

第12回あきる野市公共交通検討委員会 会議録

日 時	令和3年8月13日（金）午後3時～4時40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 委 員 大久保春彦 竹之内正雄 黒田 誠 山口 和彦 榑原 秀明 片渕 裕基（代理：吉富氏） 小崎 和人 小泉 伸介 川久保 明 有馬 哲司 （欠席者：沖倉 時代、榎本 聡、高橋 一広、大久保 丈治）
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	19人

1 開 会	
事務局：	<p>「第12回あきる野市公共交通検討委員会」を開催する。本日は、お忙しい中参加いただき、感謝申し上げます。</p> <p>開催に先立ち、事務局の長である企画政策部長が異動したため、紹介する。</p>
2 挨拶	
事務局代表：	<p>3月までは委員として出席していたが、本日から事務局として出席する。よろしくお願ひ申し上げます。</p>
事務局：	<p>本日の委員会については、緊急事態宣言の中での開催となり、誠に申し訳ない。公共交通対策を迅速に進めるに当たり、重要な案件の審議であるため、委員長と相談した上で、開催した次第である。開催にあたっては、感染対策を万全にした上で行う。よろしくお願ひ申し上げます。</p> <p>また、資料の取りまとめに時間がかかり、直前の送付となったことを重ねてお詫び申し上げます。</p> <p>※ 資料（事前送付、当日配布）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>コロナの感染拡大が厳しく、緊急事態宣言の中でお集まりいただき感謝する。日々感染者数の最高値を更新する一方で、市役所1階に予防接種のブースがあるなど、ワクチン接種も進んでいるとみた。ワクチン接種が進むことで、少しでも感染者数が減</p>

	<p>る方向に向かうよう祈りたい。</p> <p>公共交通に関しても、緊急事態宣言により、出来るだけ移動しないようにという状況であるため、需要が減っている。私に関わる他の市のコミュニティバスの利用状況も、緊急事態宣言が出る前の段階で、最も多い時の3割減となっている。るのバスも似た数字だと聞いた。3割減というのは、コロナで移動を控えていることに加え、テレワークが増えたなどの行動変化が起きている結果だと思われる。そうであるとすれば、今はコロナで利用者が減っているが、今後は公共交通自体の構造変化で、利用者がコロナ前より減る可能性がある。従って、ポストコロナの状況を考慮し、公共交通の在り方を考える必要があると思う。</p> <p>今はコロナ後の状況が全く見えないため、長い目で見ることが必要。しかし、いずれはこうしたことも考慮し、需要によってどういったモードが良いか、それらをどう組み合わせるべきかなどを考える必要があると認識している。</p> <p>ともあれ、今日は現状取り組んでいる解決すべきことが議題としてある。先ほど述べたことを頭に入れつつも、今取り組んでいる課題に対して議論し、大きな方向性を目指したい。ご協力をお願いします。</p>
3 新委員紹介、副委員長選任	
事務局：	<p>本年度初めての委員会であるため、新たに参加いただく委員を紹介する。</p> <p>タクシー事業者の代表として参加していた郷野委員に代わり、横川観光株式会社代表取締役社長の山口委員である。続いて、市の人事異動に伴い、都市整備部長の清水委員に代わり、有馬委員である。また、総務部長の大出委員に代わり、大久保委員であるが、本日はご家族の不幸により欠席となる。新たな委員の紹介は以上である。</p> <p>本日は、片渕委員の代理として、吉富氏に出席いただく。また、沖倉委員、榎本委員から欠席の連絡を受けている。高橋委員は急な対応があり、対応が終了次第という連絡を受けている。</p> <p>続いて、副委員長の選任である。これまで副委員長を務めていた大出委員の異動により、新たな副委員長を互選する必要がある。これまで、副委員長は総務部長が務めていたが、本日は後任の総務部長が急遽欠席となった。そのため、委員長と相談した結果、新たな副委員長の選任は次回に持ち越したいと考えるがよろしいか。</p>
	(一同、了承)
事務局：	副委員長の選任は、次回に持ち越しとする。
4 議事等	
(1) 草花折立区域を対象とした公共交通実証実験について【資料1】	
委員長：	本日は傍聴希望があり、これを許可する。
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：	<p>当初見込んだほどの数値は出ていないと説明があった。ワークショップ後のアンケートでは、自家用車に乗っている方が大多数であり、現在も自家用車が使える状況では、こうした実証実験を企画しても、より魅力的でないと思われるのではないかと、改めてこの結果を見て思う。</p> <p>今度実施するアンケートの中で最も知りたいことは、地元の方が要望して実現し</p>

	<p>た実証実験にもかかわらず、何故利用が少なかったのかという点だと思う。本当はより早い段階で把握する必要があったと思うが、その理由の把握が第一であろうと思う。</p> <p>また、アンケートの問8で「今回の実験運行が本格導入されたら、利用したいと思いますか」とある。実証実験で不足していた点などを聞き、それを考慮してという趣旨があると思うが、どういった課題があるか出来るだけ早く把握し、この区域における実験運行はこれをもって区切りとする、他の施策を検討するといった判断をすべきだと考える。</p>
事務局：	<p>委員の指摘はもっともだと感じる。実証実験を希望したが、実際には利用されなかった理由の把握のため、アンケート調査が待たれる。今回、交通空白地域からのフィーダー交通という位置付けで、るのバス、西東京バスのバス停で乗り継ぎを求める計画であったため、直接目的地に向かえる自家用車と比べて、ハードルが高かったのだろうという感想を抱いている。詳細は、調査の結果をもって分析を行いたい。</p>
委員：	<p>私も実際に何度か乗務をしたが、確かに乗客は少なく、当社で見込んでいた数よりも相当少なかった。当初はこのようなものだろうとは思っていたが、ダイヤ改正をしたにもかかわらず、結局このような結果であった。しかし、利用された方は本当に喜んでいて。移動手段が無く、買い物に行くことにも困っていた方など、「こういう交通が出来て助かる」と言っていた。今回、実証実験が終了してしまうため、この方たちがかわいそうだと感じる。</p>
委員：	<p>これまでの委員会の中でも、PR不足という話があった。今後の実証実験の参考として、アンケートで、そもそも実証実験を知っていたか、それを知った経緯が何かを問うのはどうか。今後の実証実験でのPR方法の参考になれば良いと思う。</p> <p>また、今後の運行はどのようにするのか、このままでよいのかという点をはっきりさせる必要があると思う。一度、実証実験を実施してしまうと今後への期待感が出る。今後やらないのであれば、あまり期待させてはならず、やらないと伝える必要がある。難しい話だが、どのように伝えるかが課題であるように思う。</p>
委員長	<p>実証実験を知っていたかどうか、知った経緯は非常に重要である。是非設問に加えていただきたいが、よろしいか。</p>
事務局：	<p>運行自体を知らなかった可能性もある。アンケートで、運行そのものを知っていたかなどを確認する設問を加えたい。</p>
委員長：	<p>アンケートの問6「今回の運賃が妥当だと思いますか」の設問に対し、「とてもそう思う」「ややそう思う」と聞いても、あまり意味が無い。この運賃が高いか安いかわからなければ妥当かを聞いた方が良いと思う。</p>
事務局：	<p>おっしゃるとおりだと思う。現状の表現では、運賃が高いか安いかわからないため、そういった設問とするよう調整する。</p>
委員長：	<p>委員から意見があったように、草花折立区域における公共交通を今後どうするかという点は、今回のアンケート結果を踏まえての判断になると思う。非常に重要である。今後このアンケートの結果を十分精査し、検討を進める必要があると思う。</p> <p>このアンケートの結果がまとめ次第、報告いただき、今後の伝え方なども適宜検討する方向で進めたいと考える。アンケート内容は、意見を踏まえて修正するが、残</p>

	りは事務局と委員長に一任していただく形でよろしいか。
	(一同、了承)
委員長：	この流れで進めるということで、よろしく願います。
4 議事等 (2) 公共交通の改善等について 公共交通優先検討区域におけるデマンド交通実証実験のご提案【資料2】 るのバスの利用実績と今後の展望について【資料3】	
事務局：	※ 資料2、資料3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。
事務局：	<p>補足をする。デマンド交通、るのバスの実証実験の期間は、現段階では1年を想定している。但し、今回は民間事業者の提案を踏まえた非常に大がかりな実証実験のため、その様子によって、今後の継続があるのか、一年で打ち切るのかの検討を別に行う必要があると考える。</p> <p>デマンド交通の実証実験については、今回の提案に当たり、事業者と話をした。この実証実験は、純然たる公共交通の実証実験という趣旨の他に、台風により網代橋が使えない状況にある網代地域の足の確保という目的もある。そのため、これまでの実証実験とは趣を異にすることから、期間は1年としながらも、その後どのような条件であれば継続するかなど、別途検討したいと考える。</p> <p>デマンド交通の事業費について、運行そのものの経費は、トヨタモビリティ基金を活用するため、基本的にはかからないものの、1年目は市の持ち出しとして、周知に努める費用などがかかる。この際、市と事業者の関係性は、委託ではなく事業者主体のものであるため、市と協定を締結するなどの関係性の下で実証実験を行うことになると思う。</p> <p>るのバスは、市が主体となる実証実験である。事業費の1,700万円は運行委託料である。車両は、借用の見込みが立ち、あまり費用をかけずにお借り出来る算段が立った。実証実験とはいえ、なるべく財政負担が小さくなるよう努力した。</p>
委員：	最初の説明では、運行経路は引田・湊上・代継地域に限定とのことであったが、今の説明を踏まえると、網代地域も含むという認識で良いか。
事務局：	網代地域も含めての実験予定である。資料2の20ページ、地図の左下にある網代地域にも丸をしている。網代地域からは、武蔵増戸駅に出ることを計画している。網代地域から武蔵引田駅・秋川駅まで行く場合、西東京バスの路線と競合する部分がある。また、網代地域のワークショップでも、武蔵増戸駅までのシャトルバスの要望が多かった。従って、武蔵増戸駅とその近辺への移動に限るものとした。引田・湊上・代継地域については、秋川駅周辺への移動に限るという形で検討している。
委員：	<p>網代地域に関しては非常に良いことだと思う。</p> <p>しかし、イオンモール日の出に停留所がある点にやや問題を感じる。これが市内の店舗であれば何ら問題はないと思う。住民の要望、需要は確かにあるが、秋川駅から運行される医療センター・イオンモール行きの民間バス、るのバスとの関係はどうなるのか。草花折立区域では市役所などへの直通に問題があったと思う。この点の見解を求めたい。</p>

	<p>また、実証実験の間は分かるが、実際に運行された場合にはどれほど費用がかかるのか分からないため、説明を願う。</p>
事務局：	<p>1 点目について、草花折立区域では、福生駅や市役所まで直接出たいという要望があった。しかし、ワークショップの結果では、草花折立区域からは、西東京バスを利用して福生駅に出る利用が多く、西ヶ谷戸西通り近辺からは、るのバスで市役所方面に向かう利用が多かったことから、草花折立区域では接続するフィーダー交通としてルートを設定した。イオンモール日の出について、秋川駅からの西東京バス、るのバスで阿伎留医療センターから行く利用があることは存じている。しかし、今回対象とする引田・湧上・代継地域から、秋川駅までバスで出て、更にバスに乗り換えてイオンモール日の出に行くことは考えにくい。また、バス停から300メートルの範囲内には停留所を設定しないこととしており、西東京バス、るのバスを利用したイオンモールへの移動と競合し、バス路線へ影響を及ぼす心配はないと考える。</p> <p>2 点目について、2 年目以降の費用は、約1,500万円と説明した。初年度の費用1,900万円のうち、385万円が初期費用のため、1,500万円程度になると思う。ただし、ここには運賃収入及び今回のビジネスモデルであるスポンサーの協賛金を含んでいない。その点を勘案すると、1,500万円以下には抑えられると考える。</p>
委員：	<p>以前の配布資料で、デマンド交通サービス提供企業として5社ほど提示されていた。そこでは台数の制約が記載されていた。この費用は、初年度以降の運用台数を何台で想定しているか。</p>
事務局：	<p>1 台である。他の地域で行われている同様の実証実験から、人口規模を勘案すると、1 台で間に合うと考える。</p>
委員長：	<p>2 年目以降は、1 台での運行を継続するとして、年間1,500万円の費用が発生する。ただし、運賃収入、協賛企業からの収入があり、この額により変わる。すなわち、1,500万円から収入分を差し引いた分が年間費用としてかかるかと理解した。</p> <p>2 年目以降に継続運行する場合、その分はどのような形で支出するのか。市から出るのか。</p>
事務局：	<p>具体的な検討は出来ていない。しかし、るのバスでは、西東京バスが主体となって運行する公共交通に市が補助金を支出する形を取っている。同様に民間事業者が運営を行うことを踏まえると、検討段階ではあるが同様の形に近くなると思う。</p>
委員長：	<p>その点は、今後検討が必要な部分であろう。</p>
委員：	<p>広告協賛金という点で、イオンなどを加えることで、大きな企業の協賛を受けられる可能性がある。また、イオン側も協賛を大いに利用したいと考える可能性もあると思う。その場合、市内の他の事業者との関係が心配である。バス停の観点だけでなく、その辺りの関係性も考慮すべきだと思う。</p>
事務局：	<p>停留所については、スポンサー収入もあるため、多くのスポンサーに協力いただきたいと考える。今回、東急なども停留所になっている。全体の外出が増えることで、どちらにもメリットがあるようになれば良いと考える。</p>
委員長：	<p>その辺のバランスは難しい。単純に交通の足のみに関わる問題ではない。大きな企業などと提携出来れば、その分かかなりの協賛をいただけると思うが、別の問題も出て</p>

	<p>くる。どこまで受け入れるのか、難しい判断が出てくる。いずれ、形が見えてきた際に検討すべき点であるという認識を共有しておきたい。</p>
委員：	<p>スマホにアプリを入れて使うことは、簡便で良いと思う。しかし、利用される方は高齢者が多いという問題を心配している。この点の対応を確認しておきたい。</p> <p>また、コールセンターは他の地域にあり、そこから対応すると思われる。一定期間が経てば地域の対応が出来ると思うが、どういう配慮がされるのか。</p>
事務局：	<p>以前からの指摘のとおり、高齢者にスマホでアプリを利用してもらうことは確かに難しい。他の地域のデマンド交通では、高齢者は電話予約が圧倒的に多い。従って、今回の実証実験でも、電話対応が可能なコールセンターを利用予定である。</p> <p>コールセンターは別地域に置くが、停留所を登録し把握した上で、ルートの設定はアルゴリズムを組むことで可能になると伺っている。乗り合いがある場合も、効率的に運用出来ると考える。</p>
委員長：	<p>電話だけではなく、スマホからも両方利用可能という認識で良いか。</p>
事務局：	<p>本実証実験は公共交通対策として全世代を対象とするが、資料2の8、9ページに記載したとおり、高齢者がメインに想定される。高齢者の方にとって、電話予約、利用感はどうか、実際に利用している団体ではどのような形かなど、事業者と十分に確認、検討した上で、問題が無いと判断し、今回の提案に至る。</p>
委員：	<p>3点確認したい。1点目は、資料2の13ページのチョイソコについて、今回は既存バス停から300メートル以内を外すとのことだが、先行事例において、タクシーやバスなどの既存の事業者との間で、競合や苦情の例が無いのか、知る範囲で教えてほしい。</p> <p>2点目は、残された優先検討区域の東秋川橋西側区域をどうするかという点である。チョイソコの実施期間が短いこともあると思うが、初期投資含め費用が1,900万円程かかるとなると、るのバスの実証実験費用と変わらず、比較的高いように思う。その額での費用対効果という点から考えて、引田・代継・網代区域ではエリアが限定されるため、東秋川橋西側区域への運行も出来ないか、それとも倍額程度になってしまうのか。その辺りの費用感を確認したい。</p> <p>3点目は、るのバスの実証実験についてである。車両が懸念事項であったものの、以前委員会で提案したリースが出来るとのこと、その点は良かったと感じる一方で、買い換える車についてはどうするのか。今後検討していくのか。</p>
事務局：	<p>1点目について、特に路線バスとの競合は、他の市町村でも多く存在する。まだ路線がある場合は、競合しないよう、バス停からの距離を一定以上離す、停留所を絞るなどの調整がされている。また、タクシー事業者との競合も一部で存在する。今回は運行時間を9時から16時までとしているが、これはタクシーがよく利用される8時～9時及び夕方以降の時間を避けて設定することにより、タクシー会社へ配慮している。</p> <p>2点目について、人口規模の面では、引田・代継・網代区域に東秋川橋西側区域を含めても問題無い。しかし、区域が広がるため、一台で賄うのは厳しいと判断し、安全側を見て区域を設定している。増車した場合、運行経費は2倍近くになる。ただし、共通費用として、広告宣伝費やシステム費用などがあり、単純に2倍とまではい</p>

	<p>かない。他団体における費用負担の割合を考慮すると、運賃収入とスポンサー収入で、運行経費の3分の1程度を賄えればと考える。</p> <p>3点目について、資料3の別紙に1,700万円と記載したが、これは運行に係る燃料費・人件費を中心とした費用であり、車両のリース費用は入っていない。以前の委員会で、車両のリースの話題があった際に述べた額も1,600、1,700万円と近い額であったが、これは車両のリース費用のみである。従って、車両をリースした上で運行をする場合、事業費の1,700万円が上乗せされるため、るのバスの運行費用は、年間で3,400万円ほどかかることになる。</p> <p>買い替えに関して、前回の委員会で、現車両は10年近く経つため、車両購入するならば、代替車両としても考えられると述べた。しかし、今回はお借りする方向が強く、返す必要がある。従って、車両の老朽化による買い替えは別の話として考える必要がある。</p> <p>既存の事業者との兼ね合いについて、市で公共交通対策を考える際には、既存のバス・タクシー事業者を維持しながら対策を行うことが大原則である。チョイソコも全国展開をする中で、運行時間の設定、調整により、競合を全て回避している。今回の提案においても、事業者との調整を行った。例えば、バス停の設置については、西東京バスに事前に相談をした。また、運行には運転手が必要となるが、地元のタクシー事業者を活用するなどして、既存の交通事業者との調整に万全を期したいと考える。</p>
<p>委員：</p>	<p>東秋川橋西側区域について少し懸念している。2,000万円までトヨタ社に出資いただけるようであるので、その範囲で増車が出来ればという希望である。</p>
<p>委員：</p>	<p>るのバスの増発増便における、ダイヤの問題についてである。前回の委員会でも述べたが、私は10時の委員会に出席する場合には、市役所に9時32分に着くが、12時に委員会を終えると、増便しない場合、14時16分発まで待つ必要がある。増便されることで、12時53分発に乗れるため、その点は非常に有難い。</p> <p>しかし、旧秋川エリアにコースを1つ増やすことが出来ないかと考える。バス停を設置する上での苦労は分かるが、ルートが長くなるとロスが出て、問題があることが文献でも明らかになっている。実証実験の前に設定することは難しいかもしれないが、ルートを分割すると考えれば、バス停の新設や移動ではないので、手続きもしやすいのではないかと考える。その辺りも考慮していただきたい。</p>
<p>事務局：</p>	<p>1点目について、増発増便のダイヤ案は、詳細に詰めたものではない。例えば、JR五日市線との接続は考えていない。この案は、単純にもう1本増車した場合にこうしたモデルダイヤが出来るという紹介である。従って、変更の余地があると認識いただきたい。</p> <p>2点目について、新規路線の設定には、多数の検討事項や調整先があるなどの問題がある。草花折立区域での調整も8～9ヶ月を要した。るのバスの新規路線となれば、地域の警察署、警視庁本庁との協議が必要となる。また、バス停を置く場合、道路管理者の東京都への許可申請や道路占用許可、ガードレールの撤去などがある。従って、新規路線の設置には最低1年以上を要す。今回、現行のルートを使う提案となったことは申し訳ないが、なるべく早く運行したいという意図で、こうした案を提</p>

	案した。
委員長：	<p>委員からあったように、増車分をどう活用するかについては、本来は路線をどうするかなどを含めて見直すべきである。一方で、十分な調整の後に導入することになれば、1～2年と時間が相当かかる。特にルート全体の変更になれば、資料3の2にあるように、全市的な調査を行うことになるだろう。そのため、まずはすぐに出来る運行頻度の拡充を実施し、今後の路線検討は、こうした調査を踏まえ、全体を見ながら進めるといふ流れで理解をいただきたい。</p> <p>東秋川橋西側区域への導入の話があった。本来は、全体的に検討出来ると良いが、今回1台での実施を踏まえると、まずは初期費用を助成で賄えるよう、早い段階で進める必要がある。実証実験を行い、区域を広げるべきとなれば、前倒しで検討の可能性もあると思う。従って、まずは実証実験ということで、この区域で進めていければと思う。</p>
委員：	<p>計画を見たが、かなり利用があると思う。利用者のニーズにも合っている。バス会社との競合の点では、西東京バスに気を遣って欲しい。また、タクシー会社の中でも、本来タクシーを使っていた人がチョイソコを使うことが考えられる。しかし、地域の交通手段が確保出来ることは良いことである。交通の便が悪い地域は衰退していくという話もあり、これをきっかけに地域が発展出来れば良いと思う。</p> <p>一点質問である。停留所がいくつかあるとのことだが、ルートは決まっているのか。当社は檜原村でもデマンド交通を運行しているが、既存の西東京バスのルートと被ると運輸局側に指摘を受ける。ルートが被った場合にはどうなるのか。</p>
事務局：	<p>「交通手段の確保になれば良い」と言っていたき、ありがたい。タクシーとは異なり、バス停に似た停留所を設置する形のため、ドアツードアではなく、タクシーより若干サービスは劣る。その点も競合を避けるためのポイントとして捉えている。</p> <p>檜原村で実施している「やまびこ号」は、路線が決まった定路線型で、デマンド運行を行うタイプである。引田・代継・網代区域のものは、予約があった人同士で乗合が可能な場合に、各乗車場所を通過して目的地に向かうタイプで、そのルートは最短ルートを設定する。檜原村では、西東京バスの路線を補完する形で運行され、西東京バスとの競合を極力避けるようにしていると思われる。</p> <p>運賃の設定について、200円～300円程度を予定しているという話をしている。タクシーよりサービスは劣るものの、定路線型のバスよりサービスが良いため、その中間の金額を提案している。</p>
委員：	<p>デマンド交通に関しては、事前に市から情報提供をいただいた。乗降場所や運賃の考え方が、既存路線に影響しないよう配慮していただいております、ありがたい。乗り継ぎも期待できるため、既存路線の利用が増えることも期待したい。</p>
委員：	<p>ルートについて、路線バスと完全に被るような運行経路の場合は認可が難しいが、一方で地域の交通や人の移動は、地域経済、医療、観光など、地域の力を高めるうえで必要だと思う。また、自治体を中心となつてとりまとめ、デザインをすることが重要であり、その点は市にお願いしたい。</p>
委員長：	<p>デマンド交通については、様々ご意見があった。詳細を詰める中で検討、修正すべき点もあるが、委員会としてはこれを進める方向で承認して良いか。</p>

	(一同、了承)
委員長：	るのバスについても、課題であった車両の調達について、借用またはリースで目処が立った。よって、実証実験を行っても良いとして承認しても問題はないか。
	(一同、了承)
委員長：	エリアや今後のルートなどは、まだまだ慎重に検討を進めていく必要があると思う。今後ともよろしく願いたい。
委員長：	1点確認したい。デマンド交通の運賃について、現状の提案があった。資料2には「この委員会で最終的に決定」とあるが、どのタイミングを想定しているのか。
事務局：	今回、200～300円として提案をした。これは、都内近隣市町村のデマンド交通の取組やサービスレベルを考慮して設定した。200円、もしくは300円のどちらかで問題無ければ、承認いただきたい。
委員長：	金額は、次の委員会で決めるのか、市が200円か300円で決定するのか。
事務局：	<p>都内でデマンド交通を行っている自治体としては、東久留米市の「くるぶー」がある。これは運賃が500円であるが、市内全域で乗降でき、自宅まで迎えに来るといふ、非常にサービスレベルが高いものである。しかし、交通弱者対策、福祉の要素が強いため、70歳以上及び乳幼児を連れた方しか乗れない。また、武蔵村山市の「むらタク」は、本市の計画に非常に近いと考える。これは運賃が300円で、市内全域で乗降でき、自宅まで迎えに来るものである。最大4.2キロメートルほどの移動が可能だと思われ、その状況で300円である。</p> <p>本市のものは、「むらタク」と異なり、乗降場所が市内全域ではない。また、停留所で乗降するタイプであって、自宅まで迎えに行くものでもない。さらに、最大移動距離が2.8キロメートルと、「むらタク」の3分の2の距離である。これらを考慮すると、「むらタク」の300円よりはサービスとして劣るため、200円が中心であろうというのが事務局の意見である。</p> <p>本日は、方向性の説明が中心である。運賃について、事務局としては、200～300円辺りであろうという提案に留まる。近隣のデマンド交通の運賃状況を見ると、100円という例は殆ど無い。また、タクシーとバスの間という性質を考慮すると、一定の金額設定が必要だと考える。さらに、るのバスの100円、西東京バスの初乗り運賃の考慮も必要である。従って、現段階では、200～300円の間での提案となる。その範囲内で、市で適切な価格を決めるとして方向性を承認いただければ、市で検討、その他事業者と調整を行いたい。また、本件は予算を必要とする案件であるため、議会で説明をする必要がある。これらを経て、次の委員会で詳細な運行計画を示すことになると思う。</p>
委員長：	運賃は200～300円として、実際の決定は予算などを踏まえ、市として検討した上で決める、という方向性を承認いただくということで良いか。
	(一同、了承)
委員長：	この方向性で承認とさせていただきます。
4 議事等	
(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：	議事としては、以上となる。
5 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。デマンド交通とのバスの実証実験の方向性について承認をいただいたとして、本日の意見を基に準備を進めていく。</p> <p>繰り返しとなるが、デマンド交通とのバスの実証実験に向けての今後の展開としては、今日の検討結果を事業者にお話しし、必要な予算は議会に審議を依頼する流れとなる。これらを経て、詳細は次の委員会で説明をさせていただく。</p> <p>また、実証実験を実施する中で、公共交通空白地域の取組に関する手法の検討について、材料が揃いつつある。今後は東秋川橋西側区域も含めて、全体をどうするかという議論にも入る必要があると考えている。前回の委員会で話をしたアンケート調査を含め、議論を進めていければと思う。引き続きよろしく願います。</p>
委 員 員：	<p>3点ある。1点目は、参考資料について特段説明が無かったが、この資料はどこかに掲載されているものか、という確認である。</p> <p>2点目は、参考資料の施策③、2項目目の「否決されている」の部分に、「市議会で」を入れてほしい、という要望である。委員会で否決したとの誤解を招きうる。</p> <p>3点目は、市議会の中で、公共交通等調査特別委員会を作ったようだが、これは、JR五日市線改善特別委員会が変わったものか、という確認である。また、議会のものとこの検討委員会の名前が似ているが、関係性が分からないため、教えていただきたい。</p>
事 務 局：	<p>参考資料の表現について、曖昧な表現であるため「市議会で」と加筆する。「否決されている」という部分も「修正の上で議決」である。今後、表現に留意する。</p> <p>参考資料は、これまでの公共交通空白地域解消に向けた取組について、深沢区域のタクシー料金補助制度、草花折立区域の定時定路線型交通、そしてデマンド交通、るのバスの増発増便について、これまでの流れの確認用として記載したものである。裏面の地図は、平成28～29年にまとめた「公共交通のあり方検討報告書」で、るのバス、ワンボックス車が通行可能な道路を示したものである。道路条件を考慮すると、線で示した部分でのみ、るのバス、ワンボックス車両が走れる。るのバスの増発・新規路線の検討において、定時定路線型を走らせる上での参考として掲載している。</p> <p>この資料は、委員長から依頼があった。委員会では長く議論をしており、非常に情報が多くなっている。そこで、市が何を実施したかなど、重要な基礎情報を分かりやすくまとめた委員用の資料を用意した。図面では、大型バス、るのバス、ワンボックス車両がそれぞれ通れる場所を示した。道路状況は、公共交通を検討する上で重要であるため、図面で共有している。裏面の取組については、これまでの取り組みを簡潔にまとめ、今まで何を行ってきたのかを整理する趣旨のものである。</p> <p>議会の公共交通等調査特別委員会は、元々存在するJR五日市線改善特別委員会を発展させたものであり、JR五日市線に限らず、公共交通全般に対して調査・検討</p>

	<p>を行う組織である。この委員会は、議会内の組織であり、公共交通検討委員会と直接的に関係があるわけではない。議会でも公共交通を重視して議論しており、市側が出席し、市の検討状況を説明する機会もある。その場合には、現状の公共交通検討委員会の状況、実証実験の取組などを説明する。</p>
委員 長 :	<p>参考資料については、説明があったように、何らかの関係する話がある場合に、地図や取組がまとまったものが必要だと考え、用意していただいた。必要に応じて見ていただく程度のものである。</p> <p>次回は、参考資料がどういった目的であるのか忘れてしまわないよう、再度確認いただくのが良いと思う。</p> <p>次第4まで終了したので、進行を事務局に戻す。</p>
6 閉会	
事 務 局 :	<p>本日は、緊急事態宣言の中お集まりいただき、また貴重なご意見をいただき、感謝申し上げます。</p> <p>以上をもって、第12回公共交通検討委員会を終了する。</p>