

第 11 回あきる野市公共交通検討委員会 会議録

日 時	令和 3 年 3 月 29 日 (月) 午後 3 時～4 時 43 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 大出 英祐 委 員 大久保春彦 沖倉 時代 竹之内正雄 榎本 聡 黒田 誠 郷野 隆司 榊原 秀明 片淵 裕基 小崎 和人 堀越 千秋 (※代理出席 藤本氏) 川久保 明 清水 保治 (欠席者：高橋 一広)
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	13 人

1 開 会	
事務局：	<p>「第 11 回あきる野市公共交通検討委員会」を開催する。本日は、年度末のお忙しい中、出席いただき感謝申し上げます。</p> <p>開催に先立ち、本日の審議会から参加される新しい委員を紹介する。西東京バス株式会社の中村委員から黒田委員に、福生警察署の大成委員から小崎委員に参加いただく。</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>新型コロナウイルスについては、国の緊急事態宣言が今月 21 日に 1 都 3 県で解除された。東京オリンピックの聖火リレーもスタートしたが、東京都内の感染者数は非常に高止まりで、最近も若干増加傾向になっており、なかなか収束できない状況である。</p> <p>こうした中、本検討会議でも、感染症対策を十分講じた上での開催となる。限られた時間ではあるが、各委員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します。</p>
委員長：	3 月 29 日という年度末にお集まりいただき感謝する。

	<p>この1年間、本当にコロナに始まり、まだ終わっていない状況である。事務局挨拶にもあったが、少しずつ新しい方向に動いているが、コロナは終わっていない状況である。</p> <p>私の勤める大学では、オンラインでの活動がほとんどで、研究室に学生が集まることも結局無かった。先日、卒業式があり、全員ではなかったが研究室の学生がほぼ一堂に会することができた。今度の4月からは、基本的には対面授業となり、少しずつ通常の状態に戻っていく。その時に、すべて元に戻すのではなく、対面もやりながら、この1年で経験したオンラインなどの新たな取組を併用した授業をやっていく。そういった新しい方向性を試行しようとしている。</p> <p>少し無理矢理ではあるが、公共交通も似た点がある。前に戻せば良いというわけではない。新しい方向性を常に試行していくことが重要だと思う。これからは、ウィズコロナ、ポストコロナでどうなるか分からない。そういったことを踏まえて、新しい交通の形を模索していくことが必要だと思う。</p> <p>本検討委員会では、皆様の活発な議論を新しい方向に結び付けられれば良いと思っている。よろしく願いたい。</p>
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（中間報告）について【資料1】	
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 員：	<p>前回会議で委員長から事務局に対して、要望・問合せがあったか確認した際、「直接ではないが、るのバス等への接続を改善してほしい」との要望があったとの説明があった。</p> <p>11月1日号と2月1日号の広報に掲載した実証実験の記事の内容について確認したい。「申込み・問合せ」と書かれていたが、「申込み」とはどういう意味か。</p>
事 務 局：	今回の実証実験の利用に当たり、「申込み」は特に必要ない。広報のフォーマット上、記載されたものである。
委 員 員：	理解した。気になったので、確認させてもらった。
委 員 員：	1点確認したい。先ほどの説明の中で、草花折立区域を優先した理由として、これまでの検討結果から判断し、実施したと思う。しかし、コロナ禍ということで、利用状況が低い。本当に皆さんが活動していないかということ、よく掴みきれない。そういうことで、事務局としては、アンケート調査を実施したいと言っていたので、その結果の中で、コロナ禍での皆さんの活動を把握し、どういう交通機関を利用したかなどをはっきり把握しないと、実際に反映させるときに難しいと思う。アンケート調査を実施することのだが、いつ頃、どういう内容で、今後どう生かしていくのか。
事 務 局：	アンケートについては、実証実験の期間終了前から直後までにかけて実施する予

	<p>定である。概ね利用状況が出揃う位の頃に行いたいと考えている。</p> <p>現在、コロナ禍の状況ではあるが、議題2でも扱う、るのバスやJR五日市線等の利用状況の推移を見ると、コロナ禍以前と比較して2、3割減っている状況である。これと同様の影響が草花折立区域にもあると考えられることから、逆算することで、元の需要がどの位あったか把握できると考えている。</p> <p>やはり、他の公共交通を利用して外出したのかを尋ねる形にしたいと考えている。</p>
委員長：	実証実験の期間終了前から直後までというのは、大体どの位の時期か。
事務局：	8月末までが実証実験の期間となっていることから、8月から9月にかけて行う予定である。
委員長：	どういうアンケートを取るかについては、本検討委員会で一度は議論すると考えていいか。
事務局：	アンケート実施までの間に、少なくとも一度は検討委員会の開催を予定しているので、そこでお諮りする予定である。
委員長：	その時に内容を確認してもらい、必要な調査結果が取れるか確認いただければと思う。
委員：	コロナ禍で1年位が経過するが、免許の返納者の状況はどうなっているか。
事務局：	免許の返納状況については、把握できていない。
委員長：	具体的な数字でなくて構わないが、警察ではコロナ禍により免許返納状況が若干鈍っているなどを把握していないか。
委員：	特に変わっていない。
委員長：	<p>承知した。</p> <p>ダイヤ改正後の利用状況について、先ほど少し説明があったが、まだこれからである。引続き見守りながら、実証実験として利用され、実のあるものとして進んでいければいいと考えている。</p>
<p>3 議事等</p> <p>(2) 公共交通の改善等について</p> <p>① るのバス利用実績と今後の展望について【資料2】</p> <p>【委員提供資料 議案、「るのバスの利用実績と今後の展望に向けて】についての意見と提案</p>	
事務局：	※ 資料2を用いて、事務局から説明した。
委員：	※ 委員提供資料を用いて、委員から説明した。
委員長：	事務局及び委員からの説明に関して、意見や質問等があるか。
委員：	<p>資料2について、3点確認したい。</p> <p>P4の「3. 運行経費」の2つ目の黒点部分について。「市からの補助が」という記載がある。るのバスは、西東京バスが運行しているので、委託ではないか。補助と委託では、性質が異なると思う。</p> <p>P5の「2) 路線拡充・増便の要望」の2つ目の黒点部分について。「車両の増備については、～中略～公共交通検討委員会における審議が不十分であるとして否決されている。」とある。否決したのは、検討委員会ではなく、議会であると思う。この記載だと、いかにも検討委員会が否決したように捉えられてしまう。</p>

	<p>P 6 の市民意識調査は、このタイミングで実施するのはどうかと思う。現在、実証実験を行っている最中である。確かにコロナ禍の影響で行動変化はあると思うが、実施するタイミングなのか。</p>
事務局：	<p>まず、指摘いただいた運行経費について。るのバスについては、西東京バスが主体となって運行し、運賃収入で賄い切れない部分を市が補助する形になっている。委託料ではなく、補助という形である。</p> <p>続いて、P 5 については、るのバス車両購入費は、あきる野市議会に予算案が上程され、予算審議の中で、「検討委員会での審議が不十分である」として、市議会で否決された。</p> <p>最後の P 6 について。本日、平成 27 年度に行った市民意識調査資料は無いが、内容としては「近くにバス停があるか」「何分位までならバス停まで歩けるか」「現在バスを利用していないが、どういった条件を整えば、るのバスや西東京バスを利用するか」といったアンケート内容となっている。回答として多かったのが、「ダイヤが合わない」「便数が少ない」といったものが多かった。「どの地域に公共交通を入れれば利用するのか。この地域では、バス又はデマンド交通が向いているのか。」そういった点の把握はできていないと認識している。</p> <p>委員長から話もあったが、コロナ禍で通勤・通学に対する市民の交通行動も変化しているようである。また、平成 27 年度の調査から 5 年が経過していることも踏まえ、一度、どこでどの様な需要があるか把握する必要があると考えている。</p>
委員：	<p>2、3 点目は理解した。1 点目は、根本的には私が勉強不足だったと思うが、補助金となると、そもそもの実施者が西東京バスになるのではないかと。例えば、社会福祉協議会では、事業に対して補助金をもらっている。西東京バスが運行主体となると、増便どうこうを本検討委員会で議論することではないのではないかと思います。補助金であれば、西東京バスが決めてやるものだと思うし、私は委託だと思う。なぜ補助金になったか、経緯が分かれば教えてほしい。</p>
事務局：	<p>るのバスは、補助金で行っているのは事実である。元々、市と西東京バスで協定書を締結して事業を始めている。その協定書の中で、市からお願いしている内容として、示している。今回の検討が市の意向となっても問題ないと理解している。</p>
委員：	<p>確認だが、議題 1 の実証実験に基づく報告の中で、今後アンケートを実施することで、私も質問させてもらった。議題 1 のアンケートは、実証実験に関するもので、今話に出ている市民意識調査は、これまでに何度も実施されており、同じような結果が出ると思っている。ただし、先ほど私が質問したアンケートは、今実際に実証実験を行っているところで、どんな理由で利用状況が少なかったか掴むべきではないかという趣旨である。</p>
委員長：	<p>先ほどのアンケートと今話している調査の違いということで、事務局の考えは。</p>
事務局：	<p>先ほど説明したのは、草花折立区域の 100 数世帯を対象に、実証実験のバスを利用できなかったことへのフォローの調査を行うものである。</p> <p>今話に出ている調査は別のもので、市内全域でのるのバスやデマンド交通の需要を拾っていくための調査を行っていきたいと考えている。</p>
委員：	<p>るのバスの問題とデマンド交通という形になる。デマンド交通の形のイメージ</p>

	<p>が、まだ浸透していないと思う。そういう中で、1枚の紙で、1枚のアンケート用紙で、きちんと捉えきれぬのかと思う。</p> <p>デマンド交通は、大変優れた交通モードだと思うが、今いったような危惧を感じるが、その点はどうか。</p>
事務局：	<p>どの辺りに交通需要があるかを掴むということになると思う。デマンド交通が向いているのか、るのバスが向いているかは、道路条件もあり、難しいところである。デマンド交通といっても、定路線型が入らない細い道で行うものもあれば、運行本数が少なく、利用客が少ない現行ルートについて、その分について予約制にする方法もある。地理的な条件もみて、何が適しているのか。草花折立区域の実証実験もそうだが、そのあたりの結果とも照らし合わせて、需要のある地域に対してどのモードが向いているのかを判断していく必要がある。そして、どのようなモードがあれば利用されるのかをまずは把握する必要があると認識している。</p>
委員：	<p>先ほど提供した資料の提案の4つ目に「空白地域での検討スピードをあげるため、～中略～定路線型またはデマンド交通についての実証実験を検討すること」と書いている。結局、交通モードの中には、定路線型のものもあるし、タクシーチケットやその他のものがきちんと評価されていない。デマンド交通だけに絞って、導入に当たってどうこうというのは、おかしいと思う。その点の事務局の考えは。</p>
事務局：	<p>デマンド交通に絞って今後の対策を進めるということではない。特にるのバスの今後に向けてという議題で、主なるバスの需要がどこにあるのかも考えていく。るのバスなのかデマンド交通なのかを決めつけるのではなく、合わせての需要ということを考えている。</p> <p>るのバスを今後拡充するということは、市長もそういった話をしているし、そういった部分をどこでどの様にやるのかの調査であると考えている。</p>
委員：	<p>確かに5年前の調査の内容と、今いろいろと検討してきて、具体的にどういう交通モードを提供するのか、考えるのか、違いはあると思う。ただ、考えてほしいのは、空白地域では、フィーダー交通の在り方を検討するわけである。その受け皿となる基幹交通の充実も同時に進めていかなければならないと思う。</p> <p>前回の会議でもいったが、例えば、10時からの市役所での会議に参加する場合、るのバスで来るには9時20分のバスに乗車すれば間に合う。帰りは、12時に終わっても13時30分になる。それが実態である。現在、1台で維持されているが、もう1台増えれば、それなりの需要が引き出されるのではないかと。それに加えて、フィーダー交通でのつながりを付ければ、さらに動きが出てくると思う。提案を4つ書いたが、今日の会議でどうこうではなく、次回の検討会議ではそういう方向で検討してほしいと思う。</p>
事務局：	<p>ご意見に感謝する。まず、フィーダー交通と基幹交通の検討を同時に進めてもらいたいということで、議会、施政方針等でも市長が申し述べているとおり、同時に進めていくということで、事務局でも共通の認識を持ち検討を進めている。検討委員会でも、この後の議題で、るのバスの件とデマンド交通の件を出していく。</p> <p>アンケート調査については、平成27年度のアンケートは、確かに市民意識調査としてやっている。このときは、設問を見ると、一般的な意識を尋ねるものとなってい</p>

	<p>る。例えば、先ほども説明したが、「自宅から歩ける距離にバス停があるか」「何分くらいならバス停まで歩けますか」といった、交通の具体的な想定ができていない中で、意識を問うものとなっている。</p> <p>今回、事務局で考えているのは、意識というよりも、むしろニーズ調査に近いものである。これまで、実証実験を深沢区域、草花折立区域で行ってきた。その結果などもアンケート調査の中で示す必要があると思っている。一般的にアンケート調査は、皆さんにももの尋ねる形になっているが、逆に言うと、市の施策や考えを伝える良い機会である。これまで市が行ってきたことやニーズ調査を行う対象となる交通のメリット・デメリットを示しながら、こうした交通手段が欲しい・欲しくないではなく、実際に使うかどうかを把握した上で、今後、市域全体に公共交通対策を進めていく上でのニーズが、どの位あるかの基礎資料にしたいと考えている。</p>
委員長：	<p>各委員からの意見や事務局からの考えがあった。アンケートの意図は分かる。こうした交通手段があれば使うかということを知りたいとの説明があった。例えば、るのバス増便なのか、デマンド交通導入なのか、フワッとした提案ではなく、具体的な提案になるようにすれば、基本的に委員が知っていることと同じである。ある程度、どういった案が考えられるかを示した上でないと、聞いてもフワッとした結果しか得られないのではないと思う。結局、るのバス増便がいいといっても、現状でるのバスが通行できる場所は限られ、通行できる場所は既に通っている状況である。道路状況の制約がある中で、どういうことができるのかは、市民に聞いてどうこうではなく、ある程度決まっている。</p> <p>それを踏まえた上で、AとBどちらがいいか尋ねるアンケートは、やる意味があると思う。そのあたりがふわふわしている状態で聞いても、良い回答が得られないのではないか。今後、アンケートを検討する中で、その点は留意してもらい、検討できる部分は検討してもらい、一度、本検討委員会で検討した上で、選ぶのに必要なアンケートをやるのがいいと思う。</p>
委員：	<p>話を聞いていると、基幹交通をどうするか、フィーダー交通をどうするかということである。元々、本検討委員会は、基本はフィーダー交通をどうするかということから始まっている。話が2つに分かれてしまっており、るのバスに関してどうするかは、アンケート結果で増便の必要性が出てくるかもしれない。それはそれである。</p> <p>今やらなければならないのは、るのバスで補えない所をどうするかということから話し始めているが、ごちゃごちゃになっている。るのバスを取るのか、あるいは、オンデマンドを取るのかという形になっている。そんなことを我々は話してきた訳ではない。基幹交通をどうするかという話は、それはそれである。でも、基幹交通で補えない部分をどうするかという所に関して、草花折立区域、深沢区域の実証実験があると思う。そこを整理して考えないとおかしくなると思う。委員長の指摘のとおりだと思う。</p>
委員長：	<p>今の話にもあったが、るのバスは基幹交通という位置付けである。今までは、フィーダー交通、公共交通空白地域をどうするか議論してきた。るのバスの話が出ているのは、基幹交通も含めて、一度整理しておかなければいけないという認識がある</p>

	<p>と思う。その点は、整理した上で議論していく必要があると思う。</p>
委員：	<p>前回会議で報告のあったるのバスの利用状況調査は、1日だった。前回会議でも私なりの考えを言ったが、市役所やいきいきセンター、公民館、イオンモール辺りの乗車が多くなっている。フィーダー交通を考えるとときに、基幹交通も一緒に考えないと不十分ではないか。</p> <p>もう一つは、空白地域で実証実験をやってきたが、スピードが遅い。深沢区域では、定路線型などの次の一手を出してもいいと思う。デマンド交通の実証実験を実施してもよいと思う。東秋川橋西側の野辺、小川の一部は、今回デマンド交通を同時に検討してもいいと思う。そうした資料がないと、総合的な判断ができないと思う。</p>
事務局：	<p>先ほど委員から発言のあった基幹交通とフィーダー交通の話がごちゃごちゃになっているとの指摘である。先ほど需要調査をして、どちらで解決するかという趣旨の発言になってしまった。基幹交通については、中長期的な取組として、全体の需要を確保するための取組として検討に入ってきた。空白地域に対する取組は、短期的な取組として、空白地域の移動手段の確保としての検討を行ってきたと考えている。</p> <p>どちらも平行して実施していくという考えは、間違いないところである。この地域にはフィーダー交通しか入れないという条件もしっかりと付けた上で、利用者が本当に利用できるか、利用する人がいるのかを留意した上で検討していきたいと考えている。</p>
委員：	<p>アンケート内容は、もう少し具体的に示してもらえば、この地域ではこうでないかというのが具体的になるが、今はそれが無い。そのため、お互いの考えに距離があるのかもしれない。ぜひ、その点を留意してほしい。デマンド交通について、網代・引田となっているが、もう一つ同時に東秋川橋西側の区域でぜひ検討してほしい。スピードがどうしても遅い。東秋川橋西側の区域も道が狭く、フィーダー交通しかないと思う。その点を含めて検討してほしい。</p>
委員：	<p>この検討委員会は、公共交通空白地域の4区域5地域を良くしようということでは始まり、これまで進めてきた。るのバス増便を要望している市民が沢山いることは分かるが、それと同時に、るのバスも通っておらず、主要定期路線も通っていない、本当に公共交通を利用できる場所に行くまでが大変な地域を改善し、同時に今ある基幹交通の充実を同時に進めていくということである。るのバスが走っている所はまだいいと思う。まだ何も公共交通が走っていない地域については、やはり、地域の特性があるので、るのバスは入れない。デマンド交通が主流になるのではないか。先ほど、デマンド交通は分かりにくいという委員からの発言があったが、るのバスは市民に浸透しており、分かりやすい話である。本当にデマンド交通を優先する地域があるのではないか。</p> <p>そして、次の議題に出てくるデマンド交通は、空白地域として残っている引田・代継・網代区域でいかにデマンド交通を有効に使うかを検討して行ってほしいと思う。</p>
事務局：	<p>ご意見に感謝する。公共交通優先検討区域は、4区域5地域ある。委員の皆さんは最初の会議から参加しているので理解されていると思うが、必ずしも全てで実証実験を行う訳ではない。実証実験で得られた成果に基づき、交通対策を本格的に導入していくに当たっては、公共交通優先検討区域については、優先的に考えていくという</p>

	<p>ものである。決して全ての地域で実証実験を行うことが決まっているという訳ではない。</p> <p>あくまでも実証実験を行うのは、あきる野市において、導入する交通手段を見定めるためのものである。その点については、改めて振り返りをしてもらえるとありがたい。</p> <p>基幹交通の関係とフィーダー交通の関係については、短期的な取組として、空白地域を何とかしようと言うことから議論が始まった。実証実験も空白地域を対象に進めてきた部分がある。一方で、フィーダー交通を充実させて、るのバスに接続できた時に、るのバスに乗り切れなくなってもいけない。基幹交通を充実させることも同時に検討しなければいけないため、中長期的な取組としてのるのバスのサービス向上に目を向けている。あくまでも空白地域に軸足を置きながら、需要が増えた時の受け皿も一緒に考えているというスタンスである。その点をご理解いただきたい。</p>
委員 長 :	<p>もともとの公共交通優先検討区域は、喫緊の課題として取り組むこととなっていた。結局は、市全体の公共交通をどうしていくかをしっかりと考え、利便性の高い公共交通を実現するということであると思う。先ほど委員から、実証実験のスピードアップについての話もあったが、そういった面もあると思う。いずれにしても、そういったことも含め、るのバスについて、事務局からの話もあったが、一緒に検討していくことが必要になっていく。次年度以降、るのバスをどうするのかという話と、公共交通優先検討区域をどうしていくかというところをセットで検討し、方向性を示し、必要であればアンケートを実施していくような形で進めていくという形がいいと思うがいかがか。</p>
	(一同、了承)
委員 長 :	<p>こうした形で次年度以降進めていく方向でお願いしたい。</p> <p>また何かあれば、最後に発言いただきたい。</p>
<p>3 議事等</p> <p>(2) 公共交通の改善等について</p> <p>② デマンド交通の検討状況について 【資料3】</p>	
事 務 局 :	※ 資料3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>資料の説明を聞いて思ったのは、議題が「検討状況について」となっているが、停留所の位置など、かなり詳細に調査されている。特に網代橋の問題もある。私の知っている介護事業所の人でも遠回りをしていると聞き、子どもの通学で網代橋が通れないと非常に不便である。いろいろ考えると「検討状況」というより、直ぐにでも実行できるように「提案」でいいと思う。仮に実行するとしたら、どの位の経費がかかるのか。</p>
事 務 局 :	<p>経費については、事務局でも調べているが、検討段階であることから、具体的な金額についてはご容赦いただきたい。</p> <p>ここまで具体的な話が上がっている中で、直ぐにできるのではないかという提案である。こちらについては、本検討委員会での検討状況を踏まえ、実証実験を行うかどうかは、最後は市の判断となる。事務局として、今の検討状況を理事者と調整する</p>

	<p>中で、理事者からも継続的な市の財政支出も予測されることから、よく検討してもらいたいという指示が出ている。こうしたことから、検討状況とし、議論を煮詰め、検討の状況によっては、交通事業者の皆様、デマンド交通に関係のある事業者の皆様と話をさせていただき、案としてまとめた上で、具体的な話としていきたいので、現在は案としている。</p>
委員：	<p>経費と経過について理解した。結局は市の判断となってしまうと、本検討委員会の役割は何なのかという話になってしまう。場違いかもしれないが、本検討委員会に市側から3人の部長が委員として参加している。市の考えであれば、その委員は、私たちと同じ考えということでもいいのか。その点がいつも腑に落ちない。</p> <p>私が業務で関わっている、障がい福祉計画策定委員会には、市の職員が委員としては参加していない。一方で、介護保険事業計画策定委員会や地域包括支援センター運営協議会では、市の職員が委員として参加している。市の職員が入っていたり、入っていなかったり、また、理事者としての考えもあるとのこと、立場がどうなっているのか。私の考えとしては、市は提案者なので、理事者側、事務局側であり、委員会のメンバーではないと思っている。今の事務局からの説明を聞き、それを強く思った。これは半分意見である。</p>
事務局：	<p>市の職員が委員として入るか、入らないかについては、市の中でも考え方がある。基本的に市民、事業者の皆様の意見を伺う場合には、市の職員は会議のメンバーに入らない。今回の公共交通を考える上では、都道や市道といった道路の関係が出てくる。そうした中で、道路管理者として、東京都の方、市の職員も参加しなければいけないので、東京都西多摩建設事務所と本市の都市整備部長が参加している。</p> <p>また、公共交通については、福祉有償運送などの福祉の観点もある。また、介護の移送サービスなどの兼ね合いから、社会福祉協議会、市の健康福祉部長が参加している。</p> <p>総務部長については、市の交通であるるのバスを所管する地域防災課を統括する立場として参加してもらっている。</p> <p>このように、それぞれの役割と立場を持って参加していることをご理解いただければと思う。</p>
事務局：	<p>先ほど、事務局説明の中で、「最終的には市の判断となる」という言葉があった。市としては、本検討委員会の意見は十分尊重していく中で、市長からそうした指示があったということで、少し表現が適切でなかった点もあった。</p>
委員長：	<p>少なくともここでの議論は、それぞれの立場の方に集まってもらい審議してもらっている。当然ながら、本検討委員会で決定して進めていけるというものではない。ここでの検討結果を最大限尊重してもらい、最後は、責任を持った方が判断すると理解している。</p> <p>ここでの意見交換、審議は、決して無駄な訳ではない。非常に重要なものだと認識してほしい。</p>
委員：	<p>提案では、引田・網代・代継地域となっている。先ほど私も提案したが、空白地域で残っているのは、秋川橋西側の区域である。ぜひ、ここも実証実験に含めていただけないか。</p>

	先ほど事務局から、全ての空白地域で実施するとは限らないという旨の説明があった。一方で、秋川橋西側区域は、条件が似ている。ここも実施してほしいと思う。
事務局：	東秋川橋西側の区域についても、引田・渚上区域と地理的にも、駅までの距離も似ている。また、道路が狭隘である点も共通している。 実証実験は、車両1台を用いて行うことを考えている。東秋川区域で行うとなると、単純に経費が2倍かかってしまう。東秋川橋西側の区域も短期的取組の優先検討区域に該当するが、引田・渚上区域の実証実験の結果によっては、デマンド交通を適用するのに近いような地理的条件であると認識している。今回の実証実験については、引田・渚上に網代地域を含めて1台で可能かどうかも含めて、実施していきたいと考えている。
委員長：	本当は財政的にも余裕があれば、並行して実施できればいいと思うが、そういう訳にもいかない点も考慮しなければいけない。今後、東秋川橋西側の区域もこのままという訳にはいかないので、実証実験の結果が良好であれば、実証実験という形になるのか、本格導入になるのか分からないが、検討していくことになると思う。
委員：	基本的な提案とすると、検討状況ではなく、提案でいいと思う。資料にあるように、停留所は非常に良く調べられている。P6にも愛知県の事例が掲載されており、非常に細かく調べられている。前回の委員会でも委員長がスピードを持ってとの発言もあったし、本日も委員の中からスピード感の話があり、私もそう思う。このような状況であれば、東秋川橋西側の区域も含めてこの方式を取り入れて実証実験を行うと前回も言っているので、それも含めて提案で良いと思う。
委員長：	少なくとも今の話にあったとおり、ここまで検討が進んでいる。状況が許すのであれば、ぜひ進めていくという形で進めてもらえればと思う。このような形で、引き続き検討を進めていただくということで、いいか。
委員：	資料の中に、「運賃は本検討委員会で検討」ということになっている。私は、ある意味では、公立阿伎留医療センターやイオンモールまで行けるので、基幹交通の一部も含まれるということで、少なくとも200円は取らないといけないと思う。
事務局：	今回の計画のサービスレベルの話をする、停留所が家の近くにできるということで、バスよりも使い勝手がいいということになる。ただし、ドア to ドアではなく、一定の制限がかかるということから、タクシー以下のサービスレベルと考えている。先ほど説明したとおり、草花折立区域は100円、深沢区域は実質300円の自己負担となっていることから、デマンド交通については、200円程度が妥当ではないかと事務局でも想定している。
委員長：	金額の設定に関しては、運行費用がどの位かかるかも含めて決定していくことになると思う。その点も踏まえて検討してもらえればと思う。 他にいかがか。
	(特になしとの発言)
委員長：	今日の意見を踏まえながら、さらに検討を進めて欲しい。
(3) その他	
委員長：	事務局から何かあるか。
事務局：	特になし。

委員 長：	今日は草花折立区域における実証実験の改善、るのバス、或いはデマンド交通についていろいろと意見をもらった。それを踏まえて検討を進めてもらえればと思う。
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、草花折立区域における実証実験の改善、るのバス等に関する調査・検討、デマンド交通の計画など、それぞれ対応を進めていく。 次回の検討委員会については、時期は未定である。改めて連絡する。引続きよろしく願います。
委員 長：	それでは、次第4まで終了したので、進行を事務局に戻す。
5 閉会	
事 務 局：	委員長はじめ、委員の皆様には熱心な議論に感謝する。 本検討委員会でもう一度議論、意見は、事務局も最大限尊重して、今後の公共交通対策を進めていきたいと考えている。 以上をもって、第11回公共交通検討委員会を終了する。