等の技術的手法になります。早期に着手する取組みとしては、学校MM・転入者MM・区民MMを実施していきます。一例として、学校MMに関しては、現在、区立小中学校において実施している交通環境学習の内容を拡充することはできないか、こういったものを区教育委員会と連携を図ってまいります。

参考までに、こちらが転入者向けに杉並区で配布している、くらしの便利帳という冊子になります。現状はこちらにバスの路線図が載っていないというところがございますので、改訂にあわせて、こちらにも掲載をしていきたいと考えております。

すぎ丸につきましては、運行を開始した時期11月の第4週に、すぎ丸の日ということで運行をいただいております。京王バスさん、関東バスさんと共に、イベントを実施していて、今コロナ禍で数年できていないのですが、こうしたイベントの場を活用しながら、公共交通事業を盛り立てられるような取組みをしていけたらと考えております。

ページをめくっていただきまして、次が最後の施策になります。

26 ページ施策⑤-1 「環境負荷の小さい低炭素な車両の導入」を区内全域で実施していきます。すぎ丸の車両については、車両の買い替え時期に合わせてEVバスを導入できないか、環境省や東京都の補助金の活用しながらバス事業者とともに検討を進めてまいります。

27 ページは、これまでに説明した各施策の実施スケジュールを示したものでございます。

最後に、28 ページをご覧ください。今後のスケジュールになります。本日7月13日が第2回活性化協議会でございます。次回、第3回協議会は10月26日に実施を予定しております。お手元の資料では杉並区地域公共交通計画案について答申を行う予定と記載しておりますが、申し訳ございません、こちらは誤りまして、第3回協議会では杉並区地域公共交通計画の答申（案）を協議する予定になってございます。その後1か月ほどのパブリックコメントを経て、区民の皆様からお寄せいただいたご意見を反映した上で、令和5年1月の第4回協議会にて答申内容を確定して、協議会から区長へ計画を答申することとしております。今年度末には本計画を策定することといたします。

なお、弊区では、先ほど会長のご挨拶にもありましたが、一昨日11日付で、新区長が就任したところでございまして、今後様々な調整が予定されております。よって、あくまで現状の予定ということでご認識頂ければと思います。

計画策定後の令和5年度以降も年1～2回程度、計画の進捗を管理する場として本協議会を開催し、必要に応じて鉄道やバスについては部会等、設置してより深い協議をしていければと存じます。

以上、事務局からの説明でございました。ご清聴ありがとうございました。

議事に関する協議 **資料3**

○会長 はい、説明ありがとうございます。これは地域公共交通計画というものになっておりまして、今日は別に目次案が付いていて、こうした形で、パワーポイントでまとめると共に最終的には、もう少し厚い文章になるというイメージでよろしいですかね。何十ページかの文章になるかと思っています。そういったことで、その内容がどういった内容になるかは非常に重要な議論だと思っておりますが、今日の議題については、特に後半ですね、一個一個の施策について中心に協議したいということで、是非、皆様からのご意見をいただけたらと思います。

なお、ご発言の際には、挙手をしていただいて、私が指名しますので、そしたら事務局からマイクを回しますので、ご所属・お名前を名乗った上で、ご発言いただけたらと思います。

それでは、議論をとということで、ご意見をいただきたいのですが、いかがでしょうか。いきなり手を上げてくださる方、いらっしゃいますでしょうか。

一旦は、皆様考えていらっしゃると思うので少し手元の紙を振り返りながら。

では、お願い致します。

○委員 14 ページの早期にするところの、黒ポチ2つ目に、公共交通機関のバリアフリー化の推進ということで、重点整備地区における特定事業の実施と書いてありますが、具体的には例えばバス停の回りを面として整備するとか、その辺りの事をおっしゃっているのか、地域と具体的なことを教えていただきたいです。あと、もう一つ、19 ページの一番下のところに「災害時への対応に備えた、交通事業者間の連携強化」とあるのですが、多分、危機管理課の方でも、この辺りで考え

ていると前から言われておりまして、なかなか直ぐには難しいところが幾つもあると思いますが、特に協力の体制もそうですが、ガソリンですね。本当に何か優先的に連携した時に、どなたをどう運ぶのかというのもそうなのですが、ガソリンがないと、なかなか動けなかったりするので、連携の骨組みはいいのですけれども、この計画に位置づけてその辺りも一緒に考えていただきたいなと思います。

○会長 はい、ありがとうございます。こちらは一問一答の形で事務局からお答えをした方がよろしいでしょうか、お願いします。

○事務局 はい。事務局でございます。まず、1点目でございますね。14ページのバリアフリーに関するご質問です。重点整備地区に関しましては、現在、現行のバリアフリー基本構想を、この地域公共交通計画と調和を図りながら改訂作業を進めてございます。現行は方南町駅周辺地区を重点整備地区としているところですが、現在、荻窪駅周辺地区と阿佐ヶ谷駅周辺地区、更には高井戸・富士見ヶ丘地区と3地域を新たに追加しようと、いま検討を進めているところです。駅周辺500mを基本とする地域については、エリアの中で不特定多数の方、主に障害者や高齢者が用いる旅客施設や一般の建築物等で、特定事業としてバリアフリー化を進められる事業を現在調整中でございます。例えば、駅施設のバリアフリー化、区立施設のバリアフリー化、区立公園等、今後調整してまいるところでございます。2点目の19ページの災害の部分については、このようにお示ししているのですが、まだまだ明確に事務局として見えているものが正直ございません。現状、直近で見えているものとしましては、シェアサイクルの実証実験を昨年度から開始しており、例えば帰宅困難者の移動支援等、その辺は十分に検討できている状況でございます。今、ご指摘ありました危機管理、ガソリン等のことに関しては今後留意してまいりたいと思っております。

○委員 関連して私の方から説明させていただきますけれども、私は都市整備部長の前に危機管理室長をやっておりましたので、災害の部分についてお話しさせていただきます。災害時の部分につきまして、民間事業者を含めて震災救援所、例えば負傷した方や、その病院搬送、腎臓の透析をされているような方を含めて輸送というのが課題になっているため、民間事業者と協定を結んで、こうした方の搬送が出来ないか、今、検討しているところです。実際、練馬区では、そういった協定を結んでいることがありますので、その辺をベースに、危機管理の方では関連する保健福祉部等と、実現に向けて協議をしていくというところです。その中でも、輸送問わずに燃料費については課題として認識しているところでございます。従いまして、今後も連携・協力しながら、詰めていきたいと思っております。

○会長 はい。いま、おっしゃった様な話というのは、これは本文の方には、もう少し具体的に書き込まれるといったイメージでよろしいでしょうか。

○事務局 はい、その通りです。

○会長 いかがでしょうか。ありがとうございます。

○委員 早い段階で、申し上げた方がいいかなと思ひまして、2点ございます。1つは、新モビリティの導入検討、このスライドでいきますと15、16ページ、それと9ページの階層、一番下にマイカーがあり、一番上に歩行者がありますね。まず、歩行者優先、それから新しい移動手段であるマイクロモビリティもでき、公共交通当局となるわけで、自ずとこういう位置図が良く分かります。しかし、保守的な意見になるかもしれませんが、使う方のマナーみたいな話で、僕は自転車に

乗りますけれども、自転車を運転していると、何か凄く自由に感じます。そうすると、今は車道よりは、歩道の中に入って操縦してよいことから、それが歩いている人にとっては、かなり迷惑なことはしばしばあります。こっちはかなりハンドルをグイグイ動かしながら、スイスイと行っているような自転車の実態がございませう。道が細い商店街では、本当に自転車も辞めた方がいいというような地元の意見もあるようなところもあると思いますが、これから更に新しいメディアというものが入った時のマナーの確立でしょうか、自転車は、免許は要らないとしても、警察が色んな機会を設けて、安全運転について指導をしていると思いますが、この電動マイクロモビリティは、上手い人になれば、非常に使いやすいのでしょけれども、なかなか難しいところもあるかも知れない。ただ、3、4人が乗る、所謂グリスロを導入する。現に実証実験が入っているケースで、ゴルフ場のカートを少し大きくしたような形ですが、本当に使い合うためには最後は、地元住民で管理するようなことも書いています。目指すところは良く分かりますが、そこへの入り方の部分は結構重要ではないかと思ひます。私が住んでいるのは日大二高の近くなのですが、日大二高通りは、割と細くて対面通行で、今は歩行者のための側道を作る余地もないので、カラーを入れて分ける等、それに先んじてしばしば自転車も車に対して優先する、よくブルーの矢印等を入れていた非常に熱心だった時期があったと思ひますが、最近はその消えたようなところがそのままになっていたり、あるいは、その制度自体はなじめないと考えられて、今どうなってしまったのかというのを感じます。

2つ目の問題として、スライド8は、非常に大がかりになっていて、私もこの図柄としては非常に賛成でございまして、上に「みどり豊かな住まいのみやこ」と、その下に二つならびに、この我々が今やっています上物の、地域公共交通計画と、それから同時に、この下の側溝、道路あるいはいろんな動かないもの、都市計画マスタープランとのまさに相互連携です。勿論二つの議論を分けた上で、それぞれで練って、全体として調整するという立場はよく分かるのですが、この部分は道路のあり方にしても非常に重要だと思ひます。杉並は狭隘な道路が多いですが、住民、所有権者が現にいと今から区画整理は大変で、それでも何とかやらなくてははいけないというところが現実だと思ひます。そのメディアサイドで、上物で、どうにかするというのが我々のところの議論になっていますが、必ずやこの道の問題を是非忘れずに考えていただきたいと非常に感じます。こういうことをここで議論しない方が、あまり申し上げない方がいいのかも分かりませんが、もう少し一方通行の体系等いろんな取り組みや状態をよく調べた上で、非常に危険な道がまだまだあると思ひますし、このことを非常に重要であると感じております。ということで、グリスロの話と全体感を申し上げた次第であります。

○会長 ありがとうございます。グリーンスローモビリティや自転車等の新しいものの話と、それから、道路も含めた全体の話で、これも事務局からお願いいたします。

○委員 自転車の通行帯にはナビラインを付けていまして、自転車が左側を走るということで安全性を高める事業です。近年留まっているのではないかとすることを、お話しされていましたがけれども、そうではなくて徐々に進めていることは、確かでございます。現在、令和2年度末、22.3キロほど進めており、令和3年度も4キロほど整備している状況です。あと、道路のあり方というところでございますが、確かに杉並区内は狭い道路が多いですので、区としても、歩行者が快適に歩ける道路ということを念頭に目指しています。4m未満の狭隘な道路については、建て替えなどに合わせながら、拡幅に協力していただいたり、あるいは、建築物はもうすでに下がっていても、まだ

L型側溝がそのまま残っているところがありますので、そういうものについては下がっていただけないかということで、お願いをして、徐々に下がっているところがあるところが実状です。

○委員 ポイントとしては、更にそのグリスロが入ることにノイズが更に増えるのではないかと、どのように上手く調和していくか、歩く人、昔からの自転車で通っている人、そしてグリスロはやっぱりドライブがかかりますから、モーターが加わり、更に通常のミニ交通機関に、そういうもの全体のバランスとマナー・規則を入れていかないと行けないのではないかとという主旨でございます。

○会長 非常に重要で全体に関わるご指摘だと思います。こうした問題は一部分だけでは当然解決できないので、インフラも含めて、利用のあり方も含めて全体で解決していかなければならない問題で、多分そういう視点が、今日は施策の話をしようということで、そこまで議論できるかわからないですが、地域公共交通計画という中ではそういった全体を示すことこそが本当は大事なかなと私自身も思っております。全体はどうあるべきかみたいな議論のためにも多分、個別の話もしっかりしないとイケないのだろうなと思いつつ、グリスロのようなこういった部分も非常に議論があるところだと思います。それ以外の点も含めて委員の皆様から是非、ご意見を頂きたいと思っておりますけれど、いかがでしょうか。

○委員 ハイヤー、タクシーの労働組合で組織している労働組合です。14ページの真ん中右側あたり、新たなタクシーサービスの導入の検討とありますが、これは具体的に今後タクシー事業者と何か検討する等があるのでしょうか。それか、何もなくただこういうことをやりたいとおっしゃっているのでしょうか。さらに、19ページのタクシープールのない駅における先進的な駐車方式、ショットガンシステム、これは新橋や銀座でショットガンシステムをやっておりますが、そこは非常にお客様の多いところなので、ショットガン方式がうまくいくのですが、実際、西荻窪でやるのかどうかちょっとわかりませんが、乗降客は西荻窪でそんなに多いのでしょうか。タクシー業界で働いている人の賃金体系からいきますと、歩合制で働いている方がほぼ100%に近いです。お客様のいないところにくらタクシー乗り場を作っても、車もいかないことになってしまいます。ですから、お客様の利用がどのくらいあるのか、そういうのを見ながらやらないと、来いと言ってもタクシーが集まってきません。その辺りもどういうふうにお考えなのか、ちょっとお聞きしたいということです。以上です。

○会長 事務局からお願いします。

○事務局 まず14ページの新たなタクシーサービスの導入検討ですけれども、この間、10年ほど前なのですが、平成21年から3年間位かけてすぎ丸の路線拡充を検討した経緯がございまして、その時に先ほどの一方通行の問題などを警察さんと協議した中でやはり拡充が困難という結果になりました。その中で、消去法としてタクシーのデマンドサービスを過去2年間位検討した経緯がございまして、その際はシステムの費用や収支の関係がとても難しいということで一旦保留になっている状態です。ただ、昨今色々なサービスが出てきていまして、システム面での費用等の軽減が見込まれることもあり、近年地元のタクシー事業者、上段の福祉輸送の事業者と協議を開始しているところとございまして、具体的な次年度以降の実施に向け、今調整を計っているところです。続きまして、19ページのショットガン方式なのですが、申し訳ございません、ご指摘の通り、西荻窪駅で実施していくと今例示しておりますが、本当に実施した際の事業の採算性等も含めて、実現が可能かどうかは今後の検討課題とさせていただきます。ご指摘ありがとうございました。

○会長 よろしいですか。では、引き続きお願いします。

○委員 14ページの新たなタクシーサービスの導入の検討ということで、以前もそういうデマンド関係の、ただいま、福祉と言いましたが、福祉有償運送とは別かと思えます。タクシー事業者と何かこういうものを杉並区がタクシー業者と開発するのか。現在のタクシー事業者の中でこういうサービスがないので、それは具体的にどこか地元のタクシー事業者さんとか、そういうところとこういうサービスを杉並区で新たに考えていこうということなのでしょうか。

○事務局 ご指摘の通り、福祉有償運送とは別の認識でございまして、今、お話にあったようにタクシーの方で検討してまいりたいと思えます。

○会長 私からもそこに関連した質問を。例えば、今までにはないような新しい形態のタクシーが入るといふ時に、それはどういうプロセスになるのですか。やはりこのような場で議論する等、プロセスをどう考えているのでしょうか。

○事務局 新たなサービスということで、やはりこの活性化協議会も協議の場になると思っています。ある程度事業の骨組みができた段階でこの会でお諮りしようと考えています。この間の先ほどご説明した準備会でも、新たに渋谷区でやっているタクシーのサービスの話や静岡県で8,000円乗り放題のサービスが開始している話等、こうした事例もご紹介いただきましたので、この住宅都市ならではのものが何かできないか、検討してまいりたいところでございます。

○委員 何度も申し訳ありません。今、お聞きしましたけど渋谷区の話がありましたので発言させていただきますが、私も渋谷区の地域公共交通会議に出ましたけれども、まだまだ非常に新しく本当にまだ先がわからないので、できましたら、今やっています渋谷区や豊島区をよく注視しながら新しいサービス等は検討していただきたい。まだ何もわかっていませんので。是非、杉並区さんもこちらの2つの自治体の進捗状況をよくみながら、慎重にやっていただきたいと思っています。以上です。

○委員 今の関連の話ですけれども、各地域で今大変な問題になっておりまして、確かに新しい事業は抵抗があるというのはわかるのですが、ただ既存の事業者も、区のタクシーにしる、我々バス会社にしる、やはり国からのルールに則ってやっているものに対して、ちょっと違うものに見える。そのため、同じルールで同じ土俵でやっているものではないような気がしています。そういうところでは、もしこういうルートでやってみたいということであれば、どうか杉並区にお願いになりますけど、既存のタクシー事業者やバス事業者に、そういうルートの検討等を是非投げかけていただいて、一緒にやって頂きたいなと思えますので、よろしく願いいたします。

○会長 ご意見ありがとうございます。なかなか難しいですね、言葉をどういうふうにしたのか、私もいろいろとお話を伺いつつ、この場でどのようになるかと今日、ドキドキしながらこの場にいたのですが、いろいろな議論が全国で並行しているというのはおそらく尾田課長もいろいろと勉強されているのだとは思いつつ、一方で杉並区のこの計画を見ていてすごく思うのは、なるべく新しいものを積極的に取り入れていこうという、その意気込みもあると非常に感じています。その部分も杉並ならではの計画だなと思いつつ、私自身も計画を拝見しているところもあります。他にはいかがでしょうか。

○委員 元へ戻るかも知れないのですが、この公共交通が対象とする人たちはどんな人達なのかなというのをやはり考えたらどうだろうと思いました。例えば、松ノ木とか阿佐谷あたりの人達はたしかに横のラインがないけれども、縦のラインはそれなりにあると。そういう人達の横のラインを重視して、阿佐谷地域とか松ノ木地域の人達の要望を重視していくのか、それともそれよりも区の

基本的な計画、どういうところに公共交通の輪を広げていくのかという感じで、こういう計画を立てていくのかというのをもう少し考えた方がいいと思いました。グリスロにしても次世代電動車いすにしても、今の段階で導入しても利用者がいるとは私は考えにくい。グリスロにしてみれば、座席が高いし、座席の間が狭くて足を入れるのがギリギリ、私が一回行った時は、同乗者は足を伸ばせないで、その席に座ることはできない。だから膝を曲げて、15cmか20cm位のところに乗って足を曲げなければいけないという状態。まだ今の段階では方向性はいいけれども、実際に今のグリスロでは利用者があまりいないのではと事務局にも言いました。昔は、元気な人は駅から歩いて15分位、これは自動車、タクシー、バスを利用しない、私が子供の時代50~60年位前にはありました。今は駅から10分という遠いというような時代ですけれども、そうした発想そのものを人間が健康で生きるために10分歩くのが遠いのか近いのか、10分歩くことを皆が例えば駅前に良い公園があればそこまで歩いて行けたら、公園でゆっくり休めるとかそういうような風景を作っていく考え方をしていくのも、公共交通がどこまで人の足となって、人間の社会を作っていくのか、細かいところまで公共交通が果たさなければいけないのかということも含めて、考えてもらえると嬉しいなと思います。以上です。

○事務局 ご意見ありがとうございます。本当にご指摘の通り、地域ごとにしっかり考えていく必要があると思っています。この資料ですと、7ページに交通不便地域と言われる場所を太字のハッチで掛けている部分が不便地域にあたりまして、ちょうどこの堀ノ内と言われている地域は、先ほど申し上げた、かつて10年前にすぎ丸の拡充を検討した地域で道路が狭い等でできなかったという経緯がございます。その他にも、天沼の地域や一部方南の地域に点在しているような状況でありまして、他自治体に比べると非常に少ないです。ですから、これを塗りつぶしていくというような計画ではなくて、この地域以外にも移動のニーズに応じて、公共交通の質を高めていくということが計画の本旨だと思っているところです。今、頂いたご意見を反映させたいと考えてございます。ありがとうございます。

○会長 おそらく、ご指摘の1つは地域的なこと、それから、もちろん障害者だけではなくて、誰にといい各年代の方等、いろいろな意味でどんな方が対象となるのかといったお話だったと思います。やはりそうした意味では、特別な人、一部の人のための公共交通ではないというのは、おそらくこの計画、今の中でも共通しているトーンではありますし、それが深く施策の中にもう少し具体的に見えてくるといいのかなという気がしておりました。

○委員 移動をためらう区民、移動をためらうというよりは移動しづらいとか、したいけれどもできないというような人たちが小学校の特別支援教育を望んでいる子どもたちやご家庭において結構発生しています。確かにいろいろな区民がいる中で、特別支援が必要な子どもだったり、家庭の割合は非常に低いかもしれないですけど、実際、箱物の建設が難しいというところで、言葉の聞こえ等、そういった特殊な支援が必要な子どもたちだったり、ご家庭だったり、あと済美教育センターへのアクセスが非常に困難であったり、区内の必要な移動ができない、やりづらい環境にいるというご家庭がすごく多いというのがあります。箱物がもう作れません、だからそこに行ってくださいというような状況になっています。そこを何らかの方法で行って欲しいけれども、ここに行くにあたって、自転車はダメです、公共交通で行ってくださいとなっていますが、雨の日は特別支援が必要な子どもを雨の日につれて歩くというのはすごく大変です。そうしたことから、本当に移動手段が限られてしまい、困難が多いご家庭がすごくあります。だけど北西部にそういった施設を

作ってくれますかというそれはできませんということになっています。本当に区民のために、また未来を担う子どもたちの教育においても、そういった移動がしたいけどできない、難しい、アクセスが本当に悪い。杉並には教育において良い施設はいっぱいありますが、そこに行きづらいというのはすごくあります。ですので、そういった部分を時間だけでもいい、午前と午後だけでもいいからとか、何かそういう形で大きな駅からそこに行けるようなルートのバスなりグリスロなりというのができてくれたらいいなと思いました。立場上、小学校の代表としてここに来ていますので、そういったことも考えていただければと思っております。以上です。

○事務局 ご指摘いただきまして、ありがとうございます。特別支援の対象者の方と具体的な地域、今お話があったようなあてがう交通モードというか、例えばタクシーなのか、介護タクシーなのか、バスなのか、その辺りも踏まえて現況をしっかりと調べた上で、この計画に載せられるかどうか検討してまいりたいと思っております。

○会長 私からもアイデアがあるとすれば、こういうのはデータが一番使えるところでして、例えば、ある地点に対して、ここから行くときに距離にして車で行ったら15分で行けるのに、バスで行ったら凄いな遠回りになって90分かかる等、そうしたことは調べることはできると思います。おそらく、実感としてこういった問題があるとは思いますが、それがデータになって調べられると、こういったところの話が具体的に進むきっかけになるのかなという気もしました。その辺り、是非ご検討いただければと思います。他にいかがでしょうか。

○委員 資料の15、16ページでございます、新モビリティの導入検討というところがございませうけれども、新しい乗り物・モビリティ、それからの進展については推進をしていくというのは賛成ですけれども、先ほどもありました通り、自転車等、非常に危険な乗り物であるところもありまして、私はバス運転手をしていまして、急に飛び出しをしてきて急ブレーキをかけて、車内の利用客が転倒されて怪我をされるというのは全事業者で聞いています。ここで記載されています、電動キックボードですが、実は交運労協の下に私鉄総連という団体がありまして、その大会の中でも問題になっていまして、これから電動キックボードが推進されていく中で、自転車以上に危険な乗り物になるだろうということが懸念されています。杉並区でも、今、警視庁が自転車の取締りについてかなり積極的にやっていますけれども、整備をされていない中でキックボードが全部に導入されてしまいますと非常に交通事故が多発したり、バス利用者にとっても危ないということがありますので、これについては非常に良い乗り物なのかもしれませんけれども、推進するにあたってきちっと安全を担保してからの導入をお願いしたいと思います。

○事務局 お話いただきました電動キックボード、安全の問題は非常に重要だと認識しております。区としましては、電動キックボードを都内で事業展開している株式会社Luupとお話をしています。先月協定を締結し、まずは自転車、シェアサイクルからやっていく中で、こういったキックボードの安全啓発も一緒にやっという話もしています。所轄の警察署も交えまして、今後こういった啓発活動とかも順次検討してまいりたいと思っております。

○会長 さらにご発言があるということでお願いいたします。

○委員 私は私鉄総連からヒアリングを受けまして、実は荻窪駅の南口で実証中だったのかわからないのですが、去年の冬ぐらいに使っていた若い方が飛び出してきました、バスの前に飛び出して急ブレーキをかけた現場を見まして、それは私鉄総連の方にはご報告をしまして、今、国にも状況報告ということで話をしています。実際、私は杉並区の荻窪駅南口で見えていますので、こうした点

も含めて、危険性を認識していただきたいと思います。

○会長 最初にご指摘があった、マナーというだけでは言い切れないかもしれませんが、ルールでありマナーであり、またインフラの話、いろいろと関わる話でもありますし、一方でこの9ページのSDGsの図を見てみると、明確にこういうヒエラルキーを出して、もちろん一定のルールなりに基づいた上だとは思いますが、歩行者が一番上にあって、こういった図を書いている。そういった前提の中で多分考えてらっしゃるのかなというふうに思います。このあたり、私自身も非常に気になっておまして、自転車がある時期まで敵視をしていたところから、段々全国的にもそこが如何に共存していくかというところに進んでいくのかなというふうには全体としては思っています。さらにこの計画を見るとマイクロモビリティ全般についていろいろ踏み込んでいて、なかなか踏み込んでいるなど私自身も思っているところです。そういった中で、この計画がどのレベル下で書かれていくかというのは、まさにこの場の議論は非常に大切なのかなと思っています。本当に事業者やいろいろな目線の方でお立場があると思いますので、議論があるのかなと思います。

まだお時間ありますので、他にもご意見頂きたいのですが、いかがでしょうか。

○委員 今いろいろお話が出ている中で、私もそうだなと思うものも含めて全部で3つ意見を言わせて頂きます。区民、利用者という立場で自転車のナビラインをここ数年でたくさんつくっていただいて、自転車も左側を走りますということが少しずつ浸透してきたかなという実感は阿佐谷に住んでいてもあります。このナビラインについて、例えば話がありました電動自転車やキックボードもそのライン上を走るようになるのかとか、あと交通ルールの整備もありますし、新しい自転車以外の小さい乗り物を実現するにあたり、道路の整備、交通ルールの整備というのは本当に欠かせないものだと思います。それをしていくには、やはり時間もかかってしまうし、お金もどどんかかかってきてしまうし、最後までなかなかいかない部分もあったりして、大きな問題になってくるのだろうなと思います。テレビでニュースをやっている、酔っ払いが乗ってみたり、車道を逆走してみたりというものもありますので、本当にその部分に関しては啓発だけではなくてもっとしっかりとした策定が必要なのではないかと考えています。それが1つ目。2つ目は先ほどありました、特別支援の方もありましたけれども、福祉ではなく移動がなかなかできない人たちはやはりある一定数いて、私の隣に住んでいるおじいちゃん、おばあちゃんも、車の保有率23%ということからも、車がないからちょっと病院に行ったり、足を怪我したりした時もタクシーを呼ぶわけです。既存の公共交通を使うにはやはりタクシーはすごくニーズに応じて下さるので使い勝手がいいかと思いますが、例えばケアセンターではなく、突発的に怪我をしまったりとか、突発的に月に1回程度だけでも病院にいかなければいけないとか、そういう方のために例えばシルバーパスみたいな既存のタクシー会社と杉並区が提携をして何歳以上の方で通院される方は使えますみたいなパスを作ってみるとかできないでしょうか。あとは特別支援のご家庭にとって、済美教育センターへ行きにくくて、北西部から済美教育センターの方に行くには自転車がないと本当にもう何をしたいかわからないというのが現状であるので、そうした方にタクシーをすぐ呼べるパスみたいなものを作ってみるといのも杉並区の施策としてお金はかかりますけど、すぐできることなのではないかなと思いましたので、公共交通の一つの案として提案させていただきたいと思います。あと、目標4のところ、25ページになります、学校MMもここだけで話すだけではなく、やはり教育委員会の方々と学習指導要領の中のどこに組み込むのかとか、そういったところで話をしていくのかとか、具体的な話があるといいかなと思いました。以上です。

○事務局 1点目の自転車やキックボード、ナビラインを含めてというところですが、啓発という話を私は先ほど申し上げましたが、そこから一步踏み込んだというところで、ただ安全講習会や試乗会をするだけではなく、実態をしっかりとっていただくということが一番大事かと思っています。今、先ほどお話があったような飲酒の問題等が起きてしまう現状、また荻窪駅で飛び出されたという話ですと、個人所有の方が圧倒的に今多いと思っております、事業者の電動キックボードのシェアリングサービスは杉並区で先月27日からサービスを開始したところで、まだ全然広がってはいない状況です。20箇所弱くらいのポート数でございまして、先ほど会長からもお話がありました、今後そういった方々の移動のデータやどういう利用実態があるのか踏まえた上で、個人所有の方とシェアリングサービスの方を分けて対応を考えていきたいと思っております。2点目の車がない方、タクシーを不定期に必要とされている方への対応ですが、なかなか需要予測が難しいところで、この間の議論の中でもやはりアプリを使っての配車はなかなか難しいところがあるということでした。また流しのタクシーがなかなか捕まえないという杉並区の現状があるので、さっき言った区域を限定したデマンドとかそういったところの需要をしっかりと把握した上で、採算性がなるべくとれる形を検討していく必要があるかと思っております。3点目の学校MMについてですが、これも先ほどご質問があったバリアフリーと関連しまして、今教育部門と調整を密に図っているところです。そんな中で指導要領等に含められるかどうかも含めて、検討をしていきたいと思っております。

○会長 ありがとうございます。クローズに近い感じでしょうか。まだ皆さんからご意見いただいていたわけではないので他にもどうぞ。

○委員 皆様から伺って非常に重要なことをたくさんおっしゃっていると思いました。私は保健福祉部担当ですから、こちらの方から担当の都市整備の方に意見という形で申し上げるスタンスでございます。まず、最初の委員が新しい交通手段が出てくるとノイズになるとおっしゃいました。これにはすごく驚きました。まさにその通りかなと、その実例としてバスの運転手の方が実際に大変危険な行為に遭われたということですね。脱炭素、賢い移動とありますけれども、新しいことを導入する時にベネフィットとリスクを、比較した上で導入していくと思います。こうした新しい取り組みというのは待ったなしだと思いますが、やはり基盤整備、インフラの話とセットで、そもそもこの区の計画としては、冒頭にありました都市計画マスタープランと今皆様でご議論頂いております地域公共交通計画を同時に両方考えていかないと、やはり手落ちになってしまうようなことがあるのかなという気がします。細かい話になると電動キックボードの話、これはもう既に世間でもたくさん言われていますが、電動キックボードの、交通体系の中での安全な取り組み、それから制度設計がなされていないにも関わらず、マシンだけどんどん出ていて使われています。実際事故が起きそうな目にあっているというのがあって、そうすると申し訳ないのですが、安全啓発だけでは私は足りないと思います。これは警察やその他の公共部門と国交省にも入っていただく必要があるのかもしれませんが、我々は、特に杉並区に住んでいる方は区の事情をよくお分かりですので、様々な生活をする中でいろいろな危険な目にも合われているでしょうし、それから道路が狭くて、あるいは道路が広いから、広いのがいいのかというようなご議論も様々ありますけれども、トータルで考えていかなければいけないと思っております。インフラ整備と、地球全体もそうですけれども、新しいこれからの持続可能な杉並区にはどのような交通手段が適しているのかというところをトータルで考えていく必要があるかと思っております。それと障害のある方からも生の声をずっとご議論されてい

るわけです。高齢者の方も PTA の方もお話されていきました。理想ですけれども、全ての世代が安全に行きたいところに行けるといふまちづくりを掲げて一つずつ潰していき、一辺には全部できないと思いますが、それを少しずつ今の時代に合った、今日的に出てきた課題も含めながら全然解決できないような課題も徐々に徐々に皆様の知恵をみんなで一つに集結して解決していくしかないのかなと思っていました次第です。少し感想も含めてですが、それから最後に1つだけ、26 ページで環境負荷の小さい低炭素な車両の導入というのがあります。ここで EV や FCV とありますが、とにかく皆様ご存知のように、これは私的な意見もあるので恐縮ですが、電力不足と電力逼迫ということが日本でも危険というのがこの前発出されましたけれども、世界的にエネルギー問題がありますね。当然、ご存知のようにヨーロッパの方では EV 優先となってきましたが、果たして本当にこれから世界的に見た時にそちらの流れに乗っていいのかなというところは、今一度自治体としてもよく考えて進めていくべきかと思えます。FCV バスが東京都の交通局さんがバスを入れていらっしゃるけれども、先ほど民間のバスの事業者さんがコロナ禍で経営が大変厳しいと率直なお話も聞いております。そこで FCV をどれだけ入れていくのだというところがありまして、実際、水素のステーションが区内に1箇所しかないのです。そうすると、まさしくインフラと公共交通機関というのはセットで考えていかないと机上の論理で終わってしまうというところがありますので、トータルで様々なところに目を配って検討していく必要があると思っております。

○委員 今回の資料を拝見しまして思ったところは、前回の資料に比べて早期という印がついていて、早期のマークは何を表すかというのと、とりわけ優先的に実施予定と書いており、優先的ということは重要であると読み替えられると思えます。どれも早期というマークがついているもの、例えばデマンド交通の実施やグリーンスローモビリティの充実というところで、どちらかという新しい挑戦的なものが多いと思えます。果たして、新たな挑戦が一番重要かというのは疑問に思います。と言いますのも、私は違う地域でもこういった交通会議にも出席させていただいていますが、こういう地域公共交通活性化の会議ともう一つ移動円滑化会議という別の機関を設けられているところが多いです。そちらの移動円滑化の会議の方は、どちらかというとお体に障りがある方や高齢の方々の移動、文字通り、移動円滑をもっともっと向上させるために、という観点を述べられたりするもので、今あるものをどうしようかという観点と、かつ新しいものというのが両方なくてはいけないと思えます。こちらを拝見しますと、どちらかという、平たく言うと今風な格好いいものが優先的に挙げられていますけれども、果たして全部そうなのかなというところがあります。今あるものをどのように使い勝手をもっとよくするためにという観点も必要なのではないかというのが感想でございます。以上です。

○会長 前回、第1回の協議会では、バス事業者から、現状、特にコロナ後の苦境等のお話もいただいて、そういった観点を、今回の施策の中でどのように含めながら、フォローされているのかなと私も少し気になりました。その辺り、また事務局からよろしいでしょうか。

○事務局 早期というところで確かにご指摘がごもっともだというのは、今のご意見を伺って思いました。ただ、早期の部分で福祉交通とのデマンドということで例示はしていますけれども、先ほどお話したように、実際、有償福祉輸送の協議会が当区にもありまして、また今回ご参加頂いているおでかけサービスさんとまさに連携を図りつつあるようなところがございますので、既存の交通を最大限活かしたいと思っているところは変わりません。また、早期のマークはついておりませんが、やはり前回の協議会でもとりわけバス交通に関しては赤字路線と黒字路線があつて、赤字を黒

字が補填していると、その黒字も今赤字に転換しつつあるというところで、やはり移動を活性化させるというところの重要な視点は変わらないと思っていますので、その辺りの重み分けについては再度検討していきたいと思っています。

○会長 もう少しご意見いただきたいと思っているのですが、いかがでしょうか。

○委員 先ほど委員の方がおっしゃっていた、電力不足と脱炭素について、9ページに書いてあるヒエラルキーを見て思っていました。最近少し涼しくなりましたが、暑いのにエアコンを付けてはいけないと言っていて、脱低炭素なのに電気使っている現状に対してどちらなのかという思いがあります。早期にグリスロや電動モビリティを入れますという話になっていますが、その電気を作るのにどれだけの二酸化炭素を生んでいるのか、あと災害時には、皆がまず何に苦勞するかというところと停電しないか、ライフラインが止まらないか。どれも電気を食うものしかありませんというのは話にならないと思いますし、バランスって大事なのかなと思っています。全てがこの電気で動くもの、確かに新モビリティは派手だし格好いいし、注目されるかもしれないけれども、優先度がそんな高いのかなという思いがあったり、半導体不足等でやはり需要が高いので値段も上がってくるだろうし、そう思ったらもっと事務的にコツコツとできる施策等を考えて、お金はかかるけれども、ものを買うとかではなくて、もう少し人の知恵を使ったり、工夫をしたりすることで何か生まれるものがあるのではないかなというのを感じました。以上です。

○会長 このあたり、たぶん最後に牧村副会長にまたいろいろとお知恵を頂けるのではないかと思います。非常重要な観点だと思います。警察さんからいかがでしょうか。

○委員 キックボードについて、私は直接の担当ではないですけれども、皆さんが報道でご存知の通り、問題になっているということは認識しております。事業者さんと協力しながら啓発活動や当然必要な取り締まりを行っているというのが実情です。使われ方がまだ浸透していない過渡期でもありますので、正しい使われ方というところを浸透して頂きたいなと願っているところでございます。交通計画については、いろいろな方が安全に移動できるような計画を是非作っていただければと思っています。以上です。

○委員 提案なのですが、すぎ丸の運転手さん、細い道路を走っている関東バス・西武バスの運転手さんたちにとって、狭いところを走っていく上での心配事等を今度聞いてみてもらって、次の場で報告できる場所は報告してもらうことは可能でしょうか。私たち、車いすの障害者はノンステップと書いているバスでも大体利用しないんですよ。というのも、やはり横にかなり広いところ、終点と始点はともかくとして、途中、すぎ丸に途中に乗れるような道路はおそらくないのではないかと思います。ですから、そういうところでどうすれば、車いすの人でも乗せられるかというのを聞いてもらえるとありがたいと思います。そうすると、みんなが、車いすの人が乗れば、杖の人や足の不自由な人、他に障害を持っている人も乗れるかと思っていますので、そういう意見を運転手の方に聞いてもらえるといいかなと思います。関東バスさんは研修をやっているかと思っています。この計画そのものにはならなくても、全体的に良い結果が出ると思うのでお願いしたいと思っています。

○会長 運転手であり、運行管理者に、情報は集まってくると思います。ヒアリング等はされているのですか。

○事務局 そうですね、すぎ丸の運転手に関してはこの間もしているところがございます。民間の路線バスもその対象になると思いますので、今後聞いてまいります。

○会長 鉄道事業者さんからいかがでしょうか。

○委員 すみません、今そういうお話を頂いたところ、鉄道とは関係ないお話になるのですが、今日参加されている委員の中で交通事業者の方も他の自治体の公共交通に関する法定協議会にも参画している方もいらっしゃると思います。ちょうど中野区さんの推進会議が条例設置の議会の承認を得られたということで、来週開催されるのですが、中野区さんでも公共交通の課題を解消するために、新しいサービスということでコミュニティバスの実証実験を下期に計画をされているというようなお話があります。その中で、ルート案を拝見した時に、一部、杉並区さんのエリアにもまたがるようなルートが案として出ていたと記憶しています。ちょうど18ページのスライドにもあります通り、隣接区市への公共交通アクセスの向上という中に、隣接区への交通ネットワーク強化ということで、案としてはすぎ丸の乗り入れみたいなことがあるのですが、コミュニティバスの運行に関して、事前に中野区さんと連携されている、議論されていることがあれば、教えていただけるとありがたいと思います。

○事務局 この間、何度か中野区さんともやり取りをさせていただいております、その辺りの情報もいただいているところです。私も中野区の協議会を傍聴させていただき、実際、区界ということで、中野区、杉並区と分かれるのですが、かたや杉並区内にある駅に行きたいというご要望も多数頂いているところがありますので、自治体同士連携しながら、今後取組みを進めていければいいということでここに例示させて頂いています。ありがとうございます。

○会長 その他、ご意見ございますでしょうか。はい、最後にこの分野にかなり詳しい牧村副会長に色々ご意見を伺いたいのですが、いかがでしょうか。

○副会長 今日の議論を聞いていて、感想めいたところでこれからの方向性というのをより形づくっていかねばと思っておりますけども、1つやはり色々な意見の中で、バリアフリーという言葉が出てくるのですが、バリアフリーという言葉はあまり使わないですね。たぶん、世界はユニバーサルデザインといって、要は年齢、性別、文化、身体状況に関わらず、誰もが使いやすい移動サービスを作っていくというのがたぶん基本で、杉並区はやはりそれを目指していくと、そうするとそれによって、選ばれる手段や地域の優先というのも自ずと優先順位、考え方も変わってくるのかなと思っております。グリスロも、例えば車いすの人が乗れないという状況ですが、今、ヤマハが車いすの人が乗れるようなグリスロを開発しているときいております。そうすると今の順位をまずはいろいろな人が使ってもらって、やがてそういう世界が来るというのを描きながら、そういうモードを例えばこの地域で考えていくとか、そういうことがやはり今直近のサービスとその先に訪れるものも少し見えているところがあるので、そういうのが見えていくと良いのかなとまず1つ思ったところです。それから、10ページのポイント②でやはり今一番この協議会自体がそうなのですが、「共創」という言葉が日本中を踊っているのですけれども、やはり杉並として杉並が考える共創というのをやはりこの中で作っていくのが大事かと思っております、共創だけで1枚あると良いのかなと。今日は主には行政の人がこうやっていきたいというメッセージが結構多かったのだと、やはりいろいろそれでもプレイヤーは書いていただいておりますけど、行政としてメッセージを皆さんにお伝えしていると思います。ただ、やはりこれまでの杉並区としての歴史でも民間の事業者さんが相当長い歴史、戦後から、戦前から頑張ってきて培ってきたものというのがやはり多くあって、そういうところで民間の方からどんどんアイデアを出してもらおうような、それがこの中に反映されるというのはすごく大事なかなと感じます。それこそバスのサービスもタクシーのサービスも自

らどんどんどんどんこれから変えていきたいと思っている、地元事業者さんもいると思いますので、そういうアイデアをこの中に入れていくことがすごく大事なかなと思っています。頑張っている地元の民間の企業さんを含めて、国、都、あるいは杉並区が応援していくというのが、やはり日本人がというのは変ですけど、日本が今本当に必要なことだと感じていますので、そういうメッセージがこの中により入っていくと説得力があるかなと思っています。

話が少し飛びますが、世界のある都市は今、運賃を払いません。ありとあらゆるモビリティを事後で清算、その夜に清算されるというサービスがもういくつかの都市で始まっている時代です。車は便利なものだけでも、そうではないものに運賃を払うストレスってやっぱりありますよね。そこから開放して誰もがユニバーサルデザインにしていこうというのはまさにそういうことで、もう既に世界中いくつかの都市でも始まっているということも、それは MaaS という広い意味なのですが、そういうものも世界で起きているけれど、いずれ日本もそういうことが起きるかもしれないという視点で見えていくといいかもしれない。では、区民は何をしていったらいいかと、これはまだ十分議論ができていないところだと思いますので、やはり参加、行動でもらう中で、人づくり、教育、さっきのマナーの話、そこはすごく期待されるので、是非この中でも杉並スタイルということまで行くかどうかはわかりませんが、やはりみんながその中で、本当に小学校、中学校、高校でそこで受ける教育、マナー、ルールというのは、自分たち何となく習ってきていて、自転車の乗り方、バスの乗り方、あるいはそういった公共空間で人と接するマナーみたいなものをみんな学んでいるので、とてもすごく協調性のいい区民ができています。そういうものをこれから新しいモビリティとどうやって共存していくかというのは、そこがすごく期待されるので、そういうものを中に入れていくといいかなと思っています。ちょっと長いですがね、これくらいにしておきます。

○会長 ありがとうございます。事務局からもここまでの議論全体を踏まえて、コメントあればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○事務局 今、牧村副会長からお話があったように、共創という部分は、国も地域公共交通のリ・デザインというのを近頃謳ってしまっていて、実際この杉並区において何ができるか、基礎自治体としてしっかり考えていく必要があるということを改めて認識した次第です。今、ご指摘頂いたような行政がしっかり民間さんをご支援していくと、それがお金の面だけの支援ではなくて、そういう連携、仕組みづくりに関して、より注力していきたいと思った次第です。

○会長 少し長くなってしまいましたが、ひとまず議事としてのこちらの杉並区公共交通計画についての議事はここでクローズ、次に議事を進行させていただければと思います。

○会長 報告事項として、グリーンスローモビリティの実証実験について、皆様のお手元に紙があるかと思いますが、そちらについて、事務局からご説明をお願ひできますでしょうか。

その他報告事項の説明 **資料4**

○事務局 報告案件ということで、グリーンスローモビリティ、先ほどから何度か出ていますけど、この実証実験についてご説明差し上げます。1枚おめくりいただくと、昨年度、区の行政計画において、グリーンスローモビリティというものを位置付けいたしました。実際のところ、今年1月に策定した総合計画・実行計画というところの、次世代型交通まちづくりの推進という施策の中

で、この令和4年度、令和5年度に実証実験を経て、令和6年度に実施ということで見込んでございます。ここは先ほど資料3の説明でもあったとおり、具体的には、まず令和6年12月に荻窪の荻外荘公園の開園を見据えているというところがございます。やはり従前から大田黒公園、角川庭園を含む、荻窪三庭園の回遊性の向上というのは、課題として認識してございましたので、そこへの実装というところもまず目指していきたいと思っております。下の方に毎年、年度末に出します次年度の区政経営計画書の、令和4年度の当初予算の項目で、このグリーンスローモビリティの実証実験を400万円ほど計上しています。それと併せまして、次のページ、前回の協議会でも簡単にご紹介いたしましたが、昨年度末、今年3月に試乗会を実施いたしました。先ほど委員の方から試乗したというお話がありましたが、実際、乗っていただいた皆様にアンケートを実施させていただいて、実際こういった乗り物に関して、概ね好意的なご意見を頂いたと認識しております。やはり乗る人数を始めとしたご意見、今回は運転手を含む4人乗りだったのですが、例えば家族一緒に来て一人乗れないから、もう少し乗れる車両がいい等ご意見を多数頂き、今年度の実証実験を検討しているところでございます。次のページに移っていただいて、毎年度、国が様々な補助事業を公募しているところがございまして、各事業者さんと個別に調整を図った上で、今年5月に経済産業省が出す地域新MaaS創出推進事業というところに応募いたしました。その企画提案書の一部になっています。実際、Maasというところで、今回京王電鉄さんのTAMa-GOというMaaSアプリを活用させていただいて、例えばこのグリスロのデマンドであったり、あとはデジタルスタンプラリー、さらにパナソニックさんの追従モビリティPiiMoというものなのですが、こういったものと既存の交通を組み合わせられないかといったところを実証実験の計画として出しております。実際、今申し上げた個別調整をした事業者さんが次のページにございまして、例えばNTT東日本さん、OpenStreetさん、BRJさん、パナソニックさん、関東バスさん、京王電鉄さん、それと昨年度から計画策定のご支援を頂いているコンサルさんを中心として、今回は企画提案をしたといったところです。実際は、こちらが採択されればこういった実験ができるといったご報告になっていまして、今月中にその結果がわかるかなと思っております。ただ、冒頭ご説明したようにこういったプロジェクトは採択されなければできないのですが、採択されなくても一定期間の実証実験を見込んでいるところでございます。それも次年度、実証実験をするにおいては、ここを例えば自動運転も例示していまして、まだ実際できるかどうか検討段階ではございますが、まずはこの令和6年度の本格運用に向けて今、注力しているといったところでございます。実際、今年度どう言ったことをやるのかというところが最後のページになっています。これは、計画策定の中で10月末、第3回協議会というところでご報告がありましたが、それを経て11月に2週間程度実施しようと考えてございまして、例えば実施期間に関しては前回の試乗会は2日間だけだったのを今回は2週間程度に期間を伸ばし、車両に関しましても4人乗りを7人乗りに、走行ルートに関しましても前回は比較的狭いエリアを運行したものを、今回は荻窪駅というところを通して、ある程度、来街者も入れていこうと考えてございます。ただ、関東バスさんのバス車両が通っていますので、関東バスさんと調整を図った上で、次に警察さんにお話を携えていきたいと思っております。下の方に書いてあるように、経産省に採択された場合には、先ほどご紹介したような内容ができますが、そうでなくても7人乗りの車両で実証実験を11月に予定しているといったところになります。私からは以上になります。

その他報告事項への質疑 **資料4**

○会長 議論の中でいろいろ出てきたグリスロですけれども、ただいまの説明に対して、委員の皆様からご意見やご質問がありましたら、いただければと思います。いかがでしょうか。

○委員 11月に実証運行をされるというところで具体的なルートを聞いておりますが、なるべく早く現場の方を確認させて頂きたいというところがございます。安全な運行、円滑な運行ができるようなことを我々としても確認させて頂きたいので、なるべく早くご相談いただきたいというところです。場合によっては、道路の対策等そういったものも必要になってくるかと思っておりますので、そうした時に11月が本当に間に合うのかというところもありますので、なるべく早くご相談いただければと思います。以上です。

○会長 もう少し私突っ込んでもいいですかね。安全か、円滑かというのはもう少し具体的にどういう観点からご確認されるのでしょうか。

○委員 バスがすでに通っているところで大きさは問題ないと思いますが、速度が20km未満ですので、交通が頻繁であると後ろに車が詰まってしまうこと、そうした時に退避して後ろの車を通してあげる必要があります。あとは見通しがいい悪い、そういった観点があると思います。あとはバス停、停車をする場所についても、停車をして安全なのかというところを、確認させて頂きたいと思っています。よろしいでしょうか。

○会長 ありがとうございます。

○委員 実証実験に参加した者なのでその時の感想というのは、すでに事務局の方には伝えてあります。今の段階でなかなか障害者が利用するのは難しいと。ただし、こういう形で移動困難な人に対して、どのようにしたらそういう人たちの移動を支えられるのかというのを検討してもらっているということについては感謝したいと思います。今の段階でこのまま前の4人乗りの車両では使い物にならないかと思いましたが、これから研究・協議を続けていくということなので、これからの期待したいと思います。こちらの7人乗りのものは、前よりも座席の位置が低くなっている感じがして、また車いすの人も参加して、乗り心地を確かめたいと思います。あと、このグリスロの売りの一つに、窓がないということで、雨の時は上からビニールをぶら下げるということでしたが、ちゃんと窓がついた状態でもいいのではないのでしょうか。窓が付くことによって、乗り移りが大変な面はあるかもしれないですが、そこはあまり気にしなくていいかなと思います。あと、荻窪駅と荻窪体育館、中央図書館、あの辺りへの移動は結構大変でわかりにくいので、体育館等を入れてもらえると、もっとみんながこれは便利だなと思うのではないかなと思います。以上です。

○事務局 まず、実証実験の現場確認についてのお話なのですが、ご協議できるような資料作りを鋭意進めていますので、早々に伺いたいと思っています。

実証実験の利用者からのお話なのですが、今年3月の試乗会でもやはり図書館等に行きたいというご要望を頂いていまして、区の主要な施設への今後の足になるかどうかというのも重要な課題だと思っています。また、前回の協議会でもご通知したところもありますので、改めて時期等も警視庁との相談を踏まえて、またお話させて頂ければと思っています。

○会長 様々なご議論をいただきました。この議論はまた今後反映していただければと思っていますけど、最後に今後のスケジュール等、確認を事務局から改めてお願いいたします。

○事務局 次回、第3回協議会は10月26日（水）午後2時から2時間程度、「区役所本庁中棟5

階の第3・4委員会室」を予定しております。

なお、本協議会は区長の附属機関となってございまして、区長から諮問を受けた「杉並区地域公共交通計画の策定」について、最終的に第4回協議会で、協議会から区長に対して計画を答申する予定になってございます。

10月に開催する第3回協議会では、杉並区地域公共交通計画の答申（案）を協議することになってございまして、その後1か月ほどのパブリックコメントで区民の皆さんからご意見をお寄せいただき、パブコメ結果を反映させた答申が第4回協議会で確定しましたら、会長名により区長への答申の提出といった流れでございます。

委員の皆様におかれましては、ご多用のところと存じますが、第3回につきましてもご予定いただきますようお願い申し上げます。日が近づいてまいりましたら、また開催のご案内をお送りさせていただきます。

また、第3回に討議する予定でございまして、計画の答申案の策定に向けては、またこれからも10月までの間に、任意の準備会というような形で皆様方と継続的にご議論させていただきたいと思っておりますので、引き続き、どうぞよろしくお願いたします。今日、ご意見されなかった方もご意見あった方も含めて、今回の資料につきましてご意見等ございましたら、事務局までご遠慮なくお申し付けいただければと思います。事務局からは以上になります。

○会長 ありがとうございます。それではほぼクロージングではあるのですが、牧村副会長にもう一度マイクを渡しますのでいいですか。よろしくお願いたします。

○副会長 まだまだコロナ禍が続いていますし、それから交通事業者さん、皆さんはじめ、まだまだ大変厳しい状況が続いているというふうに認識してございまして、この協議会を通して、やはり移動の回復というメッセージ、少し入っていますけど、はっきり明確に短期的な施策として移動の回復というものを本当にみんなで支えていく、考えながら支えていくということになりますけれども、そういうことはやっぱりはっきりと出していけるといいかなと思っておりますので、そういう形で皆さん、いろいろなご意見を頂けるとありがたいなと思っております。よろしくお願いたします。

○会長 はい、ありがとうございます。私としても今日は活発なご意見を皆さんありがとうございました。とはいえ、まだまだ皆さん話し足りないと思っておりますし、私としても本当はもっと伺いたいところですので、やはりこれは今後の杉並の公共交通を支える非常に重要な考え方をまとめているところですので、いろいろとこの場でも言い尽くせない思いが皆さんあると思っておりますので、この後もまた準備会というような形で何らか続けられると思っておりますし、またそれ以外にもコンタクトをいろいろ取れると思っておりますので、是非、これが形になる中で皆様の率直なご意見を様々な形でお寄せいただけたらと思っております。まさに、この3月からの会議からずっとこういった場に1年を通して携わっていただくというか、そんな形を是非作って行きたいなというふうに思っております。今日は司会が至らず、4時を少し過ぎてしまって、皆様のご都合があるかと思っておりますけれども、以上で本日の議事全てを終了となりますので、これを持ちまして、第2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。

改めて皆さん、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。

以 上