

日 時	平成30年10月16日(火) 10時00分～12時00分
場 所	あきる野市役所別館 第1会議室
出席者	委員長 小根山裕之 委 員 大久保春彦 沖倉 時代 竹之内正雄 原 清 (※代理出席 川井氏) 寺尾 一彦 (※代理出席 中村氏) 郷野 隆司 榊原 秀明 奉壽 政弘 (※代理出席 佐藤氏) 瀬戸 紀 柳瀬 光輝 (※代理出席 石川氏) 大出 英祐 清水 保治 (※代理出席 岩崎氏) (欠席者: 中西 宏、田中 信行)
事務局	企画政策課、地域防災課 (関係課) 株式会社サンビーム (あきる野市公共交通検討支援業務受託業者)
傍聴人	11人

1 開 会	
事 務 局 :	「第3回あきる野市公共交通検討委員会」を開催する。
2 挨拶	
委 員 長 :	みなさん、おはようございます。 前回委員会後、各地域でのワークショップが始まり、今日は第1回ワークショップの結果概要についての紹介がある。また、各委員から情報提供をいただく。 今回はそれらを含めて、今後に向けた様々な情報交換や議論が中心になると思うので、よろしくお願ひしたい。
事 務 局 :	本日の会議については、中西委員と田中委員から欠席の連絡を受けている。
3 議事等	
(1) 第1回ワークショップ結果概要 【資料1】	
委 員 長 :	本日は傍聴希望者があり、これを許可する。 傍聴希望者は定員10人を超えているが、あきる野市公共交通検討会議設置要綱第10条第2項の規定により、傍聴人の定員は20人とした。
	※ 資料1を用いて、事務局から、第1回ワークショップ結果概要について説明した。
委 員 長 :	事務局から資料1について説明をいただいた。 資料によれば3人の委員がワークショップに参加されたとのことなので、参加された方々の感想等を伺いたい。

<p>委員：</p>	<p>深沢区域と引田・代継・網代区域（網代地区）のワークショップを傍聴した。いずれも19時から始まったのだが、当日は両区域とも雨天で、歩くにはとても暗く、危険であり、両脇が木であるため、街灯がついていても暗く、とても歩ける状態ではないと感じた。</p> <p>両区域とも、参加者の皆さんは車を利用しており、「今、何か困っていますか？」という質問に対して、「今は特にない」と言われたことに驚いた。しかし、話し合いをしているうちに、やはり困っていることがあると相互に気付くという印象を受けた。</p> <p>区域によっては高齢者が多く、出席率も高いと感じた。</p> <p>話し合いの場には、様々な意見が出るが、ファシリテータが高齢者の意見なども引き出している。市民だけだと様々な意見が出てしまうので、ファシリテータの役割が重要だと感じた。</p>
<p>委員：</p>	<p>引田・代継・網代区域（引田・淵上・代継地区）と草花折立下区域のワークショップを傍聴した。土曜、祝日の午後にも関わらず、多くの方が来ていたという印象がある。</p> <p>現在は「車に乗れている」が、「乗れなくなったときにどうするのか？」という意見が多かったと思う。</p> <p>第2回の草花折立下区域では、るのバスに関連して、道路の幅員に関する意見も出た。羽村のコミュニティバス「はむらん」が近くまで来ているので、何とか共用できないかという意見もあった。同区域は、生活圏域がどちらかという羽村・福生寄りのため、仮に、るのバスを通す場合には、あきる野市を出て羽村市・福生市にも通すのかという問題もあるのかと感じた。</p>
<p>委員：</p>	<p>東秋川橋西側区域のワークショップを傍聴した。他の委員の印象と同様に「今は自家用車を使っているから問題ないけれども、あと何年乗れるか？」という不安が出ていたと思う。</p> <p>また、同区域内は道路幅員が非常に狭く、この点に関して「行政としても認識を持ってもらいたい」という厳しい発言もあったが、実生活の上で車両のすれ違いには大変苦勞しておられる。そういうことも含めて、近い将来的に考えておく必要があるということを感じた。</p>
<p>委員長：</p>	<p>確認、質問、意見等あればお願いします。</p>
<p>委員：</p>	<p>資料1-2「深沢区域の結果概要」の質疑応答で、盆堀の事例についての質問が出ているが、第1回目では事例紹介をしたのか。</p>
<p>事務局：</p>	<p>第1回ワークショップでは、現状説明の一環として、市における公共交通対策に関する支出を示しており、盆堀地区の公共交通についても支出を示したため、こういった質問が出た。</p> <p>盆堀地区の公共交通の概要については、先入観を持たれないようにするため、第1回、第2回ワークショップでは特に説明していない。第2回の最後に、交通事例の一つとして簡単に紹介し、第3回以降の議論に生かしていただくことを考えている。</p>
<p>委員：</p>	<p>参考資料「第1回 この地域のくらしの足をどうしたらよいか？みんなで考える</p>

	<p>ワークショップ「草花折立下区域」の15ページ右下に、「この区間は、実際には道幅が狭く、るのバスの車両は通行できません」と書いてあるが、るのバスの通行可能幅員は4.66mであるのに対し、実際に計測したところ4.8m～5mであった。こういった理由でこのような記載になったのか説明いただきたい。</p>
事務局：	<p>ご指摘の資料は会議資料扱いではないため、傍聴人には配布していないことから、傍聴人にも回覧する。</p> <p>ご指摘の箇所は市道であり、従前に市で、るのバスの通行可否を検討した経過があり、その際に挙げられた問題点をここに示した。</p> <p>草花折立下のワークショップにおいても、この部分に関して「市では、るのバスを通すことを考えないということか」という質問を受けたが、かつての市の判断を客観的に示したものに過ぎず、るのバスを通すかどうかについても今後の議論において、地域の要望として考えていただければ良いという説明をした。</p> <p>今後のワークショップの進捗によっては、その後の変化等について、改めて確認する。本資料は過去の経過を示したものに過ぎないと理解いただきたい。</p>
委員：	<p>実際に幅員を計測すると4.6m以上あり、車両制限令に基づくるのバスが運行可能な幅員は確保されている。</p> <p>また、一部の区間で基準を満たしていなくても、待避所を設けるなどにより、運行は可能である。全国の文献を見れば、狭あい道路でバスを運行しているところが結構ある。</p>
委員長：	<p>ここに書かれていることは、以前の状況を説明したに過ぎないということであった。今の点も含めて今後検討していくと思うので、そのようにご理解願いたい。</p>
委員：	<p>ワークショップを傍聴していると、これをやる以上、何かは市がしてくれるだろうという市民側の期待を感じた。</p>
委員：	<p>ワークショップで「地元の人たちがみんなで考える」ことがとても良いと感じた。また、他の人の意見を聞くことで「そういうこともあるのか」と気付かされ、「最低限、これだけはしてほしい」という意見が集約されていくのだろうと思った。</p> <p>区域によっては、橋や道路の幅員等によって乗り物が限定されると感じた。また、高齢者が多いので、「ドア to ドアがいいな」という意見、病院や、せめて駅までは行ってほしいという意見が多かった。</p> <p>「みんなで考える」ということで良いものができ上がるのではないかと感じた。</p>
委員長：	<p>ワークショップについては、本日の委員会で何かを決定することではなく、今後の検討に当たって、状況を認識していただきたい。</p>
<p><b>3 議事等</b></p> <p><b>(2) 公共交通の需要の喚起に向けた取組等の情報交換について 【資料2、席上配布資料】</b></p>	
委員長：	<p>中長期的な取組としての「需要の確保に向けた取組」を検討するに当たって、その前段として、交通事業者、福祉関係者、国の公共交通対策の取組等について各委員から話題を提供いただきたい。まず、各委員から提供いただいている資料に従って説明いただき、後でまとめて質問等を受けることとしたい。</p>
鉄道事業者：	<p>路線の本数維持等に際しては、前提として利用の促進が非常に重要である。今年</p>

	<p>度は青梅線について、観光を通じた利用促進に取り組んでいる。</p> <p>日常の利用については低迷しているが、青梅線を観光列車と位置付け、フリーマガジンやSNS等を用いて、地域の魅力を発信するとともに、電車自体に魅力を持たせるためにラッピング列車を運行している。</p> <p>また、青梅線にその魅力を表す「東京アドベンチャーライン」という愛称を付け、全列車にロゴマークを付けて運行をしている。併せて、地元団体、青梅市、奥多摩町と協力し、積極的なPRにより利用促進に向けて取り組んでいる。</p> <p>五日市線については、現在、あきる野市からバリアフリー化や駅前広場整備について相談を受けているところであり、当社としてもできる限り協力をしていきたいと考えている。</p>
<p>バス事業者：</p>	<p>当社はあきる野市内の路線バスとるのバスを運行している。路線バスには生活圏を走るものと武蔵五日市駅を出発して檜原村方面へ向かう、観光需要の強い路線とが混在しており、日常需要と観光需要の両輪で利用者を増やしていこうと取り組んでいる。</p> <p>生活路線では、駅と病院とを結ぶ路線として、拝島駅からイオンモールを経由して公立阿伎留医療センターに至る路線の運行を、昨年からテスト的に開始した。現時点では利用客はかなり少ないが、路線バスの特性上、路線を開設してすぐ当たることは非常に難しく、現在は路線を育てている状況である。</p> <p>観光路線では、武蔵五日市駅から檜原村に行く路線を、毎週土日には増発して運行している。一部の「瀬音の湯」行きについても週末には多くの利用があり、小型バスに増発便を付けて運行する取組などを行っている。</p> <p>しかしながら路線バスの置かれている状況は、非常に厳しく、現在、二つの問題がある。1つはバスの運転手不足で、採用難に苦労している。これは当社に限らずバス業界全体で非常に苦労している。当社でも免許未取得者を採用し、免許取得費用を負担する、また、新卒の高卒者を採用するなどの採用活動を積極的に行っているが、それでも厳しい状況が続いている。</p> <p>もう1つは、安全性の確保である。バスは「安全であって当たり前」であるため、運転者の教育、法令順守など、当たり前のことではあるが、年々そうした点に対する要求が高まっており、それらへの対策としてのソフト面、ハード面の投資が、非常にかさんできている。</p> <p>そのような中、一人でも多くのお客様にご利用いただけるようにしていきたいと考えている。あきる野市民の皆様にも、引き続き応援いただき、できれば月に一回でも利用いただき、バスの乗り心地、不満などについて助言いただければ、今後に生かしていきたいと考えている。</p>
<p>タクシー事業者：</p>	<p>公共交通の不便なところを補完するという点に関し、タクシーは「ドア to ドア」なので、利用者には喜んでいただいている。ただし、一人の旅客を一人の運転手が輸送するため、利用者の負担が大きくなってしまふ。</p> <p>現在、各地域で乗合タクシーの取組が進んでいる。これは相乗りタクシーとよく誤解されるが、一定のコースで、あちこちで旅客を乗車させることができる。方法は様々だが、一回当たり300円～400円程度をタクシーに支払い、それと同額程度を、地方自治体から補助してもらう方法が一般的なようだ。利用者の負担を軽</p>

	<p>減しつつ効率的に利便性を生かすといった方法がとられている。</p> <p>乗合タクシーの事例集が第4版まで出ていて、200種類程度が紹介されているので、是非ご覧いただきたい。</p> <p>また、地域で交通手段にお困りの方の輸送には、やはりタクシーをご利用いただくのが便利だ。福生市でも導入されているが、例えば高齢者や運転免許証返納者に対し、市から一定程度の利用券を支給して、利用いただく方法がある。導入を急ぐのであれば、推進すべきではないか。</p> <p>あきる野市には、弊社ともう一社のタクシー会社があり、合わせて40～50台の車を持っているので、何らかの形で支援ができるのではないかと考えている。</p>
<p>社会福祉協議会：</p>	<p>資料「あきる野市社会福祉協議会がおこなう福祉有償運送について」について説明する。</p> <p>1 はじめに</p> <p>福祉有償運送とは、平成18年10月に施行された「改正道路運送法第79条」に規定されているもので、いわゆる営業ナンバーを要しない自家用車を有償運送事業者として登録する場合には、運営協議会の協議を経た後、国土交通省への届け出が必要である。多摩地区においては、運営協議会は広域で組織されており、市単独では設置されていない。また、3年ごとの更新が必要である。</p> <p>福祉有償運送の最大の特徴は、「営利を目的としていると認められない妥当な範囲」とあり、営利目的ではないことが条件である。料金はタクシー料金の上限の概ね1/2の範囲内である。</p> <p>2 あきる野市社会福祉協議会における福祉有償運送について（事業名「移送サービス」）</p> <p>あきる野市社会福祉協議会は、秋川市と五日市町の合併前の平成5年から本事業に取り組んでおり、法整備後も登録事業者として運行している。利用料金は、現在800円で、時間制をとっている。うち700円を運転協力員に支払っている。料金を取ることが有償に当たる。利用料金の計算方法は、事務所に鍵を借りに来てから返すまでなので、実際の走行距離だけではない。運行範囲は、当協議会が独自で設定しているが、概ね半径20km程度で、高尾、多摩総合医療センター辺りまでを概ねの目安としている。</p> <p>現在、車両は7台保有しており、秋川事務所に5台（スロープ式3台、シートリフト式2台）、五日市事務所に2台（スロープ式、シートリフト式各1台）、計7台を配置している。</p> <p>3 利用の対象者と範囲</p> <p>福祉有償運送の対象は、公共交通機関を利用することができない人を原則としている。ここで言う公共交通機関とは、電車やバスだけではなく、タクシーも含まれる。「ドア to ドア」ではあるが、元気な方（自分でドアを開けて、自分で乗り込めるような方）は、基本的に利用できない。ただし、要介護認定や、身体障害者手帳の有無は問わない。</p> <p>また、現在、利用範囲として通院をメインとし、通院利用の回数を超えない範囲で買物や社会参加などにできることとしている。</p> <p>4 財源</p>

	<p>資料のとおり。</p> <p>5 利用の実績</p> <p>昨年度と今年度を比較している。延べ利用実績を月平均でみると、平成29年度については51.9人であったものが、平成30年度上半期では59.6人に増加している。月平均の利用回数も平成29年度の205.8回から271.8回に増加している。利用者が亡くなる、入院するということもあるので、一概に増えていとは言えないが、今年度については、若干増加傾向にある。</p> <p>6 問題点</p> <p>まず1つは、路線バスと同様に「運転協力員の高齢化と人員の確保」が最大の問題点になっている。当協議会の場合、運転協力員は、現在21人いるが、うち半数の10人が70歳以上である。更に、75歳を超える方が5人おり、運転者自身も高齢化している。冒頭に挙げた多摩地区の運営協議会においても、高齢化について、「きちんと運行できているのか」「研修はきちんとやっているか」といった指摘があった。</p> <p>また、運転者は講習の受講が必須だが、受講費が15,000円くらいかかる。当協議会では半額を補助しており、本人負担を7,500円としている。ただ、これは1回受ければよく、後は、事業所ごとの独自研修により、安全に努めることになっている。</p> <p>現在も、年間に1～2人、免許返上まではしないが「人を乗せることがもう嫌だ」ということなどで辞めていく方がいるため、人員の確保が必要である。</p> <p>次に、財源については、タクシー料金の概ね1/2でかなり安く、当協議会の財源だけでは厳しいことから、料金収入に加えて市からの補助が入っている。</p> <p>3つ目の利用の範囲について、今後、社会参加や買物等への利用を可能とするのであれば、車両や人員の確保が必要になる。</p> <p>また、現在当協議会は、単独乗車（利用者1人に対して運転手1人）で国土交通省へ登録している。このため、利用者が2人以上となる場合には複数乗車に該当するので、現在は利用できない。</p>
国土交通省：	<p>運行事業者や自治体に関する話をする。</p> <p>国土交通省では「地域公共交通確保維持改善事業」として地域交通に対し補助を行っている。これは地域公共交通活性化再生法を踏まえ、持続可能な地域公共交通を支援していこうという補助である。</p> <p>大きく3つに分かれている。「地域の特性に応じた生活交通の確保維持」には、バスに関する補助金が含まれている。「快適で安全な公共交通の構築」に関しては、バス、鉄道駅、船などに対するバリアフリーを促進する補助金である。「地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し」は、後で説明する地域公共交通網形成計画を策定するための補助金である。</p> <p>「地域の特性に応じた生活交通の確保維持」に属する補助金の1つに、「陸上交通：地域間幹線系統補助」がある。地域間幹線系統とは、複数市町村にまたがるものを言い、その中でバスに対して補助金を出している。基本は赤字補てんで、赤字額の1/2位が概ねの補助額である。その他にも補助要件として、複数市町村にまたがる系統であること、1日当たりの輸送量、運行回数といったものがある。</p>

	<p>次の「陸上交通：地域内フィーダー系統補助」は、地域間幹線系統に接続するような地域内のバス、タクシー路線を対象とする。主としてコミュニティバスに対して補助金を出しているが、こちらについても、乗車人員など補助要件を満たす必要がある。</p> <p>「車両購入に係る補助金」に関しては、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統に該当するような車両を新規購入する場合に補助対象となるが、車両の要件もあり、全てのバス車両が対象になる訳ではない。</p> <p>次に、地域公共交通網形成計画についてである。そもそも網形成計画とは何かというと、『「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの』である。</p> <p>これは自治体で作る計画だが、交通には利用者があり、利用者にはそれぞれの生活がある。例えば買い物に行く、仕事に行く、病院に行くという行動が伴うので、交通だけで考えるのではなく、まちづくり、観光、教育、福祉など多角的に検討しなければ公共交通網は形成できない。このため、自治体における交通のマスタープランとしての網形成計画策定をお勧めしている。</p> <p>再編実施計画とは、網形成計画策定の後、地域公共交通再編事業を策定し、それに基づいて市内の公共交通網を見直していくための計画である。</p> <p>基本的に、交通網形成計画は国が認定するものではなく、自治体内で作るものであるため、国が大きく関与することはない。助言程度であり、補助金もない。ただし、再編実施計画については、国への申請と認定等が必要になる場合がある。</p> <p>興味のある方は網形成計画を国土交通省ホームページから検索してご覧いただきたい。</p> <p>最後に、こうした補助金や計画策定により地域交通を良くしていこうというのが国の方針ではあるが、同時に、電車、バスだけでなくタクシーも公共交通であると認識している。</p> <p>バスで対応できないといって諦めるのではなく、タクシーやその他の公共交通で何か対応できるものがないかを探していく上でも協力させていただきたい。</p>
<p>委員：</p>	<p>ワークショップでも、公共交通の利用料金に関する意見が出ていた。できれば料金は安い方が良いが、交通に困っている人の場合は、逆に高くてもいいから、駅や病院などへの足を確保してほしいという意見もあった。</p>
<p>委員：</p>	<p>初めて聞く話もあった。最終的には個人の負担を軽減しながら利便性を追求することになるかと思うが、そのためには様々な支援が必要である。本検討委員会としても何らかの成果の実現を前提とする訳なので、制約もあるかもしれないが、様々な検討材料をもっと学んでいく必要があると感じた。</p>
<p>委員：</p>	<p>バス事業者にお尋ねする。檜原方面へのバスについては市の補助があるということだが、車両等に対する国の援助はあるのか。</p>
<p>バス事業者：</p>	<p>国土交通省から説明のあった地域間幹線系統の補助については、当社でも既に受けている。都内でこの補助を受けているのは当社だけである。</p> <p>武蔵五日市駅を発着する数馬行き、藤倉行きの2系統については、あきる野市と檜原村の2市村にまたがることから、国、東京都、あきる野市、檜原村からの補助を受けて運行している。</p>

委 員 :	2路線の補助額はどの程度か。
バス事業者 :	補助額については資料もなくご容赦いただきたいが、利用者数が5～150人の間という基準に基づくため、路線としてはかなり厳しい。あきる野・福生の路線についても複数市町村に跨る路線だが、利用者が150人を大きく超えているため、この補助の対象にはならない。
委 員 :	1つの自治体内で完結する路線に対する補助はないのか。
国土交通省 :	説明した地域内フィーダー系統が該当する可能性があるが、補助を受けるためには赤字路線であることが大前提である。また、その他乗車人員や路線などについても幾つもの要件がある。また、この補助金を受けるには、会議を組織する必要がある。あきる野市の場合には、おそらく当会議がこれに該当するだろうと思う。 また、国の財源も年々減少しており、無制限に支援できるわけではないので、体制が整った自治体等を対象とせざるを得ない。
委 員 :	バス、タクシーに対する補助はあるのか。
国土交通省 :	ここでいう地域間幹線系統や地域内フィーダー系統に該当するものであれば、補助はある。
委 員 :	るのバスも赤字だが、補助を受けることは可能か。
国土交通省 :	詳細を確認する必要があるが、所定の条件、補助金の交付要綱や実施要領に該当するようであれば対象にはなるだろう。 ただし、申請額に対して満額支給されることは少ないということもご理解いただく必要がある。
委 員 長 :	実際に導入できるかどうかは別として、このような制度があるということは念頭におく必要がある。 私からもお尋ねする。バスや社会福祉協議会から運転手の高齢化という話があった。タクシーも該当するかもしれないが、運転手の確保が障害となって事業が拡大できないという状況はあるのか。
バス事業者 :	拡大というよりは、維持に向けて一所懸命努力している。当社の路線は八王子がメインだが、一部維持しきれなくなって、7月下旬から約30%減便をした路線もある。乗務員不足の拡大を阻止できない状況はご指摘のとおりだ。
事 務 局 :	せっきくの機会なので、事務局からも尋ねたい。 タクシー業界におけるドライバー不足はどうか。 また、情報共有という意味で、乗合タクシーは今すぐにはできるのか、法規制等はどうなっているのか。 福祉有償運送に関し、現実問題として需給バランスにおけるゆとりはどの程度か。
タクシー事業者 :	1点目の運転手の確保について、現在当社では25両の車両を保有しているが、現実にはそのうち20両を動かせる程度の人員しか確保できておらず、縮小というか厳しい状況である。ただし、西多摩は市場が狭く、需要自体がそれほどないこと



	<p>から、需要に見合った状況ではあるかと思う。タクシー乗務員は基本的に売り上げで生活しており、需要がないところで過度に稼働させると1台当たりの売り上げが減少し、生活が非常に困難になるといった問題が出てくるので、地域の状況に合わせてベストな状況にもっていきたいとは考えている。しかしながら、今後、働き方改革が進むと、乗務員が不足する時間帯が発生する可能性があり、市内で3台しか走っていないといった現象も予想されることから、そういった問題をどのように解消していくかが今後の課題である。</p> <p>2点目の乗合タクシーは届け出制で、車種や運行経路などを決めて国土交通省に相談、申請すれば、さほど時間もかからず許可は出るだろう。</p>
社会福祉協議会：	<p>福祉有償運送に関して、従前は透析を受ける患者の利用が多かったが、近年は病院による輸送が増えたことや、患者の通院スパンが長くなってきたこともあり、午後は比較的空いている。</p> <p>一方で、対応できる件数としては1人の運転協力員に対して1日に概ね2人、2往復程度であり、また70歳を超えている人が多いので、1人につき多くても週3回程度を目安としている。従って、ゆとりがない訳ではないが、問題もある。</p> <p>今のところ人身事故は発生していないが、常にハラハラしている。</p>
委員：	<p>福祉有償運送は、車両や人員さえ確保できれば事業を拡大できるのか、また、運転協力員には何らかの制限や資格が必要なのか。</p>
社会福祉協議会：	<p>車両については現在7台保有しており、運転協力員が21人いる。車両が増やせるかという問題はあるが、運転協力員については募集してもほとんどが70歳以上の方であるため、車を増やしても運転協力員がいないということになるので、現状の7台は妥当なところと考えている。</p> <p>コーディネイトは女性スタッフが1人で対応している。</p> <p>運転者については、運転者講習の受講が必須だが、普通免許を保有していればよく、二種免許を保有している場合には、運転者講習が免除される。</p> <p>ただし、高齢者の運転ということで不安もあるため、初回に関しては、コーディネーターが同乗し、運転スキルを確認して、必要に応じて注意している。</p>
委員長：	<p>関連する内容として、事務局から他自治体の公共交通の取組について紹介の用意があるので、説明をお願いします。</p>
	<p>※ 資料2を用いて、事務局から、他自治体の公共交通の取組について説明した。</p>
委員：	<p>本資料はこれで良いと思うが、ワークショップでは福祉有償運送についても紹介していただきたい。場合によって使い分ける可能性があるだろうし、知らない市民も多いのではないかな。</p>
委員：	<p>この公共交通検討委員会では、空白地域を設定してその対策を住民とともに考えていくと同時に、あきる野市全体の公共交通をどうしていくのかという観点も必要である。空白地域の検討だけを進めると、行政としては全体としての公共交通をどのようにするかといった肝心なところが抜けてしまうのではないかな。その辺を今後どう展開していくのか、行政としてはどのように考えていくのか。</p>
事務局：	<p>短期的な取組としては公共交通空白地域の解消ということで、各地区でのワークショップを進めて、まずはその公共交通空白地域の対策をどうするかということに</p>

	<p>取り組んでいる。中長期的取組としては、全市的に公共交通をどうするかという考え方になるが、今回の空白地域への対応を1つの実績として、全市的に水平展開していくことになる。全市的な公共交通網をどのように考えていくのかについては、今後の課題として市も認識している。</p> <p>一方で、中長期的な取組としては、単に交通を走らせるだけではなく、まちづくりの考え方との兼ね合いについても考えねばならない。市では平成32（2020）年度までを計画期間とする総合計画や都市計画マスタープランを策定しており、今後平成33（2021）年度以降の計画を立案することになる。そこではまちづくり等との兼ね合いも含め、市全体の交通網について考えていきたいと考えている。</p> <p>今現在、市全体の話について具体的な話は出ていないが、いずれかの段階ではご議論いただく場を設けていく。</p>
委員長：	<p>現時点ではこの会議の中で見えていないが、大枠の方向性としては、「あきる野市公共交通のあり方検討報告書」の中で提示をしているものに基づいて進めていくということで、まずは短期的な事に、現在既に問題があるであろう、あるいはすぐに顕在化してくるであろうというところを対応していく。</p> <p>ただし、中長期的な話についても当委員会の中で他の取組との兼ね合いも見ながら、議論の進捗等も踏まえながら進めていくとご理解願いたい。</p>
委員：	<p>資料2は第2回ワークショップで提示したが、まだ詳細は説明していないということか。</p>
事務局：	<p>概略は説明したが、個別の事例についてはまでは説明していない。</p> <p>区域によっても特徴が分かれてきていることから、これまでの検討を踏まえつつ、内容を精査し必要に応じてより詳細に紹介していく。</p>
委員：	<p>交通手段のメリット・デメリットは、もう少し正確に伝えた方が良いのではないか。こうした事例も参考に各地域の特色に合わせて何がベストなのかを検討いただくとすると、交通手段のメリット・デメリットは、もう少し正確に伝えた方が良いのではないか。</p> <p>例えば資料2「交通手段の事例紹介【参考資料】」の3ページの、実施主体が自治体でデメリットは公的負担が大きいとあるが、公的負担だけではない、受益者負担の可能性もある。</p>
事務局：	<p>これはあくまで典型的な事例について包括的に整理したものであり、細かく見れば必ずしも当てはまらないこともあるということは認識しているが、第2回ワークショップとしては、まず様々な交通手段を紹介したに過ぎない。第3回では各区域の状況に応じて精査したものを示すべきと認識している。</p>
委員長：	<p>本日の情報交換等や、ワークショップに関する意見を踏まえつつ、次回以降の議論につなげていただきたい。</p>
4 その他	
事務局：	<p>各交通事業者、福祉関係者、国土交通省からの事例紹介にお礼申し上げる。いただいた内容については、中長期的な取組の中の「利便性の向上に向けた取組」の検討に当たっての基礎資料として活用していきたい。</p>

	<p>次回の公共交通検討委員会については、今進めているワークショップの第2回、第3回の報告と、その後実施予定となっているアンケートの原案についてお示ししたい。</p> <p>11月29日（木）午後及び11月30日（金）午前を日程候補としている。開催日については、調整の上、後日通知する。</p>
5 閉会	
事務局：	<p>第4回の会議日程について、改めて調整させていただくが、委員全員の都合がつかない場合には、参加者が多い日程で設定させていただくので、ご承知おきいただきたい。</p> <p>以上で、第3回公共交通検討委員会を終了する。</p>