

第6回あきる野市公共交通検討委員会 会議録

日 時	令和元年6月12日（水）午後3時00分～午後4時20分
場 所	あきる野市役所5階 503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 原 清（※代理出席 川井氏） 寺尾 一彦（※代理出席 桃井氏） 郷野 隆司 榊原 秀明 川端 裕司 瀬戸 紀 堀越 千秋（※代理出席 石川氏） 川久保 明 清水 保治 （欠席者：中西 宏）
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	7人

1 開 会	
事 務 局：	「第6回あきる野市公共交通検討委員会」を開催する。 ※ 会議資料（事前送付、当日配布資料）を確認
2 挨拶	
委 員 長：	<p>あきる野市における公共交通の検討は、平成28年度の「公共交通のあり方検討会議」の発足から始まり、今年で4年目、また、「公共交通検討委員会」としては2年目に入った。昨年度は、公共交通優先検討区域を対象として、ワークショップ等で各区域の公共交通の方向性について、住民の皆さんにご検討いただいた。検討委員会では、その結果を踏まえ、実証実験の対象となる区域の選出など、検討を進めてきた。今年度はいよいよ、実証実験の実施に向けた具体的な取組が進んでいく。</p> <p>また、実証実験の対象とならなかった地域の対策、長期的な取組に関しても、並行して検討を進めていくことになる。</p> <p>委員の皆さんの知恵を借りながら、検討委員会としての考えをまとめ、より良い方向に進めていくことができると考えている。皆さんのご協力をお願いしたい。</p>
事 務 局：	新たに就任された委員の方もいらっしゃるので、事務局を代表して、企画政策部長より挨拶申し上げます。

事務局代表：	<p>本日はお忙しい中、第6回あきる野市公共交通検討委員会にお集まりいただき感謝申し上げます。</p> <p>これまで、5回の検討会議を開催した。本市において、公共交通対策は市の重点課題等としてとらえている。</p> <p>本日は、本市にとって初となる公共交通実証実験について提案させていただくので、委員の皆さんには、それぞれの立場から、きたんのないご意見をいただけるようお願いし、挨拶とさせていただきます。</p>
<b>3 自己紹介【資料 委員名簿】</b>	
事務局：	<p>本日は、新たに就任された委員の方々を迎えて、初回の会議であるため、名簿に沿って、自己紹介をお願いします。</p> <p>※ 委員、事務局（市、(株)サンビーム）の順に自己紹介</p>
事務局：	<p>昨年度、副委員長を務めていただいていた田中委員が退任したため、検討委員会設置要綱第6条第2項の規定に基づき、新たな副委員長を委員の中から互選していただきたい。委員長からご意見等はあるか。</p>
委員長：	<p>あきる野市の委員会であることを考慮し、市を代表して、田中委員の後任である大出委員に副委員長に就任いただくのはどうか。</p>
	<p>（「異議なし」との声）</p>
	<p>※ 副委員長は大出委員に決定</p>
<b>4 議事等</b>	
<p>（1）実証実験に向けた取組の経過について 【資料1】</p>	
<p>（2）公共交通優先検討区域を対象とした実証実験の計画（案）について 【資料2】</p>	
委員長：	<p>本日は傍聴希望があり、これを許可する。</p>
	<p>※ 資料1及び深沢区域での意見交換会関連資料を用いて事務局から報告</p> <p>※ 資料2を用いて事務局から説明</p>
委員長：	<p>事務局から資料について説明があった。</p> <p>委員から議事に関する意見をいただいているので、説明をお願いします。</p>
	<p>※ 委員提出資料に基づき、当該委員から説明</p>
委員長：	<p>委員から、盆堀地区地域交通事業（既存のデマンド交通）と連動した、深沢区域における定路線型交通の運行について提案があった。</p> <p>事務局から、発言はあるか。</p>
事務局：	<p>委員には、真摯なご意見をいただき感謝申し上げます。</p> <p>深沢区域における実証実験の内容については、ワークショップの結果から、タクシー補助か定路線型のドア to ドアのどちらかと考えた。委員の意見にもあるとおり、ドア to ドアの定義が明確ではないところがあったが、タクシーもドア to ドアの公共交通の1つと捉えている。</p> <p>また、深沢区域は地形的にほぼ一本道で、武蔵五日市駅まで必然的に定路線型のルートが形成される。このような深沢区域の地域特性に加え、前回の会議において「深沢区域と草花折立区域で、異なる実験を行うこと」が決定しており、草花折立区域で定路線型の実験が見込まれること、また、深沢区域で行った地域住民の方との意見交換会での反応も良好であったことなどから、同区域ではタクシー補助の実</p>

	験を行いたいと考えている。
委員：	深沢区域で実施された意見交換会は「タクシー利用補助」に関するものであって、盆堀地区地域交通事業と連動した定路線型交通との対比ではないという認識でよいか。
事務局：	ご認識のとおりである。
委員：	私が深沢区域における定路線型交通を提案する理由は、定路線型交通の導入が区域の存続に関わることでありと考えているからである。地域の方々の意見を聞く際、定路線型交通のことも含めて意見聴取してほしかったが、事務局はどのように考えるか。
事務局：	<p>盆堀地区地域交通事業のように、地域の方が運転手となり運行する交通は、深沢区域のワークショップでも1つの案として出ていたが、運転手の確保が難しいというご意見があり、同ワークショップで「区域に導入すべき交通」の優先順位を検討した際、上位には入らなかった。このことから、盆堀地区地域交通事業の方式をとることは難しいと判断した。実際、盆堀地区地域交通事業においても、運転手の確保がだんだんと難しくなっている状況であり、同地域と深沢区域を結びつけて運行する場合も同様に、運転手の確保が大きな課題となると考える。</p> <p>また、既存の路線として西東京バスが運行されているので、盆堀地区地域交通事業は、バス停までの足を確保し、バスの利用を促進することで公共交通を確保・維持していくことを目的に実施している。盆堀地域と深沢区域を結び付けて運行すると、ルートが西東京バスの既存路線と重なってしまうため、バスの利用者数への影響が懸念される。</p> <p>以上のことから、実証実験において、盆堀地区地域交通事業と連動した交通を用いることは難しいと考えている。</p>
委員：	<p>運転手については、確かに、深沢区域内で探すということは無理だと思うので「市の事業」として、五日市地域全体から運転手を探せば良いと思う。</p> <p>既存のバス路線があることから、民業を圧迫してしまうわけにはいかないということであるが、集落を存続、維持させていくにはどうしたら良いかを考えるべきではないか。盆堀地区地域交通事業と連動した交通が難しいというのであれば、深沢区域だけでも、定路線型の実証実験をすれば良いのではないかと思う。</p> <p>また、連動させてはどうかと考えたのは、運行範囲を広げることで、利用者数の増加にもつながるのではないかと思ったからである。</p>
事務局：	委員からのご意見は、今回の実証実験に関するものという認識でよろしいか。
委員：	そのとおり。
事務局：	<p>今回の提案については、あくまでも今年度実施する実証実験に関することであり、「深沢区域の交通として、定路線型交通は検討しない」ということはない。</p> <p>事務局としても、昨年度までの経過や、深沢区域から駅までの道がほぼ一本道であるなどの特性を踏まえ、深沢区域での実証実験を定路線型交通とすることも検討していた。しかし、現状においては、地域の皆さんのご意見や、本検討委員会での「2区域で実証実験を行う場合は、異なる2つの手法を検討する」というご意見を踏まえ、深沢区域では「タクシー利用補助」、草花折立区域では「定路線型交通」の</p>

	<p>実証実験を行うことを考えている。</p> <p>今後、各区域にどのような交通を入れていくかは、実証実験の結果等を見ながら決めていくこととなり、今回、委員からご提案いただいた定路線型の交通を「絶対にやらない」ということではないので、ご理解いただきたい。</p> <p>補足として、タクシーを公共交通に含めるかどうかの議論があることは、市としても承知している。「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適正化・活性化法）」では、タクシーを公共交通として位置付けていることから、市としては、こうした国の考え方に基づいて、タクシーを地域公共交通の担い手の1つとして捉えており、同検討委員会にもタクシー事業者さんに参画いただいている。</p> <p>また、仮に、盆堀と深沢を結んで車両を運行する場合、運行形態としてはコミュニティバス的一种になるかと思う。国土交通省が示す「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」には、路線バスとの整合性をしっかり図って、交通ネットワークを組むこと、コミュニティバスと民間の路線バスが実質的に競合することのないように留意することといった旨の記載がある。地域公共交通は、地域の皆さんの足を確保するために重要なものであると同時に、路線バス、鉄道等、地域の既存の公共交通を守るためにも必要なものである。</p> <p>盆堀と深沢を結ぶ交通について、可能性を否定するものではないが、実施するようになった場合には、西東京バスとの連動性・関係性についてしっかりと整理しておかなければならない。また、それを実施した結果、西東京バスの路線の採算が悪化してしまうようなことがあると、当該路線がなくなってしまう可能性も出てきてしまう。そういった課題が考えられるものについては、しっかりと整理し、慎重に議論していかなければならないと考えている。</p> <p>委員からのご意見にもあるとおり、民間の公共交通事業の採算に対しては、国や都の救済スキームが存在している。実際、西東京バスの養沢線、数馬・藤倉線については、市も補助金を出している。結果として、この補助により、市内のバス路線が維持されていることは事実であるが、市の財源が税金であることから、市としては、公共交通の手法をしっかりと検討し、一番効率の良い財源の投入を考えなければならない。</p> <p>以上のようなことを踏まえ、事務局としては、今回の深沢区域における実証実験の手法として「タクシー利用補助」を選択している。</p> <p>加えて、深沢区域における意見交換会では、地域の方々との議論のたたき台として「タクシー利用補助」を提示させていただいたが、それしかないという限定的な話し方をしたわけではないということも、ご理解いただきたい。</p>
<p>委員：</p>	<p>個人的に「タクシー利用補助」が、公共交通に値するかどうかという疑問点はあるが、2区域で実証実験を実施するに当たり、異なる手法を試したいということで、「定路線型交通」と「タクシー利用補助」という手法が挙げられたものと理解している。</p> <p>「定路線型交通」の実証実験の成果が得られれば、深沢区域など他の区域への導</p>

	<p>入も検討していくことになると思うので、今回の実証実験においては、この2つの手法を試す形で良いと考える。</p> <p>今後、公共交通を検討していくに当たっては、社会の変化や、MaaS (Mobility as a Service) などの新しい視点も考えていかなければならないだろう。</p>
委員：	<p>資料2の実施計画(案)の「(6)利用できるタクシー会社」は、市内の駅に待機所を有する事業者となっており、介護タクシーは、駅での待機がないので、今回の実証実験では対象外になると思うが、実際に導入を検討する際には、介護タクシーでの利用も検討したほうが良いと思う。</p>
委員長：	<p>「定路線型交通」と「タクシー利用補助」、それぞれの課題があるかと思うので、今後の議論のためにそれらを把握する必要がある。</p> <p>また、本日のここまでの議論で、前回の会議で「2区域で実証実験を行う場合は異なる2つの手法を検討する」と決めた経緯があること、深沢区域に「定路線型交通」を導入することを否定するものではないということは、はっきりしている。</p> <p>今後、実証実験の結果を踏まえて、深沢区域に「定路線型交通」を入れることになったとしても、あるいは、盆堀と深沢をつなぐ交通を入れることになったとしても、クリアしなければならない課題は多数ある。</p>
委員：	<p>盆堀地区地域交通の停留所となっているバス停を通る路線は、あきる野市からの補助、地域間幹線系統確保維持事業による国及び都の補助があって、維持できている。</p> <p>また、同路線は、他の路線と比較すると利用者が少なく、このままでは維持することが厳しいため、様々な利用促進の取組を検討し、対策している路線でもある。</p> <p>国は、生産性向上の取組に関する指針を定めており、事業者は、毎年1%以上の収支改善に努めなければならないため、各路線の便数の調整を行うとともに、関係自治体のご協力を得ながら観光PR等にも取り組んでいる。</p> <p>毎年1%以上の収支改善を図ること自体も難しくなりつつある中、国の補助要綱は、2年連続で収支が悪化した場合は、収支改善計画を立てることと、それでもなお改善されない場合は、補助を取りやめるといった旨の改定がされた。事業者としても、あきる野市内の路線を確保していきたいという思いはあるが、より安価な運賃で利用できる他の公共交通と競合することになってしまった場合、路線の維持が難しくなってしまうことが懸念される。</p> <p>ドア to ドアへのニーズも大いに理解できるが、当該バス路線は、養沢、檜原村等他の地域につながるものでもあり、地域の方々の足として維持をしていきたい。武蔵五日市駅以西の周辺地域におけるバス利用者が減ってしまうことは、当該路線の存続を考える上で、大きな不安事項であると考えている。</p>
委員：	<p>タクシー、バスそれぞれの公共交通としての重要性は十分理解している。</p> <p>深沢区域単独の定路線型も良いと思うが、盆堀地区地域交通との連動を考えたのは、既に車両があり、それを活用できないか考えたためである。</p>
事務局：	<p>深沢区域の交通を盆堀地区地域交通と連動させることも1つの案として考えられると思う。ただ、盆堀地区地域交通は、その地域内の方々の足を確保するものとして導入したものであり、同地域から運転手を出していただいている。これを深沢ま</p>

	<p>で距離を延ばした上で、運転手をお願いするというのも難しく、また、延伸した場合はもちろん、盆堀地域外の方々も利用されると思うので、今までと同じ形態での運行は厳しいと考える。他に運転手を確保すれば良いということにもなるが、それに当たっては、人件費の増額等も検討する必要がある。現在無償で輸送しているこの交通を、有料にしてはどうかという考えもあると思うが、有償運送の場合、道路運送法上の許可を取らなければならないので、運行計画の策定、警察との協議等、また別の手続きの必要が生じる。こうしたことから、有償運送の実施は決して容易ではないという感想を持っている。</p> <p>繰り返すにはなってしまうが、今回の深沢区域における実証実験については「タクシー利用補助」を提案しているが、委員からのご意見や、深沢区域における「定路線型」の導入を否定するわけではないこと、今回の実証実験の結果によって、また改めて検討しなければならないと考えていることを改めて申し上げる。</p>
委員長：	<p>タクシーも公共交通の重要な交通手段の1つであり、どのような形でそれを上手く活用していくかを考えることは必要である。そうしたことから、今回の実証実験を通じて、タクシーを利用した取組の課題や効果を検証できるということは大変重要である。</p> <p>加えて、委員のご提案の中にあるとおり「タクシー利用補助」を本格導入、あるいは市全体を対象に実施する際には、対象要件の見直しなど、制度設計をし直す必要があると考える。この「タクシー利用補助」という方法が、公共交通として地域の方々の足の確保につながるものかどうかも含め、課題等は、実際にやってみることで明らかになる。</p> <p>深沢区域では「タクシー利用補助」、草花折立区域では「定路線型交通」を実証実験として進めていくという方向でよろしいか。</p>
委員：	<p>資料2の実施計画（案）「(5)ウ 補助券の利用は対象者本人に限る」の部分について、これは、どのように本人確認を行うのか。</p>
事務局：	<p>実証実験の段階においては、利用時の対象確認は行わない予定である。地域の方々への説明会を通じて、適切な利用をお願いする。</p>
委員長：	<p>明らかに対象者ではないと分かる場合は別として、基本は地域の方々との信頼関係に基づいて実施されるものと理解する。</p>
委員：	<p>資料2の実施計画（案）「(5)ア 深沢区域を出発地又は到着地とする利用に限る。」とあるが、具体的にどのエリアを指すのか。</p>
事務局：	<p>自然人村の入り口から、南沢のあじさい山に続く道、更にはその奥のお寺（真光院）周辺までが深沢区域になるので、その範囲での乗り降り、あるいは、武蔵五日市駅や市内の病院等から、深沢区域内に戻ってくる際の利用に限るということである。</p>
委員：	<p>市内限定ということか。</p>
事務局：	<p>行先について制限はしないが、1回に利用できるのは1人1枚までなので、移動の距離が長ければ長いほど自己負担額は増えることになる。</p>
委員：	<p>介護タクシーは、横川観光（株）なども運行しているのか。</p>
委員：	<p>介護タクシーはその専門の業者しか運行していない。 また、秋川交通（株）では、車いすでの乗車が可能なUD（ユニバーサルデザイ</p>

	ン) 車を所持しているが、介護タクシーではない。
委員長：	介護タクシーを「タクシー利用補助」の対象に含めるかどうかについて、市の見解はいかがか。
事務局：	介護を必要とする方の移動手段の確保については、社会福祉協議会の福祉有償運送サービスや市の福祉施策として金銭的な補助も行われていることから、今回の実証実験においては、介護タクシーは対象としない考えである。
委員：	介護タクシーではなく、車いすが乗れるタクシーを利用する際は、補助券が利用できるということか。
事務局：	そのとおりである。
委員：	介護タクシーの事業者は、輸送と併せて利用客の介助も行う。 秋川交通（株）や横川観光（株）についても、車いすで乗車できる車両はお持ちだと思うが、介護タクシーの事業者とは異なり、乗降のサポートはあっても、降りたあとにベッドまでお連れするなど、介助サービスの対応は行わない。 先ほど申し上げたとおり、実証実験はともかく、実際に「タクシー利用補助」を導入する際は、介護タクシーも対象に含めた方が、利用者にとっての用途は広がると思う。
委員長：	事務局の説明を踏まえると、介護を必要とする方の足の確保に関しては、既存の福祉サービスがあるので、今回の実証実験に限っては「介護タクシーを対象としない」ということであるが、本格導入となった際に、改めて検討するということによるしいか。
	（「はい」の声）
委員：	補助券は対象者1人につき24枚を配付するということであるが、これは、対象者全員に配布するのか、それとも、窓口受付等により希望者に対して配布するものか。 また、補助券の利用は対象者に限るということであるが、対象者とそれ以外の方が複数人でタクシーを利用した場合も補助券を利用できるということか。
事務局：	1点目については、希望に関係なく、全対象者（40人程度）に配布する。 2点目については、対象外の方々との乗り合わせの場合も、対象者の数×1枚が利用できるものとする。
委員：	利用券を持っている方が複数人で乗り合わせることが可能ということか。
事務局：	そのとおりである。券をお持ちの方が2人で乗車する際は、2枚利用できる。
委員長：	ご近所の方々と約束して、一緒にタクシーを利用するという事は問題ない。 対象者の方が2人で乗車する場合は「1度に2枚使って1回の料金を安く済ませる」こと、「あえて1枚の利用に留め、もう1枚を別の機会に回すことで、利用できる回数を多くする」こと、いずれも選択できるということである。
委員：	市は、実証実験後の今後の展開をどのように考えているか。
事務局：	今回実証する手法「タクシー利用補助」をそのまま市全域に適用するという考えはない。仮に、今回の実証実験で成果が得られたからと言って、同じ形で他の地域にも導入を検討するという考えもない。地域によって導入する公共交通を分けるという方法もあると思っている。

	<p>実証実験の結果を見て、市全体の公共交通を検討していく。地域特性はそれぞれ異なり、各地域で必要な交通も異なると考えている。</p>
委員長：	<p>実験した手法が有効かどうかを検証した上で、全市的に導入する場合の方法や、他の交通モードと組み合わせることでより有効な方法がないか等、検討していかなければならない。</p> <p>まずは、今回の実証実験で、公共交通空白地域の方々の足の確保ができるのか、また、有効な手法であるかどうか、検討していくということになる。</p> <p>他にご意見、ご質問等あればお願いしたい。</p>
委員：	<p>草花折立区域における実証実験の検討状況は。</p>
事務局：	<p>草花折立区域については、資料として提示できる段階ではないが、対象区域を経由する既存路線への乗り継ぎを可能とするフィーダー交通としての役割に加え、周辺のスーパー、金融機関等までの足を確保できる定路線型の交通を検討している。</p> <p>道路の状況、幅員も確認しなければならないので、まだはっきりしたことは申し上げられないが、ルート案や、既存路線への乗り継ぎを前提とした運行ダイヤ案の作成を進めている。こうした案を基に、警察、国土交通省等関係機関と調整し、実現の可能性を確認した上で、地域の方々に案をお示しし、ご意見を伺う予定である。こうした手順を経て、実施計画（案）としてまとめ、検討委員会に諮りたいと考えている。</p>
委員：	<p>西東京バスのバス停や、周辺のスーパー等を巡回することは良いと思う。るのバスへの接続も配慮されることと思うが、利便性を更に向上するために、市役所、体育館等まで巡回させることや、るのバスの増便についても検討してほしい。</p>
事務局：	<p>るのバスへの接続という面では、花之岡陸橋のバス停が考えられるが、上り路線と下り路線でバス停の場所に高低差があり、その点は課題として認識している。るのバスを利用いただくため、定路線型交通の運行により、花之岡陸橋のバス停までうまく出られるようにしたいと考えている。るのバスのルートや本数の変更は、市全体の交通に影響を及ぼすため、実証実験においては、現在のるのバスを利用しやすくするもの、また、運行頻度の高い定路線型交通が巡回できれば、利用者にとって利便性の高いものになると考えている。</p>
委員：	<p>花之岡陸橋のバス停は、高低差があって、足の不自由な方にはとても利用できないと思う。もし、るのバスを利用できるのであれば、草花のいなげや付近の西ヶ谷戸入口のバス停の方が良いと思う。</p>
事務局：	<p>ご指摘のバス停への経路も含めて検討している。</p>
委員長：	<p>草花折立区域における実証実験の内容については、検討段階であること、また、様々な制約があるかと思うので、難しい面もあると思うが、明らかに使い勝手の悪い交通とはならないようお願いし、引き続き調整を進めてほしい。</p> <p>他にご意見等はあるか。</p>
	<p>(特になし)</p>
委員長：	<p>様々なご意見をいただいたが、深沢区域における実証実験の実施計画（案）については、検討委員会として承認するという事によってよろしいか。</p>
	<p>(「はい」の声)</p>



委員 長：	<p>市においては、検討委員会での意見を踏まえ、計画策定、実証実験の準備、市民の皆様への周知等が適正に行われるようお願いする。</p> <p>また、深沢区域の住民の皆さんへの実験内容の説明に当たっては、中長期取組の1つでもある公共交通の利用促進に向けた意識喚起も併せて行っていただくようお願いしたい。</p> <p>本日の議事は、以上となる。</p>
5 その他	
事 務 局：	<p>皆さんには貴重な意見をいただき、感謝申し上げます。</p> <p>市は、本日承認いただいた、実施計画（案）をもって、理事者、タクシー事業者と調整を進める。</p> <p>委員の皆さんには、後日改めて、確定後の実施計画を郵送する。</p> <p>また、次回の会議は、草花折立区域における実証実験の方向性が固まった時点で開催し、実証実験の内容案をお示ししたい。事前に委員の皆様と日程調整をさせていただくが、全員の日程調整がつかなかった場合には、できるだけ多くの方が出席できる日で開催させていただきたいので、ご容赦いただきたい。</p>
6 閉会	
事 務 局：	<p>以上で、第6回公共交通検討委員会を終了する。</p>