

第1回あきる野市公共交通検討委員会 会議録

日 時	平成30年3月29日（木）午前10時30分～12時18分
場 所	あきる野市役所5階 庁議室
出席者	委員長 小根山裕之 副会長 田中 信行 委 員 大久保春彦 沖倉 時代 竹之内正雄 寺尾 一彦（※代理出席 中村氏） 郷野 隆司 榊原 秀明 奉壽 政弘 瀬戸 紀（※代理出席 板橋氏） 二瓶 国利（※代理出席 野沢氏） 田中 信行 大出 英祐 清水 保治 （欠席者：原 清、柳瀬 光輝）
事務局	企画政策課（事務局）、地域防災課（関係課）

1 開 会	
事務局：	<p>定刻となったので、「第1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、会議にご出席くださり感謝申し上げます。また、委員の就任についてご快諾いただき、重ねて御礼申し上げます。</p> <p>本日の会議について、原委員と柳瀬委員から欠席の連絡を受けている。</p>
2 委嘱書交付	
	※ 澤井市長から、各委員に委嘱書又は任命書を交付
3 市長挨拶	
澤井市長：	<p>皆さん、こんにちは。</p> <p>本日は、お忙しい中、あきる野市公共交通検討委員会にご出席くださり、感謝申し上げます。また、委員の就任についてご快諾いただき、重ねて御礼申し上げます。</p> <p>本市の公共交通対策については、平成27年度の市民意識調査を経て、平成28年度の「あきる野市公共交通のあり方検討会議」で色々と議論をいただき、提言をいただくに至っている。</p> <p>本委員会では、この提言内容に基づき、短期的取組である公共交通空白地域の解消や、中長期的取組である公共交通の需要の確保と利用促進に向けた住民意識の喚起などに向け、ご検討いただきたいと考えている。委員の皆さんの知恵をお借りしながら、本委員会での議論を進めていただきたい。</p>
4 委員紹介 【資料1】	
	※ 各委員自己紹介

5 あきる野市公共交通検討委員会設置要綱について 【資料2】	
	※ 事務局から説明 (※ 質疑なし)
6 委員長及び副委員長選任	
事務局：	設置要綱第6条第2項の規定により、役員は、委員の中から互選することが定められている。委員長について、推薦はあるか。
委員：	事務局で案があるならば、一任したい。
事務局：	委員長については、平成28年度に開催した「あきる野市公共交通のあり方検討会議」で会長を務めていただいた小根山委員にお願いしたいと考えているがどうか。 (※ 「異議なし」の声) 委員長は小根山委員とする。副委員長について、小根山委員長からご意見等はあるか。
委員長：	あきる野市の委員会であることを考慮し、市を代表して、田中委員に副委員長に就任いただくことでどうか。 (※ 一同から拍手)
	委員長：小根山委員、副委員長：田中委員に決定した。
7 委員長挨拶	
委員長：	<p>昨年度の「公共交通のあり方検討会議」の会長を務めさせていただいた。そのような縁から、今回の委員会にも参画している。本日の会議資料3である「公共交通のあり方検討報告書」に提言書(P.161～P.203)が掲載されているが、こちらは、平成28年度に「公共交通のあり方検討会議」から市長に提出したものである。この提言の内容を市で検討いただき、「公共交通のあり方検討報告書」として取りまとめたとともに、実際に取組を進めていくための「公共交通検討委員会」の設置に至ったものと理解している。</p> <p>交通や移動というものは、人間が動物である以上、ある意味で本能的なものであるし、社会的な生活を営む、あるいは、生きていくために、快適な生活をしていくために必要不可欠なものである。このため、人に必要とされる形で移動手段を確保することの重要性を認識することは非常に大切なことであると考えている。</p> <p>一方、公共交通対策を考える上で、財政的な制約や維持費の確保を念頭に置かなければならない。公共交通は、利用しないと維持できないという面があり、地域住民等がしっかりと利用する、あるいは、利用するような環境を創出していくという取組も必要である。近年では、このような「利用者の責任」も注目されるようになってきた。つまり、交通手段を本当に必要としている人の主体性を尊重しながら、公共交通というものを作っていくべきであるということである。</p> <p>このような思いの下、この委員会の役割は、どのような人が公共交通を必要としているのか、どういったサイズ・レベルの交通が必要とされるのか、そのために具体的に何ができるのか、あるいは、何をしていくべきなのかといった議論を進め、具体的な案をつくり、実際に行動に移していくことであると認識している。</p> <p>皆様のご協力をいただきながら、より良い解決案を導き出していきたいと思うので、よろしく頼む。</p>

副委員長：	私も平成28年度の「公共交通のあり方検討会議」に委員として参画した。委員長を補佐し、取組を進めていきたいと考えている。ご協力をお願いする。
8 議事等	
(1) あきる野市における公共交通対策の取組 【資料3】	
	※ 資料3を用いて、事務局から、あきる野市の公共交通対策の取組について説明した。
委員長：	事務局から資料3について説明をいただいた。この委員会では、資料3の末尾に記載されている11-1の短期的取組、11-2の中長期的取組などについて、公共交通の維持、確保、改善、利用促進といった観点で、議論していくこととなる。資料3は、資料等も含め、かなり充実した内容となっているので、委員の皆さんにもぜひご一読いただきたい。短期的な取組について検討しながら、中長期的な取組も進めていくといったイメージである。 今の説明の中で、質問や意見はあるか。また、今後の進め方についても意見があればお願いしたい。
委員：	技術革新について触れられている部分があるが、法規制もかなり変わってきていると思う。法規制の変化や具体的な事例などについて、資料3には記載があるか。
事務局：	資料3では、技術革新に対応した法規制の動きなどはまとめられていない。ただし、法規制の動きについて、市には情報が常に入ってきているため、逐次この委員会に情報提供していく。
委員：	全国の事例の中には、注目すべきものもある。その中には、法規制の観点から問題はないのかというものもあり、関心を持っている。
委員：	法規制については、技術革新に対応した動きもあるし、現在の公共交通対策の取組に関わるものもあり、実際に取組を進めていく中では、随時整理しておく必要がある。
委員：	資料3のP.205の図のうち、「D：東秋川橋東側区域」の説明を読むと、小川地区しか含まれないように受け取られるが、図で示されている範囲では、野辺地区も含まれるのではないか。
事務局：	まず、「D：東秋川橋東側区域」を「D：東秋川橋西側区域」に訂正願いたい。農地改良をした区域の北側及び西側の段上の住宅地が該当する。この箇所の説明では、小川地区となっているが、区域の範囲についてはイメージとして捉えていただきたい。区域の詳細については、これから設定し、世帯数等を把握し、委員会に示す予定である。
委員：	資料3では、優先的に検討が必要な区域のイメージとして示したものであり、詳細についてはこれから検討していくということである。
委員：	資料3のP.11では人口減少について、P.13では生産年齢人口の減少について、厳しい内容が記されているが、こうした傾向は公共交通を担うドライバーの減少にもつながるものである。平成28年度に公共交通のあり方について検討を行っているが、それ以降にも技術革新は日々進んでおり、また、生産年齢人口の減少や少子高齢化の進展など、1年前と比べると状況は大きく変化している。短期的な取組と中長期的な取組について検討を進めていく中で、中長期的な取組についても、スピード感をもって取り組んでいかなければならないと感じる。 路線バスを走らせれば乗っていただけるという時代は終わりつつあり、スピード感を持って、検討を進めていく必要がある。

委員：	<p>高齢化の進行も技術革新の方向性につながっている。自動運転の実証実験も進められており、すぐに導入できるものではないかもしれないが、着実に実現の可能性も高まっている。この点は頭に入れておく必要がある。</p>
委員：	<p>資料3には、生産年齢人口が減少しているという記載があった。高齢社会には公共交通が必要であるということは当然であるが、最近、生産年齢人口を減らさないためにも公共交通は必要であるということを感じている。</p>
委員：	<p>転出超過には色々な理由があると思うが、あるいは公共交通の利便性等が影響している可能性があるのかもしれないし、双方が影響しあっているのかもしれない。人口対策と公共交通対策とが循環し、人口の社会減が抑制できる可能性もある。</p> <p>ほかにはどうか。今日は初回の会議であるため、委員全員に発言をいただきたい。</p>
委員：	<p>私が住む地域では、公共交通は存在するものの、利便性が低く、利用者が少ない。地域住民の利便性に即したものでなければならない。資料3のP.56に掲載された公共交通の利用意向では、自動車から公共交通への転換はできないという考え方が示されている。公共交通のあり方をしっかりと検討しないと、利用者がいなくなってしまう。</p>
委員：	<p>公共交通は、利用目的に合ったものでないと利用が難しい。「公共交通優先検討区域」における対策についても、こういった点を考えなければならない。一方、現在の公共交通機関についても、利便性を向上させていくにはどうしたら良いかを考える必要がある。利用意向といったアンケート調査結果をみたときに、自分が利用したい時に利用できないから利用しないという回答もあるだろうが、もともと公共交通を利用するという発想がなく、回答の選択肢としてサービス水準が低いなどの理由を上げる場合も想定され、どのようなサービスにしたら利用してもらえるかなどをしっかりと調べる必要がある。</p>
委員：	<p>私が住んでいる地区では、観光地を訪れる人たちが利用するため、公共交通機関が廃止にならずに済んでいるという要因もあるようである。</p>
委員：	<p>ただいまの委員の発言のとおり、公共交通は、必要な人が必要な時に利用するものであり、利用者の用途に即したものでないと役に立たない。このような例は多くある。公共交通であらゆる問題が解決できるという発想はどうかと思う。タクシーが公共交通の一つとして位置付けられるようになってきた背景には、バスや電車で補えない部分をタクシーで補っている点があると理解している。あきる野市の公共交通を考えると、このような点を踏まえて、私どもに声がかかったと感じている。公共交通に関する議論を聞いていると、8割方の人たちのためであって、個別の2割の方の移動手段はちょっと置いておこうという印象を持つ。しかしながら、この2割の方に我々が一番関わるのであろうと考えている。</p> <p>タクシーも公共交通と言われながら、バスと同じような取組ができなかった背景には、補助金制度の違いがある。公共交通の補助金制度などについて、タクシーもバスと同じように捉えてもらいたい。</p> <p>これまで、タクシーは運転手と利用者は1：1の関係であったが、「乗合」という概念を取り入れれば、運転手と利用者の関係を1：3などとすることも可能であることを提案させていただき、何らかの形で、利用者個々の負担を減らすことを考えていきたい。</p> <p>タクシー会社が補うのか、自治体が補うのかは不明であるが、先の2割の</p>

	<p>方々をフォローするのが我々の役割だろうと思う。</p> <p>皆様にもご理解をしていただきながら、タクシーを利用していただきたい。</p>
委員：	<p>今2割の方の話があったが、こういった方々の移動手段をどのように確保していくかも重要なテーマである。</p>
委員：	<p>私の団体では、福祉有償運送に関わっている。福祉的なニーズが高い、移動困難者に関わるサービスとしては、福祉有償運送や介護タクシーなどがあるが、経済的弱者を中心に、病院の送迎や介護、買物なども担っていかなければならないかどうかを考えなければいけないと思う。一方、病院では、人工透析を受ける方のために車を用意しているところもあり、診察以外での病院の利用についても、関わっていく必要があると思う。</p> <p>また、介護保険制度における地域生活支援コーディネーターが地域に入り、色々な調整を行っているが、誰かが買物に行く際に、誰かを乗せていくなど、地域の中で担えるものがあるかどうかを考えていくことも我々の団体の役割かと思う。</p>
委員：	<p>高齢運転者の問題が取り上げられることが多い。アクセルの踏み間違い、高速道路の逆走など、認知症の問題もあるのかもしれない。自動車運転免許の返納制度が定着してきているが、自己の運転技術に不安を感じていながらも、交通手段がないため、免許の返納をちゅうちょしている人もいる。費用対効果の面もあると思うが、公共交通の利便性が高まり、返納が進むと、交通事故の抑制も見込める。</p>
委員：	<p>やはり、高齢者ドライバーの問題は重要である。福生警察署長からも、自治体とも連携し、自動車運転免許の自主返納により、公共交通機関の利用に資する特典等ができると思うので、検討してほしいとの意見をいただいている。</p>
委員：	<p>資料3によると、狭あいな道路が多いとのことである。都市計画もあると思うが、狭あいな道路のうち、こういった箇所を整備したら交通ネットワークが向上するかななどを併せて考えられると良い。</p>
委員：	<p>私が所属する部門は、道路の管理や整備を所管する部門である。その視点から言うと、公共交通である路線バスが運行している道路はほとんどが都道である。一方、資料にあげられている公共交通の空白地域のうち、4つの「公共交通優先検討区域」の道路は市道となっている。資料に記載されているとおり、道路を拡幅してバスの運行を可能にするということもあるが、全路線を対応することは財政的にも困難であるため、利用状況を考慮しながら、車両の小型化なども考える必要があると思う。</p> <p>少なくとも、現状を把握した上で、危険箇所についてはそこを回避する手立ては講じていかなければならないと考えている。</p> <p>公共交通対策を進めていく上で、先ほどのとおり、まずはどこが危険なのか、どこの拡幅が必要なのか等の道路状況の把握・分析が必要であると思う。</p>
委員：	<p>私が所属する部門では、高齢者福祉、障がい者福祉等を担っている。</p> <p>介護保険サービス等を受けられている方は、移送サービスを利用できる。高齢者の中で、要介護になっていない比較的元気なお年寄りの公共交通手段の確保については、引きこもり対策や介護予防にもつながるものであると認識している。地域生活支援コーディネーターが地域ニーズの把握等をしている。市の事業においても、高齢者元氣いきいき事業などの高齢者が集まる事業を通じて、地域の皆さんの意見を伺いながらニーズを把握したい。</p>

	公共交通空白地域における対策を優先的に進めるとのことであり、今後のあり方としては、高齢者のニーズを把握するとともに、資料3にあげられたもの以外での先進的な事例など、色々なものを広く参考にしながら、取組を進めると良いと思う。
委員：	公共交通対策について、公がどこまでを担えばいいのかという思いが根底にある。資料3のP.56における地域公共交通の利用意向について、年齢別はどうかなど、もう少し掘り下げて考えてみる必要もあるのではないかとと思う。 今後の進め方ということで、これからスケジュールについて説明があると思うが、先行的に4つの「公共交通優先検討区域」について取組を進めるに当たり、現在の公共交通対策の一つであるバスについて言えば、道路幅員が満たないために運行できないなどの状況もあるため、こうした現状や、将来人口の推移、ワークショップにより得られた意見など、様々なデータを検証しながら、交通手段を考えていけたらと思う。
(2) 公共交通検討委員会等の今後のスケジュール (案) 【資料4】	
	※ 資料4を用いて、事務局から、公共交通検討委員会等の今後のスケジュール (案) について説明した。
委員：	ワークショップとあるが、ワークショップのイメージが湧かない。どのようなものなのかを説明願いたい。
事務局：	簡単に言うと、「公共交通優先検討区域」のそれぞれにおいて、具体的な事例を示しながら、一定のテーマを設定し、参加者から意見をいただき、その区域における対策等の方向性を見出すというものである。
委員：	あきる野市では、今のような説明でワークショップを捉えている中で、一つお伺いしたい。 あきる野市では、観光振興が重要であると考えている。東京都や多摩地域で、観光振興に関し、ワークショップを実施しているが、あきる野市はこれに参画していないと思う。この理由は何か。
事務局：	本市は、西多摩の市町村で構成される広域行政圏に属しており、この中で観光誘致などの取組を進めている。また、多摩の魅力発信事業に取り組むとともに、民間団体におけるワークショップにも参加し、観光振興に取り組んでいる。
委員：	委託業者を選定するとあるが、委託内容は何か。P.205の「公共交通優先検討区域」の市民意識の把握等の業務を委託するのか。
事務局：	「公共交通優先検討区域」でのワークショップを行うに当たり、交通対策の専門知識を有する業者から支援をいただくこともあると思うが、これ以外にも、本委員会の運営のほか、中長期的取組を見据えた取組の検討に向け、先進事例や先端技術の紹介や情報提供、検討結果の取りまとめ等の支援をいただく予定である。「公共交通優先検討区域」において、色々な情報を整理しながら、この区域にどのような交通対策を実施していくのが良いかなどの支援をいただきたいと思う。
委員：	「公共交通優先検討区域」は、資料3のP.205のA～Dで決定なのか。
事務局：	「公共交通優先検討区域」は、「公共交通のあり方検討会議」からの提言に基づき、駅やバス停から一定以上離れた場所とし、さらに、住宅が密集している場所について、優先的に対策が必要な区域として位置付けたものである。ただし、A～Dの区域の詳細や優先順位は、地域特性や公共交通への接続状況、最重要となる当該区域の住民の意識から、今後決定していくこととなる。

	<p>住民の意識とは、公共交通を必要としているのか又は公共交通の運営に住民自らが関わっていく意思があるかどうかなどである。</p> <p>地域特性などの資料を整理し、公共交通検討委員会の中で、議論したい。</p>
委員：	<p>Cの区域（草花地区）は、公共交通の需要が多いと思う。資料3では、折立下地域に限定されているが、もう少し区域を広げていく必要があるのではないか。限定して取組を進めることに不安がある。</p>
事務局：	<p>「公共交通優先検討区域」は、バス停や駅からの距離により設定したものであるため、現段階においては、一定の線は引いて取りまとめる必要があると思う。ただし、「公共交通優先検討区域」の詳細の設定に当たっては、我々が把握していない地域事情等もあると思われるため、町内会長・自治会長に意見を聴いてみたい。極端に「公共交通優先検討区域」を広げるということは難しいが、地域の皆さんと話をしながら、区域の詳細を定めていきたい。</p>
委員：	<p>おそらく、地域をある程度しぼって話をしていく必要があるということだと思う。地域に入り、ここまで広げた方がいいなどという声があれば、広げるということも考えるということだと理解した。</p>
委員：	<p>可能であるならば、Cの区域の詳細を決定するに当たり、町内会と調整するときには、草花地区の折立町内会に限定しないようにしてもらいたい。</p>
(3) 会議の傍聴の可否等について 【資料5】	
	<p>※ 資料5を用いて、事務局から、会議の傍聴の可否等について説明した。</p>
委員：	<p>基本的には、会議は公開し、傍聴を認めるというものであると認識した。ただし、個人情報や地域の特定の事情には配慮をしなければならないと思う。会議録の公開に当たり、発言者が特定できないようにするのか。</p>
事務局：	<p>発言者は特定できないようにする。場合によっては、会議の概要を示すということもあると思う。</p>
9 その他	
事務局：	<p>次回の会議の開催予定については、委託業者の選定などを予定していることから、改めて調整する。</p>
10 閉会	
事務局：	<p>第2回会議では、委託業者も紹介できる予定である。また、「公共交通優先検討区域」の住民意識を把握するためのワークショップの方法等についても示したいと考えている。円滑な議事を進めるため、会議資料は事前送付を心がけたい。</p> <p>第2回会議の日程について、改めて調整させていただくが、委員全員の都合がつかない場合には、参加者が多い日程で設定させていただくので、ご承知おきいただきたい。</p> <p>以上で、第1回公共交通検討委員会を終了する。</p>