

第15回あきる野市公共交通検討委員会 会議録

日 時	令和4年7月8日（金）午後3時～4時50分
場 所	あきる野市役所5階 503、504会議室
出席者	委員長 小根山裕之 副委員長 大久保丈治 委 員 竹之内正雄 沖倉 時代 高野 喜一 榎本 聡 黒田 誠 山口 和彦 榊原 秀明 原 泰朝 小崎 和人 清家 裕之（代理：田中洋佑氏） 高橋 伸子 川久保 明 有馬 哲司
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	6人

1 開 会	
事務局：	<p>「第15回あきる野市公共交通検討委員会」を開催する。本日は、お忙しい中ご参加いただき、感謝申し上げます。</p> <p>※ 資料（事前送付、当日配布）を確認</p>
2 挨拶	
事務局：	次第に沿い、委員長から挨拶をお願いします。
委員長：	<p>今年度に入り、コロナがずいぶん落ち着きつつあった。私の所属する大学でも、今年度から「ゼロベース」と称し、コロナ前と同様の形で制約も無く授業を行っていた。しかし、人同士の接触が増えたことや、活動範囲が広がってきていることにより、再び感染者数は拡大する傾向にあり、非常に難しい状況にあると思う。</p> <p>また、先ほど報じられた、安倍元首相が街頭演説中に襲撃された事件など、過去には考えられないようなことが様々起きており、社会、政治・経済など、様々なことが非常に流動的になっていると思う。</p> <p>しかし、我々が現在検討している内容は、住民の生活に直結し日々の暮らしを支える交通をどうすべきかということであり、粛々と検討を行うべきだと考える。</p> <p>今日の議事では、事務局や関係者各位の尽力で行われている実証実験の実施状況</p>

	<p>の報告と改善策等の説明や、コロナ後を見据えた今後の検討のための市民アンケート結果の報告がある。今後のよりよい市の交通環境の実現に向けて、皆様の活発な討議をお願いできればと思う。ご協力のほど、よろしくお願いする。</p>
<p>事務局：</p>	<p>開催に先立ち、企画政策部長より挨拶と報告を申し上げる。</p> <p>(企画政策部長より挨拶と状況報告)</p> <p>本日は、お忙しい中ご参加いただき、感謝申し上げます。今回の会議は、今年度初めての会議であり、初めてご参加いただく委員もいるため、昨年度のことも含めて報告を行う。</p> <p>まず、ご承知のとおり、あきる野市議会6月定例会議において、市長に対する不信任決議が可決された。これを受け、市長は6月23日にあきる野市議会を解散した。その結果、7月24日に、改めて市議会議員選挙が行われる。そのため、現在は議員が不在となっている。選挙後に初めて開かれる議会で、再び不信任決議が可決された場合には、市長は失職し、50日以内に市長選挙が行われるという流れになる。報道等で大きく報じられており耳にしていると思うが、ご心配をおかけしており申し訳ない。</p> <p>こうした状況であるが、これまで市の事業として実施が決まったことについては、変わりなく進めていく。ご理解とご協力をお願いする。</p> <p>また、昨年12月6日の第13回公共交通検討委員会において、市長から、東秋川橋西側区域については、NTTドコモのシステムを用いてデマンド型交通の実証実験を行いたいという提案があったことを報告した。しかし、この提案については、以降全く進んでいない。市長の考えはその時あったものの、事務としては何も進めていないことを報告する。この件についてもご心配をおかけし、誠に申し訳ない。現在実施しているデマンド型交通「チョイソコ」をしっかりと進め、るのバス増発と合わせ、利便性向上に努めていきたいと考えている。よろしくお願いする。</p> <p>本日は、今年度初めての委員会となるため、新たにご出席いただく委員を紹介する。</p> <p>まず、市民公募委員としてご参加いただいていた大久保委員に代わり、高野委員である。なお、市民公募委員については、任期満了に伴って公募を行い、高野委員、そして竹之内委員、沖倉委員に引き続き委員をお願いすることとなった。</p> <p>また、官公庁の人事異動に伴い、警視庁五日市警察署交通警備課長の片渕委員に代わり、原委員である。続いて、国土交通省関東運輸局東京運輸支局の小泉委員に代わり、清家委員である。なお、本日は代理として田中氏にご出席いただいている。最後に、東京都建設局西多摩建設事務所の高橋一広委員に代わり、高橋伸子委員である。</p> <p>よろしくお願いする。</p>

3 議事等	
(1) 公共交通実証実験の実施状況と目標、改善策について	
アのバス増発・増便 【資料1-1、資料2】	
事務局：	次第3「議事等」に移る。以降の進行は、設置要綱第8条第2項の規定により委員長にお願いする。
委員長：	ここから進行役を務める。 本日は傍聴希望があり、これを許可する。 議事(1)アについて、事務局から説明をお願いする。
事務局：	※ 資料1-1、資料2を用いて事務局から説明
委員長：	事務局から説明があった内容について、意見、質問等があれば伺いたい。
委員：	第13回公共交通検討委員会において説明があった、新設停留所である小和田グラウンド前について、利用者は増えているのか。
事務局：	利用者数については、現時点で停留所ごとの乗降数は計測できていない。しかし、新たな停留所を設置した効果はいずれ確認しなければならないため、職員がのバスに乗り込み、各停留所の乗降状況を確認する調査を行うことを検討している。従って、現時点では、調査を行っておらず分からないということになる。
委員：	アのバスの収支率の目標値を説明していただいたが、示された18%という値は人数で言うと何人くらいにあたるのか。
事務局：	2019年度の収入が338万4,000円であるが、既存便での目標がこの程度の金額になるかと思う。これを人数に換算するとどの程度かを計算した資料があるので確認する。
委員長：	大雑把に計算すれば、現在は支出が倍になっていることから、2019年度の乗車時の倍程度の人数ということになるかと思う。
事務局：	そうした認識で概ね間違いはない。改めて計算し、お知らせする。
委員：	アのバスの目標値の説明の中で、他市では運賃が180円のところが多いとのことであった。アのバスは現在100円であるが、今後どうしていか検討する可能性はあるか。
事務局：	所管の地域防災課との相談が必要であるが、現在、運賃100円で運行しているのは、近隣市では羽村市と昭島市のみである。また、西東京バスの初乗り運賃が180円であることも踏まえると、運賃については検討していきたいと考える。 ただし、まだ、具体的にいつ運賃を引き上げるか、いくりに引き上げるかなどの具体的な検討を行っている状況ではない。
委員：	目標値と実績値を見ている中で、私の理解が正しいか確認したい。 資料2の実績推移のグラフについて、ピンク色の線が2021年度の実績推移であり、令和4年3月から2台で実証実験を始めているので、グラフの最後に少し実証実験開始後の結果があると思うが、その数値や、表にある見込・目標値、資料1-1を踏まえると、大きく利用者数が伸びたということでもないという理解で良いか。数値の解釈について、捉え違いがあればご指摘いただきたい。
事務局：	1日当たりの平均利用者数について、実証便の運行開始月である3月は、実証便が50.0人であり、既存便が110.9人、2台合計で160.9人であった。合計

	<p>値は、4月に177.8人になり、5月が184.4人、6月が185.8人というように推移しており、徐々に合計利用者数は増えていると捉えている。</p>
委員	<p>るのバスの運行事業者である。この3月から実証運行をしているが、報告があったように、月を追うごとに実証運行便の利用者が増えている。</p> <p>我々の一般の路線バスであっても、新しく増発をした場合には、お客様に定着するまでに時間を要す。市で広報を十分に行った効果もあると思うが、着実に利用者数は伸びており、なおかつ定期的にご利用される方が一定数いることを乗務員から報告を受けている。従って、順調に進んでいると言ってよいのではないかと思う。</p>
委員長：	<p>収支率の目標値18%は、コロナの影響が出ていない状況での収支率を目指すということであり、非常に挑戦的な目標設定だと思う。</p> <p>先ほど運賃の話もあったが、この目標値を達成するための対策としてはどういったことを考えているか。また、目標値18%について、達成すべきタイミングをどの時点とするか、また達成出来なかったときにどうするかなど、事務局として何か考えはあるか。</p>
事務局：	<p>まず、18%という目標設定については、具体的な根拠を持ったものではない。コロナ前の令和元年度の収支率を目標として取組を進めていく趣旨である。</p> <p>目標達成に向けては、具体的には検討出来ていないものの、運賃改定の検討はもちろん、広報活動、この後の議事で報告を行う東秋留駅南口のロータリー整備による利便性向上などにより、目指していきたいと考える。</p> <p>なお、運賃の引上げについては、例えば同時にICカードを使えるようにする経費が発生する可能性もあるほか、割引等を入れる可能性などもあり、単純に運賃が上がることに比例して収入が増えるとは限らないかと思う。従って、他市の事例等を参考に、西東京バスと相談しながら慎重に検討していきたいと考える。</p> <p>少し補足する。るのバスについては、実証実験における一つの努力目標として目標収支率18%を設定した。</p> <p>目標達成に向けては様々な方法があるが、まず純粋に利用率を上げる、すなわち利用者を増やす方法があるかと思う。利用率向上にあたっては、周知啓発、利用促進の呼びかけなどが想定される。本日の配布資料に少し記載があるが、市でPR動画を作成し、YouTubeで公開する、市民課の1階のモニターで流すなどしており、今後も必要に応じて取組を行うことを想定している。</p> <p>また、単価を上げること、すなわち運賃を見直すこともあろうかと思う。ただ、この手法については、地域防災課等の関係課を含めて慎重な検討が必要であるので、あくまでも今の段階では可能性の一つということで捉えていただきたい。</p> <p>そして、るのバスをより利用しやすくするための方策としては、デマンド型交通をより便利に使えるような方策も考えられる。今回、るのバスとデマンド型交通の実証実験を同時に実施するのは、デマンド型交通を使って停留所まで出てもらい、るのバスに乗り換えてもらうことも念頭に置いているためであり、デマンド型交通が便利になれば、るのバスの利用も促進されるのではないかと考える。この点、後ほど説明をする。</p> <p>目標達成のタイミングについて、現状、具体的な時点は想定していないが、実証実</p>

	<p>験中に、適時状況を確認することになるかと思う。例えば、検討委員会の際に、都度状況を報告しながら、改善策等も併せて委員の皆さまに諮っていくことが想定される。というのも、現状では、実証実験に1年という期間を設けて実施しているが、さらに検証の必要があるのではないかという意見をいただく可能性もあり、そうなれば予算に係る検討も行う必要が出てくると考えられる。従って、今の段階では、達成のタイミングを具体的にどの時点とは申し上げられないが、都度報告を行い、今後に向けてご意見をいただきたいと考える。</p>
委員 長：	<p>目標値については、目安かつ努力目標であり、目標値に向かって収支改善あるいは利用者を増やす方策をこれからも積極的に行うということかと思う。広報などのやるべきことを確実に進めることは非常に効果的だと思う。</p> <p>一方で、運賃については、値上げにより利用者が使いにくくなり、利用者が減るなど、様々な負の側面もあるため、慎重に検討した上で進めていただきたい。</p> <p>これらについては、引き続き事務局の方で検討をお願いしたい。</p>
<p>3 議事等</p> <p>(1) 公共交通実証実験の実施状況と目標、改善策について</p> <p>イ デマンド型交通 【資料1-1、資料1-2、資料3】</p>	
委員 長：	<p>議事(1)イについて、事務局から説明をお願いする。</p>
事 務 局：	<p>※ 資料1-1、資料1-2、資料3を用いて事務局から説明</p>
委員 長：	<p>事務局から説明があった内容について、意見、質問等があれば伺いたい。</p>
委 員 員：	<p>チョイソコについては、区域が限定されていることを考慮すると、比較的利用がされている印象を受ける。</p> <p>社会福祉協議会で現在実施している福祉有償運送事業について、参考になるかと思ひ、データを持参した。6月の1日当たり平均の利用回数は、8.95回、人数にすると5.4人であり、チョイソコとほぼ同数になっている。この移送サービスは、マンツーマンでの移送であり、かつ外出困難な方など1人では移動が難しい方という利用条件がある。従って、デマンド型交通を含めて、様々な手段が増えていくことは非常に良いことだと思ひ、この数値が参考になればと思う。</p> <p>もう一点、最後に話があった対象区域の拡大について、現時点では優先検討区域の在住者に限定していると思う。前回の委員会で、東秋川橋西側区域にまで何とか利用区域を広げられないかと述べたが、その際には、車が1台では少し難しいという回答であったかと思う。先ほどの説明では、利用対象者を、停留所マップにおいて紫色で示された優先区域外の人にも広げるという話かと思う。区域を広げることは悪くはないと思うが、残された優先検討区域の方はどうするのかという疑問が残る。</p>
事 務 局：	<p>現在、実証実験を行っていない東秋川橋西側区域については、冒頭の企画政策部長の報告にもあったように、現状何も進んでいない状況である。</p> <p>後ほど説明を行う公共交通に関する市民アンケートの調査結果では、地域特性が出ている部分がある。先に紹介をすると、東秋留地区について、今後有効と考えられる対策として一番有力なものはデマンド型交通であった。一方、戸倉・小宮地区や、昨年度まで定時定路線型交通の実証実験を行った多西地区は、タクシーが最も効果的だという意見がある。こうした意見からも、東秋留地区において、デマンド型交通</p>

	<p>は有効ではないかと考えており、区域拡大などを含め、こういった対策を打っていくか改めて具体的に示せればと思う。</p> <p>もう一点、対象区域の拡大について、当初のデマンド型交通の対象区域の設定にあたっては、対象区域の中にお住まいの方という限定をしており、現在停留所も区域内に全て設置されている。一方、公共交通優先検討区域について改めて思い出していただくと、区域内の交通が不便なエリアを優先検討区域としている。そのため、区域外にお住まいの方であっても、区域の近くに住んでいる方は、その区域内の交通環境の影響を受けており、不便さを被っているという点では同じなのではないかという考えもある。よって、今回は、対象区域内での停留所の設置という条件はそのままに、利用対象者を大字規模に広げたものである。先ほどの繰り返しになるが、今までの発想でいけば、優先検討区域を線で区切っているために、極端な話、目の前に停留所があっても、区域外の在住であれば使えなかった。ただ、不便さは同じように味わっており、そうした人を救うという観点からも、近くに停留所がある人については利用できるようにするという考えでの変更である。この変更が結果的にはデマンド型交通、るのバスの利用促進に繋がるのではないかと考えている。</p>
委員：	<p>意図は把握した。懸念事項として、区域を広げると、「それならば私の家の近くにも」という希望が殺到する可能性があるかと思う。</p> <p>個人的な想像ではあるが、今回の拡大範囲であれば車1台のままで対応できるためといった説明が業者からあったためなのかもしれないが、こうした懸念があるため、「優先検討区域」ということと齟齬が生じてこないよう、理由づけや整合性をとり、住民にも十分に説明をして理解をしてもらう必要があると考える。もちろん、区域の拡大について反対ということではなく、こうした意見が出るとよろしくないと思うという趣旨である。</p>
事務局：	<p>今回は公共交通の対策であり、公共交通の性質からも、存在する路線は誰でも利用できるべきかと考えている。もちろん、自分の家の近くにも停留所を設置してほしいといった要望については、際限がなくなる可能性もあるため、新たな停留所の設置については慎重に検討する必要があると考えるが、対象者の居住範囲までを絞り込む必要はないと考え、今回の判断に至った。</p>
委員：	<p>東京運輸支局である。先ほど説明があった区域を広げるという話であるが、今回横川観光がデマンド型交通を運行するにあたり、道路運送法21条の乗合旅客の運送の許可を、運行区域を含めて1月31日までで申請していただいていると思う。運行区域を変更するとなれば申請の手続きが必要となるので、仮に区域を広げるとするならば、いつからの予定で、それまでに申請手続きがどれほど期間を要するのかを事前に確認してから、周知等は始めていただきたいと思います。よろしく願います。</p>
事務局：	<p>申請の際に提出しているのは、この地図に示すような区域である。今回、運行区域そのものは変わらないが、地図上の線の外側の人も利用できるようにする、すなわち対象者の住んでいる地域に関する制約が変わるものである。改めて相談したい。</p>
委員長：	<p>こうした手続きは抜かりなく行っていただきたいと思います。よろしく願います。</p>
委員：	<p>デマンド型交通を運行している横川観光である。資料1-1で利用回数と利用人数が示されており、事務局の説明もあったが、現在徐々に増えているような状況であ</p>

	<p>る。対象者の区域が広がれば、それに比例して利用者も増えてくるのではないかと思う。</p> <p>また、利用回数が多くなれば、複数のお客様が同時に乗車し、それぞれの目的の停留所まで相乗りするという本来の乗り合いタクシーの良い面が表れてくるが、最近この本来の形になっている印象を受ける。従って、この表の中にはそうした複数のお客様が乗り合わせるケースも含まれていることも理解していただきたい。</p>
委員長：	<p>そうした本来の乗り合いタクシーの状況になりつつあるということで、より効率的、効果的にデマンド型交通が使われる状況に少しずつ近づいていると思う。</p> <p>また、先ほどの事務局の説明の中で、利用者アンケートの話があった。アンケートについては、現時点で資料に示した状態となっている。はがきで収めるにあたり、スペースの制約が大きいなかで、こうしたコンパクトな形でまとめていただいた。アンケートの中身についてもご意見等があればお願いしたい。</p>
委員：	<p>問2の選択肢「2. 会員登録者と同乗している（自分は会員登録していない）」の意味は、付き添いの人ということによろしいか。</p>
事務局：	<p>概ねそのとおりである。登録されていない方が付き添いとしてご利用いただいている状況が比較的良好に見受けられる。また登録者の方が、例えばどなたかを迎えに行く場合など、会員登録している方が1人いれば第三者の方も乗れるように設定しているので、そういった登録者以外の方を広く捉えるという意味合いである。</p>
委員：	<p>このアンケートは、4つ折りにして投函するのか。</p>
事務局：	<p>実際には調査票に切り取り線が入っており、資料表面から見て右下にあたる部分がはがきサイズの回答用紙となっている。回答後は、回答用紙部分を切り取り、ポストに投函していただくものである。</p>
委員長：	<p>実際には、はがきのように少し厚い紙質になる。回答用紙の周りに書いてある設問を見て、切り取り線で囲まれた回答用紙部分に書いていただき、これを切り取って投函するということである。</p> <p>アンケート開始の前に、アンケートを印刷し準備する作業があるが、作業を開始する時期はいつ頃か。また最終的にアンケートを開始する時期はいつ頃か。</p>
事務局：	<p>今月中を目途に作業をし、8月中には開始できればと考えている。</p>
委員長：	<p>承知した。</p> <p>委員会としては、基本的にはこういった形でアンケートを進めるということとしたい。もし、何か気づいた点があれば、大至急事務局に知らせていただきたい。</p> <p>また、デマンド型交通の利用対象者を拡大するという話があったが、これについては区域拡大を承認するということが異論はないか。</p>
	<p>(一同、了承)</p>
委員長：	<p>そうした方向で手続きなどを含めて進めていただきたい。</p>
委員：	<p>対象区域を広げることは大変良いことだと思う。先ほど、るのバスの目標値の説明において、運賃改定、東秋留駅南口のロータリーを作ることで目標値の達成を目指したいという説明があったが、もう一点、最近の委員会で何度もお願いをしているるのバスのコース再編についても考えていただきたい。具体的には、グリーンタウンの上部、パークハイツの上段、加えて、野辺周辺から先、来た道に戻るコースとなっている</p>

	<p>る部分を、小川と二宮の間で西東京バスが路線撤退していることも考慮して、野辺から小川に向かい、小川交差点から二宮に向かうコースを考えていただきたいと思う。こうしたコースの再編により、利便性の向上と利用者の増大も図れるのではないかと思う。ぜひ、検討していただきたい。</p>
委員 長：	<p>るのバスの路線再編も含めた、抜本的な見直しについても検討していく必要があるのではないかという趣旨の意見かと思う。</p>
事 務 局：	<p>以前より、ご意見として承っている。るのバスの通れる道路について一定の制約があることや、今回実施したアンケート調査の結果もあるため、地域住民のみならず、市内全域の方々の考え等を踏まえ、検討したいと考える。</p>
委員 長：	<p>今回のアンケート等も踏まえ、こうした部分についても検討していくことを含みに入れているかと思う。</p> <p>今後、こうした点についても検討を進めるということでご理解いただきたい。</p>
<p>3 議事等</p> <p>(2) 東秋留駅南口への「るのバス」の乗り入れに伴う施設整備について</p> <p>【資料「東秋留駅南口への『るのバス』の乗り入れに伴う施設整備について】</p>	
委員 長：	<p>議事(2)について、事務局から説明をお願いします。</p>
事 務 局：	<p>※ 資料「東秋留駅南口への『るのバス』の乗り入れに伴う施設整備について」を用いて、事務局から説明</p>
委員 長：	<p>事務局からの説明について、意見や質問等があるか。</p>
委 員 員：	<p>この案については、東秋留駅におけるJRとの交通結節機能の強化であり、大変歓迎すべき案だと考える。</p> <p>ただし、るのバスの乗り入れに特化した折り返し場と言いながら、一般車の送迎も行えるということであったが、るのバスは既存便で5便、増発便を含めても9便であり、基本的には送迎がメインになるかと思う。そうであれば、折り返し場ではなく、いわゆる交通広場という扱いになろうかと思う。従って、本当に必要な機能についての整理をお願いしたい。</p> <p>送迎車が多く入るようになると、その間を縫ってバスが入っていく必要性が出てくる可能性があり、安全面の懸念があるほか、市道上での方向転換をせずに済むようになれば、一層送迎車が増えることも十分に想定される。また、秋川の対岸にある八王子市の高月地区、戸吹地区にある様々な企業や病院、学校などの送迎車も増えてくることも考えられる。加えて、るのバスの乗り入れも大事であるが、こうした機能ができるのであれば、今まで行っていなかったタクシーの待機もしていただく方が良いと考えられる。従って、ぜひ総合的な視点でご議論をお願いしたい。</p> <p>加えて、5の整備スケジュールであるが、供用開始が令和8年とあり、随分と先だというのが正直な感想である。先ほど、委員からも話があったように、今後のバスの見直しや役割についてもこの委員会で議論するわけであるが、委員会の方で何年まで実証実験を行い、何年までに見直しを行うかなどのロードマップが明確になっていない中で、これだけが具体的に年度が出ているのは少し違和感がある。その点について意向を確認したい。</p>

事務局：	<p>交通広場の指定について、現時点では広さなどが不十分かと考える。将来的には駅前広場として整備することも考えられるが、現時点では駅前広場としての機能を有したものを整備することは難しい。るのバスが現在東秋留駅に乗り入れていない中で、少しでも前に進めなければならないという問題意識から、一般車の利用もあるものの、あくまでもるのバスの転回場所、停留所としての機能を有したものとして整備を行いたいというものである。</p>
委員長：	<p>交通広場としての機能整備について、何か計画での位置付けや、あるいはその可能性のようなものはあるか。</p>
委員：	<p>委員の立場ではなく、都市整備部長の立場で発言させていただく。交通広場については、都市施設として今後位置付けなければならないと考える。東秋留駅南口について、駅前の都道停車場線は行き止まり型の道路であり、交通広場については、駅周辺の一体的な整備の中で、需要等を十分見込んだ上で、規模・配置等を検討していく必要があると考える。</p> <p>現時点で事業化については未定であるが、今後公共交通を進展させるにあたって、交通広場の需要は十分認識している。駅の交通結節点機能の充足にあたって、交通広場の整備のあり方は、地域公共交通等も踏まえながら十分検証したいと考える。また、都市計画の考え方では、基本的な計画は、都市計画マスタープランに位置付けるべきものである。</p>
委員長：	<p>あくまでも今回は、より本格的な計画が検討・立案され、実現していく中で、必要な対応を行う位置付けであるかと思う。すなわち、出来ることから進めていくという意図かと思う。</p> <p>また、先ほどのご指摘の中で、整備スケジュールの話も挙げたが、その点に関しては事務局から何かあるか。</p>
事務局：	<p>整備スケジュールであるが、現在はまだ用地を駐輪場として使っていることから、駐輪場の整備を先に進めなければならないと考えており、資料に示したとおり1年遅れでの開始を見込んでいる。周辺の環境整備や、西東京バス、五日市警察署、国土交通省、東京都西多摩建設事務所など、関係機関各所との協議、そして工事の設計なども考慮すると、これくらいのペースになるかと思う。ただし、これらをもう少しスピーディーに進めることが出来れば、より早期に供用開始となることも考えられる。</p>
委員長：	<p>路線の見直し等も含めた検討はこれからであり、具体的なスケジュールや進め方については、まだ十分に検討されていない。</p> <p>本件はハード整備に係る話であるため、進捗を早めるとしても限界があると思われる。そうしたハード整備の計画の進み方も考慮した公共交通網の計画、そしてこのハード整備、最終的にはこの両方をうまく整合させ、検討を進めていければと考える。よろしく願います。</p>
委員：	<p>本案は大変良いことであり、4（2）にあるように、送迎車両の折り返し場として利用できることも大変良いと思う。例えば、朝の7時台は五日市線の本数が日中よりもあるが、1本に対し概ね4～5台ほど送迎車がやって来る。先ほど説明があったように、現状は、これらの送迎車が市道東秋留346号線で方向転換をするために、大</p>

	<p>変危険である。</p> <p>朝早くにのるバスは運行していないが、これだけのペースで送迎車も来ることも考慮して設計をしてほしいと思う。</p>
委員長：	これらの点に留意いただき、設計等を進めていただきたい。
委員：	<p>運行事業者としては、安全面の懸念があることを留意いただきたいという趣旨である。確かに多少の幅員はあるが、そうはいっても狭く、特に駅に向かう歩行者が多い箇所であるため、さらに自家用車の送迎が輻輳するのは大きな懸念がある。交通広場の前の暫定的な位置付けであれば、のるバスに加え、タクシーのほか、今後議論が進むであろう東秋川橋西側区域のデマンド型交通の発着点にもなりうる場所であるため、なおのこと公共交通に対する優先度をぜひ上げていただきたい。</p>
委員長：	<p>中途半端にサービスレベルを上げてしまい、利用する交通が増えることで結果的に様々な面で安全が損なわれることにならないようにしていただきたい。やはり公共交通が優先的に折り返しを出来るようにし、送迎車をどう扱うかは検討の中で慎重に見極める必要があるというご指摘かと思う。この点は検討の中で留意いただきたい。</p>
<p>3 議事等</p> <p>(3) 公共交通に関する市民アンケート結果について【資料4】</p>	
委員長：	議題(3)について、事務局から説明をお願いします。
事務局：	※ 資料4を用いて事務局から説明
委員長：	事務局からの説明について、意見や質問等があるか。
委員：	<p>私は今回から市民公募委員として参加したが、このアンケートの自由記述内容に最も関心を持った。2度ほど読み返したなかで、多くの方が市の公共交通に大変関心を持っていると感じた。回答者層は高齢者が多いが、多くの方が自身の暮らす環境に関連させながら公共交通に対して意見を述べており、非常に感動した。また、意見としては、自家用車を所有しており、かつまだ運転が出来るために、公共交通に対して関心が薄い方がいる一方、自ら希望して公共交通を利用したいと考えている方もおり、大きく分けて意見が2つあるように感じた。</p> <p>公共交通のあり方について述べることは難しいが、人口が減少している状況下ではあるものの、これから高齢者が大きく増加することで、公共交通を必要とする方はより増えていく。よって、公共交通に対しても、十分にお金をかけていかなければならないと思う。その点を含め、自分自身も市の公共交通のあり方について考えていきたいと思う。</p>
委員：	3ページに年代別の回答数と割合が記載されているが、各年代にどれだけの枚数を配布したかについて教えていただきたい。
事務局：	<p>抽出については、18歳以上という年齢制限と地区のバランスを考慮して抽出しているが、年代別の条件はかけられていないため、すべての年代に均等に配布することはできていない。しかし、こうしたアンケートを実施した際、若い年代の回答が少ない傾向にあるというのは、あきる野市に限ったことではなく、概ね共通した傾向である。</p>
委員長：	先ほどの説明では、市の地域ごとの人口に対しては、大きく違いは出ていないとい

	<p>うことであった。年代別では高齢者の回答が多くなってしまいう話もあったが、市の年代分布に対して、年代別の回答数はどうか。</p>
事務局：	<p>今年年代別で回答数が出ているが、10代は18歳と19歳のみ対象となっており、人口は合わせて1,500人程度いらっしゃるなかで、回答数は17である。人口に対する回答率は、10代が1.09%、20代が0.76%、30代が1.16%であり、回答率で見ると20代の方よりも10代の方が多くご回答いただいているという結果である。回答率が最も高かったのは70代の2.63%、次いで60代の2.31%であり、確かに高齢者の方が回答率はやや高いが、全体的には大きな偏りはなかったものとする。</p>
委員長：	<p>承知した。</p> <p>このアンケート結果を踏まえて、先ほどのお話にあった今後の検討に生かしていくことになる。結果をご覧いただいた上で何か意見等はあるか。感想程度でも構わない。</p>
委員：	<p>アンケートの回収率39.7%というのは、関心度と等しいと言ってよいのか。</p> <p>また、様々な分野のアンケートが存在する中で、公共交通のアンケートとしてこの回収率はどうか。</p>
事務局：	<p>別件となるが、市内の18歳以上の方から無作為抽出を行った2,500名を対象とした市民アンケートの回答を現在とりまとめている。このアンケートの回答率が31%程度である。</p> <p>本アンケートは3,000通を配布し、回答率が39.7%という結果であることから、回答率としては非常に高く、関心度についても高いと考える。</p>
委員：	<p>このアンケート結果を見ると、地域性を感じる箇所がいくつかある。83ページ「地区別の目的地」について、上位1～3位は概ね同じ目的地であるが、下位になると地区によって目的地が異なることがわかる。例えば、市東部の地区の場合、あきる野市中央公民館や秋川体育館を利用する方が多いが、市西部の地区の場合、それらの場所を利用する方がいない。こうした地域性を踏まえて検討を行う必要があると考える。</p>
委員長：	<p>地区別の目的地のデータは、検討を行う中で非常に有用である。他の部分も含め、地区別の特徴を捉えながら、今後検討していく必要があるかと思う。</p> <p>また、委員の話にもあったが、自由意見も非常に重要だと思う。定量的な理解を得る上では、アンケート結果前半のような内容も有用だが、地域や年代ごとにどのような意見を持っているのか、より細かく把握したい場合には、自由意見に非常に多くの情報が入っている。これから、各地区での検討を進めていく際には、こうした情報から上手く読み取っていただければ良いと思う。</p> <p>また、これだけ多くの方が自由意見を書いていることや、アンケートとしてボリュームが大きく設問も複雑な中で、回収率が4割程度ということからも、相当市民の関心度が高いと考えてよいと思う。大学等でアンケートを行う場合には、回収率20%も行けばよいという程度であり、市が実施し、市民の関心も高いテーマとなると、これだけ回収率は高くなるのだと思う。</p> <p>では、このアンケートの結果を今後の検討に生かしていきたいと思う。よろしくお</p>

	<p>願います。</p> <p>本日の議事は以上である。</p>
<p>4 その他</p> <p>・第2次あきる野市総合計画について</p>	
委員長：	その他について、事務局から何かあるか。
事務局：	※ 第2次あきる野市総合計画 概要版、第2次あきる野市総合計画（87～89ページを抜粋）を用いて事務局から説明
委員長：	事務局からの説明について、意見や質問等があるか。
委員：	<p>先ほど説明いただいた「あきる野市の公共交通に関する市民アンケート」の中では、るのバスやチョイソコに関する部分の説明がなかったため、実際にチョイソコを運行していて感じたことを述べたい。</p> <p>私も利用者の意見を聞きたいと思い、実際に乗務をすることがあるが、印象的なのが、「チョイソコの運行が終了してしまうと困るから、家族や友達にも声をかけ一生懸命利用している」という話である。その方は、降車してからも手を振り続けており、バックミラー越しで見たその方の姿に感動した。チョイソコには健康増進という趣旨があるが、根本としては公共交通がその人の生活を守っている、生活をするために必要なものだということを改めて思った。弊社で運行している檜原村などもそうであるが、不便な地域ほどそうした状況にある住民の方々は多くいらっしゃると思う。現状の総合計画の根底になるような意見になると思い、参考としてお伝えする。</p>
委員長：	<p>非常に重要なご指摘に感謝する。</p> <p>次第4まで終了したため、進行を事務局に戻す。</p>
<p>5 閉会</p>	
事務局：	<p>大変貴重な意見をいただき、感謝する。いただいた意見を基に、実証実験に関する修正や準備を進めていきたい。今後、アンケート結果を踏まえて、市内全域の公共交通の方向性等をご審議いただきたいと考えているが、冒頭の説明にもあったとおり、現在あきる野市議会解散に伴う市議会議員選挙を控えていることなどから、情勢が落ち着き次第としたい。</p> <p>次回の検討委員会は、実証実験の見直しの目途が立った段階で開催したいと考えている。コロナの状況が気かりであるため、開催の方法等についても工夫する。引き続きよろしく願います。</p> <p>以上をもって、「第15回あきる野市公共交通検討委員会」を終了する。</p>