

第3回 あきる野市地域公共交通協議会 会議録

日 時	令和5年12月25日（月）午前10時00分～11時30分
場 所	あきる野市役所5階 503、504会議室
出席者	会 長 小根山 裕之 副会長 大久保 丈治 委 員 高野 喜一、竹之内 正雄、宮本 由美子、黒田 誠、山口 和彦、榊原 秀明、原 泰朝、杉本 伸幸、鈴木 淳、鎌塚 俊充（代理：関口 達也 氏）、山田 参生、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	8人

1 開 会	
事 務 局：	<p>「第3回 あきる野市地域公共交通協議会」を開催する。</p> <p>委員各位においては、ご多用の中、あきる野市地域公共交通協議会にご出席いただき、感謝申し上げます。</p> <p>本日は、倉科委員、米澤委員、黒山委員、高橋委員から欠席の連絡をいただいている。また、鎌塚委員の代理で関口氏にご参加いただいている。</p> <p>※ 資料（事前送付、当日配付）を確認</p>
2 挨拶（会長）	
会 長：	<p>前回の地域公共交通協議会を12月4日に開催し、間を置かず第3回となった。前回は協議会としての協議の時間は短く、その後に私と関東運輸局から話題提供の場として講演会をさせていただいた。</p> <p>私の内容は地域公共交通に関する話題提供であったが、関東運輸局からは、地域公共交通計画の策定手順について非常に重要な情報提供をいただいたことで、ある程度皆様の方向付けができたのかではないかと考える。</p> <p>本日から、まだ細かい議論には至らないが、具体的な検討作業に入っていく段階となる。活発な意見交換を行えればと思うのでよろしく願います。</p>
3 報告事項	
(1) あきる野市地域公共交通協議会の会議の傍聴等について【資料1】	
会 長：	<p>本日は傍聴の希望があり、これを許可する。</p> <p>(1) について、事務局から説明をお願いします。</p> <p>※ 資料1を用いて事務局から説明</p>
(2) るのバス増車・コース等、市民要望の為の要望署名について【資料2】	
会 長：	<p>続いて、(2) について、事務局から説明をお願いします。</p> <p>※ 資料2を用いて事務局から説明</p>
会 長：	<p>本件に関し、委員からいただいた資料を机上配付しているので、これについての</p>

	説明をお願いします。
委員：	※ 委員提供資料に基づき委員から説明
会長：	説明にあった署名、あるいはその中で示されている内容については、非常に重要な課題も含んでいるかと思う。今後、地域公共交通計画策定を進めていく中で地域公共交通の課題を把握整理する際に、一つの資料として扱っていく必要があるかと思う。議事のうち、報告事項は以上である。
4 議事等	
(1) 公共交通実証実験の進捗状況等について【資料3】	
会長：	それでは、次第4の「議事等」に入る。 はじめに(1)について、事務局から説明をお願いします。
	※ 資料3を用いて事務局から説明
会長：	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：	前回の協議会で、チョイソコの運行事業者の代表から、待機時間が50分近くになる方がいらっしゃるといふご報告があった。それから草花地域でデマンド交通やチョイソコを運行するに当たり、1台でどれだけカバーできるのかといった観点があると思う。野辺地域は徐々に増えてきており、私も実際歩いてみたり、改善要望を聞いたりした。運行を開始して間もないため、統計的なデータがまだ少ないと思うが、待機時間と乗車時間の2つの観点について、把握している範囲で統計データを教えていただきたい。
事務局：	乗車時間から先に申し上げると、前回の協議会で50分近く乗車しているお客様がいらっしゃったというご報告があり、それについて調べた結果、実際に40分以上乗車していたというケースが1件あった。それから全ての乗車を調べ、まず10月の平均乗車時間については、住宅地から目的地まで又は目的地から住宅地まで、およそ11分弱という結果になった。 待機時間については、希望する時間に乗車することができた方は、9月の段階では50%以上となっており、半数以上の方は予定通りの時刻で乗車できていたという結果になった。草花区域に運行拡大した10月を見ると、希望する時間に乗車することができた方は50%を下回り、47%程度となっていた。そういった点でサービスレベルが下がっているものと考えられる。また、最大で20分以上予定していた時刻から変更になったという方も数%いらっしゃる。ご希望の時間から調整をいただく件数が増えてきているという実情は数値として見えてきている。
委員：	例えば、現在は1台運行だが、もう1台導入すべきかどうかという基準として、他市の参考例等があれば教えていただきたい。
事務局：	他市の事例については色々研究しているが、予定時刻から20分以上前後する場合は希望が叶わなかったという取扱いをしており、「20分」を一つの基準としているところは確認できている。こちらについては、何分前後することが望ましいのかという観点も含め、計画策定において2台運行や区域等についても検討していく必要があると事務局でも認識している。
会長：	ご説明していただいた乗車時間や待ち時間は、1台でどれくらいカバーできるのか、サービスレベルがどの程度になっているのか等を知る上で非常に重要なデータ

	<p>である。今後の検討の中でも、可能な範囲で資料として提示していただければ良いと思う。</p> <p>他に意見等あれば伺いたい。</p>
委員：	<p>協議会において市民のデマンド型交通に対する要望について述べたが、その中で野辺地域の利用対象地域の方が、停留所に自転車で行きたいという要望を市役所に連絡したが、自転車を停める場所がないという回答があった、という報告をした。その地域には公園があるので、そのような場所を利用するなどして、より具体的な策で利用を促進することも重要だと思う。対応よろしく願います。</p>
事務局：	<p>今後の計画策定の中でのご意見の一つとして承る。</p>
会長：	<p>資料3-2と3-3は非常に詳細で興味深いデータだと思う。</p> <p>データを見ると、登録したが使っていないという方が一定数存在している。こういった方々へどういったアプローチをかけていくのかという観点が一つある。</p> <p>もう一つは、1回から数回利用した方々についてである。資料3-3の令和4年3月以前の利用回数を見ると、1回から4回というところの数値が高くなっている。あるいは、その後利用地域を拡大してから数字が増加したが、数回利用した後また利用しなくなったと思われるような方もいらっしゃる。何か事情があり利用しなくなった方、お試して使ったが利用しなくても問題なかったという方等、1回利用したがその後利用していない方々はサービスについてのご意見やご感想をお持ちだと思うので、そういった方々にアプローチし、どういった点が問題なのかをヒアリングするのも良いと思う。</p> <p>一方で、利用回数が11回、12回にかけて減少し、分布の底になっており、13回から人数が増加している。この層の方々は必要な時に必要な形で利用していただいているということが分かる。こういったデマンド型交通を有効活用していただいている方の人数もある程度多いということが把握でき、非常に良いと思う。</p> <p>感想も含めて申し上げたが、これについては引き続き利用状況の変化、サービスレベルの変化を見ながら今後に向けて、検討を進めていただければと思う。</p>
<p>(2) 地域公共交通計画の策定（あきる野市における公共交通の現状）【資料4】</p>	
会長：	<p>続いて、(2)について、事務局から説明をお願いします。</p>
	<p>※ 資料4を用いて事務局から説明</p>
会長：	<p>あきる野市における公共交通の現状として、鉄道、バス、その他の公共交通状況と、それらを踏まえつつ、これまでどういった検討がなされ、あるいはどういった実証実験が実施されてきたのかということについて説明を受けた。</p> <p>前回協議会において関東運輸局から地域公共交通計画策定の流れについて説明があったが、今の説明の位置付けは、これまでの取組も含めて現状を把握するということである。今後、課題を把握し、計画策定に向けて進めていくための最初の段階を取りまとめてもらった。</p> <p>説明を受けた内容に関して、ご意見・ご質問等があれば、伺いたい。</p>
委員：	<p>何点か質問・意見させていただく。</p> <p>1ページ目（鉄道）の下段に、五日市線各駅におけるバス、タクシー等の乗り入れ状況が記載されているが、丸がついていないところ（乗り入れがない駅）というのは交</p>

	<p>通広場が未整備で、入りたくても入れないというような状況である。</p> <p>この会議でも報告のあった東秋留駅におけるのバスの乗降場整備や、今後、武蔵引田駅北口における交通広場整理等を考えると、この先のルート選定等にも影響する話となるので、記載願いたい。</p> <p>次に、3ページ目にバス路線・コミュニティバスが記載されているが、昨年度から日の出町でもコミュニティバスの運行を開始しており、本市内の阿伎留医療センターにも乗り入れをしている。また、先述の武蔵引田駅交通広場が完成した際の乗り入れが想定されることも考えれば、日の出町との連携も考慮すべきと思ひ、記載を検討いただきたい。</p> <p>次に、4ページ目は誤字の指摘である。武蔵五日市駅以西は「五日市街道」ではなくて「檜原街道」なので、修正願いたい。</p> <p>最後に、13ページ目、期間限定運行の観光シャトルバスが掲載されているが、南沢あじさい山運営委員会が実施している観光シャトルバスにおいて「運賃」という表記だと乗合行為になるので、修正いただきたい。</p>
会 長 :	貴重な情報・ご指摘に感謝する。事務局には指摘を踏まえた修正をお願いする。
委 員 :	<p>2点ある。1点目は3ページ目のバス路線網に関する文章の中で、羽村市のコミュニティバスの路線の一部が草花地域に乗り入れているということが書いてあるが、他市のバスが違う自治体内に入り込むことは何か問題にならないか。</p> <p>2点目として、39ページの月間運行費用は、1か月11,157,320円の誤りではないか。</p>
事 務 局 :	<p>はむらんが乗り入れているところは、道路を挟んで左側・西側が行政境となっているところであり、地図で見ると分かりづらいが、坂を下りてきた道路の右側が羽村市、左側があきる野市という場所である。行政境であり、その羽村市側に乗り入れているということで、特段問題は聞いていない。</p> <p>2点目の月間運行費用についてはご指摘のとおり誤植のため修正する。</p>
委 員 :	12ページで1点追加願う。短い距離ではあるが、網代地区に住む増戸小学校の子どもたちを山田交差点まで送迎する路線がある。橋が通行止めになっている関係で運行されているスクールバスなので、追加願いたい。
事 務 局 :	ご指摘に感謝する。当該路線に関して認識はしているが、ご指摘の通り網代橋の通行不能に伴う一時的な措置であり、今後継続するものではなかろうという判断から掲載しなかったものである。
委 員 :	<p>今回の資料については、前回委員会から短期間でまとめられ大変だったとは思いますが、何点か追加いただきたい事項がある。例えば、鉄道については細かく記載されているが、路線バスについてもどの駅からどういう系統が出ているか、あるいは運行本数など、もう少し細かくまとめていただきたい。図に記載されているものもあるが、細部が分かりづらいので整理いただきたい。</p> <p>また、その他の交通として、もしレンタカーやシェアサイクルなどがあれば、それらの情報も記載するとよい。</p> <p>今後、計画の目標を設定する際には具体的な数値目標などを盛り込む必要があるため、公共交通の現状においても、示せるものは数値で示していただいた方がよい</p>

	<p>のと、色々な交通手段に言及していただきたい。</p> <p>また、パーソントリップ調査のデータ等を活用して代表交通手段構成を図示しているような自治体もある。そういったものを入れると市内における交通流動がより分かりやすくなるのではないか。市内の主要な施設や観光地と、それらの利用交通手段として何があるのか、移動手段ごとの利用状況がどうなっているかといった事項も整理していただければなお良い。</p>
会 長 :	非常に重要なご指摘をいただいた。今の点については追加をお願いする。
委 員 :	資料3に戻るが、デマンド交通の需要について、どこからどこまでの利用が多いのか。目的地停留所ではどこの利用が多いのか、これについても資料をいただきたい。
会 長 :	データとして出すことは可能か。
事 務 局 :	利用者が特定されないように配慮する必要はあるが、可能である。どこからどこまでの利用が多いかをランキングで示すなど、表現方法は検討する。
会 長 :	<p>パーソントリップのご指摘もあったが、今の点に限らず、他にも様々な調査をしているだろう。出発地・目的地や利用者像などの情報は非常に重要かと思う。</p> <p>また、他の委員から指摘があったが、例えば、駅前にバスが入る余地の有無など、基盤の部分や関係するまちづくり、あるいは都市計画に関する情報も検討していく上で必要になるかと思うので、それらについても何らかの形で提示していただきたい。</p> <p>もう少し補足すると、基盤と言ったが、以前の「あり方検討」の際にも様々な資料を整理したと思う。例えば、道路の幅員など、どういった道路がどう配置されているか、道路の状態がどうなっているかによって、るのバスなどがどこまで走れるかも変わってくるといったこともあり、そのような情報も非常に重要である。</p> <p>最初の要望の中にもあったが、起伏・勾配も非常に重要な情報である。今回は公共交通の現状として、提供されているサービスの現状に着目している。これはこれでいいと思うが、やはり利用者の状況と基盤の状況も非常に重要だと思うので、そういった観点から状況を整理していただきたい。</p> <p>では、ただいまご指摘・ご意見いただいたことを踏まえ、現状については少し状況を整理していただくということと、今後に向けて、次は課題の整理に入っていくと思うので、事務局には計画策定に向けた準備を進めていただきたい。</p>
(3) 公共交通実証実験の今後の展開について【資料5】	
会 長 :	続いて、(3)について、事務局から説明をお願いする。
	※ 資料5を用いて事務局から説明
会 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>2点ある。まず1点目は、るのバス及びデマンド型交通について、土曜・日曜の実証実験について、少なくとも令和6年度の後半からは検討していただきたい。やはり土日の運行は多く求められている。</p> <p>もう1点は、現在のるのバス実証実験は既存の便の間に増発・増便をしている形だが、既存のルートは長いと、コースを短くする方向で検討していただきたい。</p>
事 務 局 :	まず、るのバス・デマンド型交通の土日運行についてであるが、市の立場では、実施する場合には、利用者がどの程度いるか、財源をどうするかなどを考慮する必

	<p>要がある。また、交通事業者に依頼をして運行しており、運転手や車両の準備に関する問題もあるので、事業者にお話を伺う必要がある。</p> <p>るのバスの時刻については、実証実験の前提として、既存の時刻表を変えずに追加を行い、既存の利用者への影響が出ないように実施していた。ルートを変えたとした場合に、事務手続き上どういったことが考えられるかなども含め、交通事業者の話も伺いたいと思う。</p>
委員：	<p>土日運行に関しては、市民の要望や本会議でも議論していただいているところであり、るのバス運行事業者として対応させていただくことになろうと思う。</p> <p>一方で、マスコミ等でも報道されている通り、いわゆる「2024年問題」ということで、それ以前から乗務員不足の状況にある。地方の事業者では、大きな減便や、事業の廃業が取り沙汰される中、当社も対岸の火事ではなく、非常に頭を悩ませている。</p> <p>現在のバスは、1台のバスが1日約200km走行するため、既存便2名、実証便2名の計4名が乗務している。これに加え、土日も運行となれば、少なくともあと3名の採用が必要となる。現状でも、現役の方でも定年近い方が多く、また雇用延長による第二の定年を迎える方も少なくないため、3人の雇用はなかなか厳しい状況である。それに加え、2024年問題による残業規制があり、今までは依頼ができていた休日出勤も依頼できなくなるという状況では、恐らく3人でも足りないと思われる。すぐに実施したいというのはやまやまであるが、このように厳しい状況にあることは理解していただいた上で、一定の準備の時間はいただきたいと思う。</p> <p>また、車両についても、現在は土日運休であるため、そこで整備・点検を実施しているが、365日の運行となると、法定点検ができなくなってしまうので、現在の車両に加え予備車両の準備が必要となり、そういった経費についても考慮する必要がある。また、車両の納入にも、今は1年ほどかかるため、配慮していただきたい。</p>
会長：	<p>土日運行やコース変更について、いずれも内容としては非常に重要であり、実証実験の中でどのように実現できるのか、あるいはなかなか難しいのかは、今後検討していく必要がある。</p> <p>今、委員の話にもあったが、バス事業者での問題は、社会的にも非常に問題となっている話であり、実務的にも様々な課題があるということを改めて認識した。こうした状況を踏まえ、実証実験でどういったことができるのか、今後検討していく必要がある。</p>
委員：	<p>バス事業者の委員からもお話があったが、タクシー事業者である当社も乗務員不足に困っている。求人情報を5、6社に掲載しており、今までは2種免許の保有者に限定していたところを、1種免許の方を当社で養成することを前提にした。</p> <p>タクシーも地域公共交通を担っているため、運転手がいないと直接市民の足に影響を与えてしまうため、困っている状況にある。特に今の時期は、忘年会などで特に利用される時期のため、先々週や先週の金曜・土曜も駅で長蛇の列になってしまっていた。いつ来るのか分からない状態で、駅でタクシーを待つのは非常に辛い</p>

	<p>と思うため、駅の乗り場に入ることを第一優先とするのが当社の方針としている。しかし、今はタクシーを駅で待つ人、当社に電話をして予約をする人、アプリ配車で予約をする人がおり、1つのタクシーを3手段で取り合いをしている状況である。需要が多いことは嬉しいことではあるが、何しろ乗務員不足で困っている。</p> <p>なお、デマンド型交通については、当社で固定の運転手がおり、土日運行や台数増加に対しては何とか運転手を確保できる目星はついてはいるが、タクシーの状況がこのようであることについてはご承知おきいただきたい。</p>
会 長 :	<p>なかなか大変な状況であり、大きな問題であることを理解した。</p> <p>こうした状況を踏まえ、資料に記載のある検討項目や、先ほどの要望内容について、どのように実施していくか検討する必要がある。また、これは、実証実験としてという話のほか、今後の計画の検討や本格運行を見据えた際に、どのように進めていけるかといったことにつながるかと思う。こうしたことを見据えながら、検討・実証実験を行うことが重要かと思う。</p> <p>内容については、これから検討すべき部分もあると思うが、来年度も継続して実証実験を行うという提案については、協議会として承認でよろしいか。</p>
	(一同、了承)
会 長 :	内容については今日の意見を踏まえ、ご検討いただきたい。よろしく願います。
(4) その他	
会 長 :	続いて、「(4) その他」について、委員より何かあれば伺いたい。
事 務 局 :	<p>本日欠席の委員より連絡事項があるため、事務局の方で説明する。</p> <p>内容としては、東日本旅客鉄道株式会社において、2024年3月16日付けでダイヤ改正を行うということである。内容については、プレスリリースを12月15日に行ったとのことである。</p> <p>改正内容のうち、五日市線に関するものとしては、現在、拝島駅で折り返している一部列車を立川駅発着とする変更があり、立川駅から武蔵五日市駅の直通列車の本数が増えるというものである。時間帯は、夕方・帰宅時間を中心ということである。詳しい内容は、JR東日本のホームページを確認していただきたいとのことである。</p>
会 長 :	その他、この際にお知らせや共有したい事項等があれば、ぜひお願いしたい。
委 員 :	<p>JR東日本からの報告があったが、我々バス事業者も鉄道との連携を重要だと考えており、ダイヤ改正の内容を共有していただくとともに、市内のバス路線も時刻の変更が必要であれば実施していきたい。</p> <p>情報共有として、コロナ禍明けであることもあり、秋の行楽シーズンの土日には、武蔵五日市駅でたくさんのお客様にお待ちいただいていた。檜原街道方面のバス路線については、午前中は3台や4台での運行でお客様を運んだ状況であった。また夕方は、瀬音の湯から武蔵五日市駅に戻る多くのお客様にも対応した。</p> <p>一方で、先ほどの話に繋がるが、土曜・日曜は、春秋は山登り、夏は秋川やサマーランドなど、市内に観光に来られるお客様がかなりいる中で、るのバスの土日運行となると、どちらを優先するかについて迫られる状況になるかと思う。情報として共有させていただく。</p>

5 その他	
会 長 :	続いて、「5 その他」に移る。事務局から事務連絡をお願いする。
事 務 局 :	<p>2点連絡する。</p> <p>1点目は、東京都における「あきる野・檜原地域公共交通計画（案）」に関するパブリックコメントについてである。</p> <p>地域間幹線系統と呼ばれる、あきる野市と檜原村との行政区域をまたがる西東京バスの路線である数馬線、藤倉線については、国、東京都、あきる野市、檜原村が補助金を支出し、運行支援を行っている。一方、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に合わせ、当該路線を位置付けた地域公共交通計画の策定が、当該補助金の補助要件とされたことから、広域的な調整の観点で、東京都において「あきる野・檜原地域公共交通計画」を策定することとなり、計画案がまとまりつつあるため、今後パブリックコメントを実施するというものである。</p> <p>意見の募集期間は、年内開始で1か月程度となり、本日プレスリリースの予定であると聞いている。募集に当たっては、市のホームページでも、東京都の意見公募のページへのリンクを掲載する予定である。一読していただき、意見があれば提出していただければと思う。</p> <p>2点目は、次回会議の開催予定についてである。現時点では、来年1月下旬から2月ごろを想定として会議を開催したいと考えている。</p> <p>詳細については、決定次第、改めて委員に通知する。よろしく願います。</p>
6 閉会	
事 務 局 :	<p>本日は、委員より様々な意見をいただき、感謝申し上げます。頂いた意見を精査し、次回会議資料を作成する。</p> <p>以上で「第3回 あきる野市地域公共交通協議会」を終了する。</p>