

会議記録

会議名称	第5回 杉並区地域公共交通活性化協議会
日 時	令和5年8月8日（火）午前10時00分から午後0時00分まで
場 所	中棟6階 第4会議室
出席者	<p>【委員】30名（代理出席3名）</p> <p>伊藤会長、牧村副会長、浅川委員、岩澤委員、廣元委員、若田委員、畠山委員、早田委員、秦野委員、古谷委員、秋山委員、米澤委員、小池委員、舟山委員、久我委員、外丸委員、藤平委員、平井委員、江藤（稔）委員、江藤（昌）委員、芳賀委員、曾山委員、津村委員、惠羅委員、井上（純）委員、野口委員、土肥野委員、松下委員、高橋委員、松木委員</p> <p>（代理出席：秋川幸雄様、小川直泰様、関口達也様）</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8月8日現在）</p> <p>資料2 第5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の推進</p> <p>資料4 杉並区自転車活用推進計画の検討経緯等について</p> <p>資料5 「杉並区自転車活用推進計画」骨子案</p> <p>資料6 中野区新たな公共交通サービスの令和5年度実証運行について</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 委員の変更、紹介 3. 議事 <ol style="list-style-type: none"> （1）杉並区地域公共交通計画の今後の取組について （2）A I オンデマンド交通導入検討に向けた部会設置について 4. その他報告事項 <ol style="list-style-type: none"> （1）杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務及び運行業務受託者候補者の選定結果等について （2）杉並区自転車活用推進計画の骨子案について （3）中野区新たな公共交通サービスの令和5年度実証運行について 5. 閉会
傍聴者	10名
会議の結果	<p>○議事（1）（2）について、区が概要説明を行い、その後質疑等を経て協議が調った。また、報告事項（1）（2）（3）についても、区がそれぞれ説明を行い、その後意見交換を行った。</p>

事務局（尾田）

それでは、定刻となりましたので、「第5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、正午までの概ね2時間程度を予定しておりますが、僭越ながら議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます、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。

まず、本日の資料を確認させていただきます。

資料は、一部郵送等で事前送付させていただきましたが、すべて席上に配布しております。皆様の席上には、次第、資料1「委員名簿」、資料2「席次」、資料3「杉並区地域公共交通計画の推進」、資料4「杉並区自転車活用推進計画の検討経緯等について」、資料5「『杉並区自転車活用推進計画』骨子案」、資料6「中野区新たな公共交通サービスの令和5年度実証運行について」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。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。

次に、変更となった委員のご紹介です。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。委員名簿の上から順番にご紹介いたしますので、お手数ですが、呼ばれた際に一度ご起立願います。

京王電鉄株式会社 濁澤委員、本日ご都合がつかず、代理で秋川様にご出席いただいております。続きまして、東京地下鉄株式会社 廣元委員、国際興業株式会社 鈴木委員、本日ご都合がつかず、代理で小川様にご出席いただいております。国土交通省関東地方整備局東京国道事務所 外丸委員、警視庁荻窪警察署 江藤委員、国土交通省関東運輸局東京運輸支局 鎌塚委員、本日ご都合がつかず、代理で関口様にご出席いただいております、東京都都市整備局都市基盤部地域公共交通担当 武山委員、直前に欠席のご連絡を頂いております、杉並区町会連合会 芳賀委員、杉並区立中学校PTA協議会 津村委員、荻窪地域区民センター協議会 惠羅委員、杉並区都市整備部長 中辻委員、本日欠席でございます、以上計11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、30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、議事に移らせていただきますので、伊藤会長、よろしくお願いいたしますします。

会長（伊藤）

東京大学の伊藤昌毅と申します。本日は2時間よろしくお願いいたします。録音についてお話がありましたが、傍聴人から撮影と録音の申し出がございましたので、これを許可したいと思います、いかがでしょうか。

（了承）

よろしいでしょうか。では、そのようにさせていただきます。

本日は、議事も詰まっております活発なご議論があると思いますが、杉並区地域公共交通活性化協議会条例第7条の規定により、オブザーバーとして、後にご説明させていただく、グリーンスローモビリティ運行計画策定業務及び運行業務受託者候補者として選定された区内タクシー事業者である「株式会社キャピタルモータース」の磯代表取締役にもお越しいただいております。会議の中で、報告事項という形で、一言ご挨拶をいただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、新たにこの場にご参画いただいた委員もいらっしゃいますので、これまでの経緯を簡単にお話しますと、令和4年3月から約1年かけて、この協議会での議論を経て、今年3月に杉並区の地域公共交通計画が策定されました。この計画はお手元にある方もいらっしゃいますし、ウェブでも誰でも見られるようになっております。その過程では会議、議論の場を設けて、さまざまな立場の方が杉並区の交通について考え、区民委員や交通事業者をはじめとする多くの委員と活発な議論をさせていただきました。

この計画は基本的に2030年までの計画ですので、今後は、目標の実現に向けた施策・取組を推進していくところですが、もちろん、これは紙であり、策定しただけではゴールではありません。どういう風に魂を入れていくか、こういう場で議論を重ねて区の公共交通を作っていくことが本番ですので、そういった意味を込めて活発なご議論いただければと思います。

本日は、議事として協議事項が2件、報告事項が3件あります。それぞれ1時間程度の合計2時間の所要と見込んでおります。前半が今後の取組についての協議事項、後半が報告事項となりますが、この順番でよろしいでしょうか。

（了承）

それでは、議事のとおり進めさせていただきます。

早速、議事に移ります。まず、議事（1）「杉並区地域公共交通計画の今後の取組について」、（2）「AI オンデマンド交通導入検討に向けた部会設置について」を事務局から続けて説明をお願いいたします。

事務局（菅原）

議事（1）（2）につきまして、事務局よりご説明申し上げます。

計画に基づく施策・取組、主に短期に位置づけている内容について、ご説明させていただきます。お手元の計画（冊子）も適宜ご確認いただければと思い

ます。

まず、始めに杉並区の現状です。杉並区は東京 23 区の西部、都内では真ん中ほどに位置する基礎自治体で、人口は約 57 万人、うち 65 歳以上の高齢者が約 12 万人で、全体に占める割合は 21%ほどとなっています。交通網については、東西方向を中心に鉄道が 5 路線、それらを補完するように路線バスが 66 系統とすぎ丸が 3 路線走っていて、公共交通ネットワークは比較的充実している状況です。

計画では、区の公共交通に求められる役割を「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」としました。また、コロナ禍による行動変容やデジタル化などの社会経済状況の変化に鑑みて、都内随一の住宅都市である弊区での魅力向上においては、都市活動の基盤である交通を、より魅力的かつ持続可能なものにしていくため、多様な関係機関が相互に連携し共に仕組みを創っていくという意味を込めて「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」としております。

計画の目標として、ご覧の 5 つを設定しています。

先に示した 5 つの目標を達成するために、講じる 13 の施策とそれらに紐づく 32 の取組の実施スケジュールを計画の p 91、92 で示しています。

さらに、目標の達成状況を評価するため、各目標に応じた成果指標と目標値を設定しています。目標値は、計画期間の中期にあたる令和 8（2026）年度と終期にあたる令和 12（2030）年度に設定していますが、計画の推進にあたっては、協議会が主体となって PDCA サイクルに基づき、進捗を管理していくため、1 年ごとに進捗を管理できるものについては、下半期の協議会で評価していくこととします。以上、杉並区地域公共交通計画の概要説明でした。

ここからは、本日の議事（協議事項）（1）「杉並区地域公共交通計画の今後の取組について」ご説明いたします。

昨今の交通業界を取り巻く状況は、厳しさを増しており、コロナ禍以降の公共交通の利用減少等を受けて、都内においてもバスの減便や路線廃止、運賃改定が免れない状況となっています。また、バス・タクシー業界における慢性的な運転手不足、「2024 年問題」と呼ばれる「改善基準告示」が来春に改正されることで、労働時間の見直しを強いられ、運転手不足に拍車がかかることも懸念されています。こうした危機的な状況の下で、都市生活の基盤である公共交通のサービス水準を維持しつつ、更なる利用促進を図るには、区のさまざまな交通を連携していくことで新たなモビリティサービスとして提供する、「MaaS（マース）」の概念が重要になってきます。

一般に MaaS は、ICT を活用し移動の検索・予約・決済をスムーズに行うものとの認識ですが、1 つのサービスとして移動を提供する意味でも、データを活用するという視点が肝要です。

鉄道、バス、タクシー、自転車等のあらゆる地域交通のデータを整備することで、客観的なデータを基にした関係者による協議が可能になり、交通サービ

ス改善など幅広くデータを活用することができます。こうしたあらゆる地域交通のデータを整備し、連携していくといったMaaSを基軸に交通について考えていくことで、区民（利用者）の生活圏における、買い物、通院、通学、観光などの日常の移動に新たな移動の価値を創出することができます。

ここからは具体的に、計画上短期に実施することとしている施策・取組からいくつかご説明させていただきます。

まず、目標1を達成するための「施策1-2 モビリティ・マネジメントの実施」のうち、「取組1 全区民を対象とする公共交通の広報啓発」として、4年前まで実施していたすぎ丸の日という既存のイベント等を利用して、区民の公共交通の利用を促すための仕掛けを検討していきます。次に、「施策1-3 すぎ丸の魅力を高めるための再設計」では、まずはスモールステップとして、区ホームページ内のすぎ丸のページを、区民にとって分かりやすい内容に更新したところです。また、今後、すぎ丸の運行のあり方を根本的に見直すにあたって、すぎ丸利用者の乗降調査を今秋に計画しています。

続きまして、目標3を達成するための「施策3-1 新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充」では、2つの軸となる「取組1 公民連携したデマンド交通の実証運行及び実施」と「取組2 グリーンスローモビリティの運行」を進めています。後ほどこの2つの取組については詳しくご説明させていただきます。

続きまして、「施策3-3 公共交通を補完する自転車利用の推進」ということで、「取組1 自転車の安全な利用の促進」、こちらは後半の報告事項で、現在策定作業中の「自転車活用推進計画」について詳しくご説明させていただくため、ここでは割愛させていただきます。「取組2 公民連携したシェアサイクル事業の推進」については、前回の協議会で、3社の代表者にオブザーバーとして参加いただきましたが、これまでの実証実験における効果が一定程度検証されたことから、3社と改めてそれぞれ協定を締結し、令和5年4月から本格実施しています。

続きまして、目標4を達成するための「施策4-2 MaaSの実装と自動運転技術の活用検討」では、「取組1 交通事業者等のプラットフォームを活用したMaaSの実装」として、令和6年度のグリーンスローモビリティ運行に合わせて、他交通モードとの連携や地域情報の発信など、荻窪地域でモデル実施する内容を現在検討しております。また、「取組2 オープンデータの整備・活用」については、すぎ丸のGIFSデータ整備を進めています。取組4に関しては、将来的にグリーンスローモビリティ車両で自動運転ができるような検討を進めているところで、後の報告案件でご説明いたします。

ここで先ほどの施策4-2取組1に関して、現在、次年度に向けて実施内容を検討しているうち、一例として、今回はトヨタファイナンシャルサービス様のおでかけアプリ「my route（マイルート）」について、ご紹介いたします。

マイルートのビジョンは、“もっと移動したくなる環境づくり”を通じて、「すべての人の移動の自由」と「ずっと賑わう街づくり」に貢献したいというもので、これはスライドの p 3 で示した区の公共交通に求められる役割や計画の基本方針にも合致しています。

例えば、マイルートを使うと、普段利用する駅やバス停を登録することで、時刻表や遅延情報を確認することができたり、現在地のグルメやイベント情報を見ることができたり、自分に合ったおでかけ情報で、移動を「楽しく、便利に」することができます。

また、こちらは福岡市内で、24 時間フリー乗車券を紙券以外にデジタル券で販売したところ、チケットの使い勝手が増して、開始から約 4 年でデジタル券の販売比率が 9 割以上になったという事例です。このようにデジタルを駆使した取組が、杉並区でもできるよう現在検討を深めているところです。都内では、各鉄道事業者様が個別のアプリをリリースしている現状ですが、住宅都市である弊区から他自治体への波及効果のあるモデルを構築していきたい考えです。

最後に、目標 5 を達成するための「施策 5-1 環境負荷の小さい低炭素な車両の導入」のうち、「取組 1 すぎ丸における電気バスの導入」については、前回の協議会でもお伝えしていますが、阿佐ヶ谷駅と浜田山駅を結ぶけやき路線で、今年度 EV バスを 1 台導入するため、運行事業者である京王バス様とともに、現在、準備を進めているところです。

続けて、議事（協議事項）（2）「AI オンデマンド交通導入に向けた部会設置について」ご説明いたします。

計画では、目標 3 の気軽で自由な外出と回遊の確保を実現するための「新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充」の一つとして、デマンド交通の取組を位置づけています。新たな公共交通サービスは、幹線を担う鉄道やバスなどの既存の公共交通を補完し、区内の支線的な道路を走行する、移動需要に対応したきめ細かい移動サービスとして活用を検討することとしています。とりわけ、デマンド交通は、区内の公共交通不便地域を対象に、令和 5 年度から検討することになっています。

ここで、施策 3-1 の新たな公共交通サービスを表のとおり整理しました。狭あいな道路が多いという区内の走行環境における制約の下で、新たな乗合交通として期待できる両者ですが、その運行形態、目的、対象地域、運行エリア設定は異なります。停留所を設置して、決まったルート・ダイヤを定期で運行する定時定路線型のグリーンスローモビリティと、使い分けが必要になってきます。

デマンド交通を検討する候補として、区内の公共交通不便地域をして挙げています。点在する公共交通不便地域のうち、堀ノ内・松ノ木地区は、平成 20 年代にすぎ丸の第 4 路線を検討し断念した経緯があり、他地域も含め区民の方から新たな移動手段を求める声も挙がっている地域となっております。

そもそもデマンド交通とは何か、ご説明させていただきます。デマンド交通とは、利用者の需要（予約）に応じて運行を行う乗合交通サービスのことで、近年はAI（人工知能）などの技術革新が進んでいます。AIが利用者の予約に応じて配車時間やルート設定を行い、最適な運行ルートを実現します。路線バスやタクシーとの違いは、ご覧の表のとおりで、デマンド交通では、区域内で設定された乗降拠点をスマートフォン等で予約し、複数人が乗り合って運行することで、利用者は比較的安価に移動することができます。

デマンド交通は、地方部で廃止された路線バスの代替を目的に実施することが多く、全国で動きが活発になりつつありますが、実際に都内でも自治体での導入事例があります。ここでは、三鷹市、豊島区、世田谷区、荒川区、大田区の5区市の事例をまとめています。

今回、公共交通不便地域の解消を目指し、新たな公共交通サービスとして、AI オンデマンド交通の導入に向けて、具体的に検討を進めるため、協議会の下部組織として、「検討部会」を設置し、関係者間で協議・調整を図っていききたい考えです。構成員は、今のところ、バス・タクシー事業者を中心とする協議会委員を想定しています。

検討部会の今後の進め方は、部会を設置して、課題を整理しながら地域選定を行い、選定した地域に基づき、運行形態等を考え、運行準備を進める予定としております。検討の過程では、既存の保有するデータを活用し、丁寧に合意形成しながら、区民の移動需要に応える新たな乗合交通を官民で共に創っていきたいと考えておりますので、関係機関の皆様とは今後ご調整させて頂きたく存じます。

事務局からの説明は以上です。

会長（伊藤）

ご説明ありがとうございました。ただいまの説明を前提に、具体的な内容についてご協議いただきたいと思います。皆様からの忌憚のないご意見やご質問をお願いいたしますが、いかがでしょうか。

なお、ご発言をいただく際には、挙手にてお知らせください。私からご指名させていただいた後に、お手元のマイクを使用して、ご所属・お名前からご発言をお願いいたします。

会長（伊藤）

どうでしょうか。それでは、私から質問してもよいでしょうか。

すぎ丸以外の交通と連携する取組は考えられていますでしょうか。

事務局（尾田）

すぎ丸は、JR阿佐ヶ谷駅と京王井の頭線浜田山駅、浜田山駅と京王線の下高井戸駅、更にはJR西荻窪駅と京王井の頭線久我山駅を南北に繋ぐ路線、南北交通の補完として23年前から運行してきたところになってございます。もちろん区民の足として確実に根付いているところで、けやき路線に関しては、コロナ禍による需要落ち込みから9割程度まで回復しているところではございま

すが、かえで路線とさくら路線は回復が鈍い現状がございます。そのため、需要回復に努めるとともに、次年度に運行を開始するグリーンスローモビリティを基軸に MaaS の取組を進めていこうと考えている中で、民間の路線バスやすぎ丸との連携も今後検討していきたいと考えております。

会長（伊藤） ありがとうございます。他、ご意見ありますでしょうか。もう一個お伺いしてもよろしいでしょうか。ご紹介がありましたマイルートについて、MaaS アプリを交通事業者が導入される事例と行政が導入を先導する事例がありますが、区が導入するというイメージで捉えてよろしいでしょうか。

事務局（尾田） マイルートを一例としてお示ししておりますが、次年度以降の導入をマイルート前提に考えているものではございません。例えば、マイルートではこんなことができるかと例示をしており、区のコミュニティバスやグリーンスローモビリティを導入する場合、ある程度カスタマイズをしていただくイメージを持ってございます。マイルート以外にも各社ベンダーさんと打合せさせて頂いております、次年度までには見定めていきたいと思っております。

会長（伊藤） ありがとうございます。その他にご意見ありますでしょうか。ではお願いいたします。

委員（早田） 京王バスの早田と申します。運転手不足を行政が大きく課題として挙げていただいております。3点ほど質問させていただきます。1点目として、運転手不足の課題に対してアプローチとして MaaS との繋がりが分かりづらいので教えていただきたいです。2点目として、例えば、杉並区内の公共交通の担い手が100人であるとしたら、100人で回すつもりなのでしょうか。最後に3点目として、すぎ丸も大事な公共交通の一つではありますが、おそらくすぎ丸へのアプローチだけでは足りないと思いますので、交通全体のネットワークの中でのすぎ丸の位置づけを考えてほしいです。

事務局（尾田） 3点ご質問いただきましたが、1点目と2点目は共通の部分がありまして、運送事業の運転手不足は深刻かつ重要な課題と思っております。行政だから民間の力で何とかしてほしいというわけではなく、業界を盛り上げていく施策が必要なのかと思っております。そのために、MaaS や自動運転という移動の付加価値を区としても検討していく必要があると思っております。ただ、新しい交通を入れると既存の交通との棲み分けや競合的なものが想定されますので、利用の実態等、データに基づいて丁寧に合意形成を図って取り組んでいきたいと思っております。グリーンスローモビリティもデマンドも11人未満の乗り物で、大量輸送の今までの公共交通の概念とは異なり、単一の事業採算性は見込めないと考えておりますので、観光や福祉の分野に波及効果があるというこ

とをデータの活用により、今後明示していけたらと思います。3点目のすぎ丸については、これまでコロナ禍で実施できなかったイベント「すぎ丸の日」の実施に当たっては、単にすぎ丸に乗ってくださいということではなく、計画策定の中で皆様とご議論させていただいた過程も踏まえて、公共交通を持続可能にするため、公共交通の利用が図られなければならないということを行政として区民の方にしっかりお伝えしていきたいと思っております。また、全体のネットワークの1つとしてすぎ丸を明示していきたい考えです。

会長（伊藤） ありがとうございます。3点ご指摘ありましたが、全体のネットワークとして考えてほしいというご発言がありましたが、非常に重要なキーワードだと思います。既存の交通事業者さんをどう位置付けるかということもあると思います。すぎ丸の日のイベントは、すぎ丸以外の交通事業者さんが参加されることは想定されていないのでしょうか。

事務局（尾田） 過去には、浜田山駅と久我山駅の地元のお祭りに合わせて交通事業者さんにご協力を得ながらすぎ丸グッズ配布等の啓発をしている程度だったと聞いています。実施するからには、成果を得る必要があると思いますので、区民の方にどう働きかけていくか、一度実施してみて、今後、検証していきたいと思いません。

会長（伊藤） その他に、前半部分でご意見ありますでしょうか。

委員（畠山） 関東バスの畠山と申します。2点ほどあります。交通計画に「自転車利用の推進」とありますが、放置自転車の減少等に繋がる施策は良いと思いますが、一方で自転車に関与する交通事故が多いので、安全対策を徹底していただきたいです。自転車は、バス事業者にとっては、あくまで敵にはなりますが、その必要性も認識しています。ただ、危険な乗り物という認識は区からも取り上げていただきたいところです。また、すぎ丸を100円という運賃で継続していただいておりますが、今般の東京都内のバス事業者の経営状況の悪化を受けて、安定的な経営のために通常の路線バスの運賃改定を考えていく中で、すぎ丸と路線バスとの運賃差が徐々に開いていくと、すぎ丸の存在意義をいま一度考える必要があるのではないのでしょうか。

事務局（尾田） まず、自転車について、自転車活用推進法の法律ができて、これまで厄介者と見られていた自転車を健康や環境の面でもっと活用していこうというところですが、活用というと安全の面が必ず議題に上がると思っております。ルールが徹底されていないことが一番大きな課題と認識しております。これまで区ではご要望があれば出前型講習をしてきたところですが、今後はデータに基づいて、関係機関とともに、例えば子育て世代の方に重点的に講習する等のルー

ルの啓発をより拡充していきたいと思っております。2点目のすぎ丸の運賃改定については、地域公共交通計画の施策1—3取組4でも記載しておりますが、コロナ禍の落ち込みから公共交通全般が戻りつつある状況だと思っておりますので、その後の状況に鑑み、実施時期は中期と位置付けしていますので、今後頂いたご意見を踏まえて検討を深めていきたいです。

会長（伊藤） ありがとうございます。その他、ご意見はありますでしょうか。

委員（高橋） 障害者団体連合会の高橋です。グリスロ（グリーンスローモビリティ）には団体の会員も試乗しました。グリスロは商業的な意味合いが大きいのではないのでしょうか。どういう形で利用されると、区の事業として充分なのか検証していく必要があると思います。また、すぎ丸の運賃の話が出ましたが、今の100円が150円になっても使い勝手が増えて乗りやすくなるのであれば、障害者にとってはそちらの方がよいかと思います。「100円だから乗る」、「150円だから乗らない」ということではなくて、「150円になっても乗りやすくしてほしい」というのが、障害者たちの願いかなと思います。今日、私は最寄りのバス停から荻窪までバスで来て、その後地下鉄でここまで来ましたが、こうやって障害者たちが動き始めています。これまで自家用車を利用していましたが、5月に77歳になるので免許を返納して、最近は公共交通に乗るようになりました。その中で、バスの運転手さんはもちろん、乗客の方たちも非常に協力的になってきていると感謝しています。ただ、私の仲間も「バスは混むから」、「運転手さんに迷惑をかけるから」と言って遠慮がちの人もいて、より利用しやすくなれば、障害者たちがもっとまちに出てくると思います。

事務局（尾田） グリスロについて、当初の導入目的として来年度の（仮称）荻外荘開園に向けて、荻窪駅から三庭園（大田黒公園、角川庭園、荻外荘公園）の回遊性向上としてございます。そのため、三庭園を巡る方にご利用していただくというのを大前提としていて、かつ、地域の方のちょっとした移動の足に使って頂けるかどうかについても検証していきたいと思っております。

2点目のすぎ丸について、この間、他の区民委員の方からも値段が上がっても乗るとのご意見など様々頂いておりますが、運賃の在り方というのは非常に重要な課題と認識しております。この間も、福祉団体の方からお話を伺う中で、高齢者の方、障害者の方がどンドンまちに出るようになっていて、公共交通の使い勝手は良いものの、もっと良くなればもっとまちに出るといったご意見もあり、こうした意見をこの場で頂けることは非常にありがたいです。

会長（伊藤） ありがとうございます。私も最近ベビーカーを使ってまちに出ることが増えまして、多少なりとも同じような気持ちを抱くことがあります。障害者に限らず、実は色んな方にとって、非常に有効なご意見だと思いながら伺いました。

ほか、よろしいでしょうか。それでは、お願いいたします。

委員（津村） 杉並区立中学校 PTA 協議会の津村と申します。オンデマンド交通の候補地域について、公共交通不便地域と記載がありますが、対象とする地域はそのエリア内だけを回遊するわけではないと思います。利用者の目的地は駅であることが多く、バス停を目的地にするわけではないと思います。距離が問題であつて、例えば、駅から 200m を超える不便な地域は井の頭線の南側エリアにも当てはまると思います。そのため、候補地域の 5 箇所だけではなく、今後考えていく際にご検討いただけたらと思いました。

会長（伊藤） ありがとうございます。おそらく、この辺りで議事（2）の AI オンデマンドの話に入っていくタイミングだと思いますので、ここから後半の議論に入っていきたいと思います。

不便地域について、事務局から説明していただいてもよろしいでしょうか。

事務局（尾田） これまで区として、鉄道駅から 500m、路線バスのバス停から 300m、すぎ丸バス停から 200m の範囲外を不便地域と考えておりましたが、計画策定にあたり、駅から 800m、バス停から 200m と議論して修正した経緯がありますが、あくまで区域の目安に過ぎないと思っております。バス停が近くにあったとしても、その人の生活の軸の中でそのバス停を使うことがなければ、不便だと思えますし、個別の事情によって移動が不便と感じる状況が異なると思っております。こうした公共不便地域という一つの考え方に捉われず、区全域の移動の利便性を向上させる取組としております。区内バス路線は 66 系統とすでに交通が充実しておりますので、ある程度地域を限定させる必要があると思っております。先ほどご意見がありましたが、駅まで行く必要があるというニーズは大きいと思いますが、駅から発着する既存バスと競合しないような整理の仕方や全体のネットワークの一つとして位置付けるよう検討をする必要があると思っております。今回はあくまで例示としてお示ししておりますので、今後は計画策定にあたって利用した区民アンケートや路線バスの利用実態、パーソントリップ調査、大都市交通センサス等のデータを使って、どの地域が客観的に見て、移動不便の解消に資するか検討を深めていきたいと思っております。

会長（伊藤） ありがとうございます。それでは、よろしくお願いいたします。

委員（惠羅） 計画 p 54 の移動の利便性が低いと回答した区民が住む地域と公共交通不便地域が外れているのは興味深いですが、どういう分析をなされているのでしょうか。

会長（伊藤） ありがとうございます。私も気になっていますが、いかがでしょうか。

事務局（尾田） 駅やバス停から遠い一定のエリアをお示ししておりまして、不便地域の考え方も自治体によって異なります。例えば、坂の状況や高齢者人口の割合等も検討はしましたが、これから詳細の分析はしていくところでございます。

会長（伊藤） ありがとうございます。オンデマンド交通について、その他ご意見ありますでしょうか。

委員（米澤） 東京バス協会の米澤と申します。確認事項になりますが、スライドのp20にあるように、対象者が「高齢者、障害者、子育て世帯など」、対象地域が「公共交通不便地域」、そして、注意事項として、赤の下線が引かれている「既存の路線と競合しないように調整を図るもの」ということを踏まえ、部会で検討するというところでよろしいでしょうか。質問事項になりますが、デマンド交通という新しい公共交通サービスの拡充がテーマとなっており、既存の交通はさておき新たな公共交通を入れることが必須というようにも受け取れますが、既存の公共交通のバージョンアップやバージョン替えなども同時に検討していくものなのでしょうか。

事務局（尾田） 1点目の確認事項は、そのとおりでございます。2点目について、新たな公共交通の導入検討として、松ノ木エリアでは、過去10数年前にと京王バスさん関東バスさんに新たに永福町から高円寺までの路線を引いていただいた経緯があります。既存バス路線の現行の運営状況等を踏まえた、既存の路線バスと導入エリアのネットワークをどう考えるかという必要性はあると思います。そのため、新しいものを入れることが目的ではないので、区民の利便性向上や新たな公共交通によって人手不足を賄えるかなど、技術革新も含めて検討していきたいと思っております。

委員（米澤） 新たな公共交通を入れても人手不足の解消にならないのではないのでしょうか。

事務局（尾田） 既存の運送事業の人員が足りない中で、すぐに自動運転ともいきませんので、既存の交通を大前提に考える必要があると思っております。そこで、こういう可能性があるのご支援いただけませんかといった丁寧に対応させていただけばと思っております。

委員（米澤） 既存交通の使い道という意味では、よく地域公共交通会議で言わせていただくのが、地域限定のタクシー割引券の導入検討で、今のタクシーの人員に影響もしませんし、狙い撃ちで券を渡すことができますので、便利だと思うのですが、検討課題としてあり得るのでしょうか。

- 事務局（尾田） 現状、ありなしはすぐお答えできませんが、委員からのご意見として検討していきたいと思います。
- 会長（伊藤） ありがとうございます。はい、お願いいたします。
- 委員（曾山） 杉小P協から参りました、曾山です。先ほどのご意見と関連して、先日、永福町駅から下高井戸区民集会所まで歩いて15分ほどかかる道のりを炎天下の中、小学生の子どもを連れて行くにはどうしたらよいか考えたところ、便利そうだと思って、配車アプリを活用してタクシーを利用しました。乗り物酔いもしやすい子どもがすごく快適そうで、地域限定タクシー割引券の話がありましたが、加えて季節限定なども検討してはどうでしょうか。
- 会長（伊藤） ありがとうございます。いかがでしょうか
- 事務局（尾田） ご意見として伺いたいと思っております。
- 会長（伊藤） こうして頂いたご意見は、今後は部会の中で議論されると思いますが、検討部会は、こういったメンバーを想定していますでしょうか。
- 事務局（尾田） 他自治体でも分科会などを設置していて、そういった事例も鑑みまして、道路上の運送になりますので、委員の中からは、バス事業者、タクシー事業者、関連する地域に住んでいらっしゃる方を中心にご参画いただくことを考えております。タクシー事業者については、今後、ハイヤータクシー協会の小池委員を含めて議論させていただければと思います。
- 会長（伊藤） どちらかという、影響する事業者側という想定でよろしいでしょうか。
- 事務局（尾田） はい。まずは、事業者側での部会設置を考えております。利用者の方にはアンケート等、個別にご意見を伺わせていただければと考えております。
- 会長（伊藤） ありがとうございます。その他、ご意見ありますでしょうか。
- 委員（舟山） 東京交運労協バス部会の舟山でございます。部会の構成員に労働組合側は参画できないということでしょうか。
- 事務局（尾田） 説明が漏れてしまいましたが、労働組合側にもご参画いただきたいと考えております。

会長（伊藤） その他、これまでの議論についていかがでしょうか。

委員（松木） 関東運輸局の松木でございます。AI オンデマンドにしても MaaS にしても導入目的が重要だと思います。ドアツードアの移動ができる AI オンデマンドの運行区域を決める際には既存の公共交通との兼ね合いも生じますし、全般的に誰でも使える AI オンデマンドにするのか、教育、子育てに特化した AI オンデマンドにするのか、医療・介護、高齢者の方に特化した AI オンデマンドにするのか、国では共創と呼んでいる公共交通とそれ以外の分野といった考え方も出てきているので、最初のコンセプトを固めてからご議論いただければと思います。また、AI オンデマンドを導入すると運転手不足になるのではなく、AI オンデマンドを導入するときに運転手不足が課題になります。例えば、コンセプトによっては、他の輸送資源の活用をする方法があるかもしれません。

委員長（伊藤） ありがとうございます。お手が上がりましたね、よろしく願いいたします。

委員（惠羅） 漠然とした感想にはなりますが、データを使って現状と課題を整理していないのではないのでしょうか。また、自転車を奨励するなら道路環境を整えることが先だと思います。自転車を通りやすい道路が増えれば、自然に自転車が増えると思います。

会長（伊藤） ありがとうございます。お二人からご指摘いただきましたが、事務局いかがでしょうか。

事務局（尾田） まず、松木委員からの AI オンデマンドについて、MaaS に関しても個別にグリスロやデマンドに導入すると専用のアプリ提供となってしまうので、おでかけ情報とセットで情報を一体的に提供することが有用と考えています。また、コンセプトや導入目的は計画でもお示ししておりますが、今一度関係事業者さんと意識共有を図っていきたいです。

また、惠羅委員からのご指摘いただいたようなデータがうまく活用しきれていないというご感想ですが、アンケートやパーソントリップ調査のデータを使ってはおりますが、パーソントリップに関しても 10 年に一度のデータであることもあり、ビッグデータの活用も検討しましたが、うまく整理しきれていないところもありますので、今のご指摘を踏まえて深めていきたいと思っております。

また、自転車に関しても道路整備が重要ということですが、区としても緊急度や重要度の優先順位を棲み分けしていきたいと思っております。

会長（伊藤） ありがとうございます。前半部分はよろしいでしょうか。ただいま議事として杉並区地域公共交通計画の今後の取組について、AI オンデマンドの導入に向

けて部会設置について、区の方から説明いただき、ご議論いただきました。幾つかご指摘もいただき、全体の方針としては変更ないと思いますが、問題ないでしょうか。異議がなければ、このまま進めさせていただきます。

(了承)

特に異議がなく、賛成いただいたというところで進めさせていただきます。

後半のその他報告事項に移ります。それでは、資料3の「杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務及び運行業務受託者候補者の選定結果等について」、事務局から説明をお願いいたします。

事務局（奥山）

はい、その他報告事項（1）「杉並区グリーンスローモビリティ運行計画策定業務及び運行業務受託者候補者の選定結果等について」事務局からご報告いたします。

資料3のp27をご覧ください。グリーンスローモビリティについては、令和6年度の運行開始に向けて、今年度当初、外部委員も含めた選定委員会を設置し、公募型プロポーザル方式による公平な審査を進めてまいりました。選定結果として、区内タクシー事業者であるキャピタルモータース株式会社が受託者候補者として選定されましたので、今後、令和5年度に契約を締結し、年度内に運行計画を策定していきます。

以前もお示ししておりますが、想定している運行ルートになります。荻窪駅南口を発車し、大田黒公園、（仮称）荻外荘公園、荻窪地域区民センター、区立桃井第二小学校を周遊する、1周約2.9kmのルートです。4番の荻窪地域区民センターは、大規模改修により車両の転回ができなくなるため、運行開始直後は一時運休する予定となります。

運行時間は、日中の明るい時間帯で午前9時から午後5時まで、運行頻度は1時間に2本以上、使用車両はヤマハ製とタジマ製のそれぞれ1台ずつの計2台を考えています。

これから2カ年のスケジュールとなります。今年度のスケジュールはp31のとおりです。事業者が選定され、現在、事業者と調整をしている最中で今月中に契約をする見込みです。契約後は、運行計画を策定し、第6回協議会に諮った後に、一般乗合旅客自動車運送事業、いわゆる4条許可の申請を2月頃に行う予定です。また、秋口には実際の走行車両を使ったテスト走行を予定しています。同時に、車両購入も進めていきます。

続いて、令和6年度のスケジュールはp32のとおりです。4条許可を5月頃に頂いた後に、年度当初3か月程度の有償での実証運行を計画しております。その後に、実証運行の結果を検証した上で、令和6年11月には本運行を開始することとしています。

併せて、先ほどの自動運転の取組みに関するご報告です。今年度5月に、国土交通省関東地方整備局の「道路に関する新たな取組みの現地実証実験」の公募に応募し、6月末に採択されたことが公表されています。これは、計画上も

記載していますが、将来的な地域住民との連携を視野に入れ、これから2ヵ年
かけグリーンスローモビリティ車両における自動運転への移行検証及びシミュ
レーター環境構築を行うこととしています。

報告事項（1）は、以上となります。

会長（伊藤） はい、事務局からの説明に続きまして、本日オブザーバーとしてご出席頂い
ております、キャピタルモータース株式会社の磯様から、今回プロポーザルで
選定され、これから区とともにグリーンスローモビリティの事業を進めて行く
にあたって、意気込みなどを含め一言ご挨拶をお願いいたします。それでは、
よろしくをお願いいたします。

オブザーバー（磯） 只今ご紹介に預かりましたキャピタルモータース株式会社代表取締役の磯と
申します。この度は、私共を杉並区グリーンスローモビリティ運行事業の選定
事業者としてお選びいただきまして誠にありがとうございます。厚く御礼申し
上げます。私共は昭和30年代より杉並の地で旅客運送事業をさせていただい
ております。今まで培ってきたものに加えて新たなグリーンスローモビリティ
事業をとということで、まずは、安心・安全を第一に、加えましてプロポーザル
の際にも移動を楽しんでいただく、単なる移動手段にすぎずに移動時間を楽し
んでいただくことを一番のコンセプトとして提案させていただきました。ご利用
いただく皆様におかれましては、安心安全とともに大田黒公園、荻外荘公
園、角川庭園と一体事業としてグリーンスローモビリティを含めてお楽しみい
ただけるよう一生懸命頑張っていきたいと思っております。

結びになりますが、昨今、区の移動環境情勢も非常に大きく変化しておりま
す。アフターコロナに加えて少子高齢化、加えて子育て世代も杉並区では非常
に急増しているというところで、我々旅客運送事業者としても変化に迅速に対
応していかなければならないと考えてございます。地元事業者として杉並の地
域交通を微力ではございますが、しっかりと支えていければと思っております。
ご出席の皆様にはご指導ご鞭撻いただければと思います。よろしくお願
いいたします。

会長（伊藤） ありがとうございます。それでは、ただいまのグリーンスローモビリティ
の説明等に対して、委員の皆様よりご意見やご質問はございますか。

委員（畠山） 関東バスでございます。キャピタルモータースさんに頑張っていたらと思
います。当社もプロポーザルに応募しましたが、残念ながら落選というこ
とになってしまいました。それまで区の考え方に賛同しながら、営業所の方
から過去2回グリスロの実証実験にご協力させていただきました。ここで一つ言
わせていただきたいのが、本運行に際しては、当社でも荻窪駅からシャレール
荻窪までの路線を近くで運行しておりますので、その利用者が減ってしまうこ

とを危惧しています。路線バスについては、荻窪駅南口から発車する路線は、6路線10系統がありますが、路線バスというのはどうしても儲かる商売ではございません、そのうち採算ベースで合っているのは2路線だけで、残りの路線を何とかカバーしている状況です。コロナの関係でお客様が激減してしまい、四苦八苦しながらも回復して何とか続けられている状況です。グリスロの本運行の前には他の競合路線への影響も考えて、ルートも含めていま一度ご検討をお願いしたいです。路線を守るためにも非常に懸念しております。

会長（伊藤） ありがとうございます。事務局からお願いできますでしょうか。

事務局（尾田） ご意見ありがとうございます。区としましては、既存のものを喰っていくのではなく、一緒に地域の移動を活性化させていくことを考えておりますので、ルートや時間等も協議させていただければと思います。

会長（伊藤） はい、それでは、早田委員お願いいたします。

委員（早田） 京王バスの早田でございます。畠山委員のおっしゃった内容は極めて重要な課題と思います。実際に喰われたということがないようにしていただきたいです。前半部分の議論がそもそも成り立たなくなってしまうと思います。

会長（伊藤） ほか、ご意見ありますでしょうか。畠山委員に伺いたいのですが、乗客数はデータとして出るものでしょうか。状況にもよると思いますが、例えば、こういう場で見せていただくことは可能でしょうか。

委員（畠山） あまり見ていただきたいくはないのですが、出すことは可能です。ただ、当社の取れるデータは乗車のみで、降車についてはデータが取れません。

会長（伊藤） ありがとうございます。数名の委員からもご指摘ありましたが、今回データを基に考えることは重要なテーマであり、民間事業者さんにはご懸念があると思いますが、データがあれば議論のベースとなるので、そういった意味でもご協力いただけるとありがたいですし、そこから良い議論を始められると思います。バス事業者さんの経営状況はかねてから議論に上がっておりますが、この場でどう扱うのが定まらないと思いながら私も聞いております。地方部だと採算性が取れない部分を公共が支える形もありますが、幸いなことに、都心部では民間事業で採算は取れているため、公共が支えるというところまでにはなっていない、こういう場はそれを見極めるために非常に重要であります。例えば、赤字であれば廃止するといった極端な議論もあるかもしれませんが、一方で必要だから公共のお金を入れてでも支えるべきといった議論もあり得ると思います。私はこういったことを考えていくのがこの場だと思っておりますの

で、長期的にご意見をいただければと思います。

そのほか、ご意見ありますでしょうか。

委員（舟山）

東京交運労協バス部会の舟山でございます。2回の実証運行をした結果の総括として、グリーンスローモビリティ運行の良い面と悪い面があったと思います。例えば、シートベルトがないということで、乗客の方、特に小さいお子さんが抱えきれないと危険であるといった問題、実証運行の期間に雨は降りませんでした。雨風といった悪天候への対応について、特に安全性については十分考慮いただきたいです。新しいことには否定的ではありませんが、まずは、区内にあるスロープ板の出せないバス停への対応など既存のバス・タクシーの課題解決に積極的に取り組んでいただきたいです。

会長（伊藤）

その他、ご意見ありますでしょうか。

委員（米澤）

東京バス協会の米澤でございます。今回のグリスロは、自動運転の実証実験のスタートと考えております。今後、実証実験の本運行を開始するのであれば、その時新たに運行事業者さんを選定するのでしょうか。

会長（伊藤）

それでは、舟山委員へのご回答を事務局よりお願いします。

事務局（尾田）

まずは、舟山委員のご指摘の中で、グリスロの安全性は重要な課題と捉えております。特に、オープンな車体であるヤマハ製に関しては、専門の先生に聞いた際に、乗車時しっかり背中を後ろに付けてバーを握ることが一番の安全対策であるとアドバイスいただきましたので、運用面で対策したいと思います。また、新しいことより既存のことについても重要なことだと重々認識しておりますので、バリアフリー施策も併せて推進していきたいと思います。次に、自動運転についてですが、実際に自動運転車両を走らせるということではなく、3Dの点群データを用いた安全性を確かめるシミュレーションであり、スモールステップでご認識いただければと思います。令和5、6年度の国の補助事業ですが、令和7年度以降も狙っていきたいと思っています。

会長（伊藤）

ありがとうございます。その他にご意見はありますでしょうか。それでは、グリーンスローモビリティについての意見は色々と挙げて頂きましたが、非常に重要な視点だと思いますので、取り入れていただけたらと思います。

続きまして、地域公共交通計画の施策3-3（p83）でも位置付けのある「杉並区自転車活用推進計画」の計画骨子案等について、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局（鈴木）

では、杉並区自転車活用推進計画の骨子案についてご説明いたします。資料

4及び資料5をご覧ください。

自転車活用推進計画というのは、自転車をより活用していただくための計画になります。こちらにつきまして、杉並区は今年度中に策定を予定しておりますが、先程もお話がありました地域公共交通計画に関連する計画ということで、現在の検討状況をご報告させていただくものです。説明の前に先程、何件か自転車について安全対策が重要だというお話がありました。まず、活用を推進する前に安全対策が必要ではないかというご意見だと受け止めております。区としても交通事故の減少に比較して自転車の事故割合が高まっているということは大きな課題として捉えております。今後は、より関係機関と連携しながら交通安全についてしっかり取り組んでいくということを前提として活用を推進していくという考えでおりますので、そのことを踏まえてお聞きいただければと思います。

まずは、計画策定に向けた背景でございますが、資料4の1番になります。背景としましては、大きく分けて2点ありましてまずは丸の一つ目と二つ目ですが、国が自転車活用推進法というものを施行いたしまして、自治体に対して計画の策定が努力義務化されました。これが計画を策定する大きな背景となっております。

もう一つとしまして、こちらは区の状況になりますが、丸の三つ目にありますとおり、自転車利用総合計画と自転車ネットワーク計画という自転車に関連する二つの計画が杉並区にあります。この二つの計画が終期を迎えるということで、そちらも背景にございました。ちなみに自転車利用総合計画につきましては放置防止対策だとか駐車対策を中心とした、また安全利用も含めてですけど総合化した計画でございます。もう一つ自転車ネットワーク計画につきましては自転車ナビライン、道路上に青い矢羽根の印がついていると思いますが、そういうものをいかに整備するかということを計画化したものになります。これらの計画が終期を迎えるということで、この2計画を包含した推進計画を作成するというところでこの間、検討してきたところでございます。

2番の検討の経緯ですが、まず一つ目の令和3年11月に計画の策定方針を定めまして、じつはこの計画は昨年度に策定する予定で検討を進めておりました。しかしその後、区長が交代いたしまして「自転車に乗りやすいまち」を目指すという区の方針を表明いたしました。このことを踏まえて、より計画内容を充実させる、さらに区民のご意見、また有識者、今日もこういった場で交通事業者様等、様々なご意見を踏まえて計画を策定するというところで改めて計画の検討期間を延長いたしました。今年度中に計画を策定し来年度からスタートするという風に仕切り直したという形でございます。このような経緯を経て、この間、有識者や区民のご意見をお聞きしているところでございます。

2ページ目にいっていただきまして、計画の体系でございますが、杉並区の最上位計画である杉並区基本構想に基づく計画ということで、まちづくり基本方針のもとに自転車活用推進計画を策定するものです。また、本協議会に深い

かかわりのある地域公共交通計画ともしっかりと整合を図ってまいりたいと考えております。

次に4番目ですが自転車利用総合計画及びネットワーク計画の目標値及び実績値ですが、こちらは既存の2つの計画で定めている目標値と実績値になります。こちらにつきましては後ほど御目通しください。(3)のところで自転車に関連した交通事故件数などを記載してございます。

では、続きまして資料5をご覧ください。計画の骨子案を掻い摘んでご説明させていただきます。こちらにつきましては先程申し上げましたとおり、目的といたしましては自転車の活用を推進するということです。活用する理由といたしましては、自転車には様々な魅力があるということで、ここに記載のとおり環境にやさしいとか健康的だとか、また災害時にも使えるということで魅力といったものがございまして、そういうことをしっかりと計画の中で示していきたいと考えてございます。

計画の基本方針ですが、「自転車の魅力に気づき、活用し、まちとわたしの未来を創る」ということで、なかなか身近で気づきづらいということもありますが、改めて自転車の良さに気づいていただいて、そのもとに活用していただくことによって区民個人もそうですし、杉並というまちにとっても、環境面や健康面等でメリットがある、効果があるということでこういった基本方針としてございます。

基本方針に基づきまして、目標を五つの柱として定めております。こちらはキーワードとして、「魅力」、「快適」、「便利」、「安全」、「備え」というふうに定めております。「魅力」につきましては、自転車の良さをしっかりと周知していく。また「快適」につきましては、楽しくスムーズに移動ということで、先程もご意見がありましたが、自転車で走りやすい環境をつくるとか、自転車に乗りやすい道路をつくる。また「便利」につきましては自転車駐輪場のサービス向上が中心になるかと思いますが、そういったことだとかシェアサイクルの活用。また「安全」については交通安全のルールマナーを徹底するということが非常に重要な取り組みだと考えてございます。また災害時などの「備え」ということで、こちらについては、災害時に交通機関等が動かないときには自転車が活用できることも周知していきたいと考えてございます。この目標に対する取り組みにつきましては後ほど簡単にご説明したいと思っております。

次に交通手段の優先順位でございまして、地域公共交通計画の中でも移動の優先順位のイメージ図というものはすでにご示しておりますが、改めて区の考え方としてお示ししているものです。脱炭素化や健康増進の観点で、近距離の移動に関しましては、車から自転車へ利用転換を図るという考え方でこの順位を示しているものです。こちらで言っている車とは、自家用車とか業務用で使っている車を主に意味しています。また米印で自転車と公共交通は、場面・状況でかしく使い分けと書いてありますが、自転車か公共交通かという二者択一というわけではなくて、相互に連携を図ったり、また基本構想

でも考え方を示していますが徒歩や自転車と、公共交通機関とのつながりを高めていくという、連携という視点も含めて取り組んでまいりたいと考えています。

次に計画期間ですが、来年度6年度から12年度までということで、12年度という終期につきましては地域公共交通計画と同じ時期となっております。

では次に2ページ目をご覧ください。こちらは今現在まだ検討中でございますが、目標別の施策・取組の仮の状況になりますが、左側五つの目標ごとに指標、現状と課題、施策、主な取組を示したものでございます。本日は時間の関係がございましたので、主な取組だけ掻い摘んでご説明させていただきます。

まず「魅力」につきましては、区立施設等においてポスターなどでしっかりと自転車の魅力を伝えていきたいと思っております。また右側上の方にカーゴバイクの写真がありますが、こういう三輪の電動アシスト自転車なんかもまずは区の仕事のなかで使っていき、車の利用から自転車利用へと変換が図れればと考えています。

二つ目に「快適」ということで、こちらは右側のピンク色のマークはあくまでもイメージですけれども、ドライバー向けに路面表示をするということで、先ほど自転車のルールマナーが悪いという意見もありましたけれども、それはそれでしっかり対応していきますが、車のドライバーに向けても出来るだけ自転車にやさしく運転してください。また、自転車には歩行者にやさしい運転してください。といったことで、車も自転車も歩行者も共存できる環境をつくっていききたいと考えています。

次に「便利」ですが、こちらは自転車の駐輪場の管理・運営の見直しということで、デジタル化を含めてサービスの質の向上を図ってまいりたいと思っております。また今現在シェアサイクルを3事業者と協定を締結して一緒に進めているところですが、こちらはシェアサイクルポート、専用の駐車場とそういったものを増やしておりまして、区民の利便性の向上を図ってまいりたいと考えています。

次に「安全」ですが、こちらは自転車講習会ということで「区長と学ぼう」という会について、今年5月に開催しておりますが、区長も出席させていただきまして区民と一緒に交通安全ルール、マナーを学ぶという会でした。こういったものも今後、発展的にやっていきたいと考えております。また事故データの分析などもいたしまして、より安全対策ということも強化していきたいと考えております。

先週だったと思いますが、警察庁がいわゆる青切符による反則金制度の導入ということが報道で出ておりましたが、そういった取組につきましても今後動きがあるかと思っておりますので関係機関と連携を図りながらしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

最後に「備え」でございますが、こちらは主にシェアサイクルを活用するということを想定しておりますが、シェアサイクルは区内の色々な場所に自転車がありますので、そういったものを災害時に職員が使えるような環境を事業者の協力を得ながら整備していきたいと考えております。また、シェアサイクルにつきましては、全て電動アシスト自転車でバッテリーを積んでおりますので、災害時にはそのバッテリーを例えばスマートフォンを充電するための電源として使うとかいったことも事業者の協力を得ながら進めていきたいと考えています。

では、今一度資料4にお戻りください。3ページ目の6番、今後のスケジュールになりますけれど、本日の協議会への報告を経まして、今後はこの骨子に肉付け作業をしていきまして、11月には計画案を決定してまいりたいと考えております。その後、区議会へご報告をした後に12月からパブリックコメントを実施し、区民、事業者や皆様のご意見を伺いたいと思っております。また1月には自転車等駐車対策協議会、こちらは主に自転車駐車場とか放置防止対策を所管している協議会になります。記載しておりませんが、7月27日にも第50回協議会で今日と同じ内容を報告しております。1月にもパブリックコメント後の内容について報告をしたいと考えています。また地域公共交通活性化協議会につきましても第6回に1月の下旬になるかと思いますが報告をしたいと考えてございます。それら協議会の報告を経まして3月、本年度中には計画を策定していきたいと考えてございます。雑駁ではございますが、杉並区自転車活用推進計画の骨子案につきましてご説明は以上でございます。

会長（伊藤）

ご説明ありがとうございました。ただいまの説明に対して、委員の皆様よりご意見やご質問はございますか。

委員（曾山）

杉小P協の曾山です。骨子案の主な取組についていくつかご質問させていただきます。まず、シェアサイクルについて、すべて電動自転車だと思っておりますが、充電の開放を災害時だけではなく、子育て世帯は電動自転車に乗っていることが多いので、例えば、今日たまたま充電を忘れたという際の日常使いとして、充電ポートを使わせていただくのをご検討いただけないでしょうか。また、高齢者向けシェアサイクルの乗り方教室の開催を考えているようですが、運転に危険があると感じて免許返納する方がほとんどである高齢者を対象に、シェアサイクル（自転車）に乗ることを勧めることを懸念していますが、その点についていかがお考えでしょうか。

こちらは意見になりますが、自転車の講習会について、一般向けや小中学生、高校大学生向けというのは継続発展として記載がありますが、社会人になりますと自転車のルールやマナーを学ぶ機会がなくなります。20歳の節目となる成人式で飲酒運転や危険性を再認識していただくためにも、パンフレ

ットを配るなどしてはどうでしょうか。また、児童館でのチラシ配布、1歳や5歳の誕生日に自転車乗車向けのパンフレットを送付してはどうでしょうか。親子で一緒に読める自転車の絵本を作ることができたらよいのではないのでしょうか。

会長（伊藤） ありがとうございます。それでは、事務局お願いします。

事務局（尾田） 一点目のシェアサイクルポートの災害時以外の活用というところで、事業者とニーズも含めて話していきたいと思います。二点目の高齢者向けですが、区がシェアサイクルの実証実験の広報を出したときに、意外と高齢者からもシェアサイクルに乗ってみたいという方が多かったことから今回掲載してございます。また、電動アシストによる漕ぎ出しやすさや健康にも良いということで、安全に乗っていただける方と対象者を絞って検討を深めていきたいです。三点目の未就学児ですが、計画案の中でデンマーク式自転車ゲームと記載していますが、ゲーム感覚で自転車を楽しんでもらうコンセプトの中でも、安全に楽しむことは大前提になりますので取組と併せて絵本等も検討していきたいと思います。

会長（伊藤） ありがとうございます。それでは、惠羅委員お願いいたします。

委員（惠羅） 自転車をまだ増やすのでしょうか。駐輪場を充実させる、より自転車が走行しやすいように道路を整備するというには大賛成であります。さらに自転車に乗ってもらおうということに理解できません。自転車のメリットを感じている人はすでに自転車に乗っていて、周りにも多いです。車を運転する立場からすると自転車は危ないんです。今どのぐらい自転車があって、どのぐらい駐輪場が整備されているのか現状を踏まえた上で、駐輪場をまだ増やすのでしょうか。道路上に自転車を通りやすくなるようにマークを記すだけでは安易です。

会長（伊藤） ありがとうございます。事務局からいかがでしょうか。

事務局（尾田） 自転車を安易に増やすのではなく、自転車には環境や健康に良いというメリットが明確にデータとしてもございますので、自転車利用のきっかけづくりも含めて区民の方や区内事業者に分かりやすく情報提供をしていきたいです。また、ご指摘の通りハード面について、重要な課題と認識しておりますので、計画上併せて肉付けてまいります。

会長（伊藤） 計画上の取組としては、基本的にソフト策なのではないでしょうか。

事務局（尾田） 現状、魅力が一番上に記載されていてソフトが大きく見えますが、4番目に記載している安全が4番目に重要というわけではありませんので、今まで行っているハード施策をより拡充すると認識していただければと思います。

会長（伊藤） 自転車の取組について色々と厳しいご意見がありましたが、冒頭のバス事業者からのご懸念もありましたので、是非この場のご意見を踏まえつつ進める形になると思います。それでは、お手が上がりましたのでお願いいたします。

委員（土肥野） 貴重なご意見ありがとうございます。土木担当部長の土肥野です。一概に個人が乗っている自転車の数を把握しているわけではありませんが、駅に乗り入れを行っている自転車は約2万3千台で、2万2千台ぐらいは収容できている状況で、放置自転車は800数台あるところですが、民間自転車駐輪場や混雑する駅やそうでない駅周辺にもありますので全体数から見ると足りているという状況です。また、道路での自転車走行レーンの整備について、区道は道幅が狭いところが多いですが、駅への通じる道等、自転車のネットワークを形成する必要がありますので、自転車ナビマークを路面に明示をして、なるべく自転車と自動車が接触しないように整備しております。

会長（伊藤） ありがとうございます。では、報告事項（2）はここまででよろしいでしょうか。

最後に、その他報告事項「（3）中野区新たな公共交通サービスの令和5年度実証運行について」です。それでは、事務局からご報告をお願いいたします。

事務局（奥山） 資料6をご覧ください。ここでは、中野区新たな公共交通サービスの令和5年度実証運行について、ご報告いたします。

中野区では、区民の交通に関する満足度が低い「若宮・大和町エリア」をモデル地区に選定し、昨年10月から今年3月まで、中野区の事業として「新たな公共交通サービスの実証運行」を実施しました。

今年度は、運行ルートを再検討し、杉並区内のJR高円寺駅北口を発着場として加え、9月からの実証運行の再開に向け関係機関等と調整をしています。

運行ルート、車両、運賃は記載の通りとなっております。この度、本協議会において、実証運行計画案を報告いたします。報告事項（3）は、以上です。

会長（伊藤） ご報告ありがとうございます。ただいまの説明について、ご意見やご質問はありますかでしょうか。これは、杉並区と中野区のどちらが便利になるということでしょうか。

事務局（尾田） 現状は、中野区の若宮・大和町地域の住民さん、中野区民の方を対象としておりますが、杉並区民も使って良いというお話頂いておりますので、便利に使

われる方もいらっしゃるかと思っております。

会長（伊藤） ありがとうございます。こちらについて、大丈夫でしょうか。

（ 了承 ）

会長（伊藤） ないようですので、これにて、議事および報告事項はすべて終わりましたので、最後に、今後のスケジュールを事務局から改めてお願いいたします。

事務局（尾田） 次回の第6回協議会は、令和6年1月24日（水）14:00～16:00、杉並区役所にて開催いたします。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、AI オンデマンド交通の検討部会につきましては、次期協議会直後に初回開催を考えておりますが、これから事務局で検討を深度化し、個別に調整をさせていただいた後に、参加委員に改めてご連絡差し上げます。

会長（伊藤） それでは、ここで牧村副会長から全体のご講評をいただきたいと思えます。

副会長（牧村） 長時間活発なご議論いただきありがとうございます。今回は行政からの話が多かったと思えますけれど、是非こういう場で民間事業者からも積極的にアイデア等をご提案いただくことも大事だと思っております。まさに、地域の交通を担っていただいている方々にこうしたフラットな場で意見を寄せていただく、キャッチボールを継続していくということがとても大事かと思っております。既存の交通のバージョンアップの話がありましたけれど、先進国では、車いすの方が介助なしに自動スロープで乗り降りするのは当たり前に行われていて、バスの前面に自転車のラックを2台くらい載せるのもアメリカでは当たり前で珍しくもなく、バスの利用者も増えて、移動が便利になるという世界がありますので、時間はかかると思えますけれど、そういったことにも取り組んでいけると良いと思えます。また、共に創っていく「共創」が大きなキーワードになっております。例えば、すぎ丸の日に杉並区とバス事業者が一緒になって運転手募集を行うのも衝撃が走ると思えますが、それぐらいの危機感を区民の方、都民の方に持ってもらえるような時期に差し掛かっていると思えますので、そういうことも検討していただければと思いました。私からは、以上です。

会長（伊藤） ありがとうございます。この会は、志が高い場だと思っております。本来であれば競争をするべき事業者の方々や、更に区民の方からも区の交通という共通の目標に向かって考えていこうという非常に高い目標を掲げられる場だと思っております。必ずしも皆様が短期的に全て満足したり納得したりする形にはなるわけではない、なりづらいかなどと思っております。それ故に、計画を

立てるだけでなく、顔を合わせて会議を続けていくことが非常に大事になると思います。まだご意見を言い足りない方も多々いらっしゃるかと思いますが、是非積極的にご意見いただき、この先も区の交通をこの場で作っていくという形で続けられたらと思います。

今日は非常に活発なご意見いただきまして、また区の進め方に対して非常に重要なご発言多々ありましたので、この場を踏まえて進めていただければと思います。

これをもちまして、第5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、本日は長時間にわたってありがとうございました。

以 上