

第10回あきる野市公共交通検討委員会 会議録

日 時	令和2年12月21日（月）午前10時～11時25分
場 所	あきる野市役所5階 504、505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 中村 修二 榊原 秀明 片渕 裕基 大成 浩司（※代理出席 高橋氏） 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：郷野 隆司）
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	15人

1 開 会	
事 務 局：	<p>「第10回あきる野市公共交通検討委員会」を開催する。本日は、年末のお忙しい中、出席いただき感謝申し上げます。</p> <p>開催に当たり、企画政策部長より挨拶を申し上げます。</p>
2 挨 拶	
事務局代表：	<p>年末のお忙しい中、公共交通検討委員会に出席いただき、感謝申し上げます。</p> <p>全国的に新型コロナ陽性者が増えている。本市においても、10月に開催した前回会議の際には40人程度の陽性者であったが、それから2ヶ月程経過し、昨日時点で109人の陽性者となっている。</p> <p>こうした中、本日は新型コロナ感染対策を講じながら開催させていただく。時間の限りもあるが、実りある検討会議となるようお願いしたい。</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>10月の前回会議の際には、新型コロナの感染者数が少し収まってきたかと思っていたが、それから一気に増え、現在は、最高を更新している状況である。</p> <p>そういった中でも、公共交通は非常に重要な課題であると皆さんも認識されていると思う。新型コロナが今後どうなっていくのか、あるいはポストコロナといった</p>

	先が見えない部分もあるが、本検討委員会では、ポストコロナといった将来の在り方を考え、具体的な手を打っていくということだと思ふ。皆さんの引続きの協力をお願いしたい。
3 議事等 (1) 公共交通実証実験について 草花折立区域公共交通実証実験経過報告について【資料1】 【参考資料 (回覧) 草花折立区域】【参考資料 広報あきる野令和2年11月1日号】	
委員長：	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。
事務局：	※ 資料1を用いて事務局から説明
委員長：	事務局から資料について説明があった。 質問、意見等があれば伺いたい。
委員：	確認だが、ダイヤ改正に関して請負事業者は対応可能なのか。
事務局：	対応可能であると聞いている。
委員：	自治会長の要望を取り入れて反映するとの説明であったが、一般の方からの声は寄せられていないか。あれば教えてほしい。
事務局：	直接手渡されたアンケートには、るのバスとの接続を要望していた。その他のアンケートについては、現在集計中である。何か具体的な提案があれば、お示ししたい。
委員長：	市役所に直接、要望や問い合わせ、電話は今のところ無かったということか。
事務局：	1人の方が直接アンケートをお持ちになり、そこでるのバスとの接続についての要望が書かれていた。
委員：	接続が可能になることで、大幅に増強するものではないと思うが、利用に対しての要望が出たということは大変いいことだと思う。
委員長：	1点事務局に確認したい。ダイヤ改正の時期が翌年3月1日となっているが、若干先のように感じる。この開始時期について、何か事情や経緯、理由があるのか。
事務局：	2月1日号の広報あきる野で周知したいと考えている。その原稿は1月中に準備しないといけないため、スケジュールの余裕も考慮し、3月1日開始にしたいと考えている。
委員長：	それは、別の案内の方法を検討し、ダイヤ改正を先に始めることはできないか。
事務局：	3月1日号の広報あきる野に掲載することで、十分な周知期間を確保したいと考えている。その間には、町内会へ回覧を行い、しっかりとした説明・周知を図り、場合によっては、追加意見があれば、それも受け止めながらという点から、3月1日開始と考えている。 また、2月末が実証実験開始から半年が経過する。1つの区切りとして、ダイヤ改正を行うのも良いと考えている。
委員長：	地域の方の意見を聞きながら、改善を図り進めているということである。ダイヤ改正の広報の話もあったが、それに合わせて利用促進、認知向上も図っていくことも重要だと考えている。引続き、周知、利用促進に努め、実証実験がよい方向に進

	むように進めてほしいと思う。
3 議事等 (2) 公共交通の改善等について ① るのバス利用実態調査について【資料2】 【委員提供資料 公共交通の改善等について】	
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>補足資料を配ったので、それを基に話をさせていただく。</p> <p>るのバスの利用実態の調査結果について報告があった。どう読み取ったらいいかわからないと思うので、私の資料1、資料2のように各コース別に乗車、降車、乗降計にまとめている。この結果から分かるのは、阿伎留医療センター、市役所、いきいきセンター、五日市ファインプラザでの乗降者数が多いということ。公共交通空白地域のフィーダー交通を考える際に、その受け皿となる基幹交通の拡充と接続について配慮することが求められているのではないかと思う。</p> <p>実証実験との乗り継ぎについてである。現行の状況では、1便か2便である。2便については、乗り換え時間が1分しか余裕が無く、さらに、広い道を渡らなければいけない。実際には、それができないということで、改善されるのだと思う。</p> <p>秋川・草花コースについて調べると、市役所が9人、松山会館が4人、草花パークハイツが3人、16箇所が1人から2人の乗降、10箇所が0人の乗降であった。車を使えない方、交通弱者の方を中心に利用していると思う。これから免許返納し、地域公共交通の需要が急速に増えると思う。るのバスの増発、増車は、これからの声に応えると思う。</p> <p>るのバスの利用状況のアンケートを行ったが、過去に市では調査を行っている。平成28年に市民アンケート調査2,500人、駅利用者等アンケート調査5,000人、るのバス利用者アンケート200人の調査を行っている。</p> <p>私の資料5では、駅利用者等アンケートのデータを掲載している。「あなたが普段から『るのバス』を利用するためには、どのようなことが必要ですか。」という質問に対し、運行本数を増やすことが44%。るのバスの利用者アンケートでは、運行本数を増やすことが91%、運行日を増やすことが76%だった。また、第二次総合計画策定に向けた市民ワークショップでも、るのバス利用の利用向上を求めている。</p> <p>前回の検討会議でも話題になったが、議会から公共交通の考え方が出された。これは身近な駅と診療機関をつなげる点で面白く、必要な提案だと思うが、実際には、有料で定路線型での運行をする場合、車両制限令により道路の拡幅が必要になる。車両規制を持ち出すまでもなく、ワゴン車がすれ違えないことで問題があると思う。東秋留エリアでは、道路幅員が4m無い所を通行する。南秋留エリアでは、車幅が3.5m位で、すれ違いはほとんど無理である。そういう意味で、定路線型の運行は、現実的に無理である。実際に運行できるのは、るのバスが走っている所で運行本数、台数を増やす改善をすることが一番現実的だと思う。</p> <p>また、バス停設置には、大変な規制があるし、設置のための調査も必要である。</p>

	<p>1つの路線を決めるには、相当な時間がかかると思う。</p> <p>るのバス増便で大きく利便性が高められる。例えば、東秋留地区のグリーンパークまでバスを走らせることができる。グリーンパークは、高齢者が大変多い地域になってきている。また、草花地区には、パークハイツがあるが、上まで通行しない。これも増便することで、上まで通行できると思う。</p> <p>るのバスは「行きはヨイヨイ、帰りは怖い」といわれている。例えば、市役所に10時に来るためには、野辺南9:25に乗車し、市役所に9:32に到着する。一方で、帰りが大変である。正午に用事が終わったとして、市役所13:31に乗車すると13:58に野辺南に到着する。</p> <p>秋川駅と福生駅を結ぶ西東京バスが減便したことで、二宮、屋城地区の住民に影響がでるが、るのバスの増発・増便、コースの変更で十分対応できると思う。</p> <p>これまで本検討委員会は、空白地域の対策を中心に検討してきたと思うが、空白地域のフィーダー交通の充実を検討する上で絶対に基幹交通を拡充しないといけない。ぜひそういう方向をとってほしいと思う。</p>
委員長：	<p>るのバス利用実態や以前のアンケート調査の結果も踏まえて検討してもらい、感謝する。事務局からの考えはどうか。</p>
事務局：	<p>るのバス利用実態調査についてまとめてもらい感謝する。調査報告は、現時点の速報値である。今後、事務局で結果を掘り下げ、るのバスの課題や改善点の洗い出しをしていきたいと思う。その中では、委員指摘の点も考えていかなければいけないと感じている。</p> <p>委員指摘のとおり、交通を検討する際には、いくつかの視点があると思う。1つ目が需要である。バスがあつたらいいと思う人と、実際に利用する人は、分けて考えなければいけないと思う。あくまで公共交通は、経営という視点で見ないといけないと思う。あつたらいいなという人、実際に乗る人を見ていかなければいけないと思う。そうした点では、今回の調査は活かせると思う。</p> <p>2点目は、物理的な面である。委員も指摘していた、車両制限令の話がある。実際に車両を通せるのかどうか。当然、定路線型で車両を通す場合には、警察協議、国土交通省の許可が必要になる。車幅やバス停の設置といった点が物理的な問題として出てくる。</p> <p>3点目が既存の公共交通との兼ね合いである。公共交通を検討する上で、既存の公共交通をどのように活かしていくかも合わせて検討しないといけない。基幹交通、フィーダー交通どちらにしてもその点は同じである。</p> <p>以上の3点から、市でも課題を洗い出し、今回の調査結果を基に、今後具体的な課題やるのバスの利便性の向上策、若しくは、議会から提案のあつたことも含めて需要も捉えていかなければいけない。今後、より踏み込んだ提案を出したいと考えている。</p>
委員長：	<p>まさに委員からの指摘、あるいは事務局からの回答が、今後の検討を進めていくための重要な資料になる。今は速報値だが、継続的にしっかりと見ていくことで、今後のるのバスの増強、他の交通機関、その他の交通の在り方を含めて検討していく。そのための調査だと理解してもらえればと思う。</p>

委員：	<p>社協代表として参加している。本市の社協では、市内で唯一、国交省の許可を得て、福祉有償運送を行っている。そうした中、社協では7台で運行しているが、全部の需要には応えられないため、基本的には病院を優先し、病院を使っている回数が月に1回あれば、病院以外の外出利用も可能にしている。利用者によっては、病院に1回行って、他の外出に2回行きたいという声があるが、運転ボランティアとの兼ね合いもあり、なかなか実施できない。そういう面が参考になればと思う。</p> <p>基幹型交通の重要性もあるが、病院に行きたい、買い物に行きたいといった、個別ニーズにどう対応するのか社協では困っている。今後、どの程度可能にするか検討しているが、運転ボランティアとの兼ね合いもあり、病院の回数を超えても利用可能とすると、ニーズに応えきれない状況である。</p> <p>定時定路線運行は、実証実験の段階であるし、これからどうしていくかという報告もあった。また、委員からの発言もあったが、私が思うのは、基幹交通の充実とともに、個別ニーズへの対応をどうしていくか検討する必要があると思う。コロナ禍ということで、前回調査よりも利用人数が少なくなっており、そちらの充実も重要だと思うが、個別ニーズへの対応を重視した方がいいと思う。</p>
委員：	<p>個別ニーズへの対応という話があった。私もそう思う。コミュニティバスは、決められたルートでより多くの所を走ってカバーしようとしているので、時間がかかる点に問題があると思う。車の無い人は、出かけられないという状態であるので、乗車時間が長い、利用していると思う。そこを改善してもらわないと、より多くの人に利用してもらえないという問題があると思う。</p>
委員：	<p>るのバスの利用実態調査の速報から、皆さんの意見で、これからの公共交通をどういう方向にするかというところにきていると思う。いろいろな意見が出ているが、様々な角度から検討しないといけないと思う。ここで、当面の公共交通の改善をどうするか、将来的に公共交通をどうするべきかを分けて考える必要があると、皆さんの意見を聞いて思った。その点のことも含めて、本委員会でいつまでに、どの方向でいくかを検討することも必要だと思う。</p>
委員長：	<p>大変重要な指摘だと思う。個別ニーズへの対応という指摘が2人の委員からあった。個別ニーズへの対応と、公共交通として大人数を運ぶといったバランスをどう保つかは、公共交通を検討する上で非常に難しい問題である。委員から指摘のあった、様々な角度からということで、どういった形が望ましいのか。利用者ニーズと、その積み重ねとしての需要がどうなっているのかで、より望ましい形態や運行、運営の形が決まってくると思う。また、当面と将来という指摘も重要だと思う。</p> <p>今日は、速報値の報告ということで、この結果を踏まえて今後検討していくことになる。</p>
<p>3 議事等 (2) 公共交通の改善等について ② デマンド交通に関する研究について 【資料3】</p>	
事務局：	<p>※ 資料3を用いて、事務局から説明した。</p>
委員長：	<p>デマンド交通についての調査ということで事務局から話があった。前回の委員会での検討経過も踏まえて、五日市地域ではなく、公共交通優先検討地域での実証実</p>

	<p>験を進めることを考えており、それに向けて検討しているということである。</p> <p>この説明や方向性に関して、意見や質問等があるか。</p>
委員：	利用者にとってどのくらいの費用負担が発生するか。
事務局：	<p>デマンド交通については、資料にもあるとおり100円～500円程度が一般的と書かれており、直近の状況を調べると200円～400円が中心になっている。</p> <p>一方で、そのほかのデマンド交通や路線バス、鉄道の運賃を踏まえて検討する必要があると考えている。</p>
委員長：	<p>運賃の話もそうだが、具体的に利用者にとってどういう使い方になるのかという点が重要だと思う。説明の中に、予約に対する抵抗感の話があった。また、ワークショップでもその点についての意見があったということである。おそらく、抵抗感は大したことは無いかもしれないが実際に使うときには、心理的な壁の一つになっていると思う。一方で、スマホに慣れていない人にとっては、ハードルが高いかもしれないが、慣れている人にとっては、相当抵抗感が低くなっている。尚且つ、最近のITの発展によりデマンド交通を導入したときのサービスレベルもおそらく、相当良くできるはずである。</p> <p>資料で提案しているいくつかのサービスの使い勝手、導入後の具体的なサービスレベルがどうなのか、今後の研究の中で調べていかなければいけないと思っている。その点が、今後の導入を検討する上で重要になると考えている。</p>
事務局：	<p>委員長から指摘のあった、具体的な使い方等であるが、資料にデマンド交通の運行形態の検討のページがある。その中に、運行方式の検討がある。デマンド交通といっても、基本路線方式ということで、既存の路線バスのバス停を完全予約で動く「完全定路線型」、自宅から駅までドア to ドアで行ける「完全デマンド型」、その中間として、バス停を自宅の近くに複数定めて乗車する「アクセスポイント方式」がある。そうした部分が決まれば、具体的な使い方を説明できると思う。</p> <p>予約への抵抗感の話があったが、様々なアプリが開発されている。実際に操作したことはないが、説明画面を見る限りでは、非常にシンプルで使いやすくなっていると思う。</p> <p>具体的に実証実験を行う際には、地元説明会を行いつつ、アプリの使い方の説明を丁寧にするすることで、予約への抵抗感を和らげたいと思う。</p>
委員：	<p>今話を聞いていると、アプリ導入を検討していると感じた。利用者の中には、アプリを利用できない方もいる。その場合、オペレーターが代わりになって予約を受け付けるのか。その点についての検討状況は。</p>
事務局：	<p>電話での予約については、デマンド交通を行っている各社が概ね電話予約に対応している。原則アプリ予約だが、一部対応可というところから、完全に両立するシステムもある。</p> <p>最初は電話予約も必要になると思う。地域の方の意見も伺いつつ、決めていく必要があると考えている。</p>
委員：	<p>私の意見としては、デマンド交通を運行するには、誰をメインにするかが重要になると思う。これまで10回の検討委員会が開催されてきたが、皆さんの話を聞いていると、本市は高齢になっても車を自分で運転する人が多いことを考えると、免</p>

	<p>許返納した方がメインになると思う。他には、障がいのある方や子育て中の方などが対象になると思う。</p> <p>たまたま社協でも、5年間の次期計画を作成する。その時に社協の利用者やボランティアの方へホームページを見ているか尋ねたところ、見ている人は非常に少ない。スマホ利用が普及していると思うが、高齢者はアプリから自分で予約するのは、現状として難しいと思う。</p> <p>4社のサービスが紹介されているが、費用面やPRの仕方をどうしたらいいか。草花折立区域の実証実験も広報やホームページで周知しているが、あまり利用者がいない中で、デマンド交通を導入した際、各社がどのようなPRをしてくれるのか。それとも、行政がPRをしないと行けないのか。その点をコスト面も含めて検討する必要があると思う。</p>
事務局：	<p>対象者についてだが、公共交通対策ということであまり限定することは考えていない。やはり免許返納した高齢者や若い学生、子育て世帯の方が自力で移動できない可能性があるので、そうした方が中心になると思う。</p> <p>ご指摘のとおり、アプリだけの予約は非常に抵抗感があるので、電話での予約も必要になるかと思う。</p> <p>PR方法について。今回紹介した4社のサービスは、アプリが主体となっている。アプリを開くと、目的地の施設の案内や広告、割引クーポンが表示される。そうしたPR方法が中心になっている。アイシン精機や富士通は、それ以外の広告媒体を作成して高齢者の外出を促す取組をしていると聞く。対象者やコストも含めて、そうしたメリットがあるのであれば、優先的に検討する材料の一つになると思う。</p>
委員長：	<p>指摘のあった点は、今後どういったシステムを導入するか検討する際の視点だと思う。今後、この辺りの研究をしていく上では、どういった視点で検討するのかも含めてほしい。</p>
委員：	<p>デマンド交通を導入した場合、イニシャルコストやランニングコストがかかるが、これは利用料金でカバーできるのか。もしくは市が負担するのか。</p> <p>近隣で実施している自治体で利用者負担、市の負担の状況、事業者はどこなのか、データがあれば概要を説明してほしい。</p>
事務局：	<p>利用料金のカバーについて。るのバス等も同様だが、利用料金を徴収しているが、それだけでは採算はとれていない状況である。その他の部分は、赤字を補填していくのか、定額を補助するのかといったシステムがあるので、利用料金と市の負担は実証実験を行った上で検討していく。</p> <p>また、前回会議で話したチョイソコは、企業からスポンサーを募り、その一部を費用に充てている。先日開催された、東京都の今後の公共交通の在り方を考える検討会議でも、補助金に頼らない持続可能なシステム構築について示されている。この点も含めて、負担については、今後検討していく。</p> <p>近隣については、町田市、小平市など多くの自治体で実施しているが、それぞれに状況が異なるので、直接的な金額の比較ではなく、あきる野市がどこでデマンド交通を導入するか、あるいは、実証実験を行うのか。地域特性によってデマンドの組み方、利用料金の取り方、広報の仕方が変わってくると思う。その点については、</p>

	今後、具体的な話になったときにお答えしたい。
委員：	前回、議員から公共交通の考え方で、デマンド交通がいいのではないかという話があった。トヨタのチョイソコだと、スポンサーがトヨタで、初期費用はかからずに運行できるが、何年か経つと、スポンサーを探さないと多くの経費がかかってしまうという問題が出てくると思う。その点はどうか。
事務局：	<p>チョイソコについては、トヨタモビリティ基金が実証等の支援を行っており、その支援が得られないかと思い、掲載している。支援の終了後は、スポンサーとして、バス停を置く事業者、個人の病院、スーパーなどから引続き募る方式になっている。</p> <p>イニシャルコストについては、看板をどの程度作成するか、簡易登録を行うかどうか、マップの作成などがある。それをどこまで行うかで変化する。ランニングコストについても、車が何台になるか、年間何回までの利用にするかで、経費が変わってくる。資料に経費を掲載しているが、ランニングコストと具体的に何台まで必要になるのか、今後費用負担について話を詰めていかなければいけない。</p>
委員：	2点確認したい。デマンド交通の実施予定日はいつか。また、実施場所は、公共交通優先検討区域でいいか。
事務局：	<p>今回提案したのは、実証実験についてである。まだ検討段階であり、具体的な実施時期について、はっきりとした話は申し上げられない。</p> <p>実証実験の対象区域としては、優先検討区域の4区域5地域のうち、深沢区域と草花折立区域については、既に実証実験を行っているので、デマンド交通の実証実験を行うのであれば、未実施の2区域3地域の中から選ぶのが妥当だと考えている。ただし、実施に当たっては、本委員会での議論の結果が必要になる。議論に当たっては、検討材料が必要になるため、事務局から案を提案した上で、実証実験をどのように行うかということについて本委員会で検討していただければと思う。</p>
委員長：	<p>次回以降、事務局案を提案してもらい、本検討委員会で検討していくとのことである。</p> <p>こういったデマンド交通に限らず、様々な方法を検討することは非常に重要なことである。本日も様々な意見、指摘をいただいている。そういった点が、まさに実証実験の導入に向けては何を検討すべきか重要な点である。その点の検討を引続き進め、次回以降の検討委員会で報告したいと思う。よろしくお願ひしたい。</p>
(3) その他	
委員長：	事務局から何かあるか。
事務局：	特にない。
委員長：	草花折立区域の実証実験の改善の話や、るのバスの利用実態の結果、デマンド交通の検討の話があった。スピード感をもって進めてほしいと思う。
4 その他	
委員長：	事務局から何かあるか。
事務局：	<p>貴重な意見に感謝する。</p> <p>本日の意見を基に、草花折立区域の実証実験、るのバスの運行可能区域の検証、デマンド交通の更なる研究など、さらに研究を進めていきたいと思う。</p>

	<p>次回の検討委員会については、年度末3月頃に開催したいと考えている。改めて連絡する。</p>
委員 長：	<p>それでは、次第4まで終了したので、進行を事務局に戻す。</p>
5 閉会	
事 務 局：	<p>本日は、委員の皆様から大変貴重な意見を多数いただき、感謝する。本日は、実証実験の速報やデマンド交通の研究の話をした。これから事務局としても内容を詰めて、委員の皆さんに提案していかなければいけない点が多かったと思う。</p> <p>特にデマンド交通については、各社いろいろな個性がある。その個性の比較、検討を進めながら、また、市から事業者へお願いする部分もあるし、事業者から提案いただける部分もあると思う。そういった点とるのバスも含めて、次回の会議で示したい。</p> <p>以上をもって、第10回公共交通検討委員会を終了する。</p>