

第13回あきる野市公共交通検討委員会 会議録

日 時	令和3年12月6日（月）午後3時～4時45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 大久保春彦 沖倉 時代 竹之内正雄 榎本 聡（代理：鈴木氏） 黒田 誠 山口 和彦 榊原 秀明 片渕 裕基（代理：サカイ氏） 小崎 和人 小泉 伸介（代理：藤本氏） 高橋 一広 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	17人

1 開 会	
事務局：	<p>「第13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、本日の委員会から新たに参加する委員を紹介する。総務部長の大久保委員である。また、本日の委員会では、片渕委員の代理としてサカイ氏、榎本委員の代理として鈴木氏、小泉委員の代理として藤本氏にご出席いただく。よろしく願います。</p> <p>※ 資料（事前送付、当日配布）を確認</p>
2 挨拶	
事務局：	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。
委員長：	<p>昨今、コロナがようやく落ち着きつつあり、東京都の感染者数は最盛期の100分の1程度になっている。一方で、新たな変異株の話も出てきており、なかなかコロナ禍の終息が見えないが、なんとか耐えていかなければならない状況だと思う。</p> <p>今朝、「南大沢スマートシティ協議会」に出席した。これは、東京都が主導し、スマートシティをショーケースとして作るための取組を行う協議会である。協議会では、新技術を利用したモビリティの活用やまちの賑わいに関わる内容を検討しているが、モビリティとまちの賑わいの双方を一緒に考えることが重要だという議論に</p>

	<p>なっている。</p> <p>この委員会では、交通に関する検討を行っているが、街の賑わいや人々の活動をどのようにするかについても非常に重要な要素であり、これらを抜きにして交通を検討することは出来ないと考える。協議会での議論でも、MaaSや無人バス、無人タクシーなどの新技術を活用する話が出ているが、新技術を活用するだけでなく、新技術をどのような将来像に当てはめていくかということも重要である。また、その将来像を実現していくためには、関係者、特に利用される人たちの熱量、熱意が非常に重要だと思う。加えて、地道な検討も実現のために必要だと思う。</p> <p>この委員会の議論にも同じことが言えると思う。例えば、デマンド交通は新技術を用いた交通手段の検討であるが、こうした新技術も見ながら、将来像を見据えたうえで地道に検討し、良い方向に導くことが必要だと思う。</p> <p>今日も様々な議題があるので、1つずつ十分に検討を行い、進展させていければと思っている。ご協力よろしく願います。</p>
3 副委員長選任	
事務局：	次に、前回持ち越しとなっていた副委員長の選任についてである。昨年度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。これまでの委員会では、副委員長を総務部長が務めていたため、委員長と相談した結果、後任の総務部長である大久保（丈）委員にお願いしたいと考えるがよろしいか。
	（一同、了承）
事務局：	副委員長には、大久保（丈）委員の就任が決定した。
4 議事等	
（1）草花折立区域における公共交通実証実験アンケート調査結果【資料1】	
委員長：	<p>今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> <p>資料1について、事務局から説明をお願いします。</p>
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>事前配布の資料を見た際に、36ページ以降は、区域住民向けアンケートと何が違うか分からなかったが、説明を聞いて乗車時のアンケートであることを理解した。また、37ページと38ページが逆であるかと思う。</p> <p>前回の委員会で、どのように実証実験を知ったのかを問う設問を入れていただきたいと述べたが、アンケートでは6ページ、7ページにある設問を入れていただけで良かったと思う。しかし、その設問を追加したことで、前回配布されたアンケート案と実際のアンケートの設問番号にずれが生じており、アンケートと調査結果を見比べる際に設問番号がずれて少し分かりづらかったため、アンケートの最新版をいただきたいかった。</p>
事務局：	37ページ、38ページの掲載順序については、報告書とりまとめの都合上入れ替えた。最終版の報告書では分かりやすいよう工夫する。
委員：	実験運行の認知方法について、市民の方々は様々な方法で認知しているのだと思った。やはり周知方法が最も重要だと思っており、今後の実証実験を行う際にも、

	今回用いた方法を周知方法として位置付けていただきたい。また、運行している車両を見かけている人が多いことから、それだけ関心があるのではないかと考える。
委員長：	認知状況、認知方法の結果を見ると、認知については比較的成功したと考える。そうなる、認知はされているにもかかわらず、利用に結びつかなかったことは少し残念である。今後もデマンド交通の実証実験などを行っていくが、利用に結びつけるための検討が必要だと考える。
委員：	委員長が述べたことと重なるが、これだけ周知していながら利用があまり多くなかった理由について、事務局の見解があれば聞きたい。
事務局：	12ページに記載があるが、「自家用車やバイクによる外出の方が便利だから」や、「将来的には公共交通が必要になると思うが、今は特に必要がないため、利用する気にならなかったから」などは、深沢区域の実証実験後アンケートでも全く同じような回答が見受けられた。また、グラフの上から3つ目「目的地に直行しないから」という理由で合計6割近くの方から回答をいただいている。今回は、地形等の関係でコースを反時計回りにしたが、時計回りで花之岡バス停に出たいという本来の地元のご希望とそぐわなかったことも原因だと考える。 従って、基本的には深沢区域と同じような理由が主で、かつ目的地に直行しないということもあると捉えている。
委員：	今述べたことが理由だと理解はしているが、こうした意見が最初からある程度想定された中で実験運行を行っている。我々を含めて、どうすればこの実験が成功するのかを検討することが、これからの大きな課題だと考える。事業を提示、実施する場合には、利用率の向上のために、利用促進のキャンペーンを実施するべきであり、これからの実験の際には取り入れていただきたい。
事務局：	周知が出来ていたにもかかわらず、利用が多くなかったことについて、最初1回利用するまでにハードルがあるのではないかとのご意見もいただいている。最初1回のハードルを乗り越えるための施策を考え、次の実証実験に臨む必要があると考える。
委員：	認知度はあるにもかかわらず、利用が少ないという指摘について、確かにそうだと思うが、個々の自由記述の回答を見ると、せめぎ合いだと感じた。つまり、今は車があるから車を利用するが、1年後、2年後はどうなるかわからないといったせめぎ合いにあるのではないかと思う。もし、来年、再来年同じような運行を行えば、乗客数は大きく変わるのではないかと思う。自由記述の回答を見ると、本当に切実に感じる。
委員長：	問6で「効果があると思う」、問9で「今後本格導入したら利用したいと思う」と回答した人は非常に多い。そして、遠からず、今よりも多くの住民の方がこうした手段を必要とする状況となる。そうなれば、「利用したい」「効果がある」と回答した方が、恐らく使うようになると思う。しかし、その時を考慮し、今回の実験運行の良し悪しを感じていただく意味では、実験運行期間のうちにせめて1回は使っただけだと良かったと思う。1回使うことで、2回目も使おうという気持ちになる可能性もあるほか、様々な意見や感想を持つと思う。やはり、1回も使っていない人と、1回でも使っている人の意見は大きく違う。従って、今後進めていく実証実験について

	は、1回は使っていただく方法を考えたい。
委員：	草花折立区域では、残念なことに一年で実証実験が終わってしまった。今まで実験運行があったが、これで終了してしまうというのは、実際に運行していた立場から見ると、かわいそうだと感じる。今後何かフォローをする予定はあるか。
事務局：	草花折立区域は、公共交通優先検討区域であり、今後も何らかの交通対策が必要な地域だと認識している。今回の実験運行は、全体としてはあまり利用されなかったため、今回のシステムをそのまま導入することは難しいかと思う。しかし、何らかの方法でこの地域をカバーしていく必要があることは間違いのないため、今後改めて検討し、提案したいと考える。
委員長：	草花折立区域については、実際使われた方や今後必要だとおっしゃっている方のご意見、本格導入する際の状況を考慮し、デマンド交通などの現在検討している施策も含めながら、どのような対策を行うか、今後も検討する必要があると認識している。 ここまで、課題や反省点、今後に向けての意見があった。これらを踏まえ、今後に向けての検討材料にしたいと考える。よろしく願います。
4 議事等	
(2) 公共交通実証実験（るのバス増発・増便）実施計画（案）【資料2】	
委員長：	資料2について、事務局から説明をお願いします。
事務局：	※ 資料2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：	素晴らしい実施計画案だと思う。これまで、あきる野市の公共交通対策としては、るのバスに最も取り組んできたと思う。そのため、まだるのバスを利用できない地域の方との関係の問題があるが、これから検討される手段での補完を行えば良いと思う。 また、今回のような増発を行うことは大変なことだったと思う。そのため、先ほど述べたように、増発分をどのように利用すれば市民が行きたい場所に行けるのかを十分にアピールする、利用促進のキャンペーンを打つなどして、この実証実験を成功させることが、まだるのバスが通っていない地域の施策にもつながるのではないかと思う。従って、この実験を成功させられるよう、我々含めて頑張っていく必要がある。
委員：	今の意見は大変貴重だと思う。先ほど、「1回乗れば違ってくる」といった趣旨の発言があったが、草花折立区域の場合は新たな手段であった一方、るのバスは今までと同様に走っている。従って、実験を成功させるためには、キャンペーンを行い、周知徹底させることが重要だと考える。
事務局：	今回は、るのバスの増発増便であり、既存のルートを走るため、単純に今まで利用されていた方が増発分に乗ったのでは、利用促進にならない。従って、先ほど述べたような、草花方面からイオンにすぐに行けること、引田方面から小川方面にすぐ帰れることなどを、時刻表を工夫するなどして分かりやすくし、これまでるのバスに乗っていなかった方に乗っていただけるようなPRをしたいと考える。
委員長：	PRは重要なので、ぜひ検討していただきたい。実証実験開始は、最短では3月1

	<p>日より前になるとのことで、そのタイミングに向けて、あるいは実験開始後でもキャンペーンや利用促進策は有効であるため、検討をお願いしたい。</p> <p>るのバスの増発について、折り込みチラシのようなものを作る予定はあるか。</p>
事務局：	<p>るのバスとデマンド交通のそれぞれで、実証実験周知用チラシの補正予算を計上している。これらを活用して周知したいと考える。</p>
委員長：	<p>そのチラシがより分かりやすく魅力的になるよう、ぜひお願いしたい。</p>
<p>4 議事等</p> <p>(3) 公共交通実証実験（デマンド型交通）実施計画（案）【資料3】</p>	
委員長：	<p>資料3について、事務局から説明をお願いする。</p>
事務局：	<p>※ 資料3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：	<p>2点ある。1点は、「2 実験内容」の「(5) 対象者」に「対象区域に居住し、会員登録した者」との記載があることについて、本来、チョイソコは会員登録しなければならないと思うが、今回は実証実験であり、運行区域が代継・引田・網代区域と比較的狭いことから、会員登録なしで実施出来ないかと考える。チョイソコのシステム自体は恐らく登録しなければならないのだろうが、運行区域は限定されており、居住地が分かるようであれば、会員登録をしていなくても乗れるようにするなど、もう少し簡単な方法でやらないと、先ほどの草花折立区域の実証実験のように、面倒だから乗らないというケースが出てくると考える。会員登録はしなければならないとしても、出来るだけ簡単な方法にしていきたい。</p> <p>もう1点、今回の実証実験の費用については、るのバスで1,700万円、デマンド交通で約15万円、合計で約1,715万が市の財政負担になる。実験でこれだけの費用をかけている以上は、十分な有効性を取りたいと考える。PR方法について、「3 実験の周知」では、新聞折込、市ホームページ、広報とあるが、草花折立区域の実証実験では掲示板や回覧物が有効であり、事務局の説明でも住民説明会を開催すると説明があったため、そういった手段もぜひ活用していきたい。</p>
事務局：	<p>まず会員登録について、現在は会員登録が必要な方法で話を進めている。ただ、公共交通であるため、どなたでも対象になるという考え方があり、会員登録についての反対意見があることも存じている。ただ、これまで同様の実証実験を行った全国各地域では、会員登録をするケースが殆どである。恐らく、会員登録せず実施することに何らかの課題があると考え。従って、会員登録については、十分に研究した上で、開始に向けて進めていきたいと考える。</p>
委員長：	<p>もちろん会員登録せずに済む方法があるのであれば、その方法が1番良いと思うが、恐らく系統的に会員登録をしなければならないと思う。</p>
事務局：	<p>補足する。会員登録により、利用者の方がよく利用するバス停がどこであるかなどが分かるようになる。確かに、最初の会員登録のハードルはあるが、登録により、それ以降の利便性が非常に大きくなるとみているため、会員登録をして頂ければと考える。また、会員登録をしていただくことで、どの利用者がどのようなルートを使っているかなど、実証実験の検証に必要となるデータが得やすくなるなどの理由も挙げられる。従って、会員登録についてはご理解いただきたい。</p>

委員 長：	草花折立区域の議論で出た、一回使うか使わないかに関わるハードルについて、今回の場合は、会員登録の有無がそれにあたる可能性が非常に高いと思う。従って、いかに会員登録をしていただくかが重要であると考え。先ほどの草花折立区域のアンケート結果でも、認知方法として、掲示板、回覧板などが挙げられていた。もちろん、掲示板、回覧板に登録方法を載せれば登録してもらえるかという、恐らくそうとも言い切れないと思う。しかし、地域内で案内が来たり、周りの人から聞いたり、地域内で説明会を行って、その際に登録していただいたりすることで、登録を促すことが重要だと思う。ぜひ出来るだけ積極的にお願いしたい。恐らく、一度登録をしていただければ、比較的に利用されるのではないかと思う。
委 員：	運賃の200円という設定が気になっている。るのバスは、100円で市内のかなりの範囲に行ける。確かに、デマンド交通には辺地を結ぶという意味合いもあり、るのバスよりも高くなることもわかるが、利用する高齢者の方などの経済的負担が増すのではないかと、少し懸念している。
事 務 局：	るのバスは1回100円で定路線型、タクシーは初乗り運賃500円で自宅まで迎車があり、目的地まで行けるサービスレベルである。デマンド交通の運賃は、これらの中間的な意味合いで、200円から300円で検討した。今回の最長距離である引田区域から市役所あたりまで、恐らく4キロ少しあろうかと思うが、同じ都内の東久留米市「くるぶー」、武蔵村山市の「むらタク」の運行範囲はこれよりもだいぶ広い。また、タクシー運賃とのバランス、るのバスの運賃が100円であることを考慮し、200円と決定した。今後、需要やご意見を元に、運賃についても検討する必要があると考える。また、障害者、一定以上の高齢者、介助者の方などに対して、割引を導入するかどうかについても、今後検討していきたいと考える。
委 員：	デマンド交通は新しいシステムで、加えて会員登録もあるため、過去に実施したように、地元でのワークショップを少なくとも2回はやる必要があると考える。1回説明を行い、次に会員登録をする2段階の構成で実施しなければ、なかなか成功しにくいと思う。留意していただきたい。
事 務 局：	12月中を目途に、一度説明会を開催したいと考える。また、3月の運行開始までに期間があるため、会員登録するための会など設け、スタート時点から極力利用していただけるように周知し、最初の利用ハードルを超える方法を考えていきたい。
委員 長：	デマンド交通は、概ね提案のあった方法で進めるが、いくつか意見もあった。特に、会員登録が利用ハードルにならないよう、様々な広報、利用促進策を実施したうえで進めていただきたい。よろしく願います。
4 議事等	
(4) 公共交通に関する市民アンケートについて【資料4】	
委員 長：	資料4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：	都内ではシルバーパスが市民にかなり普及しており、利用されている方も大勢いると思う。そのことが、今検討している公共交通事業に何らかの影響を与えるのではないかと思う。アンケート調査を実施するにあたり、シルバーパスについても設問に

	組み込んではいかがか。
事務局：	<p>シルバーパスの保有状況や、保有者が公共交通をどのように利用されているかなどをお聞きするという認識で間違いはないか。</p> <p>シルバーパスについては未検討である。事務局で質問方法などを検討する。</p>
委員長：	<p>確認だが、シルバーパス保有者は西東京バスに乗れて、るのバスは乗れないという認識で間違いはないか。</p> <p>シルバーパスについても、設問を設けるようお願いする。</p>
委員：	<p>2点ある。1点目として、15ページに「デマンド型交通」と記載があるが、「デマンド型交通」がどのようなものか即座に理解出来る市民の方は恐らくいないと思う。この点については別添の参考資料を付けるということで納得したが、「定時定路線型交通」や「デマンド型交通」といった市民の方にあまり聞き馴染みのない単語については、参考資料の中でも、もう少し目立つように説明した方が良いと考える。</p> <p>2点目として、4ページにJR五日市線の設問がある。問1でお住まいの住所の町・字名まで聞いているので、西東京バスやるのバス、タクシーなどは、概ねこのあたりで利用されるのだろうという推察ができ、その周辺での利便性の評価を頂いているので、分析はしやすいかと思う。しかし、五日市線については、具体的にどの駅をメインにお使いになるのか聞いた方が良いと考える。</p> <p>加えて、五日市線に限らず、近隣の駅である福生駅、羽村駅、拝島駅も選択肢として入れた方が良いと考える。コロナにより路線バスの利用者も例年と比べ3割減程度であり、緊急事態宣言が明けた10月、11月でようやく2割減程度まで戻ってきている。一方で、あきる野市から、自家用車による送迎で多摩川を越えた先の福生駅、羽村駅、拝島駅に向かう方が非常に多くなった印象を持っている。例えば、朝のラッシュ時間帯において、拝島駅に向かう陸橋、福生駅に向かう永田橋などは、以前は雨の日でなければ渋滞は発生しなかったが、今は雨の日以外でも渋滞が起きている。このことから、隣接市の駅まで自家用車で向かい、JRなどに乗るという、市内の公共交通から離れる動きも恐らく出ていると思う。こうした動きを把握出来ないかという意図である。</p>
事務局：	<p>まず一点目にご指摘いただいた「デマンド型交通」などの用語については、「予約型の乗合タクシー」など、表現を注記するなど工夫したいと考える。</p> <p>もう一点、五日市線については、どの駅を利用しているかなどの設問を加えることで、居住地域と公共交通利用の関係が見えてくると考えられるため、ご指摘を踏まえて検討する。</p>
委員：	<p>調査票の作り方について、様々な意見や感想がある。</p> <p>1ページ目、「あなたが外出される際には、他の方の介助を必要としますか」について、要介護認定調査にも関わっている立場からすると、ここでの「外出」の定義が少し分かりにくいと感じる。認定調査では、隣の家に行くことも外出であり、タクシーを含めた公共交通機関で遠方に行くことも外出であり、どこまで行くことを外出とするのか疑問に思う。例えば、隣近所であれば1人で行けるが、公共交通機関を使う場合には介助が必要な場合、どの選択肢を選ぶべきか迷うと思う。頻度は問わないにしても、「外出」の範囲の定義を書いた方が良いと考える。余談ではあるが、介</p>

	<p>護保険における外出の基準は、居住地の敷地外へ概ね30分以上出ることである。</p> <p>問6について、「○は1つ」とあるが、この設問は回答を1つに絞れないケースもあると思う。選択肢1、2、3からは恐らく1つに絞られるが、例えば1と4という選択、つまり、同居者以外に頼む場合もあれば、同居者に頼む場合もあるという場合である。従って、この設問は複数回答になると思う。</p> <p>次に、問7「転居された時期」とあるが、なぜ転居を基準にしたのか疑問に思う。居住された期間で良いと考える。</p> <p>次に、問9-1の選択肢6が途中で切れてしまっているが、プリントミスかと思う。</p> <p>直後の問9-2、選択肢2について、「該当するものを問9-1における項目（ア～ク）まで選んで」とあるが、これは複数回答を意図していると思うので、複数回答可などと追記する必要があると考える。</p> <p>次に、4ページ以降の、電車、バス、タクシーなどについて問う設問である。設問内容は概ね同じであるため電車で説明すると、問11にあたる設問で、「3. 用務」と「5. 私用」の違いがよく分からない。</p> <p>続く問12では、「エ. 定時性」とあるが、この表現も少し分かりにくい表現だと思われるため、もう少し分かりやすい表現を使うと良いと考える。</p> <p>次に、10ページ及びそれ以降の同種の設問について、10ページの間31にあたる設問では補助額を聞いているが、設問内で上部に位置する選択肢1、2、3を回答した際には直下の設問、すなわち問32に遷移するのが一般的かと思うが、ここでは問33に遷移し、逆に選択肢4を回答した際に直下の問32に遷移する。この遷移方法には少し違和感を覚える。</p> <p>また、問31では補助額の全額補助という選択肢を設けなかったのかと感じた。ただ、負担額が0円になってしまうため、なくても良いとは思う。</p> <p>最後に、回答対象者数が3,000名とあるが、出来れば回答者は多くしたいと思っている。確かに郵送費用などの実施費用もかかるので、制約があることは理解するが、WebページやSNSなどを活用し、郵送以外の手段でもアンケートを行うことは出来ないか。確かに回答はほぼ無いかもしれないが、多少の回答はあるかもしれない。</p>
事務局：	<p>順番に回答する。</p> <p>1ページの「あなたが外出される際には、他の方の介助を必要としますか」という設問の「外出」の定義について、確かにご指摘のとおりである。ここでは、公共交通を使った外出を想定しているため、そのことが分かるよう修正する。</p> <p>2ページの間6について、確かにご指摘のとおり、例えば1番と4番の両方が当てはまる方などはいると思うが、最も多く依頼する人を尋ねたいと考えているため、「複数当てはまる場合には、1番よく該当する方を」といった文言を追加する。</p> <p>3ページの間9-1は誤植であり修正する。問9-2の選択肢2はご指摘のとおり、複数選択が可能である。</p> <p>4ページ以降の「定時性」「用務」等の用語についても、いただいたご指摘を踏まえ、再度用語、表現を確認し、適宜修正する。</p>

	<p>10ページの間31から、間32と間33への遷移であるが、確かにご指摘のとおり、選択肢1から3で間32へ、4であれば間33へという作りが通常であると思う。しかし、今回は「どのような補助額でも利用しないと思う」と回答した方に、理由を確実に回答していただきたいという意図があり、あえて間32を先に行っている。</p> <p>間7について、様々設問方法を検討したなかで、転居時期を問う方が居住の開始が明確になると考えたが、いただいたご意見も確かに理解できるため、この表現も一度精査する。</p> <p>SNS等での回答について、例えば表紙にQRコードを入れるなどの方法は、また検討する。また、回答者対象者の3,000人については、居住地区や年齢などを考慮し、市の住民基本台帳から無作為抽出する予定であり、統計的な分析の観点からもご容赦いただきたい。よろしく願います。</p>
委員長：	<p>アンケート対象者が回答をしやすくする観点では、例えばウェブサイトなどを使う方法にも検討の余地がある。しかし、サンプル数を増やすために、属性分類等を考慮せず、こうした手段を利用して回答を依頼すると、恐らく無作為抽出という観点からみて、意図しない状態になると思う。しかしながら、回答のしやすきの観点からは、検討の余地があるとは思うため、ご検討いただきたい。</p> <p>また、間7の転居、居住という表現について、物心ついたとき、あるいは先祖代々、市内に住んでいる方もいると思う。その場合、いつ転居したか分からないという理由から、選択肢5の「わからない」を選ぶ可能性があり、適切な選択とはならない。従って、少なくとも25年以上前から市内に住んでいる人が選択肢4を選ぶような書き方にしていく必要があるため、表現をご検討いただきたい。</p> <p>ここまで、アンケート票の修正に関する重要な意見をいくつか頂いた。これらについては、適切に検討、対応いただき、事務局と委員長で確認したうえで、1月に配布する流れとしたいが、よろしいか。</p>
	(一同、了承)
委員長：	この流れで進めていく。また、調査結果がまとまり次第、報告をお願いします。
4 議事等	
(5) るのバスにおけるバス停の増設について【資料5】	
委員長：	資料5について、事務局から説明をお願いします。
事務局：	<p>※ 資料5を用いて事務局から説明</p> <p>1点補足する。記載内容について、本日の委員会で説明し理解をいただいた後に、あきる野市議会12月定例会議最終日で審議をしていただくよう、議案として提出する予定である。よろしく願います。</p>
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>少しでも利便性が高まることは大変良いことだと思う。</p> <p>るのバス増発増便の実証実験にも関係する内容を少し付け加える。グリーントウンの上部、パークハイツの上段までの運行、小川・野辺を通る小川コースを、小川コースと二宮コースに分けることについて、増発増便に対応してぜひ検討していただきたい。バス停の設置には時間がかかるため、3月までに間に合わせることは厳しいか</p>

	<p>もしれないが、これらのいずれかは実証実験の後半には間に合う可能性もある。特にグリーンタウンやパークハイツは可能性がある。ぜひ検討していただきたい。</p>
事務局：	<p>今回、全市的なアンケート調査を行うが、その際、るのバスが通行可能な道路などを示す。調査結果を見ながら、どこにどのような需要があるのか精査することになると思う。一方、新規路線については、警察の実地調査やその後の国土交通省への申請、各種手続きを考慮すると、実際には1年以上はかかると見込まれる。従って、まずは調査結果とるのバスの通行可能道路か否か、そしてどの地域でるのバスの要望が強いかなどを把握したうえで判断したいと考える。</p>
委員：	<p>確かに地域住民の要望を聞くことは大切だが、恐らくグリーンタウンやパークハイツからは、既に要望が出ていると思われる。実際にこれらの地域に住むことを想像すれば分かると思うが、この上部から下部まで来るのは大変であるし、この道は広い。さらに、パークハイツは現状でも下段までるのバスが来ているため、上段までの運行も当然考えられる。要望も多くあるので、ぜひ検討していただきたい。</p>
事務局：	<p>実際にどのようなニーズがあるのか、るのバス以外の要望があるのかどうか、西東京バスの既存路線との影響などを含めて総合的に考慮し、判断したいと考える。</p>
委員長：	<p>可能性は排除しないという趣旨の回答かと思う。今回、アンケート調査も行うが、その結果も踏まえながら、総合的にどうすべきか検討すると理解していただきたい。</p>
委員：	<p>この2つの地域には、西東京バスは走っていない。やるべきことは、住民の声を聞くことのみだと思う。小和田グランド前バス停留所の設置についても、自治会への問い合わせ、アンケートを実施しているが、こういった形で先行して実施出来ると考える。もし、この一年間でバス停の設置までは出来ないとしても、こうした作業は行っても良いと思う。ぜひ検討していただきたい。</p>
事務局：	<p>参考資料として配布した地図を見ていただきたい。JR五日市線終点の武蔵五日市駅から伸びている青い線が、るのバスの走行する道路である。この道路は、武蔵五日市駅から南西方向に進んだ後、南東方向にコースを変えて進んでいるが、その途中で斜線で示した公共交通空白地域がある。この部分は背景が白、つまり一定の住宅地があり、今なお開発が進んでいるため、今回ここに小和田グランド前バス停を新設することとなった。公共交通空白地域の対策に関わるため、今回の検討委員会で報告した。</p> <p>また、今回のバス停新設は、既存のるのバスの経路上での実施であり、運行時刻の変化などの影響が全く無い部分である。一方、先ほど指摘いただいた、新規のるのバス路線の場合には、全体のルートにも影響してくる部分がある。新たに運行出来る地域が増える反面、その他の地域の方々にとっては利便性が悪化する。こうした問題を勘案するためにも、今回の調査結果をもとに判断したいと考える。</p>
委員：	<p>再三の発言で恐縮だが、来年3月までには間に合わなかったとしても問題はない。しかし、自治会に対する調査や、路線新設による時刻等への影響評価などは行っていただきたい。</p>
事務局：	<p>意見として承らせていただく。来年1月からアンケート調査を行うので、今年度末から来年度初頭ごろに取りまとめが出来するため、ご指摘を含めて、また報告する。</p>
委員長：	<p>よろしく願います。それでは、小和田グランド前バス停留所の新設について、委</p>

	員会として了承としてよろしいか。
	(一同、了承)
委員長：	説明のとおり、進めていただきたい。
4 議事等 (6) その他 ・東秋川橋西側区域における公共交通実証実験について	
委員長：	その他について、事務局から何かあるか。
事務局：	<p>その他に記載している「東秋川橋西側区域における公共交通実証実験について」説明する。</p> <p>市長より、東秋川橋西側区域における実証実験について提案があった。提案内容としては、NTT社のシステムを用い、ドアツードアのデマンド交通実証実験を令和4年度から実施したいというものである。市長の考えとしては、今回の実証実験で利用する「チョイソコ」とは異なるシステム・運行会社による実証実験を行い、両者を比較したいということであった。そのため、公共交通検討委員会にも諮っていきたいと考える。しかし、現在は市長の考えを伺った状況であり、実際どのような運行計画であるかなどは未定である。従って、本日は方向性のみの説明とし、具体的な事業計画がまとまった後に、改めて委員会に諮りたいと考える。よろしく願います。</p>
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>電脳交通の方とNTT関係の方から話を聞いたことがある。このシステムは、横川交通さんが実際に利用している。ランニングコストが非常に安いという利点がある。確かに今回実証実験を行う「チョイソコ」は導入当初のコストの観点からは非常に良いサービスであるが、ランニングコストの観点からも検討していただきたい。</p>
委員：	<p>第10回検討会の資料3では、オンデマンド交通サービス提供企業として、4社紹介があったが、今回なぜNTTを使うのか分からない。他の企業でも良いのではないかという議論になると思う。今回、引田・代継・網代区域のデマンド交通を「チョイソコ」に決定したのは、初期費用の面から最適という理由だったと思う。従って、新たなシステムを導入するのであれば、1社に確定せず、「チョイソコ」以外の他社、または「チョイソコ」も含めて検討をするべきだと考える。</p> <p>加えて、前回、前々回の委員会では、車1台の増車費用はかかるものの、初期費用がそれほどかからないのであれば、東秋川橋西側区域でも実施したらどうかと述べていたが、東秋川橋西側区域での実施は見送り、1台で運行することとなった。</p> <p>「チョイソコ」に決定した理由が、それほど初期費用がかからないことであることを踏まえれば、初期費用が発生する新たなシステムを入れるのではなく、「チョイソコ」でもう1台増車すれば良いのではないかという議論にもなる。こうした背景も考慮し、この委員会で今後提案をしていただき、検討する必要があると考える。</p>
委員：	<p>現在、来年から始めるデマンド交通実証実験の認可を国土交通省に申請している。早ければ今年中、遅くとも来年の1月中旬には認可が下りると思われる。</p> <p>先ほど述べられた「令和4年度から実施」というのは、来年の4月からという意味かと思うが、本委員会で検討を行い、許認可を申請することなどを考えると、スケジュールとして非常に厳しいと考える。</p>

	<p>また、今回の実証実験は、本委員会での検討を通じて、「チョイソコ」で決定した。異なる自治体が別の会社で実施するのは全く問題がなく、また「チョイソコ」に問題点があったのであれば理解できるが、そうではないにもかかわらず、同じ自治体内でサービスを競い合う、市民がこの業者はこうしたことをやっていて良かったなどと比較することには懸念がある。</p>
委員 長：	<p>ここまで様々な意見、発言があったが、事務局から回答が可能なものについては回答していただきたい。</p>
事 務 局：	<p>まず、電腦交通のシステムについてである。公共交通、デマンド交通を担うシステムには様々な種類があり、金額も多岐に及んでいる。また、どのような機能が必要であるかにより、金額も変わってくると思う。従って、システムを考える際には、今後デマンド交通を実施する際に、市としてどのような機能が必要か、それに対してどのようなシステムの選択肢があり、どれほどの金額がかかるのかなどを考慮するために、最終的には比較が必要だと認識している。これから実証実験を行うが、最終的にはランニングコストを含めて、どのようなシステムが最適であるか、検討が必要だと考える。</p> <p>続いて、東秋川橋西側区域も実験運行を行うのであれば、1台増車して「チョイソコ」での実施でも良いのではないかというご指摘についてである。これは、ご指摘のとおりかと思うが、市長の現在の考えとしては、違うシステムと違う会社を使って実施し、比較をしたいということであったため、こういった説明となっている。</p> <p>最後に、令和4年4月からの運行は現実的ではないのではないかというご指摘についてである。これもご指摘のとおりであり、公共交通に関する業務では、国土交通省からの許認可で一定の期間を要するほか、許認可に至るまでも、例えばシステム関係の調整、委員会での議論などがある。これらを考慮すれば、4月から実施したいと考えて、すぐ出来るのかどうかについては、非常に疑問が残るが、市長としては4月から実施したいという考えであると理解していただきたい。実際に出来るかどうかについては、費用の積算や、スケジュールの検討、事業計画を検討したうえでの判断になると考える。</p> <p>また、同じ市内で違うサービス事業者を競わせることへの懸念についても、ごもっともかと思う。1つのサービスについて、一旦はそれを検証する必要があると考える。時期を別にして、違うサービスを試してみることは可能性としてあるかと思うが、令和4年4月からとなれば、これから実施する「チョイソコ」と同時期となる。こうした運行形態への懸念については、ご意見として承らせていただく。</p>
委員 長：	<p>まだ、具体的な検討が進んでいない状況では、委員も意見を言いづらく、事務局も答えにくいと思う。いずれにしても、市長からこうした話があるということであるため、早急に具体化していただいた上で、また委員会でご提示いただき、議論して決定し、可能な限り早いタイミングで進めていくことになるかと思う。よろしく願います。</p> <p>他に事務局から何かあるか。</p>
事 務 局：	<p>特にない。</p>
委員 長：	<p>議事としては、以上となる。</p>

5 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。次回の検討委員会は、「東秋川橋西側区域について」及び「市民アンケート結果のとりまとめ」等を進め、報告ができるタイミングで開催したいと考えている。また改めてご連絡をする。引き続きよろしく願います。
委員長：	次第5まで終了したため、進行を事務局に戻す。
6 閉会	
事務局：	委員より多数の貴重なご意見をいただき、感謝申し上げます。 以上をもって、第13回公共交通検討委員会を終了する。