令和6年度第4回瑞穂町地域公共交通会議

１．開催概要

日　時：令和７年３月 31 日（月）10：00～11：45

会　場：瑞穂町役場１階ホール

委員：

No	所属	役職	委員氏名	出席状況
1	瑞穂町	副町長	栗原　裕之★	出席
2	日本大学　理工学部　土木工学科	教授	大沢　昌玄☆	出席
3	瑞穂町寿クラブ連合会	会長	小野　芳久	出席
4	瑞穂町福祉作業所さくら	施設長	戸村　仁郎	出席
5	公募（町内在住）		小暮　彰	出席
6	公募（町内在住）		徳永　道子	出席
7	立川バス株式会社	運輸部計画課長	佐藤　祐浩	代理出席（大髙氏）
8	西武バス株式会社	計画部計画課長	秦野　凌	出席（Web）
9	東京都交通局	自動車部計画課長	若田　瑞穂	出席（Web）
10	横川観光株式会社	代表取締役社長	山口　和彦	代理出席（黒田氏）
11	武州交通興業株式会社	事業部部長	濱田　興紀	欠席
12	一般社団法人東京バス協会	乗合業務部長	冨樫　秀樹	出席
13	東日本旅客鉄道株式会社　八王子支社	企画部長	宇野　弘之	代理出席（倉科氏）（Web）
14	国土交通省　関東運輸局　東京運輸支局	首席運輸企画専門官（総務企画担当）	中山　俊夫	代理出席（五十嵐氏）
15	国土交通省　関東運輸局　東京運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送担当）	佐藤　義尚	欠席
16	立川バス労働組合	執行委員長	土岐　雅人	欠席
17	国土交通省　関東地方整備局　相武国道事務所	計画課長	古川　克利	欠席
18	東京都　都市整備局	都市基盤部交通企画課　地域公共交通担当課長	武山　信幸	欠席
19	東京都　西多摩建設事務所	管理課長	高橋　伸子	欠席
20	福生警察署	交通課長	菅原　雄二	代理出席（堀内氏）

★:会長　☆:副会長

傍聴人:8人

次　　第

１　開会

２　委員選出報告

３　議事

（１）　瑞穂町コミュニティバス実証実験運行の評価について

（２）　瑞穂町コミュニティバス運行状況の報告について

（３）　瑞穂町デマンド交通実証実験運行状況の報告について

（４）　意見交換会の実施について

（５）　瑞穂町地域公共交通計画の策定について
①地域公共交通計画の位置づけ
②瑞穂町の概況
③公共交通に関する社会情勢
④上位・関連計画の整理
⑤アンケート調査結果報告
⑥ヒアリング調査結果報告
⑦瑞穂町の公共交通の課題
⑧基本方針および計画目標の検討

（６）　その他

４　閉会

２．議事録

委員選出報告

・福生警察署より、新たに菅原委員が就任した。

議事

（1） 瑞穂町コミュニティバス実証実験運行の評価について

・令和６年９月までの瑞穂町コミュニティバス実証実験運行の評価について、事務局より報告を行った。

【栗原会長】
ただいま事務局の説明が終わったが、この件についてご意見、ご質問があれば発言をお願いする。

【小暮委員】
７ページに「令和４年度の全国平均と比べると燃料油脂費が抑えられている」とあるが、これは具体的にはどういう流れなのか。

【事務局】
正確な答えになるかどうかわからないが、民間路線バス会社の場合は運行の大半が大型車両になる。瑞穂町コミュニティバスの場合は立川バス様の方からリースいただいている中型車両及びポンチョ車両であり、若干、燃費の面がよいのではと思っている。車両台数も総台数も違うので単純比較はできないが、そのような要因があるということで事務局としては分析している。

（2） 瑞穂町コミュニティバス運行状況の報告について

・令和７年１月までの瑞穂町コミュニティバスの運行状況について、事務局より報告を行った。

【栗原会長】
事務局より説明をいただいた。この件についてご意見やご質問があれば発言をお願いする。

【大沢副会長】
11 ページのところで、元狭山コースが 10 月、11 月とおおむね１人増えている。今までは大体 3～4 人だったのだが、この増加には何か特殊な理由があるのか。

【事務局】
こちらも正確な回答になるか不明であるが、10 月は若干雨が多かったことが影響していると考えられる。調べてみると雨の日が増えていて、一般利用の方が増えていた。また、運行計画を見直したことにより、今までは元狭山コースと元狭山・長岡コースが重複していたところが、重複せずに路線がわかれたため、今まで元狭山・長岡コースを利用していた方が元狭山コースに流れた、という理由が考えられる。

【大沢副会長】
理解した。

（3） 瑞穂町デマンド交通実証実験運行状況の報告について

・瑞穂町デマンド交通実証実験の運行状況について、事務局より報告を行った。

【栗原会長】
デマンド交通の現状を報告していただいた。これについて、ご意見やご質問があれば発言をお願いする。

【小野委員】
利用方法について、我々の会員が乗合で利用しようとしたのだが、「登録者以外は利用できない」ということだった。利用を増やすのであれば、登録者がいれば乗合ができるようにした方がよいのではないか。「個人ごとの利用カード番号を言ってくれ」となったときに、「誰かが持っていたらみんな乗れるだろう」と簡単に考えていたのだが、それができなかった。やはり、デマンドの利用者を増やす意味で、登録者だけではなく利用者を増やすために、何か対策があってもよいのではないだろうか。

【事務局】
今指摘いただいた件なのだが、「基本的に、登録会員様から予約をいただければ、同乗者については会員登録の要件を必要としない」ということで説明している。なので、今の話については運行事業者等に確認して、もしも説明不足や認識の齟齬があれば是正させていただき、利用促進に努めたいと考えている。

【小野委員】
電話をかけて予約するのだが、電話を受けた応対者がそのルールを理解できていなかったようで、それによってトラブルが発生した。「なぜ、予約者は会員登録しているのに、同乗者は乗れないのだろう」ということになったので、そのあたりの情報整備をしっかりしてほしい。

【事務局】
登録会員様と未登録の方が同乗して運行しているという実績もある。オペレーターによっては認識に齟齬があるようなので、再度指導を徹底して、これからは利用者の皆様にご迷惑が掛からないようにしていきたい。

【栗原会長】
他はいかがだろうか。

【徳永委員】
この認識度に関しては、町報等を読んでいれば「登録が必要」ということは、誰でも理解できると思う。やはり、登録しないと「70 歳以上である」とか「障害者である」という対象者の区別もできないので、会員登録は最低条件だと思う。そんなに難しい内容ではないと思う。

【栗原会長】
基本的には誰でもフルオープンにしているものではなく、「一定の要件をクリアした人の足」という位置付けである。今現在は登録は 173 人であるから、そんなに難しい手続きではないと思うので、できるだけ 70 歳以上の方で利用可能性がある方には登録してほしい。相乗りの際にも、各々の番号を言っていただければトラブルも少なくなるのではと思う。

【栗原会長】
デマンド交通は半年間の実証実験を経て、１便あたり 1.26 人という結果が、果たして期待した程のものなのかどうか。今後もっと周知が必要なのだと感じているが、この件については他はよろしいだろうか。

（4） 意見交換会の実施について
・意見交換会の実施状況について、事務局より報告を行った。

【栗原会長】
３月 17 日、18 日の両日に行った意見交換会で出た主な意見について報告があった。これについて、ご意見やご質問があれば発言をお願いする。

【小暮委員】
デマンド交通の実証実験が始まって、意見に現状の住民の意識が出ているわけであるが、１つは町民

へのアピール不足という話がある。これは私の町内会でもデマンド交通についての話をしたことがあるが、知らない人の方が多い。「デマンドって何？」と言われて立場的に説明をして「そういうものがあるのか」と言われる。私の地域にはデマンド交通の乗降場所もあるが、それについてもあまり認識されていない。そういったところから、PR 不足を肌で感じている。「地域のキーパーソンを巻き込みながら」とあるが、これは具体的にどういうキーパーソンにアピールをしていくのか。具体的な方法について教えてほしい。

それから、長岡コミュニティセンターで出ている「バスの待ち時間を有効に」の後ろにある、「交流の場がほしい」という話だが、以前、箱根ケ崎駅西口公有地の活用の話があったのだが、西口公有地の中で大きな事業として、待ち合わせの場所を作るというプランが示されていたのだと思っていたが、そのあたりの状況はどうなっているのだろうか。

【事務局】

「PR が不足している」、「キーパーソンとは具体的にどういう方か」、「待合環境の関係」と大きく３点のご意見をいただいた。

まず、PR 不足について説明する。確かにデマンド交通は各自治体、運行主体ごとに運行方法が様々である。他の自治体ではこう、瑞穂町ではこう、といった具合に違うので、なかなか皆さんに統一してご理解いただくのは難しいと感じている。町としても、広報誌等で PR はさせていただいているのだが、やはりデマンド交通は情報量が多いので、なかなか伝え切れていない。そういった際には、「出張説明会」というかたちで説明会を開催させていただいている。実績としてはまだ４回程度だが、もしどこかにそのような説明の場を設けていただけるということであれば、お声掛けいただければ、町としても積極的にデマンド交通を PR していきたいと考えている。PR の方法としては、デマンド交通は皆さんが使えるものではなく、対象が限定されているものなので、なかなか広報等の媒体でお示しするのは難しいかなと思うので、人が集まっているところに足を運んで、対象の方に向けて説明するのが一番伝わりやすいのかなと思うので、今後もそのような方法で周知を進めていきたいと思う。また、場の提供をお願いできると幸いである。

キーパーソンについては、まだ具体的にはそこまで検討していないが、例えば、箱根ケ崎、石畑、武蔵、元狭山、長岡、武蔵野など各地域あるので、地域ごとに公共交通に関してご理解、ご協力いただけるような方がいれば、その方にお話をさせていただいて、先ほど述べた意見交換の場を設定してもらう、あとはコミュニティバスの運行方法やデマンド交通もそうだが、「その方に聞けば回答が得られる」、または町の窓口に繋いでいただけるというようなことが、もし地域の方々にお願いできるということであれば、そのような方の発掘、協力・協働を考えていきたい。

３点目である「駅のバス待ち環境」についてだが、こちらについては現在、「OHAKO プロジェクト」ということで、箱根ケ崎駅西口の公用地を利用した「OHAKOYA」という小屋があり、賑わいの創出のために事業実施プロジェクトを進めているところである。地域公共交通会議の中では、「バスが気軽に待てるような環境づくり」ということで皆さんよりご意見をいただいており、OHAKOYA に関しては予約制になっており、なかなか気軽に立ち寄ってバスを待てるというような環境でないことは確かだが、今後については賑わい創出ということなので、あちらの方でバス待ち環境というか、時間を潰せるようなものがバス待ち環境として整ってくるということで、機運の醸成を含めて図っていきたいと考えている。

【徳永委員】

「地域のキーパーソンなどを巻き込みながら」というところだが、私は今、町内会の役員をやっており、よく回覧等をセッティングしたりして配っているのだが、その回覧の中に、すごく目立つ、PowerPoint か何かで作った「デマンド交通を知っているか？」というような、興味をそそるような PR をしてもよいのではないか。若い人はあまり町内会に入っていないのだが、70 歳以上の方は町内会員であることが多い。また、ご婦人同士でコミュニケーションも結構あるので、誰かが目にすれば「こういうのがあることを知っているか」ということになるのではないか。すごく大きな目立つ色で「デマンドバスを知っているか」とアピールするようなチラシを入れるとよいのではないだろうか。各町内会、21 ブロック程あるので、21 枚刷ればいい。そんな方法もあるかと思う。

それから、「バスの待ち時間に寄り合い場所のような、誰でも利用できるオープンな場所がほしい」というのは、４年ぐらい前から私も地域の意見を含めて要望していたのだが、何かしら建物ができるということでとても期待をしていた。しかし、出来上がったものを見ると、公共交通とは全然別のセク

ションの担当だが、オープンではなくて、中からも外からも見えないようなものだった。そして、イベントの時にしか使えないような建物で、とても多目的とは言えない気がした。そのあたりは非常にがっかりした。今後、あの場所をもう少し有効利用できるような方向に持っていってほしいと思う。西口の近くの町内会の会員なのだが、皆さんそういう意見を持っている。計画を今後、少しでも変更できればお願いしたい。

【事務局】
今いただいた質問は１点目が「広報の仕方」、２点目が「バス待ち環境」ということで、大きく２点。
PR に関しては、町内会の回覧板というのはかなり有用なものと考えている。こちらの管轄は協働推進課であり、町内会の皆さんにも御協力いただき、担当課としても横の繋がりをしっかり持って、PR に努めていきたいと考えている。また、「チョイソコ通信」といい、会員の皆様に会報誌のようなものの発行を予定している。利用の仕方であるとか、どういった場合に利用できるのかだとか、できるだけ写真やイラストを使って、簡単に視覚的にも乗り方や予約の仕方がわかるような会報を作りたいと考えて準備しているところである。この会報の使い道についても、本来は会員の皆様への配布を予定しているが、使い方であるとかそういったものに関しては、色々な方に知っていただくことが一番よいのかなと思うので、町内会報や回覧板等に入れ込むことができるのであれば、そちらも考えていきたい。
２点目について、まずバス待ち環境として箱根ケ崎駅西口の「OHAKOYA」というのは、昨年８月にできて、それからイベントでの運用を中心に行われてきた。おっしゃる通り、現状は何もない日は閉まっているような状況である。ただ、「OHAKO プロジェクト」としてあの場所を運用しているのだが、これまでに前例のなかった取り組みということで、かなり色々試行錯誤しながら、これからどうしていけばよいのかというのを考えているところである。令和７年度は新たな管理体制の下で運用していくことになるのだが、その中では、イベントの予約が入っていない、何もない日の小屋の活用についても検討していくと聞いている。その中で、待合の環境としての活用も進んで行くのではと考えている。また、OHAKO に限らず、他のバス待ち環境の改善についても、これから地域公共交通計画を検討していく中でどういうあり方がよいのかを考えていければと思っている。

【徳永委員】
誰でもいつでも利用できるという環境となると、やはりそこに管理人が一人は常駐することになると思うが、なるべくシルバーさん等の起用でコストを削減していただき、これから本当に気候条件もどんどん悪くなるので、真夏の暑い時の涼み処としてであるとか、真冬の風をしのぐところであるとか、そういう場所が本当に少ないものだから、「そういう場所がほしい」という意見をあちこちからいただいている。その点、よろしくお願いしたい。

【小暮委員】
今の話を聞くと、「OHAKOYA」がもう少し広い意味で使えるような、バス待ちの待合になるということが一番望ましいのではと感じた。ぜひ「検討する」ではなく、実現に向けて歩みを進めていただけたらと思う。この話というのは、ずいぶん前から出ているものである。私は「OHAKOYA」ができて、あそこに待合ができるものだと思っていた。いつも使えないような状況の施設があるというのは、やはり宝の持ち腐れだなと住民としては思うので、検討というよりも、一歩進めるという考えでよろしくお願いしたい。

【栗原会長】
貴重なご意見をありがとう。

【小野委員】
武蔵野コミュニティセンターで「デマンド交通の手続きが 70 代以上にとっては大変」とあるのだが、これはどう捉えているか。どこが大変なのか、なぜ手続きするのが大変なのか、担当としてはどう考えているのだろうか。

【事務局】
今回いただいた「70代以上は大変」ということを具体的に話させていただくと、まず、インターネットを使い慣れていないというところで、スマートホンやネットを使った会員登録が難しい。また、紙の申請についても、文字を書くことが難しくなってきているという話を聞いている。窓口で書いていただいて提出していただいたり、郵送で届くものを見ると、中には文字を書くのが大変になってきていたり、どこに何を書いたらいいのかわからない、という方が存在していることが見受けられる。「70代以上の方が大変だ」という意見は、高齢者支援センターの方からいただいた意見である。個々にいただいた意見ではなく、センターの方からいただいた意見であるので、高齢者施設というか、そういった施設の支援員とも協力して、先ほど申し上げた出張説明会ではないが、そのような場で一度に受け付ける、また、訪問等も可能ではあるので、そういったことで手続きが進められればと考えている。

【小野委員】
確かに、申請書は書き慣れていない人には非常に難しい。今言った、出張窓口ということになると、足の問題があってなかなかその現場まで行けない人もいるし、書き方がわからないから、そういった面倒なことは諦めてしまうという人もいると思う。せっかく瑞穂の中にコミュニティセンターが三つあるのであれば、そこの職員が代筆したらどうか。そういった窓口へ行って、口頭で申し込んだ内容を、お店なり担当者が代筆して申請することができれば、もう少し利用者が増えていくのではないだろうか。ネットやスマホを活用できる人もさほど多くはない。役場の広報誌も、ほとんどがメインを載せて、細部についてはQRコードで見てくれ、という具合になっている。高齢者でQRコードを読み取って情報にアクセスできる人というのは本当に限られていると思う。もう少し、高齢者に寄り添う申し込み法を検討していかないと、利用者はなかなか増えないと思う。

【事務局】
代筆等をして提出していただくのは可能であり、現在実施している。ただ、それをどこにお願いするかが問題である。コミュニティセンターの方にお願いして、コミュニティセンターの方がやってくれるということであればそれはそれで構わないが、ただ、業務の一つとしてそれをコミュニティセンターの職員がやると位置付けるにも調整が必要になる。どこかの店のスタッフという話も出たが、やらなければいけないオペレーションが増えるとそこに割く人員がどうしても必要になるため、善意でやっていただく分にはありがたいのだが、こちらからお願いしてやっていただくとなると、調整が難しくなってくるだろう。ただ、利用促進のためにはできる範囲でやっていきたい、紙の申請をできるだけ簡単に、現在も名前と住所と電話番号と「どこから乗るか」ということを記入するだけでよい状態になっている。あまり複雑な情報記入は求めていないのだが、それも難しいとなってくると、対処法をまた考えねばならないと思う。そういった高齢者に優しい様式や手順についても、高齢者福祉課であるとか、寿クラブにも色々助言をいただきながら、利用促進に努めていければと思っている。

【栗原会長】
今、半年経って180人弱の利用者登録で、実際使ったのは２割ということだが、それはともかく母数を増やさなければいけないし、母数が増えなければ利用者も増えないというところである。また、知っている人は知っているが、知らない人は全く知らないという世界なので、なるべく多くの人に「デマンド交通というものがあるんだ」と知ってもらえるように、色々なかたちで努めないといけないのかなと思っている。令和７年がこれから始まるわけであるが、各部、各課の応援態勢を敷きながらやっていきたいと思っている。せっかく走っているのだから、ご利用いただかないといけない。

【徳永委員】
上手に利用している方はとても有効利用されている。「私はこういう乗り方をしている」というような例も、チラシを配布できるのなら、そこに載せてはどうか。

【栗原会長】
そういう行政が発信する情報もそうだし、友人知人同士の口コミも重要だ。「私も使っていて、便利だ」という情報が広まってくれればと思う。

【徳永委員】
そう思う。私はマイカーが利用できるところにいるが、あと何年かしたらデマンド交通を頼るようになると思う。今は団塊の世代がこれから、ほとんどの人が免許を返納して、こういった公共交通に頼っていかなければならない、ということが目の前に見えていて、ちょうど過渡期だという気がしている。未来に少しでも繋がっていってほしいと思う。

【栗原会長】
実証実験から半年、これからデマンド交通を育てていかねばならない。皆さんに育てていただかなければいけないし、行政、担当部署としても、育てていかねばいけないという使命を感じている。今、実証実験から半年を経ての状況と、意見交換にてこういう意見をいただいた、ということを報告して、この議題についてはよろしいだろうか。

【小暮委員】
１点よいだろうか。先ほど、コミバスの収支の話があったのだが、コミバスの運賃は今後はどうなるのか。他のところはどんどん値上がりしているが、守っていけるのだろうか。現状では守っていけるのだろうか。今後はともかくとして、それを聞きたい。

【栗原会長】
６ページの運行経費等を見ると、2,200 万円の収入で、支出は３億 5,000 万円ということである。要は、この３億 5,000 万に町として支出が耐えられるかどうかが大きな問題だ。足は必要なのだが、皆様からお預かりしている町民税等を使って、その負担に堪えられるかどうか。それはまさにこれからの行政の課題だと思う。必要なのはわかっているが、どこまで財政出動ができるのか、というところである。今現在のところは本格運行になったし、若干、利用率や利用者数は伸びている。伸びているというか、維持しているというところである。この事業自体は令和７年度も、当然のことながら実施するという予算措置をしているが、だからといって、「じゃあ、運賃を倍にする」ということも違うだろう。また、運賃に関しては、運賃協議会でお諮りをして、仮に上げる、下げるということはないだろうが、上げるということであれば、勝手に町がそろばんを弾いて「赤字だから二倍にしよう」というかたちは、御提案させていただく可能性がゼロではないが、運賃協議会という協議の場でお諮りしていくものである。とりあえず現在はコミバスの運賃改定は考えていない。なんとか、現在の運賃水準で収入の 2,200 万を 2,500 万、3,000 万の収入にできるようにしていってほしい。

【小暮委員】
運賃が上がっていくことで、学生さん等の使い勝手が悪くなると、地域の足として使いづらくなる。先ほどの報告だと「雨の日は学生が使う」という話があり、地に足が着いてきているところであり、やはり 10 円でも 20 円でも上げてキリのよいところで運賃 200 円ということになっていくと、せっかく定着しつつあった地域の足としてのコミバスが遠のいていく。

【栗原会長】
ただし、民間バス事業者や JR の初乗り料金、これをある程度考慮しないといけないという事情もある。現時点では、令和７年度の運賃改定の予定はないが、そういったことも踏まえていかねばならないという事情はある。
よろしいだろうか。今までのところは全て現状報告をさせていただいたが、これからがいよいよ、瑞穂町地域公共交通計画というものを策定しなければならないというところ、法定協議会というかたちで審議するということである。この説明は少し時間をいただくと思うが、事務局に説明をお願いしたい。

（5） 瑞穂町地域公共交通計画の策定について
・地域公共交通計画の位置づけや町の概況、公共交通に関する社会情勢、アンケート調査結果、ヒアリング調査結果について事務局より報告を行った。
・瑞穂町の公共交通の課題、地域公共交通計画における基本方針（案）および計画目標（案）について、事務局より提案を行った。

【栗原会長】
ざっと説明をさせていただくが、いよいよ地域公共交通計画というものを令和７年度中に策定を目指す、というところである。今まで、色んな実績報告をさせていただいたが、本日委員の皆様には 58 ページ以降、こういうことを課題として、きちっと取り上げてこの計画を策定していくということについてご意見をいただきたいと思っている。こういう内容を今後はテーマとしてご議論いただくことになるが、これについて何かご意見はあるだろうか。

【小野委員】
長期総合計画ができた時に話し合いになったと思うが、現在、今井地区で大規模開発が行われている。公共交通が絡むと思うが、あそこに商業施設ができると、岩蔵街道だけでなく瑞穂の道路網にも混雑が発生するのではと思っている。これは長期的な公共交通を動かす上でもかなり弊害があると思う。その影響は考えていかないといけない。48 ページに満足度という話があったが、公共交通について不満を持っている方がいる。特に、元狭山地区についてはバス路線がなくなったということで、車を使わざるを得ない地域になった。公共交通が機能している地域がある一方、動いてない地域もある。長期的に見て、完全に満足度を上げるというのは、会長が先ほど申し上げた通り、「限られた財源の中でどこまでできるか」ということだと思うが、三者が満足できるかたちが最も理想ではあるが、長期的にそういう考え方をしていかないといけないと思う。少なくとも道路の混雑をどうにかしてほしい地域、それから、公共交通が本当にない地域、全ての地域を満足させるというのは非常に難しいと思う。ただ、バス路線さえない地域をどうするかについては、今後は一番考えていかねばならないと思うが、そのあたりについてはどうだろうか。

【事務局】
これからの長期的なまちづくりということで、モノレールもこれから延伸してくるということで、現在、瑞穂町のまちづくり全体が大きな転換期を迎えている。そういった中で、まずやらなければならないことは、「今ある課題にしっかり対応していかないといけない」ということが一つある。それと、「これからのまちづくりを見据えた、新たな公共交通ネットワークをどう構築していくか、ということを考えていかねばならない」というところであり、この２つの課題を考えながら、新しいまちづくりに対応したかたちに持っていかねばならない。それについては短期の取り組み、中長期の取り組みにフェーズが分かれるのだが、これもはっきりと「ここでフェーズが分かれる」ということではなく、徐々にやっていかないといけないと思っているので、その方向性も計画の中に示していきたいと考えている。

【小野委員】
モノレールの延伸と、そこから都市計画という話があるのだが、モノレールは箱根ケ崎までであり、そうすると元狭山地区と長岡地区がモノレールを利用する際、どういう公共交通によってそれを利用するのか。それが今後、大きな町をつくる中での課題だと思う。そういうことも計画の中で考えていただければありがたい。

【事務局】
おっしゃる通りである。「モノレールを延伸しても、それだけだと沿線が便利になるだけ」という話だと思うが、その恩恵を町全体にどう広げていくかというのは、これは公共交通をやっていく上でも、まちづくりをやっていく上でも、重大かつ重要なテーマだと思っている。もちろん、そのことについては計画の中でしっかりお示ししていくようにできればと考えている。

【徳永委員】
以前、「モノレール延伸に伴うまちづくりのアンケート」のような意見が募集されており、その時に書いたのだが、せっかくモノレールが 10 年後にやってきて、町内の地域交通がこのままずっと継続しとしても、やはり人口が増えないといかんせん何も発展していかないと思う。ぜひ、町の施策として人口を増やすこと、それを重点的に考えていくべきかと思う。農地をそのままにしておくとか、色々な問題があると思うが、何よりも人口が増えないと交通も発展していかないと思う。

【栗原会長】

人口の話であるが、これは先ほど地域公共交通計画の上位計画と述べたが、第５次長期総合計画の後期基本計画を現在策定中である。そこで将来人口とリソースをどう考えるかということをやっている。人口増を目指すべきという話だが、これは良くて横ばいである。何しろ、日本人口が１億を切るのではないかという統計上の数字が出てしまっていることをまず踏まえないといけない。そういった中では、人口増というより「持続可能な町をどう作っていくのか」になると思う。立地適正化計画ということを先ほど述べた。誤解を招くと良くないのだが、国の方としては「コンパクトシティ」という言い方をしており、ある程度都市機能を集約して、「人の住むところ、住まないところ」と言うのも難しいが、「そういう方向に誘導していこう」という流れがある。だが、やはり昔ながらの人が住んでいる中で、どういう風に持続可能な町をつくっていくか。人口推計の中で「消滅自治体」なんていう、我々としてもかなり衝撃を受けるような話もあった。確かに、統計上の数理で行けば、人が住めないところ、住民がいなくなるところが出るのだろうが、瑞穂町をいかに消滅自治体に持っていかないか、それが今後のまちづくりを進めていく上での大命題になると思う。それは、長期総合計画は町の最上位計画であると申し上げたが、その中で今後の町の人口をどういう風に捉えるかとか、そういうかたちになる。それを持続可能にするための一つの方策として、この地域公共交通計画がある。要するに、足というものをどういう風に構築していくか、ということをこれからやっていかねばならないし、令和７年度のうちに目標をきちんと計画の中に落とし込もう、ということを担当課長から今、説明していただいたということである。

【徳永委員】
大命題である。

【栗原会長】
本当にそう。人口をどう維持するか。

【大沢副会長】
そう思う。人口を増やそうという施策はもう厳しいと思う。会長がおっしゃったように、全国的なトレンドとして人口減が進んでいる。そうであれば、どうやって活動量を増やすかが重要である。今までは１日２回しか出かけなかったのを４～５回と増やすことができれば、活動量が上がれば賑やかさが出てくる。人口を増やす政策というのはもう限界であり、人口は維持することが精一杯だと思う。モノレールが来たとして多少は増えるかもしれないが、大幅に改善するということにはならないだろう。それは全国のトレンドを見ていればわかる話である。

【栗原会長】
我々のように右肩上がりの時代に生きてきた人間からすると、右肩下がりというか、収縮していく社会に対応できていないというか、耐性がないかもしれない。そういった中で、瑞穂町をどうしたら持続可能な町にできるかというのは、これを皆さんと一緒にこれから考えていく長期総合計画でなければならないと思うし、今それをお示ししようとしている最中である。

【小暮委員】
ヒアリングの調査結果で先ほど細かい説明があったのだが、58 ページからの調査結果にてコミバスの話がある。「コミバスの定時性と所要時間に関する満足度の低下」ということで辿っていくと、「道路の交通容量を超えた」とあった。要は交通混雑をしているということで課題として出ているが、どういう対応をするのだろうか。
それに加えて、「コミバスは乗り継ぎの重要性が高いが満足度が低い」とある。ここからは「バスの運行本数が少ない」という課題が抽出されているが、計画策定に必要な視点ということで「コスト意識を持つ」ということがあったが、このあたりの相反する結果と課題に関してはどのように対処していく予定だろうか。

【事務局】
まず、１点目についてお答えする。定時性・所要時間に関する満足度の低下については、道路の交通容量を超えた自動車通行にどう対応するかであるが、施策については今後また考えていくことであるの

で、今日この時点で「こうする」ということはお答えできないが、交通容量を超えた自動車交通量があるということは、道路を拡幅すればよいのか、新しい道路を作ればよいのか、それも解決策の一つではあるのだが、それはコストがかかることでもある。要は、自家用車で移動している方がたくさんいるわけだから、それを公共交通に転換すればよいのかというと、それもなかなか大変な作業である。そういったことを踏まえて、その中でベストミックスな解決策としてはどうすればいいのか、ということを今後検討していきたい。
　２点目の本数に関する不満であるが、本数を増やそうとすると、それだけコストが増える。それも、必ずしも密度高く乗車していただけるわけではないので、収支率としてはより下がる方向になる。何より、現在は運転手の確保が難しい状況であるので、単純に増便するというのはなかなか厳しい。そんな中で満足度を高めるにはどうしたらいいかというと、よりニーズにマッチしたかたちでの運行を目指すという手があると思う。本数としては大きく変わらなくても、より皆さんにまとめて乗っていただけるような時間帯の工夫であったりと、そういったことをやっていかないといけないと考えている。元狭山コースはバスの運用上の問題で、なかなか乗り継ぎがうまくいかない時間帯がどうしても出てきてしまっている。朝夕はなるべく合わせるようにしているが、そういったうまくいかない時間帯があるために苦情をいただいている。今後、運用上どういう工夫をしていけるかというのを施策の検討の中で議論できたらと思っている。

【栗原会長】
　この課題をきちんと受け止めて、令和７年度の最後にお示しする計画の中で、これの解決策が言えればよいのだろうが、そういうかたちのものをこの会議の中で御議論いただいて、課題に対しての対応を探っていくということであるので、よろしくお願いしたい。

【小暮委員】
　もう一つよいだろうか。先ほどから何回も言っているが「OHAKOYA」の待合場所設置をぜひ検討して、直近の課題として取り組んでほしいと自分は要望する。最重点課題として取り組んでいただけたらと思う。

【栗原会長】
　課題の網かけの色も変えてあるが、これが最重要という表示はしていないので、ご理解いただきたい。こういう課題設定をして今後、令和７年度は地域公共交通計画の策定を目指していくということでご理解いただければと思うが、他にご意見はあるだろうか。

【徳永委員】
　先ほどのアンケート調査で、「バスが行ってしまったかどうかがわからない」という意見があった。路線バスだと、スマホでバスの位置がわかる。コミバスにはそういうシステムを導入するのは難しいのか。

【栗原会長】
　無理ではないと思うが、コミバスの利点の一つに機動力があると思う。その機動力を活かして、何度もバスの停留所を変えたりしている。ただ、DX というか ICT というか、そういうものを入れないというわけではないが、タイムラグもあるので、コストや効果的なタイミングを考えた上で検討していかねばならないと思う。

【事務局】
　やはり、「バスが行ってしまったのか、いつくるのか」というのは利用者にとって非常にストレスの大きな問題であると感じている。せめて、「何分遅れているのか」ということさえわかれば、そのストレスはだいぶ和らぐのではと思っている。そういったコミュニケーション手段はこれから具体的に施策の中で考えていきたいと思うが、先ほど会長からもあった通り、バスロケーションシステムの導入自体はコミバスにも可能である。しかし、コスト等も踏まえてどういうかたちでやるのが最適かをこれから考えていかないといけないので、それも施策の中で方向性を示せたらと思っている。

【栗原会長】
駅のバス待ちの問題であるとか、利用者にとってより便利になる方向を踏まえて、目指す計画の中で課題をしっかり抽出して、どういう風に進めていくかをきちんと計画の中に落とし込んでいくということであるので、ご理解いただければと思う。

【徳永委員】
ありがとう。

【大沢副会長】
58 ページの「計画目標」に「高齢者の外出率の向上」とあるが、これは高齢者というより「住民」という表現の方がよいのではないか。データを見ると、実は外出率が低いのは 20 代の方である。「若い人が外に出ていっていない」という課題がある。これは別に東京だけでなく、世界のデータを見てもそうである。なので、ここの表現は変えた方がよいかもしれない。

【栗原会長】
そのように変更をよろしくお願いする。では、基本方針及び計画目標については、58 ページのとおりといたします。明日から令和７年度になり、令和７年度地域公共交通会議の計画策定まで御議論いただくということで進めていきたいと思うので、委員の皆様にはまた忌憚のないご意見を頂戴できればと思う。

（6） その他
【栗原会長】
最後に「その他」であるが、先生から総括としてご意見はあるだろうか。

【大沢副会長】
コミュニティバスやデマンド交通について、まだまだ知られていない現状があるということで、需要喚起するということはとてつもなく重要である。また、最近は運転手の供給が大きく不足しており、東京都心部の供給が追いつかないという問題が上がっている。ここにもバス事業者、交通事業者の皆さんがいるのでわかると思うが、「運転手の供給が追いつかない」というのは非常に大きな問題である。地域によってはイベントで「将来、運転手になろう」と若い人に訴えるものも催されている。今日は需要喚起の話があったが、実は供給についてもしっかりやらないと、「利用したいけど乗れない」という状況になってしまう。会長が「持続可能な」と言っていたのは、まさにそういった意味である。今からやらないと間に合わないと思う。免許を返納してからではなく、今からやっておかないと、「免許を返納した時には公共交通がない」という事態に陥りかねないので、そこは十分気をつけてもらえればと思う。公共交通計画については今回、客観的なデータが出たので、来年度の４回でまた色々議論できればと思っている。

【栗原会長】
ありがとう。最後に事務局から何かあるか。

【事務局】
次回の公共交通会議であるが、先ほど事務局から説明させていただいたが、令和７年５月から６月に掛けて開催させていただきたいと思う。日程調整等、よろしくお願いする。次回の公共交通会議ではデマンド交通の一定の方向性を出したいと考えている。現在の利用状況からするとサンプルサイズがかなり小さくなっているのだが、地域公共交通計画の策定の説明の中でもさせていただいたが、長期総合計画のアンケート調査であるとか、そういったもので「持続させてもらいたい」という、「免許返納した際の移動手段として足を確保したい」というご意見がある。色んな側面を見て方向性をお示ししたいと思うので、御協議をお願いできれば幸いである。
また、４月１日から我々事務局も体制が少し変わるが、委員の皆様の方でも体制が変わり、委員の変更等があったら事務局までご連絡いただければと思う。

【栗原会長】
　それでは、大変長時間に渡ってご議論をありがとう。第４回瑞穂町地域公共交通会議は、以上をもって閉会とさせていただく。本日はどうもありがとう。

以上