

第9回あきる野市公共交通検討委員会 会議録

日 時	令和2年10月12日（月）午前10時～午後0時20分
場 所	あきる野市役所5階 503会議室
出席者	委員長 小根山裕之 副委員長 大出 英祐 委 員 大久保春彦 沖倉 時代 竹之内正雄 榎本 聡（※代理出席 春藤氏） 中村 修二 郷野 隆司 榊原 秀明 大成 浩司（※代理出席 上本氏） 堀越 千秋（※代理出席 藤本氏） 高橋 一広 川久保 明 清水 保治 （欠席者：片渕 裕基）
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（公共交通実証実験支援業務受託業者）
傍聴人	16人

1 開 会	
事務局：	<p>「第9回あきる野市公共交通検討委員会」を開催する。新型コロナの影響で半年ぶりの開催となる。</p> <p>本日は、深沢区域の実証実験の結果や9月から始まった草花折立区域の実証実験の経過の報告等を予定している。</p> <p>また、委員任期の更新があった。本来は、委嘱書を直接手渡しするところであるが、コロナ禍の社会背景から委嘱書及び委員名簿を机上配布させてもらう。引き続き委員をよろしく願いたい。</p> <p>また、本日の会から参加となる委員を紹介する。寺尾委員に代わり中村委員、川端委員に代わり片渕委員、中西委員に代わり高橋委員である。</p> <p>開催に当たり、企画政策部長より挨拶を申し上げる。</p>
2 挨 拶	
事務局代表：	<p>本日は、お忙しいところ第9回公共交通検討委員会に参集いただき、感謝申し上げます。コロナ禍のため、第8回検討委員会は、3月に書面開催させていただいた。本日は、新型コロナウイルス感染症の予防策を講じながら開催させていただく。</p> <p>前回会議において、草花折立区域での実証実験の実施計画に承認いただいた。当初、6月1日からの開始を予定していたが、新型コロナの影響もあり、9月1日か</p>

	<p>ら開始した。本日の議事の中で、経過報告をさせていただく予定である。</p> <p>また、議会においても、ある会派から公共交通に関する提案をいただいた。提案については、本日の検討委員会において、議論していただく予定になっている。</p> <p>公共交通対策は、市内でも非常に関心の高い事業の一つである。限られた時間ではあるが、それぞれの立場から忌憚のない意見をお願いしたい。</p>
事務局：	<p>※ 会議資料（事前送付、当日配布資料）を確認</p> <p>それでは次第に沿い、小根山委員長から挨拶をお願いする。</p>
委員長：	<p>新型コロナの影響で、こうした対面での開催は久しぶりだと思う。皆様も大変ご苦勞されていると思う。私が勤める大学でも、前期からオンライン授業を行い、後期も基本的にはオンライン授業を行い、一部の実習などは対面で行っている。</p> <p>委員の皆さんがそうなのかは分からないが、仕事がほとんど在宅勤務になった人もいると思う。こういった状況のため、3密を避けるということで、自家用車あるいは自転車を使用する人が増えている。交通行動だったり、交通の流れがいろいろと変わってきている。特に緊急事態宣言が発令された時には、完全に移動が止まり、解除後も移動の様式が変化している。そういった中、公共交通は、今までも厳しかったが、新型コロナにより、さらに厳しい状況におかれたという話を耳にする。一方で、公共交通利用時は、マスクを着用し喋らずに乗車しているので、問題になる状況に無いということが分かってきている。</p> <p>公共交通の需要が減りつつあるが、全ての移動が無くなるということはない。公共交通が無いと移動できない人も必ずいる。こういった状況のため、これまで以上に公共交通をみんなで盛り上げていかなければいけない状況だと認識している。</p> <p>今までも実証実験を進めてきているので、必要なことを淡々と進めるところは進めるとともに、便利で効率的な公共交通が何なのかをウィズコロナ、ポストコロナの時代に考えて行く必要があると考えている。</p> <p>委員の皆様の知恵をお借りしながら、より良い方向に進めていければと思う。</p>
<p>3 議事等</p> <p>(1) 公共交通実証実験について</p> <p>① 深沢区域公共交通実証実験の結果について 【資料1】</p>	
委員長：	<p>本日は傍聴希望があり、これを許可する。傍聴希望が定員を超えたが、設置要項第10条第2項の規定により、定員を20人までとする。</p>
事務局：	<p>※ 資料1を用いて事務局から説明</p>
委員長：	<p>事務局から資料について説明があった。</p> <p>質問、意見等があれば伺いたい。</p>
委員：	<p>ワークショップで印象的だったのは、「今は運転できるからいい。今後のことを考えるとタクシー券補助がいい。」とのことであった。</p> <p>実証実験の結果をみると、「車を運転できるのでまだいい」とのことだった。今回の実証実験では、希望に応えられなかったと思う。</p>
委員：	<p>計画当初の見通しと、実際の結果は、乖離があったのか事務局に伺う。</p>
事務局：	<p>「今後、実証実験でこうしたものがあれば利用したい」という希望が結構あった中で開始したため、そういう面では若干低いと思う。ただし、自家用車を運転でき</p>

	<p>るという意見もあったことから、全体としては、概ね想定の範囲であると認識している。</p>
委員：	<p>今は運転できるということとのせめぎ合いがあると思う。これは、実施中の草花折立区域の実証実験の結果にも表れてくると思う。</p>
委員：	<p>今は運転できるから大丈夫かもしれないが、5年先を見据える必要があると思う。今のうちから方法を検討しておかないと、5年後いざ必要となったときに間に合わなくなる。本委員会も数年の議論を経て、いま実証実験を始めているということから、時間がかかる。早急にいろいろな方法をとってみてはどうかと思う。実証実験は必要だと思う。</p>
委員：	<p>アンケート結果にもあったが、タクシーを呼ぶ費用がかかる。私は定期路線型バスの実証実験を行ってもいいと思う。往路の利用が少なく、復路の利用が多いというのは、如実に表れている。</p>
事務局：	<p>深沢区域の実証実験は、一旦終了した。今後必要になってくることも踏まえると、今回は実施時期が若干早かったという印象は受ける。今後、導入する際には、タイミングを計る必要があると考えている。</p> <p>路線定期型運行については、草花折立区域で実証実験を行っているので、その結果を踏まえた検証をした上で、深沢区域に当てはめた場合はどうなのかを検証していく必要があると考えている。</p>
委員：	<p>タクシーの問題があったため、タクシー事業者として一言申し上げる。</p> <p>実証実験を開始する前からいろいろな話があった。なぜ今、公共交通を考える必要があるのか。どうしても公共交通が無いと移動できない人がいるため、市としてそれを守っていくという方向だと認識している。</p> <p>今の話の流れを聞くと、「利用者が少なく、今回の方法は良くなかった」かのように聞こえ、非常に不安に感じる。確かに無料で利用できるのであればいいが、タクシー利用には、それなりに費用がかかる。仮に今回の実績分の利用料を市で補助すれば、路線型を運行するよりは、安い予算で済むと思う。しかし、利用者がこれから増えていけば、そうはいかない。そうした中で、補助券の額を500円にしたと思う。一定の負担があり、少ない実績ではあるが、その人の移動が確保できたということは、非常に重要なことだと思う。</p> <p>議会から提案のあった取組を行うこととなれば、市の予算は非常に膨らんでしまうと思う。利用者とそれを支える公共団体が釣り合いのとれるものを実施していくことがいいと思っている。その点を踏まえて考えてほしい。</p>
事務局：	<p>深沢区域での利用枚数が伸び悩んだことは事実である。ただ、一定の自己負担を伴う部分は、深沢区域と同程度の距離にあり、路線バスが走っている地域の人の自己負担額と比べると概ね同程度よりも若干多い位の差である。ある程度の負担をしってもらうという面では、妥当であったと思う。</p> <p>一方で、導入する地域については、深沢区域は地域から駅に出るまでの間に、ほとんど途中で止まる場所がなかったり、バスなどの公共交通機関の需要を奪うことは無い。地域柄、タクシー補助が向いている地域である。市内全域においても、同様に現存するバス路線、鉄道需要に影響を与えない地域においては、今回の結果が</p>

	ら有効性があることが分かった。
委員 長：	<p>今回利用されなかったという事実だけを見るのは、適切な見方では無いと思う。実際にタクシー補助を利用しなければ動けない人が、利用したことで動けるようになっていくことは重要なことである。</p> <p>タクシー券を配布することで利用する機会が生まれる。それを本当に必要にしている人が、多少の自己負担で利用できるのは、重要だと思う。その点に関しては、枚数や配布方法、使い方の意見があると思う。今後のことも含めて評価されていたと思う。</p> <p>委員の意見にもあったが、現在車を持っている人は使わない。今後、何年かたてば、急激に需要がやってくる。タクシー券の配布は手段の一つになると思う。次回も今回と同様の方法になるとは限らない。定路線型交通の実証実験の結果も踏まえながら、どれくらいの需要があり、予算があるのかを見ながら、今後、本格導入を検討すると思う。</p>
3 議事等	
② 草花折立区域公共交通実証実験経過報告について 【資料2】	
事務局：	※ 資料2を用いて、事務局から説明した。
委員 長：	この説明に関して、意見や質問等があるか。
委員：	<p>本検討委員会の前身である、公共交通のあり方検討会議において、4つの地域を優先検討区域としてワークショップを開催し、そのうち2区域での実証実験が開始した。深沢区域の利用率が6.3%と低い印象を受ける。また、補助金を使った人に対するアンケートを見ると、今現在は自家用車の利用者が多く、何らかの改善が必要だと思う。草花折立区域の実証実験は、開始から1月だが、1日当たり3.2人の利用率で、今後増えるだろうとの見通しであるが、当初目標の60人には、到底及んでいない。この結果を踏まえると、今のところ効果は見られないと感じる。何らかの改善が必要だと思う。また、車が運転できるうちの補助は不要だと思う。</p> <p>2点質問する。1点目は、深沢区域及び草花折立区域の費用はいくらか。タクシー券の郵送料等についても知りたい。草花折立区域の運行に当たり、横川観光への委託料を知りたい。</p> <p>2点目。実証実験はタクシー利用補助、定路線型の2種類実施したが、今後の予定や見通しは。</p>
事務局：	<p>深沢区域の費用については、「500円×利用枚数」であることから、3万円程度となっている。チケットの印刷は、庁内で行っている。郵送料は、「対象者×80円」となり、合計でも3万円程度である。</p> <p>草花折立区域に関しては横川観光が落札し、年間580万円程度の費用となっている。</p> <p>全体の取組については、公共交通のあり方検討報告書に沿って検討を進めていく考え方である。その中で、短期的取り組みである、公共交通空白地域の解消に向けて4つの優先検討区域を選び、そのうち2区域で、異なる方法による実証実験を行い、公共交通空白地域の解消に向けて、本市ではどのような手法が適しているのかを検証しようとしているのが現段階である。</p>

	<p>深沢区域、草花折立区域については、率直なところ利用状況が高いわけではない。むしろ低いといってもいい。市としては、全体に公共交通対策が必要であるという前提の下に実証実験を行っている。利用率が低かったときに、この区域に公共交通対策が必要ないかという、方法の改善や高齢化による免許返納などの利用者の変化も考えると公共交通対策を考えないといけないと考えている。それらを複合的にみて、どういう公共交通対策をとっていかを考えていきたい。</p> <p>現在のところ、実証実験としては草花折立区域で一段落となるが、公共交通のあり方検討報告書では「中長期的な取組」と位置付けられている、公共交通の需要の確保やるのバスの利用改善なども、今後合わせて検討委員会の議題として出していく。また、本日の議題にもあるが、公共交通の手法について提案もあるので、それも含めて公共交通検討委員会で検討いただきながら、公共交通空白地域の解消、市全体の公共交通網の向上に向けてどのような方策を取っていくか考える必要があると考えている。</p> <p>今回の実証実験で感じるのは、車に乗れる人が多い状況である。かといって、準備が必要無いかということではない。今後、必ず公共交通対策が必要な状況になってくる。その時に備えて準備をしていく必要がある。ある程度まだ期間が残されているので、皆さんの力をお借りし、公共交通対策を展開していく必要があると考えている。</p>
<p>委員：</p>	<p>私も友人と一緒に、草花折立区域のバスに試乗した。大変親切な運転手からいろいろな話を聞いた。利用者は1日平均5人で、「スーパーや最寄りの病院に行くことができ助かる」という声が寄せられているとのことである。利用人数が少ないのは、コロナ禍ということで、るのバスの利用状況をはじめ、様々な公共交通も同様の状況であると思う。</p> <p>下草花バス停では、福生駅方面、阿伎留医療センター方面のバスが頻繁に出ている。それに接続できるのは、とてもいいことだと思う。一方で、市役所や公民館方面に行く、るのバスとの接続は悪くなっている。実証実験の途中でいいので、その点の改善が図ればいいと思う。</p> <p>今後フィーダー交通は、特に引田区域に必要である。その場合、基幹交通を充実させることが、非常に重要になってくると思う。</p>
<p>委員：</p>	<p>実証実験が開始してから、まだ1月である。有効性があるという判断の下に計画して実験を開始したので、そうした想いを地域の人に理解してもらう必要があると思う。地域の人が必要としているから実験を始めたことは間違いない。それが現時点で上手くいっていないということは、PR不足もあるのではないかな。</p> <p>他の区域では、もっと不便を感じている所もあるが、4つの区域の中から、この2区域が選ばれた。そして、地域の人の声を受けて実施しているので、前提に戻る必要があるのではないかな。</p>
<p>委員：</p>	<p>これから始まる計画を市民の皆さんが意識し、本当に必要としている方にとっては、皆さんが一緒になって協力しないと無くなる可能性もある。住民へ徹底的に周知してもらい、市民の皆さんに参加・協力してもらわないといけないと切実に思う。草花折立区域の周知は、回覧、市HPだけか。</p>

事務局：	市HPへ掲載するとともに、地域の方向けの回覧の実施、広報紙への掲載を行った。加えて、地域の方向けの説明会も開催した。
委員：	私も、草花バス停で降車する人を見た。地域の人にも、バスが走っていることを目にしてもらい、乗ってもらうようにしてほしい。開始してからまだ1月しかたっていないので、平均人数に達していないと思うが、コロナ禍ということもあり、乗車を躊躇しているのではないかと思う。この後のるのバスの資料にもあるが、るのバスの利用者も緊急事態宣言が解除され、最近になってようやく外出しようと考えた人が出てきたようである。
事務局：	先ほどの補足になる。草花折立区域の実証実験の実施前には、自治会長と打合せを何度も行った。地域の方からは、時計回りルート of 要望を受けていたが、バス停の安全性から反時計回りの今回のルートとなった経緯がある。 最終的には、今年2月15日に実際に草花折立区域へ赴き、地域の方21人に対して説明会を開催した。その際に、いろいろな意見をいただき、車両を大きくしたり、便数の調整を行いながら、皆さんとともに実証実験の内容を決めてきた。 現在利用が伸びていない背景には、コロナもあると思う。また、委員から指摘のあった、市役所方面や福生駅方面に直接行けないことがあるのではないかと。アンケートについては継続して集めているので、市民へのPRなど、必要に応じての改善は、実証実験期間内に検討していきたい。
委員：	早急に、バスの写真を広報紙に掲載し、実証実験を行っていることをPRしてほしいと思う。それぞれの地域で説明会を開催しているとの話だが、出席していない人もいる。市内全域に広げる意味では、そうした周知が必要ではないか。
委員長：	広報紙でどのように周知しているかも含めて事務局から説明をお願いする。
事務局：	広報紙については、実証実験開始前に一度掲載している。今後、利用率が低いようであれば、周知記事を掲載させてもらう。 また、市役所方面へのるのバスの乗り換えについては、地域の方の要望として福生駅方面、阿伎留医療センター方面が最も多かったことから、下草花バス停での西東京バスへの接続を第一にダイヤを組んでいる。その中で、最も利用の多いるのバスの便を第二順位としてダイヤを組んでいる。決まった時間に発着するパターンダイヤを組むことができれば、利用者も覚えやすいが、西東京バスやるのバスへの接続も考慮してダイヤを組んでいる。その当たりについても、アンケート調査も行っているため、改善可能なものがあれば改めて周知・改善を図っていきたい。
委員長：	現在利用者数が少ないのは、コロナによる影響が非常に大きい。現時点での利用者が少ないのは、コロナによるものか、需要がそもそも無いのか、運行方法によるものなのかは十分に見えてこない点である。各委員からの意見や事務局からの説明もあったが、改善し、利用者に訴えかけていくこと自体も、実証実験の一つだと思う。最終的にどう増やしていけるのか。アンケート結果を随時解析したり、住民と話し合い、ダイヤも改善できるところは改善したりして、利用者が増えたというモデルケースになると思うので、今後も進めてほしいと思う。

<p>3 議事等</p> <p>(2) 公共交通の改善等について</p> <p>① るのバスの増発・増便について 【資料3】</p>	
事務局：	<p>※ 第7回検討委員会での、るのバス増便の検討及び現在までの経過を報告するとともに、資料3を用いて、事務局から説明した。</p>
委員長：	<p>この説明に関して、意見や質問等があるか。</p>
委員：	<p>るのバスの利用状況は、定期的に調査を行っていたのか。</p>
事務局：	<p>全体の乗車人員は、毎年度把握し、事務報告書へ掲載している。どの区間にどの位利用していたかというような専門的な分析はしていなかったため、今回の調査で把握したいと考えている。</p>
委員：	<p>今日の会議に先立ち、第7回検討委員会の議事録を改めて読み直してみた。事務局からの説明で、経緯のことはある程度分かったが、不明な点がいくつかある。</p> <p>第7回会議で、いきなりるのバスの話が出たときに「報告なのか、協議なのか」を尋ねたところ、事務局からは「検討委員会をないがしろにできないため、議事とした」との説明があり、一旦は理解した。一方で、「るのバスは、別の検討組織で検討している」という発言があった。また、先ほど事務局からの説明にもあったが、公共交通のあり方検討報告書のP207にるのバスの記載が確かにある。</p> <p>9月議会でも本検討委員会が度々登場したが、るのバスについては、どこまで検討するのかが理解できていない。</p> <p>また、「実証実験を行う場合、車両をリース対応できないか」と尋ねたところ、事務局からは「耐用年数の関係で、購入して実施したい」との説明であったが、今日の説明を聞くと、理由が違うように聞こえた。購入の話はどうなったのか。耐用年数については解決したのか。</p>
事務局：	<p>まず、検討組織について回答する。第7回検討委員会で申し上げたとおり、るのバスに対する検討組織は存在している。その組織と公共交通検討委員会との違いは何かというと、前者は「るのバスに特化した検討を行う。」、後者は「市全体の公共交通の在り方を捉えたときに、るのバスを一つのパーツとして捉えている。」と理解いただければと思う。</p> <p>るのバスを検討する組織については、るのバスをどのように便利にしていくかといった検討が主なものになるのに対して、公共交通検討委員会は、フィーダー交通をるのバスにどのように接続するのか、全く別の交通網を検討するといった考えができる組織である。</p> <p>公共交通検討委員会でどこまで議論するのかという話になると、るのバスについては、市の公共交通の中で、どのような位置付けにあって、どのような在り方にあることがいいのかを検討するところまでとなる。るのバスの実証実験をどの部署で行うかは、市の内部の話であるので、その点は、改めて検討させてもらう。</p> <p>耐用年数の話については、るのバスを購入し、実証実験を行った結果、増台しても効果が無かった時に、るのバスが1台余ることになるが、既存の車両の耐用年数が短くなっていることから、入れ替えるというのを第7回検討委員会で話した。</p> <p>しかし、根本的には、既存のバスの耐用年数の話と実証実験での車両の話は、別</p>

	<p>に整理して考える必要があると考えている。るのバスについては、これから議論してもらおうが、実証実験を行うのかどうかもゼロからのスタートである。今現在、車両購入の話は無いと思って構わない。仮に購入する必要が出てきた場合には、実際どのようにやるのかは、改めて事務局としても皆さんの意見を伺った上で方法を考えていきたいと思っている。</p> <p>また別の話として、バスの耐用年数の話は、運行している以上必ず出てくることである。その結果として組み合わされる部分があるのであれば、それは一つの方法論として提示するが、現段階においては、バス購入の話は無いと思って構わない。</p>
委員：	<p>第7回会議の際、るのバスの話が突然あり、私も戸惑ったという発言をした。</p> <p>現在は状況が変わり、公共交通を考える上で、るのバスをどうするのか。また、この後の議題にあるように、別の方法を提案するのか。これからそういった方向付はされると思う。</p> <p>現在は、検討段階の時期で、るのバスを継続するためにもるのバスの現状を確認することは必要なことだと思うが、コロナ禍の中、利用状況がある程度戻らなければ、調査を行っても意味が無いだろうというのは、同感である。</p> <p>しかし、公共交通の整備と、るのバスの利用状況は、別に考える必要があると思う。るのバスの利用が少ないので、そのままいいのかということではない。あるいは、市として公共交通を充実させるには、多少の赤字でもそういった調査をしなければいけないということかもしれない。システムについては、これからになると思う。</p> <p>意見として申し上げるが、新しいシステムが検討されようとしている時期に、地域も明確になっていないこの調査をどうするのか、悩みどころであると思う。その点も含め、今後どのように進めるのか考えないといけないと思う。</p>
事務局：	<p>ご意見に感謝する。我々も気に掛けているのは、現在、コロナにより交通需要が2割程度落ち込んでいるのは事実である。一番気になるのは、ある程度コロナが落ち着いてきた時に需要が戻るのか、それとも、新しい生活様式により、テレワークやリモート授業等で需要が戻ってこないのか。その点の見定めが非常に難しいと思っている。</p> <p>冒頭の話にもあったように、公共交通対策には、まだ若干の時間の余裕があるとはいえ、準備をしっかりと進めていかなければいけない。どこかの段階で調査は必要だと考えている。</p> <p>るのバスの利用状況調査については、これから市の公共交通を考える上で既存の公共交通としてのバスがある以上、どのような状況にあるのかをしっかりと掘り下げておく必要があると思う。これからどうなるにしても、現状の利用状況、他の公共交通機関との接続状況にしても、しっかりと捉えた上で論理的に組み立てる必要があると思う。これから検討いただく前提条件として、るのバスの調査により、現状をつまびらかにすることは必要なことであると考えている。</p>
委員：	<p>実証実験と耐用年数は、るのバスの購入に当たっては、別に考えるという説明が事務局からあった。</p> <p>運行中の車両は、購入してから20年近く経過していると思う。途中で変えてい</p>

	るのか。
事務局：	途中で変えている。
委員：	変えているということだが、運行耐用年数はどのくらいを考えているのか。
事務局：	車両の消耗度にもよるが、一般的には10年～20年の間である。一方で、税の関係では、5年と捉えている。
委員：	自家用車が10年というのは理解できるが、バスは、10年、20年もたないのか。専門家の意見を聞いてみたい。
事務局：	事務局で調べている範囲では、路線バスでの使用で10年～20年と認識している。
委員：	車両に関しては、大体10年位を目安にしている。現在使用しているるのバスもその位使用できると考えている。普通の路線バスでは、15年位使用しているので、事務局の回答に相違ない。
委員長：	「コロナの状況下で調査を行って、どういう意味があるのか？」という話がこの手の調査を実施する際によく言われる。なかなか悩ましいことだと思うが、これから時期を見て、利用者が戻ってきてからという考えもあるが、今年度中には戻らないと思う。例えば、11月、12月は、インフルエンザも流行ってきて、さらに利用者が減るかもしれない。逆に順調に回復するかもしれない。状況を見ながら実施するのでいいと思うが、完全に利用者が戻ってからというのは、いつまでたっても実施できないと思う。かといって、今までODデータが全く取れていない状況で、るのバスの見直しを行うのは、ちゃんとした検討ができないので、そういった意味では、様子を見ながら調査を行うことは必要だと思う。
委員：	その調査を本検討委員会でやるべきなのか。それとも、るのバスに特化した検討組織でやるべきかという話ではないか。
委員長：	どの組織が実施するのか、事務局の考えは。
事務局：	事務局としては、るのバスの調査を行い、その先に市の公共交通網全体を考える上での事業としていくため、本検討委員会で実施することが妥当であると考えている。
委員長：	恐らくOD調査を実施することで、本数をどうするのか、路線そのものの検討といった話につながると思う。その時に、るのバスだけでなく、その他の公共交通の関係も見ながらとなると、事務局の整理からすると、本検討委員会の中で実施していくものだと理解した。皆さんよろしいか。
	(「了解した。」の声)
委員：	調査方法に関して1点お願いがある。サンプル採取に当たって、調査員が2人るのバスに同乗するとのことであるので、調査票に関しては、ODプラスアルファとして、「草花折立区域の実証実験に接続したか」という調査もできれば、より全体像を把握することができるのではないか。
委員長：	単なるODにせず、必要なデータがとれる形を検討してほしいと思う。

3 議事等	
② 公共交通対策に関する提案について	
ア 市域西部におけるデマンド交通の導入について	
イ 市域東部における路線定期運行型交通の導入について } 【資料4】	
事務局：	※ 資料4を用いて、事務局から説明した。
委員長：	この説明に関して、意見や質問等があるか。
委員：	これは提案として審議するのか。
事務局：	<p>議会から2つの新しい方法を提案してもらった。前提として、公共交通のあり方検討報告書では、短期的な取組として「公共交通空白地域の解消」、中長期的な取組として「まちづくり等の連携に即したもの」とであると事務局は捉えている。</p> <p>これからどのように捉えるかは、公共交通検討委員会の中で検討していただき、例えば、「もっと掘り下げてやっていくのか。タイミングを見ていく必要があるのか。実証実験をやった方がいいのか。」といったことを議論していただければと考えている。</p>
委員：	<p>公共交通のこれからの方向性を考えた場合、深沢区域や草花折立区域での実証実験等が今まで検討されてきた。そこに、るのバスの強化と新しいシステムが提案された。</p> <p>この中から、我々が新しい公共交通を考えた場合に、どういうシステムが本当に有効なのか、かなり時間がかかるテーマではないかと思う。はっきり言って、るのバスと今提案のあった内容を考えれば、市内に満遍なく公共交通網を整備するという考えでは、提案のあった内容の方が有効だと思う。一方で、るのバスの現状を確認した上で、そういうことを検討していくのかと思う。</p> <p>いずれにせよ、時間が非常にかかると思う。私は、この提案は評価できると思う。</p>
委員：	<p>本提案を初めて見た時、こういった提案がされることはいいことだと思った。その中で、分からないことがあったので、私なりにいろいろと調べた。</p> <p>まず、チョイソコにはスポンサーが必要である。インターネット予約の問題もある。そして、私が懸念するのは、瀬音の湯経由で上養沢までバスが走っているため、それとの関係はどうなのか。</p> <p>東部地域は、現実的に運行できない地域が多くある。例えば、南秋留エリアの牛沼信号から牛沼中通り、睦橋通りのダイソーまでの線は、幅員が3.5mしかないため、行き違いができない。小松平も同様である。これを考える上では、待避所をどうやって作っていくかが問題になると思う。</p> <p>もう一点。東秋留エリアで、睦橋通りのいなげやから日室塚を下り、野辺を東に行く道は、幅員がちょうど4mである。それ以後は、3.1m前後で、ほとんど行き違いができない。ここは、待避所を設けることはできないと思う。地域巡りとしてはいいが、実際に市役所や阿伎留医療センター、中央公民館へ行く場合には、使えない。そういう点も考えないといけない。</p> <p>多西地区は、菅生高校に行く西東京バスが走っている。時間帯によっては、4便走っていることもある。そうした場合、新たにバスを走らせていいのか。事務局からの説明にもあったように、西東京バスの既存ルートとの関係が当然出てくると思</p>

	<p>う。</p> <p>これからそういった実証実験が出てくると思うが、例えば西秋留エリアは、余裕がある。段下といわれる場所は高低差があるため、ぜひこうしたバスを運行してもらいたいと思う。ただ、フィーダー交通が駅に行ったり、阿伎留医療センターに行ったりするのでは無く、フィーダー交通と基幹交通の在り方を考えると、途中で接続させて民間バスやるのバスに接続する方がいいと思う。いろいろな問題を含んでいると感じた。</p>
委員長：	<p>今の話にもあったが、路線バスへの影響は非常に大きいと思う。今回の提案に関して、西東京バスとしての意見はどうか。</p>
委員：	<p>本件については、9月に内容を拝見した。正直なところ驚いている。内容的には、非常によくできていると思うが、市内全体の公共交通を考えていく上で、「生かすものは生かし、新しいものを取り入れていく」というような考え方ができると、より一歩進むことができると考える。</p>
委員：	<p>私も本提案を拝見して、すごくよく調べてあり、よくできていると思う。私は、各地域の細かな内容は分からないが、この方法が合っている地域には、検討する余地があると思う。実証実験を行っているので、実験的な試みは、行ってもいいと思う。</p>
委員：	<p>市が本資料を出した意図については、先の質疑で理解した。</p> <p>この資料は、9月に折り込みチラシで入っていたものと同様だと思うが、非常に面白いという印象を持った。今後、費用の問題も含めて、資料にあるように一歩進めてみてはどうか。</p> <p>現在は、深沢区域と草花折立区域とその他の優先検討区域があるが、小さい地域で実証実験を繰り返し、結果として何もやらなかったということになれば、期待したものが失われ、何も進まないと思う。今回の提案は、一つのたたき案としていいと思う。資料を見る限りだと、基幹交通に接するところを見るので、推測だが、西東京バスの利用が増えるかもしれない。</p> <p>議会を見ると、市長は、るのバスを基幹交通であるという考えである。だからこそ、フィーダー交通をどうするか考えなければいけないという答弁をしている。</p> <p>その点を踏まえると、一つのたたき案として全市的に捉えているし、そうしたことを考える上でも有効だと思う。</p>
委員：	<p>話の進め方として、この提案は素晴らしいと思うし、提案に沿って実証実験の一つの案として事務局で考えられたらいい問題ではないだろうと思う。もう一点。一番は路線型の定期的な運行形態が、公共交通として必要なのか。あるいは、それが非常に費用がかかるのであれば、もう少し低予算で全体の利便性を高めることができないのかと考えていったのが、タクシー利用補助だと思う。</p> <p>その点も含めて、必要な人が定期的に必要な時間、あるいは日常的に集中しない時間もあると思う。それも含めて、どうやったらみんなの利便性を高められるか考えたときに、タクシー補助券は他の市区町村でも実施されていて、非常に生活のためにプラスになる。同じお金を使うならという考えを私はする。有効に予算は使わないといけないと思う。公共交通の流れの中に、タクシーの考えをもう少し大きく</p>

	<p>捉えて利用するようにした方が、より便利という感覚を持ってほしい。</p>
委員：	<p>この地図を利用して、るのバスがどのように通っているのかを書いてみた。本来であれば資料として配付できればよかったが、時間的な都合で間に合わなかった。</p> <p>東秋留エリアでは、野辺地域では走れないので、るのバスの一部の運行を変えることで、ほぼ要求が満たせる。多西エリアも同様である。西秋留エリアに関しては、フィーダー交通は当然必要という立場である。</p> <p>るのバスをもう一台増やすことで、ルートの改善になる。例えば、南秋留エリアのグリーントウンは、るのバスを増便すれば解決することができる。多西エリアのパークハイツは、るのバスは下までしか運行していないが、上まで行くことができる。また、東秋留エリアでは、二宮から小川までの便が悪くなっている。西東京バスも民間企業であるので、乗客が少なければ、便も減る。そこは、るのバスのルートを改善して、るのバスを走らせる。これも増便で可能になる。これも参考にしながら、全体的に考えることも必要だと思う。</p>
委員長：	<p>いろいろな意見があったが、事務局から何かあるか。</p>
事務局：	<p>率直な考えを申し上げる。</p> <p>今まで、本市の公共交通対策は、公共交通優先検討区域という場所を4つ選んだ。その場所とセットの交通を考えるのではなく、その場所をステージとして、どうい交通手段を試していくかを考えてきた。その中で、地域と交通手段が合う、合わないの話があるが、深沢区域でタクシー利用補助を実施する前提で実証実験を行った訳ではない。草花折立区域で定路線型運行を実施する前提で実証実験を行っている訳ではない。草花折立区域のような場所で定路線型運行を行った場合どうなるのか、深沢区域のような場所でタクシー利用補助を行った場合どうなるのか。その交通の方法を検証するための実証実験である。その実証実験の結果を見て、タクシー利用補助の長所・短所、定路線型交通の長所・短所が出てくる。それを踏まえた中で、どの区域に、どの交通手段を当てはめていくかという議論をこれから進めていく段階であると認識している。</p> <p>そうしたことを考えていく中で、今回の提案を見た事務局の率直な考えは、まず、公共交通に関心が高まっていることは、非常にありがたいことである。この後の議題でもあるが、公共交通を維持していくためには、利用者の意識喚起が絶対に必要である。そうなるためには、公共交通に関心が高まることが絶対に必要である。こうしたことから、議会からも提案をいただき、全市的なことになっていくのは、非常に望ましいことだと考えている。</p> <p>一方で、今回具体的に提案のあった2つの方法は、まず、市域東部を対象とした循環往来交通については、交通の種類でいうと定路線型交通になると思う。定路線型交通については、草花折立区域で同じ種類の実証実験を行っているので、定路線型交通の特性を踏まえ、結果を見ながら考えていくことが、現在の流れではいいと捉えている。</p> <p>今回の巡回往来交通については、このルートのまま実現しようとする、道路幅員、バス停設置などかなりの時間がかかってしまう。もう一点、国から示されている公共交通の取組の進め方を見ると、既存の鉄軌道や路線バスの活かし方を合わ</p>

	<p>せて考えることになっている。そうした交通との組合せを踏まえて考える必要があると考えている。事務局の考えとしては、まずは草花折立区域の実証実験を通じて、定路線型交通の需要や課題を把握するとともに、既存の交通事業者と話し合いながら進めていくことがいいと考えている。</p> <p>市域西部を対象としたチョイソコについては、デマンド交通に分類される。交通の種類としては、今までの実証実験で取り上げてこなかったものである。</p> <p>デマンド交通について、事務局として関心が無かった訳ではなく、地域でワークショップを開催した際には、デマンド交通も種類としてある旨を説明していたが、インターネットで予約すること、デマンド交通に馴染みがないこと、費用負担が大きくなることということで、ワークショップでは選ばれなかった。</p> <p>こうした中、提案のあったチョイソコは、高齢者対応になれたオペレータを配置することや費用についてもスポンサーを募って対応するため、デマンド交通の弱点に対応していると認識している。こちらについては、提案をさらに深めて、事務局で検討し、実際に実証実験できるか考えるのがいいのではないかと思う。</p> <p>いずれにせよ、今回の2つの提案は、かなり具体的な内容に沿って提案いただいている。市域東部は、幅員の問題やバス停の問題があると申し上げたが、恐らく、相当市民の声を拾い上げて設定していると思う。仮に定路線型交通として成立しなくても、どのルートを通っているのかについては、交通需要という提案として事務局として受け取る必要があると認識している。</p>
委員長：	<p>この案について、こうした提案が出てくること自体は、いろいろな関心が高まっており、非常に素晴らしいことだと思う。ただ、いろいろと課題があるのも事実である。今後も全市的な観点で、いろいろな鉄道、路線バス、るのバスも含めて、全体をどうするのか今後見ていく必要があると思う。そういった中、事務局からも話があったが、今は実証実験を行っており、その結果を見ながら、定路線型をどうするのか考えていく必要もあるだろうし、あるいは、デマンド型については、今後、チョイソコに限らずいろいろな検討をして、今回の提案も踏まえながら、検討を進められればいいと思う。今後、このような形で、現状やっていることも含めながら検討していくということでもいいか。</p>
委員：	<p>1点質問がある。先ほど、通らないところがあるとの指摘があったが、本当にワゴン車は通れないのか。</p>
事務局：	<p>その指摘について確認をできておらず、事務局として詳細は不明であるが、定路線型の交通については、バスでも、ワゴン車でも、同じ路線を行ったり来たりする交通は、車両制限令というものがあり、道路の幅が車に応じて一定数以上ないとルートとして指定できない。ワゴン車であっても、両側に路側帯がある場合は3.89mの幅員、路側帯が無い場合は4.89mの幅員がそれぞれ無いと、基本的には定路線型交通のルート指定ができないという決まりがある。このことを言っているのだと認識している。</p>
委員長：	<p>いろいろな規定も踏まえながら、検討を今後進めていくことになると思う。</p>
<p>3 議事等</p> <p>ウ 公共交通に関する理念条例の制定について 【資料5】</p>	

事務局：	※ 資料5を用いて、事務局から説明した。
委員長：	この件に関して、ご意見等あるか。
委員：	検討委員会としては、どのように扱えばいいのか。
事務局：	事務局の捉え方について、まず申し上げる。 理念条例の制定についても、公共交通のあり方検討報告書における中長期的取組「まちづくり等との連携」のうち、公共交通の利用促進に向けた住民意識の喚起に合致するものであり、市が進めている方向性と合致するものであると捉えている。 この度の提案の根底には、公共交通対策には、利用者の意識喚起が必要であるという主張が込められていると推察しており、事務局としても利用者の利用促進は重要だと認識している。ただし、利用促進、意識喚起には、いろいろな手段がある。条例制定となると、かなり大きな取組になる。また、条例制定は、二度は上程できないことから、上程するタイミングが非常に重要だと思っている。 公共交通に向けた意識啓発については、草花折立区域の議論でもあったように、これからずっと進める必要があると思う。条例となると、タイミングを計らないといけない。例えば、公共交通対策の本格導入といったタイミングを捉えて、一気に進める方が効果的であると認識している。
委員長：	これは条例なので、検討委員会でどうこの話ではないと思う。検討委員会としても、これまでの公共交通の在り方をまとめてきた方向性と合致しているので、ただ、タイミングが重要だという意味表示をしておこうということかと思う。
委員：	方向性がある程度明確になったら、私はいいと思う。
委員長：	もし条例を作るに当たって、何かしら意見を求められたら、検討委員会で検討することになると思う。方向としては、これでいいか。
	(一同、同意)
(3) その他	
委員長：	事務局から何かあるか。
事務局：	特にない。
4 その他	
委員長：	事務局から何かあるか。
事務局：	貴重な意見に感謝する。 本日の意見を基に、草花折立区域の実証実験や先ほど提案のあった公共交通改善策の対応又は検討を進めていく。 次回の検討委員会については、年末から年始くらいを目処に開催を考えている。引続きよろしく願いたい。
委員長：	では、次第4まで終了したので、進行を事務局に戻す。
事務局：	大変貴重な意見をいただき、感謝する。公共交通対策は、非常に注目が集まっていることもあり、検討会議もさらに充実を図っていきながら、検討を進めていきたい。
5 閉会	
事務局：	以上をもって、第9回公共交通検討委員会を終了する。