令和6年度第2回 あきる野市地域公共交通協議会 会議録

日 時	令和6年10月1日（火）午後2時00分～4時00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 渡邊 浩二 委 員 高野 喜一、竹之内 正雄、宮本 由美子、倉科 大地、黒田 誠、山口 和彦、 富樫 秀樹、榊原 秀明、堀出 光洋、杉本 伸幸、中山 俊夫、佐藤 義尚、 山田 参生、有馬 哲司
事務局	交通政策課 株式会社サンビーム（公共交通検討支援業務受託業者）
傍聴人	7人

1 開会	
事務局：	<p>「令和6年度第2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、黒山委員、高橋委員から欠席の連絡をいただいている。</p> <p>※ 資料（事前送付、当日配付）を確認</p> <p>※ 事務局（交通政策課、株式会社サンビーム）の紹介</p>
2 挨拶（会長）	
会 長：	<p>令和6年度第2回の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>本日より年度の後半に入る。机上資料をみても、10月1日にバスのダイヤ改正がある等、区切りの時期である。10月でもまだ暑い状況ではあるが、引き続きよろしくお願ひしたい。</p> <p>本日の議事をみると、いずれも重要であるが、メインは地域公共交通計画の策定を進めていくことである。計画の全体の形が見えてきている中、委員の皆様より忌憚のないご意見をいただきたい。</p> <p>また、現在実施している実証実験の状況のほか、前回の協議会でも話があったとおり、デマンド型交通チョイスコの本格運行への移行をいかに行うかという方向性なども議題となる。</p> <p>それぞれ、将来を見据えて協議を進めていきたいと考えているので、よろしくお願ひしたい。</p>
3 議事等	
(1) 公共交通実証実験の進捗状況等について【資料1-1～1-4】	
会 長：	<p>本日は傍聴の希望があり、これを許可する。</p> <p>次第の「3 議事等」の(1)について、事務局から説明をお願いします。</p> <p>※ 資料1-1～1-4を用いて事務局から説明</p>
会 長：	事務局の説明に対して、意見や質問等があれば伺いたい。

	<p>なお、公共交通実証実験等の今後に関する内容については、議事等の「(3) 公共交通実証実験等の当面の方向性について」で改めて説明があるため、後ほど意見をいただくこととし、それ以外の内容について意見をいただきたい。</p>
委員：	<p>資料1-1、5ページの「2 現状と課題及び今後の取組」において、るのバスとデマンド型交通（チョイソコ）の双方の現状と課題に、「持続可能な公共交通の実現のため、安定した財源確保が必要」とある。このうち「財源確保」という言葉は、具体的にどのようなことを指しているのか。</p>
事務局：	<p>例えば、るのバスについては、現在、運行ルートの再編等の協議を実施中であり、また、デマンド型交通についても、この後の議事等（3）で今後の方向性を説明する。このようなサービスの拡大等を行った場合に、地域公共交通協議会の運賃協議分科会で、運賃のあり方について検討していく必要があると考えている。</p>
委員：	<p>もう1点お伺いする。資料1-1、5ページの最後の行に、「スポンサー制度等の運賃以外の収入確保策の導入の検討」とあるが、「スポンサー制度」とはどのようなことを指しているのか。</p>
事務局：	<p>本市でデマンド型交通（チョイソコ）を導入した際に、チョイソコにはスポンサー制度があることを説明した。具体的には、例えば薬局等の敷地内に目的地となる停留所を設置する際に、1か月当たり5千円や1万円などの金額を協賛金としていただく形を想定している。</p> <p>スポンサー制度は、チョイソコを運行している様々な自治体で事例がある。例えば、プラチナスポンサーは月5万円、ゴールドスポンサーは1万円など、財源の確保の一助として協賛金をいただいている。さらに、協賛いただいた企業等については、ホームページで公表する等のインセンティブも付与している。</p>
会長：	<p>事務局の説明の中で、「デマンド型交通を導入した際に、スポンサー制度があることを説明した」との話があったが、説明のみであり、現時点では実施していないという認識でよろしいか。</p>
事務局：	<p>現時点においては、実証実験中であるため、スポンサー制度は実施していない。</p>
委員：	<p>現在、デマンド型交通の目的地の停留所には、医療機関が少ない。デマンド型交通を導入した際に、市からスポンサー制度について説明を聞いたが、停留所を設置するとスポンサー料を支払わないといけなくなるため、設置を遠慮する施設が多かったのではと推測する。こうした事情については、どう考えているか。</p>
事務局：	<p>デマンド型交通を導入した当初は、スポンサー料を支払うことに対して施設側は遠慮するのではないかという議論は、特段なかった。</p> <p>また、実証実験中は、スポンサー制度を導入しない前提で停留所の設置を行っているので、スポンサー制度を理由として施設側から停留所の設置を断られたということはないと認識している。</p>
委員：	<p>現在はスポンサー料を徴収していないが、将来的に徴収するようになるということではないのか。</p>
事務局：	<p>停留所を設置した施設から必ずスポンサー料をいただくということではなく、あくまで「協賛」という形の制度である。例えば、「停留所名に薬局や病院の名前を</p>

	<p>付けたいから協賛したい」等と申し出ていただいた施設から、スポンサー料をいただくという形であり、決して強制ではない。</p>
委員：	<p>野辺地域の敬老会でデマンド型交通の案内を配布したところ、「停留所に医療機関が少ない」という意見が多くみられたことから、今後は医療機関付近の停留所を増やしていくことが必要ではないかと考えている。</p> <p>高齢者は市役所のほか、医療機関に行くことが多く、その際にデマンド型交通を利用したいという声が多いと考えている。そのような観点を踏まえて、市で検討していただきたい。</p>
会長：	<p>現在はスポンサー制度を運用していないため、これまでにスポンサー制度をめぐる不都合はなかったとのことだが、今後、スポンサー制度を運用していく際には、協賛者の営利的なメリット、利用者への利益、あるいは制度の必要性など、それぞれの主体にメリットがある制度を検討する必要があると考える。</p> <p>スポンサー制度の検討については、今後、具体的な導入の話が出てきた時に、改めてお願いしたい。</p> <p>なお、停留所に医療機関が少ないという話があったが、何か具体的な理由があるのか。</p>
事務局：	<p>全ての医療機関に停留所設置の打診をしているわけではなく、地域での説明会や意見交換会で要望のあった医療機関の中で、施設側の了解をいただいた場合に設置している。また、「あまり近い場所に多くの停留所を設置するのも効果的ではないのではないか」という議論もあり、設置数のバランスに留意しながら設置したという経緯がある。今後については、利用者の要望を受けながら、停留所の追加設置を検討したいと考えている。これについては、議事等の（３）でもご説明差し上げる。</p>
会長：	<p>今後の検討については、議事等の（３）で説明願いたい。</p> <p>るのバス、デマンド型交通は、ともに利用者数が順調に伸びてきている一方で、まだ課題もある状況と考える。委員や市民からの意見を聞きながら、更に利用者数を増やしていけるよう検討を進めていきたい。今後もよろしく願いたい。</p>
<p>（２）地域公共交通計画の策定について【資料２－１、２－２】</p>	
会長：	<p>続いて、（２）について、事務局から説明をお願いする。</p>
	<p>※ 資料２－１、２－２を用いて事務局から説明</p>
会長：	<p>事務局の説明に対して、意見や質問等があれば伺いたい。</p>
委員：	<p>資料２－１、１３ページにある、目標２の施策２のうち、事業４に「運転免許返納者への支援」とある。るのバスでは、運転免許返納者に対して無料乗車証を発行しているが、路線バスとデマンド型交通については、市として実施できるかという問題もあるが、まず事業者の協力を得る必要があると考える。このことについて、事務局の見解を伺いたい。</p>
事務局：	<p>委員の発言にあったとおり、現在、るのバスについては、６５歳以上で免許を自主的に返納された方に対して、無料乗車証を交付している。運賃については、現在、るのバスは１００円、デマンド型交通は２００円という設定をしている。これに更に割引を入れるとした場合、例えば、デマンド型交通を半額にすると１００円程になるが、こうした金額等の状況を踏まえて、割引形態について検討している状</p>

	<p>況にある。例えば、「デマンド型交通を10回利用したら1回無料になる」「るのバスは10回分の料金で11回乗車できる回数券を割引制度のベースとする」など、財政的に無理のない範囲で検討する必要がある。</p> <p>ご指摘のとおり、事業者の協力が得られることが重要であるほか、財源的な制約も踏まえて考えていく必要がある。一方で、計画書に記載された内容は、今後を見据えた事業案という側面もあるため、ご理解をいただきたいと考えている。</p>
会長：	<p>計画書にある事業は、「このようなことをやっていきたい」というものを取りまとめたものであり、具体的な進め方については、今後、実現可能性や財源を考慮しつつ検討を進めていきたい。</p> <p>ほかに意見や質問等があれば伺いたい。</p>
委員：	<p>免許返納者への事業に関連して情報提供する。当社では、運転免許を返納したことが分かるカード等の提示により、運賃を10%割引する制度がある。免許を返納しても安心して移動をしていただきたく、そのような制度を導入した。</p>
委員：	<p>資料2-1、5ページの文章の下から4行目に「ICTの活用」とあり、13ページに挙げられている事業の一つに「観光Ma a Sの導入の検討」とある。これらのICTやMa a Sは、あきる野市の地域特性に馴染むものなのか。</p>
事務局：	<p>あきる野市にICTの活用等が馴染むのかというご意見だが、観光面でみると、現時点でインバウンドの影響が多分にある状況ではないと思われる。しかしながら、日本全国の主要な観光地にはインバウンドの入込が増えており、そうした方々が再び日本を訪れた際には、ローカルな場所へ行かれるという傾向が出てきている。東京都心からほど近いあきる野市という、観光資源を有する地域においては、観光Ma a SやICTの活用というのは、高い効果が見込まれるのではないかと考える。</p> <p>またICTの活用においては、西東京バスではバスの位置情報をインターネットで確認できるが、例えばデマンド型交通においても、位置情報や到着予定をスマートフォンで見られるようにする等、実現可能性は多分にあるものと考えている。</p>
会長：	<p>委員のご意見は、ICTや観光Ma a Sについては、あきる野市にはあまり馴染まないのではないかとのご懸念か。</p>
委員：	<p>例えば都営バスでは、バスの位置情報を停留所で確認できるが、それをあきる野市で導入したとして、今はどうなのかという懸念がある。確かに時流に乗った内容であり、5年後10年後にあきる野市が大きく変わったときに考えることはあり得ると思うが、この数年先の時点でICTや観光Ma a Sはいかがなものかと、資料を見て思うに至った。</p>
事務局：	<p>本計画は、計画期間をおおむね5年程度として考えている。その中で、ICTの活用等の普及が全国的に進んでいて、市としても先を見据えていくという観点で記載したところでもある。必ずしも今すぐに観光Ma a Sを入れるのかというのではなく、様々なまちづくりの進展に合わせて、観光Ma a SやICTをセットで考えていくものと捉えている。</p>
会長：	<p>どのレベルで何を導入していくのかという議論はあるところだが、昨今は多くのデータや情報が蓄積していて、それを活用できる機会が非常に増えている。一方、本日協議会に参加している方は、おそらく全員スマートフォンをお持ちだと思う。</p>

	<p>個人が持つ情報ツールを皆が持っていて、それをうまく公共交通の利用や観光などに活用していくことは、どこまでできるのか常に見据えていくことが重要であり、その可能性は非常に大きい。繰り返しになるが、どこまでやるかという難しいことも多々ある中だが、本計画には入れておくべき内容ではないかと考える。</p> <p>ほかにご意見はあるか。</p>
委員：	<p>資料２－２の１０３ページ、目標３の施策３のうち、事業２「心のバリアフリーについての取組の推進」について、実施内容には「交通事業者の従業員等に対して」とあるが、心のバリアフリーは住民全体で考えていただく必要があると考える。そのため、交通事業者だけでなく、学生等を対象とした心のバリアフリーの取組をしていただきたい。</p> <p>関東運輸局では、小学校・中学校・高校といった学生を対象にした心のバリアフリー教室を実施している。若い方にこうした経験をしていただくと、例えば障がい者がバスに乗る際にスロープを準備する時間を要すること等について、ご理解いただけるのではないかと考える。</p>
事務局：	<p>心のバリアフリーについては、住民の方を含め、全市的に取り組む事業であると再認識した。委員のご意見を反映する方向で進めたい。</p>
会長：	<p>非常に重要な取組である。ぜひ学生に向けて学校という場の活用、それ以外にもどのような形で実施できるのか、他の事例も参考にしながらご検討いただきたい。</p> <p>一点、事務局に確認したい。本日は主に計画の第５章について、資料２－１で説明いただいたが、計画本編では資料２－２のレベルで記載されていて、資料２－１は、あくまでも概要版という位置付けか。</p>
事務局：	<p>会長のお見込みのとおり、資料２－１は計画の概要版のイメージであり、最終的な計画書公表時には、資料２－２のような形でお示しをする。本日は時間の都合もあり、資料２－２に記載した各施策等を資料２－１の一覧表の形にして説明した。</p>
会長：	<p>施策の全体を見る際は、資料２－１の施策等の一覧表のようなものがあると分かりやすい。計画書の中でも、施策全体を見通せる資料と、施策の詳細を示した資料と両方入ってくると思うが、まずは資料２－１で施策を全体的にみて、これで必要十分か、過不足はないか確認いただきたい。さらに資料２－２では、実施内容と共にモードやエリア、実施主体、連携主体と、より詳細を示している。特に、実施主体や連携主体の対象となっている委員もいると思われるが、もし何かご意見等あればお願いしたい。</p> <p>なお、協議会までに資料内容を詳細に確認する時間が取れなかった方もいると考える。協議会後でもご意見があればお寄せいただくことは、事務局として可能か。</p>
事務局：	<p>今回の協議内容は計画の骨格部分に当たる。お時間のある時に資料を確認いただき、何かあれば事務局（交通政策課）にご意見をいただきたい。ただし、計画の進捗に当たり、一定の期限を設けた上で、期間内で意見を集約したいと思う。期限については、後日改めて通知をしたい。</p>
会長：	<p>承知した。特に資料２－２の詳細の内容について目を通していただき、細かいところでも構わないので、ご意見等あれば事務局の設けた期限に従いお寄せいただきたい。</p>

	<p>今後について、第5章は本日または今後のご意見を踏まえて検討を進めていき、第6章は本日の資料2-1で骨格は示しているが、具体的内容は今後詰めていく必要があるといった状況かと思う。次回協議会では、第5章の意見を反映し、また、第6章についても詳細な検討を進めることになる。そうした状況も踏まえて、計画の策定までの動きについては、今後どのような手順になるのか。</p>
事務局：	<p>今後の手順については、計画の素案が固まり次第、パブリックコメントを実施する。パブリックコメントの実施に当たり、事前にあきる野市議会にて報告をする必要がある。現時点のスケジュールでは、3月の定例会議、もしくはその後の報告になることが想定される。計画の策定は今年度中を目途としていたが、現時点の進捗に鑑みると、今年度中の策定は厳しいところである。パブリックコメント実施後は、パブリックコメントでのご意見を踏まえて最終的な修正を加え、本協議会で決定するという流れになる。</p>
会長：	<p>この協議会で合意を得た案を、さらに議会やパブリックコメントでお示しする機会があるということで事務局より話があった。今年度中の策定を目指していたところだが、着実に協議を進め、より良い計画案を作成した上で策定することを考えると、スケジュール的には厳しいとの見解である。</p> <p>この場合、計画の策定期間が来年度（令和7年度）に持ち越すことについては、特に大きな問題はないという認識でよろしいか。</p>
事務局：	<p>大なり小なりの影響はあると考えられるが、性急に進めて協議半ばで作る計画が適切なのかというと、会長の発言のとおり、より良い計画を策定することが望ましいと考える。関係各所と調整をしながら進めていきたい。</p>
会長：	<p>承知した。こうした状況を踏まえて委員にお諮りしたい。令和6年度中の計画策定とすると、スケジュールについて相当無理をした上で、計画も中途半端な形になる可能性もあることから、令和6年度中の策定を急がずに、令和7年度以降も必要な協議を継続し、しっかりと合意を得ながら進めていくという形にさせていただきたい。協議会としてそのような方向性で承認してよろしいか。</p>
	（一同、了承）
会長：	<p>それでは、協議会として、地域公共交通計画の策定の方向性について承認した。もちろん、のんびりと作っていくのではなく、着実に進めさせていただきたい。</p>
<p>（3）公共交通実証実験等の当面の方向性について【資料3-1】</p> <p>① るのバスについて</p>	
会長：	<p>続いて、（3）の①について、事務局から説明をお願いします。</p>
	<p>※ 資料3-1を用いて事務局から説明</p>
会長：	<p>るのバスの増発・増便の実証実験について、当面の方向性として、令和7年度当初は現行の運行体制を継続したいとする一方で、今後のルート再編等を含めて、西東京バスと協議を進めながら、改めて協議会で提示してご検討いただきたいという趣旨である。</p> <p>ここで西東京バス株式会社の黒田委員より、現時点でお話しできることがあれば、可能な範囲でご報告願いたい。</p>
委員：	<p>現在のるのバスの検討状況について、ご報告できる範囲内でお話しする。</p>

	<p>るのバスについて、今年からEVバス車両が導入されたが、これは1日に走れる距離が限られている。運行ルートの再編等については、本協議会でも様々なご意見を頂戴しており、ご利用者様の意見を踏まえた上で、EVバスを含めた2台体制で効率的かつ効果的なルートを目指し、幾つかの案を練っているところである。代表的なところでは、従前より小川・昭和橋方面にるのバスを運行してほしいとご意見を頂戴しているが、昭和橋・二宮方面を経由することにより二宮・屋城地区の皆様のご利便性向上に資するということから、交通事業者の立場からも非常に妥当性があると認識をしている。</p> <p>また、今後予定されている東秋留駅南口への乗り入れや、将来的には武蔵引田駅の交通広場への乗り入れも見据えた上で検討を重ねている。</p> <p>一方で、全ての希望や意見を叶えるとかかなり長大なルートになる側面もあることから、大きく迂回を要するような箇所については、一部デマンド交通との住み分け分けも図りつつ検討したい。</p>
会 長 :	<p>事務局の説明及び委員からの報告内容について、意見や質問等あれば伺いたい。</p> <p>私から一つ質問したい。EVバスは走行距離に制限があるということだった。要は充電と航続距離の話だが、EVバスは、既存路線を走っているということか。現時点の運行上でみると、航続可能距離との関係は若干の余裕があるのか、あまり余裕はないのか。</p>
委 員 :	<p>実証便ダイヤで運行しており、かなりギリギリの状態にある。最終便の運行が叶わず、ディーゼル車両に切り替えねばならない状況が時折発生している。EVバスは特に冷暖房にかなりの電気を消費する傾向がある。1日の走行距離が150km程度であれば、夏場や冬場でも走行可能である。</p>
会 長 :	<p>EV車両の導入は環境面に対して非常にメリットであるが、それに伴う課題もあり、それらを含めて検討いただいているということで了解した。</p>
委 員 :	<p>「一部デマンド型交通との住み分けを図る」という話だが、それ自体は確かに必要だと考える。例えば雨間のグリーントウンは、るのバスで行ける範囲であると思うが、デマンド型交通との住み分けという観点からすれば、デマンド型交通でカバーするのが私個人としては妥当であると考え。具体的にそのような検討をしている地域はあるのか。</p>
事 務 局 :	<p>るのバスのルートとデマンド型交通の運行エリアとは、現時点ではあくまでセットと考えている。るのバスのルートに併せてデマンド型交通の運行エリアも重ね、るのバスが入れない地域やデマンド型交通を導入する地域なども含めて検討を進めており、現時点で個別具体にお示しできる段階ではない。ただし、ご指摘のあったグリーントウン等については検討の一つとして考えているということで今回はご理解いただきたい。</p>
会 長 :	<p>今後、ある程度検討が熟した段階でルートの再編案を協議会に提示することになるが、るのバスのルートのみを示すのではなく、るのバスのルートとデマンド型交通のサービスエリアとを重ねたときに、必要などころに必要なサービスが充当されているかという視点での評価が必要であると考え。また、るのバスのルートの再編においては、行ける場所全てに行くわけにはいかないという可能性もあり、その</p>

	際は現実性の問題からルート変更を考えねばならない。るのバスとデマンド型交通のルートあるいはエリアの変更案をセットで提示し、協議していただくことになるだろう。
事務局：	協議の際は会長にご指摘いただいた点を踏まえていく。希望どおりの場所を全て走らせることが可能であればそれが一番であるものの、財源的側面から、運賃協議会等でのバスやデマンド型交通の運賃について検討・協議した上で、最適解をお示しできればと考えている。
会長：	<p>検討材料を事務局から協議会に提示いただく際は、可能な範囲で、定量的なデータをお示しいただきたい。これまでのデータを収集・整理してからはなると思うが、検討に際してよろしく願います。</p> <p>それでは、るのバスの当面の方向性について、令和7年度は現行の体制を継続しながら、西東京バスと事務局とで協議を進め、その結果を踏まえて協議会に提示し、協議するという形で進めたいが、いかがか。</p>
	(一同、了承)
会長：	それでは、協議会として、るのバスの当面の方向性について承認した。
② デマンド型交通 (チョイソコ) について【資料3-2】	
会長：	続いて、(3)の②について、事務局から説明をお願いする。
	※ 資料3-2を用いて事務局から説明
会長：	事務局の説明に対して、意見や質問等があれば伺いたい。
委員：	運賃協議分科会の開催に関連して、多摩地域におけるデマンド型交通の運賃体系について、分かる範囲で教えていただきたい。
事務局：	<p>本日(10月1日)から瑞穂町でデマンド型交通の「チョイソコみずほまち」の運行が開始された。直近かつ本市に近い場所でのデマンド型交通ということからご紹介する。</p> <p>「チョイソコみずほまち」の運賃は、1乗車当たり原則400円である。ただし、瑞穂町では大規模な医療機関がないことから、区域外(町外)である福生病院まで行ける設定となっており、この場合は600円である。</p> <p>その他の自治体では、既存のバス路線やタクシー事業者との兼ね合い等から、1乗車当たり200円から300円程度の設定が主となっているとみている。</p>
会長：	「チョイソコみずほまち」は本格運行、実証運行のいずれか。
事務局：	実証運行と聞いている。70歳以上の町民を対象としたデマンド型交通であり、また、町内を区域分けして、曜日によって運行区域を変えてもらうため、本市の運行形態とは異なる面がある。次回協議会等において紹介できる資料が整えば紹介したい。
会長：	大変興味深い近隣事例である。運賃については本協議会では議論できないが、運行方法等については周辺の事例等もぜひ参考にさせていただきたい。
委員：	<p>デマンド型交通自体はぜひ推進し、本格運行に移行してほしいと従前より意見として述べているが、一方で費用面が非常に気になる。停留所を設ける場所は、それにより名前が売れる面もあるので、スポンサーとして、ぜひ協賛金的なものはいいただいた方が良く考える。</p> <p>運行は現在、横川観光に実施いただいているが、運行時間について、現行の9時か</p>

	<p>ら16時が、8時から18時に延びることに伴い、運転手には勤務時間の延長をお願いするのか、それとも2名体制でやるのか。いずれにせよ、更に経費が増えることになる。また、利用者が増えれば当然増車も考えなければいけないが、運賃をどうするのか、財源をどう確保するのか、具体的には次回以降の協議会で検討するのか、運賃協議分科会で決定し、本協議会に報告されるのかが気になった。</p>
事務局：	<p>デマンド型交通の運賃の設定については、委員の発言のとおり運賃協議分科会での議論となり、現時点では提示できない。また、今後の運行費用について、現時点での想定額はあるが、これについては議会の議決も必要であり、今後、可能な範囲で提示したい。</p>
委員：	<p>運行事業者としては、運転手については勤務時間が長くなるので、1人体制か2人体制にするのかは、今後の課題として検討したい。デマンド型交通については、資料3-2の2ページの意見で、「外出が楽しみになった」「帰宅が楽になった」「通院が楽になった」といった今までにはなかったご意見が出てきており、これは本当に良かったと思う。一方で、運転手に聞くと、1日の利用者が15組以上になってくると休みもなかなかないくらいのペースになるほどだという。</p> <p>先ほど話題にあった「チョイソコみずほまち」は、本日から運行を開始した。瑞穂町の場合は町内全域を対象にしており、町域を東西に区切って運行日を分けている。利用できるのは70歳以上で、基本料金は400円、福生病院に行く方のみ600円である。私も午前中に試乗してきたが、町民の方からもお話を聞き、本当に、確実に困っている人はまだたくさんいるなということを感じた。</p>
委員：	<p>草花折立区域でデマンド型交通の実証運行を開始するということに、車両1台で賄いきれるのかという議論があった。話が出たところでもあるので、状況を確認しておきたい。</p> <p>もう一つは横川観光にお尋ねする。2人体制になった場合、シフトを組んで、デマンド型交通の運転に従事する時間と通常のタクシー乗務に振り分ける等、柔軟な運用は可能なのか。草花折立区域における定時定路線型の実証運行では1人の乗務員で対応していたと思うが、その点を伺いたい。</p>
委員：	<p>ご質問は、タクシーをデマンド型交通として利用できるかということか。</p>
委員：	<p>デマンド型交通の運転手は、専任にしなければいけないのか。一部時間帯はタクシーに乗務し、それ以外はデマンド型交通にする等の柔軟な形にはできるのか。</p>
委員：	<p>現在、当社の運転手は、デマンド型交通に乗務する日もあれば、空いている日はタクシーに乗務する等、どちらも可能である。例えば、午前中はAという運転手が運行し、午後はBという運転手が運行することもある。</p> <p>これまでは乗務員不足で皆さんにご迷惑をかけることもあったが、タクシーにおいては、このところは乗務員も充足し、現在は車が足りないような状況になってきている。</p>
会長：	<p>1日当たりの利用回数が15回を超えると忙しいということだが、先ほど議事等(1)の資料1-1で、今のところの目標が25回という数値があった。25回というのは実は結構大変な数値ではないか。例えば、デマンド型交通で予約しようとする、行きたい時間に行けないという問題が出てくることもあるのではないかと。現状の</p>

	サービスでどこまで行けて、どのような問題が出ているのか、きちんと見ておく必要がある。
事務局：	<p>予約を希望される時間を見ていると、約60%の方が希望する時間で予約が成立している。予約を希望する時間から前後5分、前倒し又は後ろ倒しで予約が成立した方を含めると、約75%となる。4人に3人の方は、ほぼ希望どおりの時間で予約が取れている状況。タクシーではないので、一定の不便さをご理解をいただいた上でご利用いただく必要がある。</p> <p>ただし、午前中の時間に予約が一定数重なるというような事象が発生すると、予約時間が少しずれることがある。また、15件でも行き先等に応じて運行が厳しいときもあれば、厳しくないときもあることは、数字として見えてきている。</p> <p>そのような点を踏まえて、どのサービスレベルで運行していくかというところは、判断していく必要があると考えている。</p>
委員：	<p>数でいえば、15件や20件という話は乗務員から聞いているが、内容（エリア）でいえば、引田・渚上・代継地域や網代地域、野辺・小川地域の辺りでの15件は近隣地域なので楽だが、そこに草花地域が入ってくるときつくなってくる、という乗務員からの話もある。</p>
会長：	<p>どこまで範囲を広げて、それに対してどこまで人数を確保できるかという話で、そうした状況を実証実験で見ているところでもある。これも可能な範囲で構わないので、数字で示していただきたい。その上で、ここまでは仕方がないとか、これではあまりにもサービスレベルが落ちるので、2台体制も考えなければいけない、そうすると財源等の問題も出てくるので、ではどうしようかという議論もできる。なお、取れるデータと取れないデータがあると思うが、可能な範囲で提示いただきたい。</p> <p>また、個人的に気になったのは、「75%はほぼ希望する範囲内で予約が取れている」という話だったが、では残りの25%はどうなっているのか。そこがむしろ重要ではないか。そのことについても、可能な範囲でデータ等があれば、検討をお願いしたい。</p>
委員：	<p>データの中に、例えば9時から10時まで、10時から12時までなど、どの時間帯でどのような利用状況なのかを出していただくと良い。</p>
会長：	<p>どこまでデータがあるのかという話になるが、私からも可能な範囲で細かいデータの提示をお願いしたい。委員よりご意見があった時間帯も然り、例えば時間帯ごとにどのエリアで予約が発生していて、エリアの渡り具合がどうなっているのかについても見えてくると、様々な検討に資すると思う。しかしながら、データの処理に非常に手間がかかる等の問題もあると思われるので、可能な範囲でお願いする。</p> <p>いずれにしても、本格運行に向けては、資料3-2の4ページのスケジュールで進めなければ、現在有効に使われている状況に穴をあけてしまう恐れがあり、多々問題が生じる可能性がある。デマンド型交通チョイスコについては、このスケジュールに従い、令和7年4月からの本格運行に向けて進めていくことが重要だと考えるが、この方向性で進めてよろしいか。</p>
	(一同、了承)
会長：	<p>それでは、協議会として、デマンド型交通チョイスコについて、本格運行に向けて、</p>

	事務局から説明のあった方向性に従って進めていくことで承認した。
③ 盆堀地域・深沢地域における公共交通対策について【資料3-3】	
会 長 :	続いて、(3) の③について、事務局から説明をお願いします。
	※ 資料3-3を用いて事務局から説明
会 長 :	事務局の説明に対して、意見や質問等があれば伺いたい。
委 員 :	この盆堀号は、導入当初は小学生等の利用が多かったと記憶しているが、現在の児童数等が分かれば参考までにお聞きしたい。
委 員 :	<p>現在、盆堀地域の児童数は0人である。10年という月日で盆堀地域も相当変わった。自治会に加入している世帯数は31世帯で、そのうち、80歳以上の方が10人前後。その方々も家族と一緒に住んでいるので1人住まいはいない。そのため、病院やおつかいで外出する際は、家族がフォローしている。</p> <p>盆堀号を利用する方も減少し、資料に書いてあるとおおり数人ほど。そのような盆堀地域の状況だが、先日、あきる野市から説明会があり、交通手段や今後の方向について地域の方々と意見交換をした。今のところ、地域の方はタクシーの利用が良いのではないかということで、おそらくその方向で進んでいくと思われる。</p>
会 長 :	そのほかにご意見、ご質問はあるか。
委 員 :	深沢地域における公共交通対策について、資料をみると平均タクシー利用料金が1,723円、平均自己負担額が295円とある。武蔵五日市駅までのタクシー料金は1,300円くらいと聞いていたが。
事 務 局 :	<p>深沢地域は、東西に長い形になっている。確かに深沢地域の入口(武蔵五日市駅への距離が近い地域)からでは、1,300円くらいになる。ただし、深沢会館や一番奥の東京都の水道局(深沢浄水所)付近から向かうと、約2,000円になる。</p> <p>これまでの実証実験における平均的な利用状況を基に単価を出してみると、平均タクシー利用料金としてお示しした1,723円になる。距離的などころを考えると、中間の金額になっていると思う。</p>
委 員 :	平均自己負担額とは、500円の補助券を使つての負担額か。
事 務 局 :	平均タクシー利用料金1,723円を同乗人数2.2人で割った金額に補助券を使った場合の負担額である。
会 長 :	利用料金は1台の1回当たりの金額、自己負担額は1人当たりの金額ということで理解した。ほかにはいかがか。
委 員 :	深沢地域で世帯と人口の比較があるが、世帯数は増えているのに対して人口が減っている。これはなぜか。
事 務 局 :	推測になるが、高齢化に伴って世帯分離があったとか、子どもの夫婦との世帯分離があったことなどが想定される。通常、世帯が増えて人口も増えると理解しやすいが、これが地域的な特徴と捉えている。
会 長 :	<p>ほかにはいかがか。なければ、今後の方向性についてお諮りしたい。</p> <p>盆堀地域・深沢地域における公共交通対策については、令和7年4月からタクシー利用補助の導入を念頭に置き、それに向けて必要な準備を進めていくという提案だがそれでよろしいか。</p>

	(一同、了承)
会 長 :	それでは、協議会として、盆堀地域・深沢地域における公共交通対策の方向性について、承認した。
(4) その他	
会 長 :	続いて、「(4) その他」について、委員から何かあればお願いしたい。 本日は交通事業者の委員からの資料が机上配付されているが、これについて何かあれば発言をお願いしたい。
委 員 :	路線バスのダイヤ改正について、資料を提供させていただいた。市内を運行する路線バスについても、時刻の変更等があるので確認をお願いしたい。 特に武蔵五日市駅から檜原村方面については、東京都と作成した「あきる野・檜原地域公共交通計画」に基づき、一部減便している。八王子市、青梅市方面は、土曜休日を中心に一部減便しているが、市内の路線は、おおむね現状維持としている。 また、羽田空港連絡バスについて、前回協議会にて口頭説明したが、8月1日から予約制を導入した。秋川駅からの利用もこの夏休み期間に多く利用されている。予約制ができたことで、子ども連れの利用も多く見られた。
会 長 :	ほかに発言がなければ、「3 議事等」については以上で終了する。
4 その他	
会 長 :	次に、「4 その他」について、事務局から事務連絡をお願いする。
事 務 局 :	次回協議会については、12月上旬頃までに開催をしたいと考えている。詳細については、決定次第、各委員に改めて通知する。
会 長 :	以上で、「4 その他」を終了する。ここで進行を事務局にお戻しする。
5 閉会	
事 務 局 :	本日は委員より貴重な意見をいただき、感謝申し上げます。 以上で「令和6年度第2回 あきる野市地域公共交通協議会」を終了する。