

# 会議記録

会議名称	第4回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日 時	令和5年2月28日（火）午後2時00分から午後4時05分まで
場 所	中棟6階 第4会議室
出席者	<p>【委員】26名（代理出席8名）</p> <p>伊藤会長、牧村副会長、浅川委員、藤沼委員、早田委員、秦野委員、古谷委員、小平委員、秋山委員、米澤委員、小池委員、舟山委員、久我委員、清水委員、藤平委員、江藤委員、小泉委員、内藤委員、曾山委員、佐久間委員、井上（純）委員、野口委員、土肥野委員、松下委員、高橋委員、井上（昭）委員</p> <p>（代理出席：秋川幸雄様、佐藤宏紀様、尾崎弘一様、小川将和様、江藤穰様、田中洋祐様、田中亮子様、池田絵理子様）</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5年2月28日現在）</p> <p>資料2：第4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（案）パブリックコメント実施について（中間報告）</p> <p>資料4：令和4年度グリーンスローモビリティ実証運行の結果について</p> <p>資料5：杉並版図柄入りナンバープレートの交付に関する寄付金の活用方法について</p> <p>資料6：杉並区地域公共交通計画 令和5年度推進プランについて</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開会</li> <li>2. 委員の変更、紹介</li> <li>3. 議事 <ul style="list-style-type: none"> <li>・杉並区地域公共交通計画（案）のパブリックコメント実施に関する中間報告</li> </ul> </li> <li>4. その他報告事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年度グリーンスローモビリティ実証運行の結果について</li> <li>・杉並版図柄入りナンバープレートの交付に関する寄付金の活用方法について</li> <li>・杉並区地域公共交通計画 令和5年度推進プランについて</li> </ul> </li> <li>5. 閉会</li> </ol>
傍聴者	9名
会議の結果	<p>○議事杉並区地域公共交通計画（案）のパブリックコメント実施に関する中間報告について区が概要説明し、質疑及び委員間の協議を行った。報告事項3点について、区が概要説明を行い、委員から質疑を受けた。また、令和5年度の計画推進にあたって、区と連携しているシェアサイクル事業者3社から各社の取組等について説明頂き、質疑及び意見交換を行った。</p>

○事務局（尾田） それでは、定刻となりましたので、「第4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、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

本日の協議会は、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ます、本協議会事務局の都市整備部交通施策担当課長 尾田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、着座にて失礼させていただきます。

それでは、お手元に本日の資料を配布させていただきましたが、その資料の確認をさせていただきます。

資料は、一部郵送で事前送付させていただきましたが、差し替え分も含めてすべて席上に配布しております。皆様の席上には、次第（当差し替え分）、資料1「委員名簿」、資料2「席次」、資料3「杉並区地域公共交通計画答申（案）パブリックコメント実施について（中間報告）」、資料3-①「区民等の意見の概要と区の考え方（案）」および資料3-②、3-③「杉並区地域公共交通計画の修正一覧（暫定版）」、資料4「令和4年度グリーンスローモビリティ実証運行の結果について」、資料5「杉並版図柄入りナンバープレートの交付に関する寄付金の活用方法について」、資料6「杉並区地域公共交通計画 令和5年度推進プランについて」、最後に次第にはございませんが参考資料として本日前にお越し頂いている各シェアサイクル事業者資料を配布しております。一通りご確認ください。資料の説明は以上でございますが、過不足等ございましたらお近くの事務局職員にお申し付けください。よろしいでしょうか。

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。なお、今後の議事録の公開について、当協議会も含めた弊区の審議会・協議会等における情報公開の推進に当たり、1点ご報告させていただきます。今まで公開している議事録についてはご発言頂いた委員名を伏せておりましたが、今後は記載させていただきますので何卒ご理解のほどをよろしくお願いいたします。

よろしいでしょうか。

（了承）

では、そのようにさせていただきます。

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4回協議会の開催に当たり、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、

国際興業株式会社小平委員、続きまして、警視庁杉並警察署平井委員。この2名に新たにご参画頂きました。平井委員は本日も都合がつかずご欠席と事前に連絡を頂いております。

大変失礼でございますが、委嘱状は席上に配布させていただきましたのでお納め頂ければと存じます。

なお、この度人事異動で警視庁荻窪警察署交通課長の変更がございますが、委嘱手続きが済んでいないため、後任の江藤課長には佐藤委員の代理としてご出席頂いております。

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26名の委員が出席されていますので、条例の規定より、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。

さらに、同条例第7条の規定により、本日はオブザーバーとして、弊区と協定を締結しているシェアサイクル事業の3社の代表にもお集まり頂いております。ご紹介いたしますと、手前から、

Open Street 株式会社より代表取締役 工藤様、株式会社ドコモ・バイクシェアより事業部部長 松本様、株式会社 Luup より事業推進部 広域グループマネジャーの難波様にお越し頂いております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事に移らせて頂きます。

伊藤会長、よろしくお願いいたします。

#### ○会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。東京大学の伊藤昌毅と申します。本日は第4回杉並区地域公共交通活性化協議会ということで、大変お忙しい時期だと思っておりますが、お集まり頂きましてありがとうございます。今日この広い部屋で皆さんの顔がちゃんと見える、ちょっと遠いかなとも思いますが、是非活発な議論をさせて頂ければと思っております。お手元に名札があるかと思っておりますが、少しだけ傾けて私に見えるようにして頂けますでしょうか。ありがとうございます。では、進行させて頂きます。

前回は10月26日に第3回を開催し、この間の経緯を振り返ってみますと、杉並区地域公共交通計画の答申案をまとめるということで活発なご意見を頂いて、その後、パブリックコメントという形で一般に公開して様々なご意見を頂くという機会がありました。本日の資料はこのような形で頂いたパブリックコメントを踏まえ、それをさらにアップデートするという内容で、この後の本日の貴重なご意見等を踏まえて、さらに3月中に計画策定に向けて進むということですので、是非この場でご意見頂ければと思っております。本日の議事は、前半が地域公共交通共計画に関する内容で、後半は令和5年度の計画推進に関する内容になっており、シェアモビリティの3社の方々にもご参加頂いています。これは来年度の具体的な推進プランについてご説明とともに貴重なご意見を頂ければと思っております。資料を初めてみるという方もいらっしゃると思いますので、適宜、考える時間等が必要かと思っております。

それでは、早速議事を進めさせて頂きたいと思っております。まずは、議事（1）「杉並区地域公共交通計画（案）パブリックコメント実施に関する中間報告」を事務局から説明をお願いいたします。

#### ○事務局（尾田）

事務局でございます。パブリックコメントに関しては、今年1月1日から2月6日までの37日間、広報すぎなみの1月1日号及び公式ホームページ、また文書による閲覧としまして、都市整備部管理課、区政資料室、区民事務所、図書館等で公表いたしました。意見の実績として、全部で37件の提出がございまして、個人が36件、団体が1件となっております。その他項目が複数分かれており延べ49項目のご意見がございました。それを踏まえ、3-①の部分をご確認頂けますか。ボリュームがありますので、代表的なものを読み上げさせて頂きます。

資料3-①通し番号1番、「未来を見据えて取組を進めて行く気概が感じられます。移動がいかかに市民生活に密着しているか、誰もが自由に移動できれば、どれほど豊かな生活ができるか。内容もかなり先進的で、ぜひ多くの人に知ってもらいたい、見てもらいたいと思いました。絵に描いた餅にならないように、しっかりと進めてください。」これに関して区の考え方の案ですが、「誰もが気軽に移動できる利便性の高いまちの実現等に向けて、杉並区地域公共交通活性化協議会をはじめ、区民や交通事業者などあらゆる関係者とともに、本計画に基づく施策や取組を着実に進めてい

きます。」とご回答を差し上げる予定です。計画案の修正がないものに関しては白地、計画案の修正があるものに関してはピンクに色を塗っています。

通し番号5番では、杉並区は鉄道が東西方向に無いので南北軸に関してご意見を頂いております。「南北軸の移動手段に弱く、駅から離れた住宅街では、すぎ丸のおかげで駅までの便がよくなり助かっています。時間もほぼ正確で、バス停の数も多いので、免許返納後の高齢者や子連れの方、子供の一人乗りにも適しており、今後利用頻度が高くなると思います。我が家も子供（高学年）の習い事や塾に行かせるのに利用させていますが、かえり路線の終バスの時刻が19時台なのが難点です。利用者の活動時間をふまえたタイムスケジュールを再考して頂きたいです。」こうしたすぎ丸に関するご意見は、普段から区政への要望でも頂いておまして、必要経費の増大はもとより、運転手不足の状況もあって非常に難しいというのが現状です。今後は、計画に基づいて中期的な視点をもって取り組んでいきたいと考えているところです。

それから、ご意見として多いのが8番目以降、オンデマンド交通の実現を望む声が届いております。ご覧頂くと、宮前1丁目・宮前2丁目・南荻窪のあたりで、ちょうど環状八号線の西側の地域になり、旧環八と分岐するエリアで、交通の混雑ということでバス停が無いエリアとなっています。地域住民の方々も10年ほど前からバス停を設置する運動を行っている地域であります。通し番号8番から20件近く、同様に、乗合デマンドタクシーを当該エリアで望むといった趣旨のご意見があります。

あとは37番、パブリックコメントを受けて計画案の意見による修正がある項目の紹介でございます。「様々な社会課題やニーズに対する具体的な施策が、区民や利用者にとって有効なものとなることを願う。その中でも、グリーンスローモビリティは、スローであるからこそ、人の生き方や町のあり方などに対する価値観を変える可能性があるため、荻窪では地域で支える仕組み作りができる様にワークショップなどを経て進めて頂きたい。そして、住民が自分の暮らしがどうありたいかということ議論し、グリーンスローモビリティが地域でうまく生きるのか、共に考えてもらいたい。地元で運営に関わる仕組みができるとしたら、行政にはそれをサポートする役割を担って頂けると良いと思う。誰もが地域で幸せに生きていくため、住民と共に話し合って住民が決定に関わっていないければグリスロのようなものは、本当に役立つ運営はできないし、だからこそ地域の力を発揮できる面白さもあると思う。すべての人のアクセシビリティについて議論することが必要で、ウォークブルなまちとグリスロ、自転車交通はセットで考えられるべきもの、そして公共交通計画がエリアマネジメントの中で議論されていくことを望む。」というご意見を頂いています。

通し番号41番は、電動キックボードについてのご意見になりますが、計画案を提出した後に改正道路交通法の施行が今年7月1日と決まったことを受けて、このあたりも記載の修正を見込んでおります。資料3-①に関しては、以上になります。

資料3-②パブリックコメントの意見を踏まえて、計画の内容修正を部分的に書き出したものになります。

1番目に関しては、先ほど申し上げました電動キックボードの法改正について、2番目に関しては、公共交通不便地域についての記載で、情報弱者という視点のご意見を頂き、スマートフォン等の情報端末の所有について記載を加えております。

さらに、3番目は、グリーンスローモビリティに関して、例えば千葉市は行政が車両を所有して実証実験の際に地元住民に貸し出したりしている事例や葛飾区では住民主体で取り組んでいる動き

もありますので、そういった内容についても視野に入れて記載の追加を考えております。資料3-②の説明は以上になります。

続きまして、資料3-③に移りまして、一覧の右側の修正理由をご覧頂くと、誤記による修正やより適切な記述に修正が大半を占めております。この場では、特にご説明は致しませんのでお目通し頂ければと存じます。事務局からの説明は、以上になります。

○会長（伊藤） ご説明ありがとうございます。少し目を通す時間を作りましょうか。ご説明頂いた資料について、ご意見、ご発言ある方はいらっしゃいますか。

私から1点よろしいですか。最終的にはどのようにこの計画が公表されるのでしょうか。パブリックコメントに関する資料もありますが、こちらも公表されるのでしょうか。

○事務局（尾田） 計画策定は、先ほど会長からご説明があった通り、3月中を予定しています。

○会長（伊藤） わかりました。ありがとうございます。ご意見があれば是非お願いしたいのですが、皆様いかがでしょうか。

では、私からもう1つよろしいでしょうか。宮前2丁目の不便地域についてご意見がありました。今回の計画の中で区全体の公共交通不便地域をどのように見ているのでしょうか。区全体の中で、宮前2丁目が特別不便になっているか、それとも実は便利であったりしている可能性があるのか、どのように位置づけているか教えて頂きたいです。

○事務局（尾田）

計画書の案をお持ちの方は、53ページをご覧頂くと公共交通不便地域の絵がわかると思います。こちら前方スクリーンにも投影しております。実際に、宮前2丁目は、ちょうどバス停から200mの円から多少途切れている地域ですので、公共交通不便地域であります。ただ、東側にある松ノ木や堀ノ内というエリアの方が不便地域の面積は広がっていて、以前もご紹介したように、10年ほど前にすぎ丸の第4路線開通を検討した地域もございます。狭あい道路が多く、一方通行の検討を経ても難しかったという現状です。

デマンド交通について、今後は検討すると施策・取組の中に位置づけていますが、どの地域を優先的に、客観的な指標をもって取り組んでいくかというのも今後重要なポイントになってくると思います。

○会長（伊藤） そうですね、計画の文章の中では、公共交通不便地域の考え方にとらわれないで、これからの交通の取組を進めていくとありまして、それはそれで大切だと思っておりますが、不便地域に対して何を行うのかというのが書かれていることも大事なことだと思います。

○会長（伊藤） その他、ご意見いかがでしょうか。ところで、寄せられたご意見の大体はインターネット経由なのでしょうか。

○事務局（尾田） はい、インターネット経由が34件、メールが3件という内訳で、計37件頂い

ております。

○会長（伊藤）

いずれもデジタルでご意見を頂いたということになっています。

○委員（米澤）

東京バス協会の米澤でございます。資料3-①区の考え方の16番の項目に「足に不具合があって宮前2丁目に行くときに苦労している」というご意見があり、その回答が「デマンド交通は…」ということですが、おそらくこちらをおっしゃっている方はご高齢の方かなと想像しております。そういった方に対して、そもそも「デマンド交通」というのは何だというのはわからないと思いますし、続く文章の中で書かれている「ファーストワンマイル」「ラストワンマイル」という言葉もたぶんどういうことを言っているのかわからないと思います。果たして、正しく回答ができているのか、あるいは回答がその方に向けてちゃんと届くのか疑問に感じます。難しくて格好良い言葉が並んでいますが、もう少し簡単な言葉を選んだ方がいいと思います。

○会長（伊藤）

そうですね、AIやIoTといった言葉も並んでいますからね。

他にも、是非いかがでしょうか。

では、私からもう一つ思いましたのは、すぎ丸に対する要望、想いというのが結構あって、区に言えば、区が直接取り組んでいるからと思いますが、一方で、民間バス会社さんとの役割分担、すみ分けの話もあるかと思えます。公共交通というのを民間の事業者さんが行っていくという前提で思っている方なのか、それとも、区が主体となって担って欲しいと考えている方なのかは気になるところです。

はい、ではお願いいたします。

○委員（高橋）

障害者団体の高橋です。今すぐここでパブリックコメントの結果を全部見るわけにはいかないですので、区の方でポイントを置いた、パブリックコメントに対する区の基本的な考え方を説明してもらえると皆にとってわかりやすいかと思えます。基本的に、区のパブリックコメントを出す時の考え方に変化がない、ここは変化したというような説明をしてもらった方が意見を出しやすいと思います。

○会長（伊藤）

ありがたうございます。そうですね、今日この場でこれだけの方針を見せられても大分無理があると思いつつ、要点をまとめた形で冒頭に事務局からご説明いただいたとも思っていますが、もう少し考え方を説明してもらえればと思います。

○委員（高橋） 今の意見に対して、区も答えにくかったかもしれません。基本的に協議会でも話してきたことを踏まえて、区民のパブリックコメントについて大きく変えたところがないというこ

とで了解していますが、細かい点については修正しましたということによろしいでしょうか。

○事務局（尾田） 今のご指摘頂いたとおり、基本的に大きなところは協議会での意見を踏まえていることには変わりはありません。ご認識のとおりでよろしいかと思えます。

○会長（伊藤） 基本的には我々がここで議論してきたものから大きく変わっていないということですが、これまでしっかり考えられてきたような内容に関するご意見や、レベルの高いご意見が多くあがっているというのが私の感想であります。

それでは、議事を先に進めたいと思いますが、あとからもう一度、こちらへ戻る時間を作りますので、あの時言えなかったご意見がありましたら、今日この場で是非ご発言をお願いいたします。

それでは、次に移ります。事務局から報告事項のご説明をお願いします。

○事務局（尾田） ここで、少し話が変わりますが、地域公共交通計画に関連して事後報告をさせていただきます。

本地域公共交通計画策定にあたり、経費の一部について、国土交通省関東運輸局所管の国庫補助金を活用させていただいております。地域公共交通計画策定事業を補助メニューとしまして、補助要綱に基づき、当該年度の1月末までに事業評価を行うこととなっており、実施見込みを踏まえた事業評価として、既に関東運輸局へ提出させていただいております。

そこで本日は、協議会の皆様に資料を共有することで、本計画策定事業の事業評価を報告させていただきたく存じます。

前方のスクリーンをご覧ください。「令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価」ですが、①の「事業の結果概要」については、本計画の目標の設定や、目標達成のための施策や事業の設定、目標に合った数値目標や目標値の設定を行い、計画案の取りまとめを確実に実施、②の「事業実施の適切性」については計画通り、適切に実施、③の「計画等の策定等に向けた方針」では本年3月に本計画を策定予定として提出しております。

以上、簡単ではありますが、本策定事業が適切に実施されているということで事業評価を共有させていただきます。

○会長（伊藤） ありがとうございます。我々が評価をされたという意味でよろしいのですか。

○事務局（尾田） 協議会で評価して、結果を関東運輸局に提出したということです。

○会長（伊藤） それでは、議事を進めます。次はその他報告事項として、(1)(2)を続けてということのようですが、(1)「令和4年度グリーンスローモビリティ実証運行の結果について」の報告と、(2)「杉並区図柄入りナンバープレートの交付に関する寄付金の活用方法について」の報告を事務局からお願いいたします。

○事務局（尾田） まずは、グリーンスローモビリティの実証運行ということで、昨年11月3日から13日までの間に実施した内容についてご報告申し上げます。

資料4をご覧ください。前日も協議会でお示ししていますが、荻窪駅の南口から一周約2.9mの経路で、関東バスさんにご協力を頂きまして運行を実施いたしました。実施結果にある通り、延べ566名の利用がございまして、車両は5人乗り、一日10便でしたので、100%以上ご乗車がありました。こちらをご覧くださいと、休日の利用が非常に多かったという状況で、私も毎日現場にいましたが、様子を見てみると乗れなかった方も結構多くて、土日だと2時間待ちで乗られている方もいらっしゃって、テーマパークのような状況でございました。

実験的なものでございましたが、スマートフォンアプリ「ココシル」を使ったMaaSのような取組も行っており、こちらにも実際に400名近い方にアプリを登録していただき、グリーンスローモビリティの位置情報を確認していただいたり、荻窪のまち巡りを楽しむデジタルスタンプラリーをご活用いただいたりという状況でございました。

裏面に移りまして、グリーンスローモビリティに乗られた方の半数くらい、約46%の方がQRコードからの乗車アンケート調査にご協力いただいた状況です。図2回答者の年代をご覧くださいと、75歳以上の方も7.9%とご高齢の方にもそれなりにご利用いただきました。私が現場にいた中では、毎日乗っているよというご高齢の方も中にはいらっしゃいまして、普段の足として使っていたのかなと思っています。

また、図3回答者の居住地を見ると、6割くらいの方が荻窪地域にお住まいの方で、他の地域にお住まいの方、自治体職員の方にも相当数お越し頂きました。

図4に乗り心地を示していますが、約85%の方に「開放的でわくわくして楽しかった」といったご意見を頂き、かなり好意的なご意見を頂いております。最終日にあたる11月13日は夕方に少し雨が降って雨除けカバーを下ろしていましたが、すぐに止みましたので乗客の方からは「すぐに開けてほしい」というご要望を頂いた次第です。

図5のグリスロの利用目的については、「荻窪のまちを巡りたい」や「買い物に利用したい」のほか、こちらの取組は（仮称）荻外荘開園に向けた新たな移動手段として実装を試みているので、「（仮称）荻外荘公園、大田黒公園、角川庭園といった荻窪三庭園等に行くのに利用したい」というご意見を多く頂いております。

図6の今後グリスロに一番期待することでは、先ほど申し上げた通り、利用者が多かったため、「乗車人数を増やしてほしい」や「運行頻度を増やしてほしい」というご要望も多く頂いた次第です。

実施後、運行のご協力を頂いた関東バスさんや停留所の近隣の団体の方、町会さん商店会さんにそれぞれご意見を伺ったというのが（3）の関係者ヒアリング調査結果になります。スタンプラリー等実施したことで、「お店の認知度が上がって非常に良かった」という地元からご意見があった一方、今回ドアがない車種で実施しましたので、「荷物が落ちないか不安」、「順番待ちで乗れなかった」、「低速走行車両であることから後続車両に対して交通流の阻害が心配」といったご意見も頂いた次第です。

以上を踏まえたまとめとして、利用者数や利用者のアンケートからグリスロへの需要が一定数あり、今後の期待も高いと推察されます。一方で、雨の場合など荒天時の運行や運行の安全性、今回は無料ということが利用される上で非常に大きかったのではないかと考えておりますので、有料化による利用者需要の検証など必要性は残されています。区としては、先ほども申し上げましたが、（仮称）荻外荘公園が令和6年12月に開園予定で、それまでに実装を見込んでいるところであ



り、来年度は車両の導入及び運行事業者の選定を実施したいと考えています。昨年末から、本協議会の委員を通じて、バス事業者・タクシー事業者にそれぞれ意向調査を実施し、区内の営業所を持つ複数事業者から手が上がりましたので、今後の選定方法については調整して参りたいと考えているところです。

グリーンスローモビリティの報告に関しては、以上になります。

○事務局（菅原） 続きまして、資料5の説明をさせていただきます。事前に資料を送付させていただいておりますが、本日席上にも同様に配布しておりますので、資料5に基づいてご説明させていただきます。

杉並版図柄入りナンバープレートは、ナンバープレートの交付料金のほか1,000円以上の寄付を行った場合、資料記載のフルカラーのナンバープレートの交付を受けることができるというもので、区では、平成30年10月1日の交付開始から令和4年11月30日までに、計1,411枚の杉並版図柄入りナンバープレートの申込があり、寄付金の総額は552千円となっています。

この寄付金は、観光振興又は交通改善事業に活用することとなっており、図柄入りナンバープレートを導入している自治体は、公共交通に関する協議会等の意見を聴取した上で、令和4年度中に寄付金の活用方法を決定する必要があります。そういった背景の下で、本日はこの協議会でご報告させていただいております。

繰り返しになりますが、区では、令和6年度の（仮称）荻外荘公園の開園に合わせてグリーンスローモビリティを荻窪駅南側地域で運行することとしており、当該グリーンスローモビリティ運行の普及啓発や利用促進に向けたPR活動等に寄付金を活用するのが適当ではないかと考えております。

スケジュールとしましては、この協議会での意見聴取をもって、寄付活用方法を決定させていただき、4月以降、区ホームページ及びチラシ等で寄付金の活用方法を周知してまいります。

資料4、資料5の説明は以上となります。

○会長（伊藤）

ご説明ありがとうございます。それでは、ただいまご説明頂いた2つの資料についてご意見があれば、お願いいたします。いかがでしょうか。

○委員代理（小川）

グリーンスローモビリティの実証実験の運行を担当させて頂きました、関東バスです。その中で当社からのご意見を出させて頂いたのですが、今後、実証運行から本運行に移る際は、安全対策の面を十分に考慮の上、車両を適切に選定していただきたく、たとえば、気候の変化など雨が降ったりしますと、今回使用した車両ですと、かなり厳しいものがありましたので、是非ご検討頂ければと思います。以上です。

○会長（伊藤）

ありがとうございます。こちらからいくつか意見をまとめて、最後に事務局にまとめて回答をお願いしたいと思います。

○委員（秋山） おでかけサービス杉並の秋山です。私も実証実験の時に楽しんで乗らせて頂きました。大田黒公園から荻窪地域区民センターまで乗ったのですが、荻窪地域区民センターに着いたところ、ちょうど出口から出ていらっしゃった女性3名の方にお声掛けして、一緒に乗っていただきました。そして、乗っている間にお話をして、「普段はどうやって荻窪駅に帰ってらっしゃるのですか」などと伺いましたら、お元気な方々なので「歩いて近くのバス停まで行って、シルバーパスを使ってバスに乗って帰る」というお話でした。

この資料4にも有料化による利用者需要が検証事項と書いてあります。シルバーパスが東京都の制度だからかと思いますが、区が走らせるとなると使えない。とすれば、普段シルバーパスで行けるけれど、タダだからという気持ちで乗ったこの方たちは、有料化となった時に、「0円じゃない」「使えない」「乗れない」となり、利用されるかな？と思います。アンケートにも書かせて頂きましたが、この場でもお話させて頂きました。

○会長（伊藤） はい、ありがとうございます。他はどうでしょうか。手が上がっております。

○委員（早田） 京王バスの早田と申します。関東バスさんからもご意見がありましたが、本運行を実施するという事で2点ほどございます。

1点目ですが、実証実験と本運行の間には大きな壁があると思っております、11月の11日間、お天気も良かった中で運行されて、実際にご利用された方も観光に行った方も割と快適に乗車できたという声が上がっていましたが、365日運行することの難しさをちゃんと捉えた方がいいと思います。雨の日もそうですが、真夏や降雪時の運行など、本運行するという事は、簡単に運休できないということになりますので、運休するという事になると、当然ご利用される方に周知する必要があります。そういったことを実施していくことは簡単なことではないと思いますので、365日の本運行に車両が耐えられるのかというのは少し考えた方がいいと思います。

2点目ですが、利用人数が566人、100%以上のご利用があったというお話があり、私もグリスロの実証実験をいくつか拝見したこともありますが、正直こんなにたくさん乗っているところはないかと思いました。是非参考までに聞かせて頂ければと思いますが、仮にこの人数が本運行でご乗車された場合に、有償という話がありますが、一人いくら頂ければ成り立つものなのか、566人以上は中々乗らないかと想定されますので、その際に最大の乗車で一人いくら頂ければ、このグリスロの運行事業は成り立つのでしょうか。少し気になりましたので、もし分かるようであれば、教えていただきたいです。

○会長（伊藤） ありがとうございます。この3件について、事務局よりお願いする前に藤平委員からもお願いします。

○委員（藤平） 警視庁交通規制課の藤平です。資料4の裏面に「低速走行車両であることから後続車両に対して交通流の阻害が心配」というご意見がありましたが、そちらはドライバー側からの意見なのか乗っている側や一般の方からの意見なのかどちらでしょうか。

合わせて、安全性について、交通安全という意味で、危険なことがあったかどうかについて教え

てほしいと思います。

○会長（伊藤） ありがとうございます。

質問は4点になりました。車両選定、シルバーパスとの関連、365日運行や運賃、低速走行と交通安全の話。これらについて事務局からお願いします。

○事務局（尾田） 色々ご意見を頂き、ありがとうございます。

まず1点目、車両について。ご指摘の通り、扉がないことについての安全性は非常に重要だと思っています。三鷹市では扉が付いた車両で実証運行されておりますので、そうした事例を参考に、来年度に購入する車両を慎重に検討したいと思います。一方で、開放的であることの優位性もご意見として多くございましたので、その点を踏まえて決定をしたいと思っています。

2点目、シルバーパスの利用について。シルバーパスの利用に関しては、すぎ丸でもこれまでご要望をいただいております。先日東京バス協会さんに電話でお伺いしたところ、東京都の条例でシルバーパスについて定めている中、条例施行規則の中で自治体がバス会社等に委託する運行事業に関しては適用が除外されることを踏まえ、バス協会さんでも基本的にはコミュニティバスでは適用ができないと伺っております。今回、グリスロも同様の設計で、シルバーパスの利用に関しては現状では考えておりません。

続きまして、3点目、運賃の件ですが、乗車距離や運行距離を踏まえ、すぎ丸と同様に、100円程度が適切と考えています。資料には記載がありませんが、いくらなら支払うかについては「100円」という回答が圧倒的に多く、一方で現地では、「200～300円」であれば、運賃として支払ってもいいというご意見を頂いていまして、採算性を考えると、もしこの程度の乗車が続くとすれば、200～300円の運賃設定であれば、ある程度賄えるかと思っています。ただ、100円の運賃だと年間1,000万円以上の赤字が出ると試算しています。

4点目の交通安全や苦情の有無に関しては、事前に警視庁さんとも入念な打ち合わせをさせて頂き、現場での実査にも立ち会って頂きました。その中で、追いついてよい場所や一旦退避する場所を明確に定めた上で、今回運行を依頼する関東バスさんとともに運行計画を密に練りましたので、地元からの苦情等は一切ございませんでした。実証に関しては、安全な運行ができたと思います。

○委員（高橋） グリスロに乗った人の感想、体験記を聞いているので、ここでご紹介したいと思います。最初に、一昨年くらいに実施したグリスロの試乗会の時は5人乗りの車両で、前に2人、後ろに3人しか乗れませんでした。私も乗せてもらいましたが、足が伸ばせなくて乗っている最中も足がこわばるみたいで困りました。走っている時は風が吹いて気持ちよかったです。今回、実証実験を実施したのは7人乗りで大型の車両で、後ろに5人乗れるようになって、座席も少し広がって足を伸ばさないと乗れない人も何とか乗れたという話で、乗り心地は快適でした。しかし、問題は定員が5人ということで、30分に1回の運行ですから、6人目の人は、あと30分ずっと待たなければならない、次の車両に乗るにはその停留所を離れることができません。また4番目、5番目に並んでいたら、また乗れないかもしれないということがありますので、そういう問題をどう取り上げるかということです。

○会長（伊藤） ありがとうございます。いかがでしょうか。ナンバープレート寄付金の活用方針に関する内容も含めて、ご意見を伺えればと思います。

○委員（佐久間） グリーンスローモビリティの話で、単純に100円なら乗る、200～300円にならないと採算が取れないという状態で、終わりなのかなと不思議に思ってしまった、365日の運行も大変でしょうし、事業実施にあたり、200～300円にならないと採算が取れないのであって、利用していただけるような方も100円ぐらいしか払わないという状態で、この事業を始めてしまってもいいのかと思いましたが、どのようにお考えでしょうか。

○会長（伊藤） では、今の2点のご質問に対して事務局から回答をお願いします。

○事務局（尾田） ありがとうございます。実証実験のご感想もありがとうございます。

確かに、グリスロがバリアフリーに対応していない車両であるというのは大きな課題とと思っています。ただ、製造するメーカーさんで、そういった対応する車両を検討していると聞いていますので、購入に間に合うかは定かではありませんが、区としても視野に入れていきたいと思っています。

30分に1本ということで利便性が必ずしも良くないのは承知しています。ゆっくりである、開放的であるという特性があるのがグリスロの特徴とと思っています。荻窪地域で走らせることによって、よりゆっくりまちを楽しめるシンボルみたいに、今回導入できればと考えていますので、新たな公共交通を提供する中で、今まで運賃だけで運行を継続していくのはなかなか厳しいという現状はこの間の議論でもあったように、採算を取ることが目的ではないと思っています。ただ、公的な資金を投じているもので、説明責任をしっかりと果たしていく必要があり、来年度には事業計画を作っていく予定で、協議会で皆さんの議論を踏まえて、計画案を作っていくと思っています。

○会長（伊藤） ありがとうございます。グリーンスローモビリティがどのような位置づけで走らせるのかというのがすごく気になっていて、交通不便地域に対するサービスということでもないから、どのエリアに対してどのような理由で行っているのか、といった部分には丁寧な説明が必要だと思います。先ほど話のあったシルバーパスがどこまで適用されるかがわからないですけど、運賃に寄与する部分があるかと思うので、またの機会に引き続き議論でもいいのかなと思います。

○委員（秋山） 今回グリスロがどんな感じで始まるのかと思っていましたが、荻窪で、観光で、始まることについて私はいいなと思っています。グリスロみたいなものは、足の弱い方にとっての乗り物と意識づけされてしまうと、他の方が乗らなくなってしまうと思っていて、この乗り物はみんなが使えるのだ、「見た、見た！荻窪で走っていたものだよね」という話で次が始められる。今、「シンボリックに」とお話しされましたけれど、その後続くものがどんな形に展開していくのかという最初の一步としては良いかなと思いました。

○会長（伊藤） ありがとうございます。

○事務局（尾田） 計画の内容を前のスクリーンに投影していますが、グリスロの位置づけを示しています。今、秋山委員からお話があったように、観光という要素を踏まえつつ、（仮称）荻外荘公園の南側には都営住宅がありますので、実際このような実証運行をするといったお話をした時に住民の方から喜びの声も伺っています。ここは、バス停からも距離が 200m 圏外という不便地域にも該当していますので、地元の方と観光の方、両方に使って頂けるような形で位置づけをしています。まだ、断言はできませんが、こういった荻窪地域である程度スキームが整えば、他の地域の不便地域の解消等にも視野を広げていけるかと思っています。

○会長（伊藤） ありがとうございます。細かい話は来年度引き続き進めていくこととします。

続いて、令和5年度の推進プランについて、そちらに関連して、令和5年度に実施する公民連携したシェアサイクル事業の推進ということで、事務局から説明をお願いします。その後、今回ご参加されている事業者からのご説明をお願いします、意見交換とさせていただきます。

○事務局（尾田） 令和5年度推進プランの説明をします。資料番号が右上にありませんが、緑色の資料になっていますので、こちらをご覧ください。

まず協議会について、今回第4回ということで協議会を開催していきまして、第1回は思い返せば昨年の3月1日、明日でちょうど一周年ということで、来年度2回を予定している中で、第5回は7月の下旬頃を想定し、第6回が1月中旬～下旬に開催を予定しているということでご承知置き頂ければと思います。計画は策定して終わりではないので、この計画に掲げる目標をいかにして実現していくかといったところをただいま説明している中で、まず来年注力していこうというのが目標1に掲げる「持続可能な公共交通へと刷新されている」、よく「リ・デザイン」と言いますが、そういった目標達成に向けて、モビリティ・マネジメントを実施していきます。

取組1に記載している「全区民を対象とする公共交通の広報啓発」です。過去3年間、新型コロナウイルス感染症拡大の影響がありまして、毎年11月末に実施していた「すぎ丸の日」を最近では実施できませんでしたが、今年度は実施する方向で考えたいと思っています。さらに、9月20日はバスの日ということで、今年度は120周年ですので、公共交通の利用促進、コロナダメージからの回復というところに注力していきたいと思っています。

続きまして、目標5の「脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている」ということで、こちらは、南北バスすぎ丸を1台購入するときに、電気バス、EVを導入します。路線としては、阿佐ヶ谷～浜田山の区間で、京王バスさんに運行を頂いている路線の車両1台を想定しています。

目標3の「気軽に自由な外出と回遊が確保されている」では、グリーンスローモビリティ、関東運輸局さんとも話をされていて、運送事業の建てつけを整理しているところです。次回の協議会で、事業者の選定を経て、運行事業者のご報告をできればと思っています。車両の購入、実際に運行する車両での警視庁との実査等を踏まえた事業計画の作成を考えています。

続きまして、目標4の「安全かつ安価で最適な移動が確保されている」の取組のうち、「時代に応じた交通安全教育の拡充」ということで、主に電動キックボードに関して記載しています。こちらは、皆様もご承知置きのとおり、今年7月1日施行で16歳以下が免許不要で乗車可能になるということで、安全啓発を含めて、交通安全の所管する杉並土木事務所と連携した取組を検討していきたいと思っています。

今、電動キックボードのお話をしましたけど、目標3の取組の1つ、「自転車の安全な利用の促進」というところで、こちらは4月1日以降、自転車利用者のヘルメットの着用が全年齢で着用努力義務化されることも踏まえまして、この地域公共交通計画に内容を盛り込もうと考えております。その後、来年度は自転車活用推進計画の策定も予定しています。その自転車に関する取組の1つとして、「公民連携したシェアサイクル事業の推進」を掲げ、先週2月22日に区役所本庁舎の青梅街道側に本日お越しいただいている3事業者共同のシェアサイクルポートを23区の区役所初で設置しました。こちらが東京都環境局さんのホームページに載っている地図ですが、杉並区だけ3事業者が実施しているという色分けになっております。事業者と連携して取り組む自治体がどんどん広がってきていますので、より使いたいものを選べる、移動の選択肢の拡充を図られると思っています。区では、一昨年12月からまずハローサイクリングでシェアサイクルの実証実験を始めています。次に、ドコモと協定を結び、シェアサイクルの更なる利用が図られるよう、事業の実効性、公共交通の機能補完等を検証するため、アンケート調査も実施して頂きました。その中でも、他の公共交通も利用できるようになる等、そういった意見も受けています。令和5年度以降、シェアサイクル事業として実施する方向で、現在、最終調整を図っています。区有地の利用に関しましては、今のところ区立公園や区立自転車駐輪場の一部になってはいますが、この度の庁舎への設置を皮切りに、例えば図書館や区民センター、スポーツ施設等に拡充していければと担当部署として考えています。この資料には、3者共同のシェアサイクルポートを「杉並区モビリティ・ハブ」という形で記載していますが、この立地を考えると、すぐ目の前に京王バスや都営バスのバス停や東京メトロ丸ノ内線の南阿佐ヶ谷駅に近いということで、こういった人々の移動がつながっていくような取組をどんどん広げていきたいと思っています。早速、設置した当日から頻繁に利用されている状況です。

公共交通というのは先ほども話があったように、新型コロナ拡大によるダメージがあった中で、移動の総量を増やしていけるよう取り組んでいきたいと思っています。この後、各社にご発表いただいた後の議論になりますが、もちろん公共交通といえども民間事業ですので、競争領域や協調領域が何かで3つの「共創」をどう高めていくか、連携やデータの利活用を区としては注力していきたいと考えています。杉並区だけでは、区民の移動範囲は広がりませんので、ある程度、汎用性がある中野区、練馬区へとどんどん広げていくようなスキームを作っていけたらと思っています。

○会長（伊藤） ありがとうございます。今回シェアサイクル事業者の3社にお越し頂いていますので、それぞれ取組の状況等のお話をお願いいたします。Open Street 株式会社、株式会社ドコモ・バイクシェア、株式会社 Luup の順番で、各社5分程度で企業概要をお話いただければと思います。

○Open Street 株式会社（工藤代表取締役） 代表取締役工藤と申します。本日はよろしくお祈りいたします。この中で発表させていただけること、ありがとうございます。本日はマイクロモビリティ車輪と地域交通の連携となっておりますが、前半は私たちのモビリティ車両、主にシェアサイクルのサービスの内容をご紹介して、後半は別の時期になりますが特にこちらに今日出席しているバス会社、鉄道会社等を含めた交通事業者間の連携の事例などをご紹介できればと思います。

弊社は今回杉並区と連携しているシェアサイクリングに加えて、ハローモビリティというEVカ

ーやスクーターのシェアリングや駐車場シェアなども提供していき、シェアリングサービスだけではなく自治体と連携したまちづくりの領域、スマートシティ、ゼロカーボン等の取組と連携していくことが私たちの提供しているサービスになります。内容としてはシンプルで、乗り物にIoT、通信の仕組み、携帯と同じ仕組みを乗り物側に取り付けまして、その位置のデータや決済の情報、場所の情報をシステムに連携する。利用者はスマートフォンのアプリで予約して返すことで使ってもらえる。これは主に自転車で行っていますが、例えばモビリティ拠点といういろいろな乗り物に連携しています。モビリティ、いわゆる移動サービスを中心としまして、まさに国交省の方もいらっしゃっていますが、スマートシティの連携もしくはエネルギー領域、これからゼロカーボン化が進んでいきますので、地球に優しい、CO<sub>2</sub>排出量が少ない乗り物を普及させていく、それをシェアで使っていくというような連携をしています。シェアサイクルに関しては全国6,000箇所ほどありまして、場所の数だけであれば当社が一番多くなっています。

今、全国で104箇所の自治体と提携させて頂いて、杉並区と同じように場所の連携からまちづくり、施策の連携という形で様々な形で連携しています。また私たちは一社だけでサービスを提供するというよりは各地域でサービスを提供される事業者、地域のまちづくりをしている会社の方や担当の団体、もしくは鉄道会社が直接シェアサイクルを行う事例もありますが、様々な事業者と連携することでハローサイクリングというプラットフォームを作っています。今、会員数は200万人で、今6~7年目で、5年位かけて100万人ペースだったのが直近1年半にはもう100万人増えていますので、私たちだけではないのですがこのマイクロモビリティのシェア、自転車のシェアと言うのはここ数年、特に1年でずっと利用者が伸びている形になっています。その他、別の地域ですが、EVやスクーターのシェアもしていますので、先ほどのグリスロなども後々連携できればいろいろ使い勝手も良くなると想像しています。一部の地域ではEVスクーターとのバッテリーのシェア、つまりガソリンではなくバッテリー方式で走っているタイムリーなサービスも提供しています。都内中心でだいたい4,000箇所位ステーションがありまして、移動の経路のデータといったものもどんどん蓄積がされています。現在、杉並区には52箇所あります。まだ他の区と比べるともう少し数が増やす余地があるかと思っていますが、それでも現時点で累計3万人の方に使っていて、例えば和泉や方南町といった少し交通不便地域があるエリアも、この白いラインが移動しているラインになりますが、常に自転車で移動している方がいますので、そういった場所に自転車を置いていくことで、先ほどの課題等についても対応できるのではないかと利用実態を見ながら考えています。もう少し広い目を見た時ですが、赤い線はステーション間の移動の接続、丸はステーションの使われている数の大きさです。2019年は杉並区にはほとんどありませんでした。中野区中心に少しあって、あと東京の東の方で接続しているという状況でした。それが現在になると、JR東日本との連携もあることから、中央線沿線での駅前の場所をお借りしてそこを結節点に接続をしています。その結果、かなり広域な接続網が作られています。自転車は1台につき1人しか移動できませんから輸送量は公共交通と比べればすごく微々たるものですが、移動の細かいネットワークとしてはだいぶ張り巡らされてきたというのが現状です。

ここからは連携の話ですが、私たちの考え方としては一社で1つのサービスを提供するというよりはいろいろなモビリティを繋いで、MaaSのアプリやPayPayを使えるように等、そういったサービス連携をしていくことで、インフラになることが重要かと思っています。

こちらはいくつか例として紹介させて頂きませんが、西武バスさんと公共交通のバス停データを私

たちと連携させていただいています。バスをまだ使ったことがないという方がよくおっしゃるの  
が、どのバス停でこれがどの路線でどこに行けるかというところがなかなか初めて使う方には情報  
としてわかりにくいということがあります。バスを使う最初のきっかけのハードルになるというご  
意見がありました。シェアサイクルは普段その地域で移動している人が使いたいときにここにバス  
停があるんだ、こういう路線なんだとわかっていただくように整備いたしました。だいたい月間  
5,000回位クリックされます。1つの駅の近くにバス停を並べて5,000回というのは結構多いと思  
っていて、こういった同じ移動手段上のアプリの連携というのは今後の可能性というのは高い  
のではないかと考えています。

国際興業さんのバス停と連携している事例がありまして、さいたま市の方にはかなり大きい大学の  
前にスペースがある場所がありまして、そこに30台規模のシェアサイクルポートを置いていま  
す。バス停の横にシェアサイクルポートを置くとバスの代わりに乗っていっちゃうじゃないかと思  
われるかもしれませんが、実はこのバス停のすぐ北側に交通不便地域があります。そこからでは鉄  
道もバス停も全て徒歩で行くにはちょっと苦しい距離でありますので、そこに意図的にシェアサイ  
クルポートを集中的に配置して、一番近場のバス停に連携をするというような交通不便地域とバス  
を連携させてそこから乗り換えしていく、そこにクーポンを付けていく、そういった連携もしてい  
ます。

他に京王電鉄さんの商業施設と連携したり、小田急さんのちょっと駅から遠いコミュニティ拠点  
と連携したり、東京メトロさんのMaaSと連携したり、JRさんの定期券と連携したある地域に電  
車に乗って行ったらシェアサイクルが使えるといった、一社の取組ではなく複数で取組という形で  
連携しています。先ほどのモビリティ・ハブのイメージを私たちは持っていて、ENEOSさんと連  
携したモビリティ・ハブも最近では取り組んでいます。行政とはコンパクトシティや防災といった  
まちづくり領域で連携しています。

最後に皆様にお会いできたのでこれからやりたいと思っていることを紹介します。先ほどお話が  
ありました複数事業者が連携したモビリティ・ハブを一緒に作っていききたい。また先ほどのアプリ  
上で情報を連携するというのは非常に有効ですので、そういった取組もその地域限定でやっていく  
のかということも是非ご相談したいと考えています。最後のデータを活用して交通データ、走行  
データを見ながら例えばこれから出てくる電動モビリティに対して、実際にどういう場所を走っ  
て、どのくらい外にいるとか、そういった実態を把握して交通安全の対策に使っていただく、そ  
ういったことをやっていきたいと考えています。

○株式会社ドコモ・バイクシェア（松本部長） ドコモ・バイクシェアの松本と申します。お手元  
の関連資料と合わせてご覧いただければと思います。まずミッションステートメントと書いていま  
すが、我々はまちづくりに貢献するということを掲げて取り組んでおります。サービスエリア  
は、全国すべてではありませんが幅広い自治体でやっています。色が若干違う部分がありますが、  
直営エリアが色の濃いところ、システム提供を行っているところがピンク色とそれぞれで事業連携  
をおこなっています。我々は今10年以上前からやっていますが、年々台数が増えておりまして、  
今期も台数ベースですけど記録更新という形で進んでおります。

先ほどの地図ありましたように、直営モデルとASPモデル、システム提供モデルの事業形態に  
なります。我々はシェアリングプラットフォームと下に書いていますけど、このシステムを使い



ながら自転車の運搬やバッテリー交換等を実際に直接やっているのが直営モデルということです。先ほどと同じ地区の赤い所でございます。右側はASPモデル、システム提供モデルという意味になります。我々がシステム基盤を提供しながらも現地の自転車の運用であるとか広告運用みたいなところは地場の事業者にやっていただいているというのがシステム提供となっています。こうした2つの柱で我々はシェアサイクル利用を今展開しております。

シェア基盤の特徴としましては、ソフトとハードの面で2つの特徴を伝えたいと思います。

まずソフト面では、API開放をしております、本日ご列席の事業者さんともやらせていただいておりますが、アプリで手配し、事業者もアプリからこのサービスを使えるというような特徴を持っております。一方でハード面は、アタッチメントとして鍵と通信モジュールが一緒になったようなハードウェアになります。これを使うことで、今メインでやっている自転車以外にもマイクロモビリティ、電動カート等の制御を可能とするというようなプラットフォームを展開しております。細かいシェアサイクルの制御の仕組みについて、細かいものは割愛させていただきます。サービス面は、シェアサイクル直営がベースで、我々が人力でトラックを走らせて、停車台数の偏りを直したり、バッテリー交換したり、あとポートの清掃をしておりますので、コストをかけてお客様の利便性を高めているというようなことを頑張っています。

また、地権者へのポート設置のメリットを大きく3つ挙げておりますが、まず1つ目が集客力の向上です。2つ目が違法駐輪等の対策というところになっております。最後がカーボンニュートラルに対応、CSR、ESGへの貢献というところを地権者へのメリットとして今我々は交渉をさせていただいているということでございます。

弊社が目指すものは、MaaSというワードも今回出ていましたが、こういうものであるとか。あと我々以外の鉄道会社さんであったり、タクシー会社さんであったり、バス会社さんであったり、さまざまなモビリティを複合的に連携させることで二次交通としての役割をシェアサイクルとして担当していきたいと考えております。ここから先は参考としてですが、我々の自転車以外の連携例になりますので、一つ一つは割愛しますが、お手元の資料をご覧くださいと思います。弊社の説明は、以上でございます。

○株式会社 Luup（難波グループマネジャー） ありがとうございます。Luup 難波と申します。よろしくお願いたします。前半は Luup 全体の説明、目指すところ。後半は杉並区での取組について簡単にご紹介をさせていただきます。お願いします。

弊社 Luup は、サービス自体は町中の電動バイクモビリティポートを好きなポートで借りて好きな場所で降りられるというサービスです。弊社はよく電動キックボードの会社と思われがちですが、実は1つのアプリの中に複数のモビリティを選択できるモデルというサービスを展開しております。自転車とキックボードが今現状市場に投下されている機種です。弊社のミッションは“街じゅう「駅前化」するインフラをつくる”と掲げさせていただいております。電動キックボードというのは電動マイクロモビリティ、手段の1つでございます、今市場に投下しているものが、自転車とキックボード。今回の改正道交法の施行に伴い、高齢者が乗れるような機体の開発を並行して進めながら、電動マイクロモビリティを通じてインフラの整備を実現できればと考えております。街じゅうに高密度にポートが置かれているということで、ラストワンマイルの距離をより快適に移動できるような手段として発展したサービスを現在展開しております。

弊社の強みには大きく3つと考えております。最新のモビリティは電動キックボードということに変わりはありませんので、まずは圧倒的なシェア率です。弊社の走行距離は電動キックボードの国内シェア率95%、杉並区に関しては、半年ぐらい前からサービスをスタートしており、渋谷を中心としてかなり高密度にポートが配置をされています。また、整列駐車など、そもそもポートから機体があふれないような仕様設計というのをサービス当初から入れておりますので、町的美観を損ねずサービスを展開していくというところが弊社の強みとなっております。今回の改正道交法に至るまでは、実は公道での実証実験というのは2021年4月なので、それに至るまで、実はさまざまな協議会の設立や周知を中心とした実証実験というのを2019年から行っております。先行してまずは自転車のサービスをスタートしながら、モビリティの開発を進め今に至ります。今回の7月1日で安全の実証が完了して、改正道交法の施行になりました。こちらは、さまざまな他社との協業、提携、各種リリース等させていただいています。展開エリアについては現在ですと、東京、横浜、大阪、京都の4都市で、全国で約2,700箇所のポートがございます。東京においてはランドマーク的な場所等々への設置等々もできておりまして、街でもかなり見かけていただく機会が増えたかなというふうに考えております。

次に、杉並区中心にサービスの現状と展望についてお話をさせてもらえればと思います。7月より区内でのサービスを開始しまして、今現在ポート数75箇所となっております。杉並区の中でも移動動線というのはもちろん、当然至近の渋谷、中野、世田谷などの各区への移動等にも使われているというような移動動向が見られます。本日もお話があがっておりますが、改正道交法の施行日は国家公安委員会が了承し、7月1日となっております。弊社としてはより安全で便利なサービスを提供できるということで、都内の皆様を中心として安全啓発引き続き努めていければと考えております。

また、小型で一人乗りというパーソナルモビリティといわれるものですが、多く自治体でも、まちづくりに寄与するとして位置づけられています。また海外においては、実は自治体を中心となって公共の交通網としてこのパーソナルモビリティというものが、事業を推進しているという形です。他地区のご提案になりますが、将来的な展望の話は、一例になりますが、短期的なものにおいては、今ある市場への投下機体、自転車とキックボードみたいなもので、回遊性の向上、観光資源への活用を進めていきますが、将来的にはご高齢者の方が乗っていただけるような、ユニバーサルなモデルみたいなものを開発する中で、本当に誰しもが乗れるというパーソナルモビリティを開発しながら進めていければと考えております。改めてですが、弊社を通じて、「街じゅうを「駅前化」するインフラを作る」というミッションのもと区内の皆様のご協力いただければと考えております。弊社からは、以上になります。

○会長（伊藤） はい、ありがとうございます。それではまずは、杉並区から令和5年度の推進プランということでご説明をいただき、そのあと、シェアモビリティの3社からご発表いただきましたが、ご質問ご意見等あれば伺いたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

私も確認したいのですが、シェアモビリティは、この3社に限らず、かなり有用なものが今できてきているのかなと思いますが、杉並区としてはこの3社とは協定を結んでいるという形になると思います。では、新しい事業者がやる、やらないについて、必ず杉並区を通すとか、杉並区に許可を得るといった制度的な部分もまずは確認できればと思います。いかがでしょうか。

○事務局（尾田） 3社とはそれぞれ協定を結んでおまして、協定の中で公有地を貸し出すという位置づけでやっているところです。今年度いっぱいの実証実験、来年以降は本格化、実装ということで、また協定の結び直しを調整しているところでございます。以上です。

○会長（伊藤） そうすると、例えば公有地を借りなければ一社の単独事業として始めることは可能ではあると考えていいのでしょうか。

○事務局（尾田） その通りです。ただし、ドコモ・バイクシェアに関しては今都内14区で、連携協定と呼ばれる自治体同士が基本協定を結んでいますので、そこに参画し、今回実施していただいているという形になっています。また、Open Street と Luup に関しては他自治体での実績等を踏まえて、今回の協定を結ばせていただいている現状でございます。

○会長（伊藤） はい、ありがとうございます。株式会社 Luup の難波グループマネージャーから他地区の事例をご紹介いただいて、海外でシェアモビリティの事業者を行政がかなりグリップしようという動きになりつつあるかと思っているのですが、そのあたりを踏まえた確認でした。

はい。ではご意見をお願いします。

○委員（曾山） 杉小P協の曾山です。よろしく申し上げます。「杉並区地域公共交通計画 令和5年度推進プラン」の目標5のところ、すぎ丸における電気バスの導入というところがあります。他の事業者さん、今回連携される事業者さんですが、本当に今年になって電気代がすごく高くなったという話がよくありますが、すぎ丸で電気バスを導入する話と、事業者においては電動自転車、電動モビリティの導入というようなことを考えられていると思いますが、計画上の採算は、そういうことも見込んでいらっしゃるものなんでしょうか。それとも、ちょっと計画を修正しないといけないということがあるものなんでしょうか。

○会長（伊藤） 事務局いかがでしょうか。

○事務局（尾田） 今回電気バスの導入にあたっては、もちろん車両の代金とランニングの試算を事業者と一緒にしてございまして、電気代の高騰と燃料費となる軽油のお金を比較した場合でも、若干ランニングは安くなるだろうというふうに試算してございます。車両も従来のものよりも、2割程度高くなりますが、比較的経費は抑えて実施できるところです。

○会長（伊藤） ありがとうございます。その他ここまでのところでご質問、ご意見等あればいかがでしょうか。佐久間委員お願いいたします。

○委員（佐久間） 杉中P協の佐久間です。いま話のあった「令和5年度推進プラン」の2番ですが、“各目標に応じた短期の施策”というところの4番で、“時代に応じた交通安全教育の拡充、主に電動キックボード”というものがあります。細かいことを申し上げて申し訳ないですが、“7月

1日施行で16歳以下”ではなくて、“以上”でいいですかね、これ。“以上”ですね。

○事務局（尾田） “以上”が正しいです。申し訳ございません。

○委員（佐久間） 今中学生の子たちが、高校生にあがって16歳になったら免許不要で乗車可能ということで、本当にもう親としては、心配極まりない状況です。安全啓発の内容を検討というものをされているということですが、主に電動キックボードであれば株式会社Luupさんが一緒になって安全啓発というものをやっていただけるかどうか、お考えを伺えますでしょうか。

○事務局（尾田） 検討段階ですが、従前から自転車安全技能の教室をやってございまして、その中で事業者や警察とどのようにやっていけるかと現状検討しています。ただ、もう既に今年に見込んでおりますので、できれば年度明けには内容を固めて実施したいと思っております。

○委員（佐久間） 是非よろしく願います。前回の会議でも申し上げたと思いますが、親としては不安なので、警察の方の協力もいただきながら、事故のないようにしていただけたらいいな、と本当にお願いたします。

○株式会社Luup（難波グループマネジャー） ありがとうございます。弊社としましては、都内の連携はもちろんです。日本全国でこの改正道交法というものが施行されるタイミングにおきまして、安全啓発、各種安全講習会みたいなものにもかなり力を入れて、現時点においても行ってまいります。特にこれから、施行される前から、実は定期的に行っていますが、東京海上さんといった保険会社等々と連携しながら、回数も含めて、アプリ内での告知、各種メディアの対応も含めて、今まで以上に力を入れてやっていければと考えておりますので、ご安心いただければと思います。

○会長（伊藤） ありがとうございます。そのほか、ご意見、ご質問等ありますでしょうか。これだけ3社が揃う事はなかなかないので、非常に貴重な意見、貴重な場になっております。ありがとうございます。では久我さん願いたします。

○委員（久我） 東京交労協の久我と申します。バス、ハイヤー、タクシー、あとはトラック、このような協同組合になります。毎年、我々は東京都に交通政策を出しているのですが、その中でこのキックボードというのが毎回出ています。先ほどありましたように、歩車分離のところに、キックボードが車道を走っているのと歩道を走っているキックボード。それでタクシーはお客様の手が挙げればすぐ左へ行きます。それをまたキックボードが外から抜いていく。中央車線方向から。今度は歩道橋を走っているキックボードは人がいるから今度その中へ走って行く。タクシーがスタートすると、そこにキックボードがいる。こういうことがよくある。それとトラック、トラックが荷さばきしているところにキックボードがその間に入ってきて、荷物を運ぼうとするとキックボードが走っている。私が原宿の方に事務所がありますが、今度は歩車分離されていない4～5mという道路にキックボードがど真ん中思いっきり走って行きます。後ろから車で行くとなかなか避けないので、ピッと鳴らして横へ行くと、今度は歩行者とぶつかります。こういうことがあるので、利用者

の教育というか、何かルールを徹底させないと、我々は参ってしまいます。是非このキックボードの運用について、道交法上の決まりを、もう少し厳しく行った方がよろしいのではと思っております。バス、タクシー、トラックの運転手さんからそういう声をよく聞いておりますので、ぜひその辺は警視庁も、また運用する事業者も、利用される方の教育やルール、そういう啓発活動いろんなものをやっていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○会長（伊藤） ありがとうございます。

○株式会社 Luup（難波グループマネジャー） 貴重なご意見ありがとうございます。もちろん先ほどのお話に付随しますが、新しい乗り物、新しいルールということで、まだまだ弊社としても認知も含めてやらなければならないことも多いと考えております。このようなご意見もいただきながら、安全啓発も含めて進めていければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○会長（伊藤） 是非よろしく願いいたします。そのほかに、ご意見等ありますでしょうか。ではお願いします。

○委員（早田） 京王バスの早田と申します。2つご質問があります。

1つ目が運行区域の話かと思いますが、Open Street さんの発表の中で、埼玉でバス停から先を、交通空白の北側のところを運行していくお話があったと思います。実際に、そのボリュームといますか、交通課題の解決になるのではないかという点は確かに期待したい部分もありますが、実際、交通空白地域とかの設定にこの話が寄与することができそうなのかというところは、常々疑問に思っていることです。もし何か、たぶん今お答え難しいかなと思いますが、タクシーがこういったまちの中に入ってこない以上、自転車も正直厳しいのかなと思いましたが、乗り換えしていく際の交通手段として入れられるか、もしお考えがあればお聞かせいただければと思います。

2点目は、事業者の皆様へ素朴な疑問で伺いたいのですが、我々バス事業者はタクシー、トラックもそうだと思いますが、何か事故が起きると、責務を問われますので、安全に対するプライオリティというのがものすごく高く設定されています。すみません、素人考えで失礼かもしれませんが、何か事故が起きるとその責務はおそらくその利用者になるかと推測しますが、そうしたときに事業者のリスクはそんなに大きくないのかなと勝手に想像しています。そうすると安全対策に対するプライオリティも必然的にあまり高くないのかなって想像します。いやいやそんなことはないとか、もし何かそういう、先ほど少し安全啓発のご紹介がありましたけど、法的なリスクがなくとも、プライオリティは高く設定しているとかエピソードか何かあれば教えていただければと思います。

○会長（伊藤） はい。Open Street からいかがですか。

○Open Street 株式会社（工藤代表取締役） ご質問ありがとうございます。

まず、1つ目の交通不便地域についてですが、全ての人をカバーすることはシェアサイクルではできないと認識しています。あくまで、自分で自転車に乗って移動する方でちょっと不便な所に住

んでいる方、こうした地域にはデマンド交通のほうが網羅的に対応できるというところでは、タクシーの対応というところも組み合わせだと思っています。ただこの場合に見えたこととしては、実際にバス停まで行く方は確実に出ましたし、緊急事態宣言の後、この区画は最終バスの時間を少し切り上げています。最終バスがなくなった後に、その最終バスの後の利用というところがやはり数人いました。どうしてもバス等の大きい公共交通のサイズだとカバーしにくいところを細かくフォローするっていう、一部の機能としては、不便回避する価値というのはあるのかなとは感じています。もちろん、全てがシェアサイクルで対応できるとは思っておりません。

安全対策はたぶん各社で思いがあると思いますが、まず仰っていただいたとおり、私たちは公共交通機関さんと比べれば、まだまだ交通安全というところに対する取り組みの歴史、経験というところは浅いと認識しております。ただ、自分たちが運営する乗り物ではなく、利用者の方が乗ることになりますので、そこに車体の不備やルールの徹底というところで、事故が起きてしまうというところに対して責任がないというよりはむしろ、重大な責任を持っていると考えております。もちろん事故が起きた際は、すべての利用に対してかけている保険の対応で、まず保険会社さんと連携した対応していくというところは利用者の方を守る、もしくは、事故に遭われた相手方を守るという面から一般的な対応かもしれません。私たちは通信事業者がベースとなっておりますが、通信と比べるとずっと人の命、怪我を含めた安全性に近いことを考えている事業であり、私たちの過失によって生まれたような事故や相手方に対してどう責任を取るのか、というところは事業開始の7年前から議論させていただいた上で、まだ起きてはなりません。今後もおそらくゼロではないと認識をした上で対応していくことは考えています。保険については少し過剰かもしれないぐらいのものはかけて対応できるようにしています。

○株式会社ドコモ・バイクシェア（松本部長） 安全への考え方ですけれども、弊社は、ある意味で特殊なんですけれども、直営メディアに関しましては、全て自治体との共同事業という形で展開させていただいておりますので、安全性に関しましては、公共交通の一端を担うという責任のもと、安全啓発するというプライオリティを高めて対応しており、更に引き締めてやっていきたいと考えております。

○株式会社 Luup（難波グループマネジャー） 弊社としましても、少し2社さんとモビリティも違うので毛並みも違いますが、安全対策へのプライオリティというのは事業がスタートしてから最も高いものとして位置づけをさせてもらっております。先ほどお話ありましたが、弊社としても保険の適応は全て Luup ユーザーに対して行っているということがベースとなりながら、もちろん今まで安全のための実証実験や、そのためのデータ収集ということが目的でしたので、違反者、危険運転等々も含めたものでアカウント停止処理等々含めた厳しい処置みたいなものをずっと運営としてはやっているという形です。ここは引き続き変わらないものでありますし、例えばライド開始前の安全テストに必ず合格しなければキックボードに乗れないルールです。今回の道交法の体制が変わっても引き続きやっていければなと考えております。

○会長（伊藤） ありがとうございます。そのほかご意見等ありますでしょうか。

ただいまの伝統的な交通事業者の立場からのこういったご意見、なかなか貴重でして、特にこの

協議会は、この地域に関わる色々な交通事業者にお越し頂いている場ですので、究極的には区民の役に立つような情報を作っていきたい。そういった1つの目標がありつつも、それぞれ立ち位置、立場の違いがある中で、話を進めないといけない、こういった議論が大事だと思っております。もちろん、それぞれが思うところもあるかもしれないですけど、是非こういった部分も含めて、究極的な目標という意味でもいい会にできると思います。その他、ご意見等ありますでしょうか。

○委員（久我） 東京交労協の久我と申します。3社の方がいらっしゃる機会ですので、こちらを利用されている方の200万の会員は男女別と年齢別では、どのようになっているのでしょうか。我々、公共交通を担っている者は、高齢者や障害者、妊産婦の方とか、そういう人をどうやって移動させるかと考えています。こういう新しいモビリティがあったときに、若い人ばかり利用しているような気がしますが、男女と年齢と何かデータがあれば教えて頂きたいと思います。

○Open Street 株式会社（工藤代表取締役） ありがとうございます。これは各社で少し違いがあるかもしれませんが。弊社で一番利用者が多いのは40代男性の方です。次に多いのは30代男性の方で、私たちの提供している自転車が26インチと少し大きめの車体なので、男性の方全体だと6割ぐらい、少し偏りがあるのかなと思っております。やはり若いと言いますか、スマートフォンを持っている方、全世代という形で最近、先ほどのようなある程度ステーションが増えてきた場所では、60代の方も使われています。70、80代の方にシェアサイクル、電動アシストに無理やり乗って頂くというよりは、それぞれの交通と連携していくのがより良いやり方と思っております。

○株式会社ドコモ・バイクシェア（松本部長） ドコモ・バイクシェア松本でございます。弊社ですと、Open Streetさんにも近いが、男女比で言うと、6対4ぐらいで男性のほうが多いです。年代も大体30、40代の方で半数ぐらい使われているというような状況でございます。おそらくこのトレンドはもうしばらく続くのかと思っております。若い方へ向けては続けてやっていきたいですし、高齢の方々への発信は続けていきたいと思っております。

○株式会社Luup（難波グループマネジャー） ありがとうございます。弊社は、比較的多く利用されている年代は、他2社さんに比べて若い20代、30代が一番多い年齢層にはなっています。とはいえ、他のエリア展開している中で、50代ぐらいの方が幅広く利用されておりまして、一部においては60代の方の利用もあります。モビリティの性質上、電動キックボードもございまして、比較的若い層に現在ご利用頂いているということです。男女比については五分五分ぐらいです。特に男女比率に差は無いという形でございます。冒頭、会社説明などでもさせて頂いたとおり、マイクロモビリティのあくまでも最新のものが電動キックボードということで、将来的には、公共交通としての高齢者向けの機体の開発が増えていけば、また年齢層の比重も変わってくるのかなと考えております。

○事務局（尾田） 事務局として補足です。前に投影しているスライドですが、昨年夏にハローサイクリングさんとドコモ・バイクシェアさんの利用者の方にアプリを通じてアンケートを実施しております。その中で年齢構成等々はこちらの表にありまして、大体それぞれ見ると40代、50代の

層が多いといった中、一定数 60 代の方もいらっしゃるといったアンケート調査を行っているというところがございます。

○会長（伊藤） ありがとうございます。久我委員、今のご質問の意図みたいなものがあるかと思いますが、いかがですか。

○委員（久我） 我々やはり公共交通を担っている者は、もちろん安全でお客様の使い勝手の良い、もう全ての人が移動できるようなものは何なのかと、バスもそうですし、我々ハイヤー、タクシーもですが、その中で、若い人がスマートフォンを操作して乗るといのは容易なことだと思います。この前、別の地域公共交通会議で高齢者の方々とたくさん話をしたら、「ダウンロードってなんですか」、「このアプリってなんですか」といった類い話になって、でもこの人たちを移動させてあげなければいけないわけです。この前、豊島区の高野区長が亡くなりましたが、彼がよく言っていたのは“今後、70 歳代、80 歳代の人、1 日 1 回でいいからちょっと出してくれ”と。“そういうモビリティを作してほしい。やっていることがあるんですから”と。実際そういう方は一切利用していません。60 代にもなると、私 60 代ですけど、私はスマホとか全部使えますし、あと 20 年、30 年すると全てそういう方も使えるようになるかと思いますが、要はそういう方がダウンロードできないということです。先ほど言っていたシェアサイクルというのは、ダウンロードして使うものとなっているが、もっとお年寄りの 70 代、80 代の方はできませんよね。自転車も乗れないし、ということは若者中心のモビリティなのかなと思います。もう少し幅広い方が利用できるもの、利用しやすいものを作って頂けると、いいのではないかと思います。

○会長（伊藤） はい。非常に重要な論点で、まさに公共の場、区でこういった会議をやる意味があるのかなと思います。公共交通はいわゆる乗車拒否とかできないですし、基本的にはあらゆるお客様のために事業を展開するような法制度になっていますし、事業者の取り組み自体も実現できそうなお客様だけじゃない、さまざまなお客様がいてそこにももちろんコスト、十分と思われるかどうかはともかくとして、そこにかなりコストをかける構造になっていると。一方で儲かるお客さんだけ取っていくような話もたぶん出てこざるを得ないときもあります。そういった中で、公共という場が関与する形で、こういった会自体がもたれて、さまざまな交通が使われて、究極的に言えば、全年代の方が便利になればいいわけです。今の論点は非常に重要かと思いましたが、引き続き議論に関わらせて頂ければと思います。

○委員（米澤） 東京バス協会の米澤でございます。今の久我委員がご質問されていたところについて聞いてなるほどと思ったことですが、区が関係して、これを推進して後押ししていこうということならば、その意図というか、例えば高齢の方とか使って欲しいということであれば、電動自転車を高齢の方が使って頂くように、電動自転車を推進しようと言うならばわかるのですが、結果お伺いすると、先ほどお伺いしたように、30、40 代ということで別に普通の自転車でぐんぐん走る方になる。あと電動キックボードもかなり若年層ですよ。であれば、区がそういった方々にアプローチしたいと思っているけれども、結果的には、結果が使われて欲しい方に使われてないという現状が分かると思います。区が推進するならば、ただで普通の自転車をずら一と並べて、ご自



由にどうぞ、と言えば、若い人はそれに乗ってぐいぐい走りますし、電動キックボードよりも安全だと思えますし、なぜこういったものを後押しするのか、と言ったら元も子もない話ですが、なぜこういうものを推進するかというのがちょっと気になりました。

○会長（伊藤） ありがとうございます。事務局からご回答頂けますでしょうか。

○事務局（尾田） 一民間事業ですので、推進というより、肩入れするというのではなくて、計画書のほうの目標3の施策3-2のほうに“新たなモビリティによる移動の選択肢の拡充”ということを示していきまして、今回は電動マイクロモビリティということで、シェアサイクルも含めての話ですが、安全な利用の促進と取組を記載しております。先ほど別の委員からもご質問があったように、既存の自転車安全技能講習というのがありますが、そういったものの拡充等を今後検討していく中で、必要に応じて警察と連携する等、そうした取組をしていこうと考えています。例えば、高齢の方でもご利用したいとご要望があれば、アプリのダウンロードという手間があるということなので、例えばすぎのき大学では、スマホ講座等もやっていますし、そういうところは検討の余地があるのかなと思っています。ご理解頂ければと思います。

○会長（伊藤） ありがとうございます。たぶんまだ、色々と議論は尽きないと思います。まさにこういった議論を成熟させること自体が非常にこの場で大事なことですし、区にとっても大事なことだと思います。この会自体は来年度以降も続くので、まだまだ不完全燃焼だとは思いますが、今日はお時間となります。こういった論点については、少し何か議論ができればもう少しさせて頂ければと思います。

1つ最初に戻りまして、この「杉並区地域公共交通計画の修正」について。こちらについても、今日これだけの項目でされておりますので、何かこの時間までに思いついたこと、またそれ以外で全体を通して何かあればこの場で伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

○委員（内藤） あの、こちらに触れてないようですけどいいのでしょうか。

○会長（伊藤） これはナンバープレートの資料で、グリーンスローモビリティの話と同時に続けてご説明を頂いて、一応ご意見頂く時間を設けたつもりではありました。グリスロの法が活発にご意見頂いて、忘れられてしまいました。もしもお意見があれば伺います。よろしいでしょうか。それでは、本日も活発にご意見を頂きましてありがとうございます。

それでは本日はここで終わりとさせていただきますので、そして最後に今後のスケジュールについて事務局からまとめてご説明をお願いいたします。

○事務局（尾田） はい、改めまして、本日はご多用の中、地域公共交通計画策定に当たりまして、皆様のご尽力に御礼を申し上げます。ありがとうございました。

区民等の意見提出手続きによる計画案の修正を踏まえて、計画策定は来月3月を予定しております。また、策定後の計画の冊子については4月中を目途に委員の皆様にお送りいたします。

先ほど申し上げました、年度明けの第5回協議会、7月下旬頃の開催を見込んでおりますが、こ

ちらにつきましては日程が決まり次第、改めてご連絡差し上げます。

○会長（伊藤） はい、それでは、牧村副会長、この場でご意見か何か、ここまで踏まえて、お話を伺えたらと思います。いかがでしょうか。

○副会長（牧村） 長い時間ありがとうございます。パブリックコメントでも意見がありましたけど、今杉並区では地球温暖化対策の実行計画がパブリックコメントされていると思いますし、それから自転車活用推進計画もこれから作られるということで、まさにそういう計画がそれぞれならばではなくて、まさにこの場が意見を色々出し合ったプラットフォームになっていくというのがすごく大事なのだと思います。ここで議論したと違う場で議論したことが別々にならないように、ここが大事な場に、中心になっていくことを今日皆さんで共有していくことが大事だと感じました。杉並区がマイクロモビリティの推進やグリーンスローモビリティの実証や計画に取り組んでいるのは、地球温暖化、地球気候危機への対応として、このまま10年何もしないってことはないからだと思います。そういう中でチャレンジングに進めているのが杉並区と私は認識しています。そして今日、みんなから一番出てきたのは「公共交通って何なのか」ということです。みんなのための公共交通です。これから10年、20年先を考えたときに、杉並という皆さんが持っているイメージがある中で、高齢者も安心で、若い人はどんどん活気がある街にしていきたいという思いがあったのだと思います。新しい産業を興していこうとする今の若者たちをうまく応援しながら、でもやっぱり皆さん色々な不安があるから、この場でいろんな情報を出し合って、それで意見交換していくというのが、一番大事だと私は思っていますので、最終的には、鉄道もバスも増えて、マイクロモビリティも増えて、結果的に地球温暖化対策によくなって、マイカーよりは安全な社会が杉並はできましたよということを示していくことが大切だと思います。杉並に住んでいれば、マイカーのリスクというものがすごく少なくなって、安心して生活できる、そんな区がここであれば完成できます。そういうものを徐々に皆さんの中でうまく意識を共有していけると、更にいいのではないかな、と思いました。私からは以上になります。

○会長（伊藤） ありがとうございます。私も、今日は色々とかなり大事な議論ができたな、と。特にこういう杉並区という場でやっていることに非常に意味があるなと思いました。杉並は、日本全国の中でもかなり先進的な取り組みができる、そういった環境にあると思います。公共交通、コロナでかなり苦しいという話がありつつも、ただ全体としてグリーンとか色々なこと考えたときに非常に大きな意味で自家用車から公共交通へのシフトが進んでいく中で、今日来て頂いた、バス、タクシーだとかマイクロモビリティだとか、鉄道とかさまざまな、それがそのままの形かどうかは別として、公共交通的なものの未来というのは非常に明るいと思いますし、それが杉並のまちづくりとつながって発展することが非常に大事、かつそれが今回協議会の中で是非そういった大きな目標を共有できることが大事だなと思います。引き続き来年度以降もこういういった集まりが続くと伺っておりますし、せっかく地域公共交通共計画を作った、それにどのように魂を入れていくのか、このメンバーの中で本当に実行していくのがいいなと思っております。それでは今日は、以上で議事を終了とさせていただきます。

それではこれもちまして、第4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。

皆様、本日は長時間ありがとうございました。

以 上