

令和7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8年2月18日（水）14：00～15：40

会 場：瑞穂町役場2階会議室2-1、2-2

委員：

No	所属	役職	委員氏名	出席状況
1	瑞穂町	副町長	小作 正人 ★	出席
2	日本大学 理工学部 土木工学科	教授	大沢 昌玄 ☆	出席 (Web)
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	欠席
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	出席
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	井上 清一	欠席 (代理：石川氏)
10	横川観光株式会社	代表取締役社長	山口 和彦	出席
11	武州交通興業株式会社	事業部部长	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	富樫 秀樹	欠席
13	東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社	企画部長	疋田 力	出席 (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	出席 (Web)
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)	小林 聡	出席 (Web)
16	立川バス労働組合	執行委員長	土岐 雅人	出席
17	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所	計画課長	中嶋 豊	出席
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	吉川 昌孝	出席 (Web)
19	東京都 西多摩建設事務所	管理課長	犬竹 幹人	欠席
20	福生警察署	交通課長	菅原 雄二	欠席 (代理：増島氏)

★:会長 ☆:副会長

傍聴人:3人

次 第

1 開会

2 委嘱等交付

3 議事

協議事項

(1) 瑞穂町地域公共交通会議会長の互選について

(2) 瑞穂町デマンド交通事業計画の変更について

(3) 瑞穂町地域公共交通計画（案）について

報告事項

(4) 瑞穂町コミュニティバス運行状況の報告について

(5) 瑞穂町デマンド交通実証実験運行状況の報告について

(6) その他

4 その他

5 閉会

2. 議事録

委嘱等交付

- ・各委員の重任に伴い、小作副町長より、代表して小暮委員に委嘱状が手交された。

議事

(1) 瑞穂町地域公共交通会議会長の互選

【事務局（部長）】

瑞穂町地域公共交通会議条例第5条第2項の規定に基づき、会長、副会長の互選を行う。委員の皆様、いかがだろうか。

【委員】

地域公共交通計画が最終的にまとまる段階なので、引き続き、小作委員に会長、大沢委員に副会長をお願いしたいと思う。

【事務局（部長）】

ありがとう。今、会長、副会長についてご意見をいただいたが、他の委員の皆様はいかがだろうか。

【委員一同】

異議なし。

【事務局（部長）】

異議なしでよろしいか。ありがとう。

それでは、会長を小作委員、副会長を大沢委員にお願いする。ここからの進行は小作会長にお願いする。

【会長】

それでは、改めて会長を務めさせていただく。よろしく願います。また、全ての委員の皆さまには、継続してお引き受けいただき、ありがとう。これまで通り、引き続き願います。

(2) 瑞穂町デマンド交通事業計画の変更について

- ・瑞穂町デマンド交通事業計画の変更（案）として、共通乗降ポイント6箇所（町内コンビニエンスストア店舗）を追加する案を事務局より提示した。
- ・瑞穂町デマンド交通の会員条件の緩和（65歳以上の運転免許証返納者、未就学児の追加）について事務局より報告を行った。
- ・停留所の新設、会員条件の緩和についてはいずれも、令和8年4月1日を予定しているが、停留所の設置については各コンビニエンスストアの店舗オーナー様、地権者様との調整の進捗により、変更となる場合があるため、予めご了承いただきたい。

【会長】

協議する内容としては資料の5ページから6ページにかけて、乗降場所を6箇所追加するという話である。また、その他として報告案件で7ページ、キャンペーン第3弾として、会員条件の緩和について報告である。これらについて、ご意見ご質問があったら願います。

【委員】

コンビニエンスストアが停留所にされた場合は買い物難民解消に非常に有益だと思うが、問題は車両の停車位置である。道路上に停まるのか、コンビニのオーナーが「ここを使っていい」と言ってくれるのか。乗る人の安全をどう確保するか、というのが一つの問題だと思う。その辺りはどうか。

【事務局】

「駐車場の中で乗降させてもらう」という形で店舗と調整している。そのため、道路上での乗り降りは発生しない予定である。

【委員】

ありがとう。

【会長】

他はどうか。よろしいか。

それでは、ないようなので、事務局の説明があったが、乗降場所6箇所、コンビニエンスストア6ヶ所を追加するという点について、ご異議はないだろうか。

【委員一同】

異議なし。

【会長】

異議なしということで、協議が調った。手続きに入らせていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

(3) 瑞穂町地域公共交通計画(案)について

- ・令和7年度第3回瑞穂町地域公共交通会議において、瑞穂町地域公共交通計画（素案）について得られた意見、その後に委員等より提示された意見への対応について、事務局より報告を行った。
- ・瑞穂町地域公共交通計画（案）のパブリックコメントを行い、得られた意見とその対応について事務局より報告を行った。

【事務局】

まず今回、KPIの中で数値目標⑩「路線バスの運行本数」というのが前回までの資料にはなかったところ、新たに追加している。

計画案の16ページを開いてほしい。こちらには、今、人口のメッシュの色を塗ったものと、現況の公共交通ネットワーク図。それと、パーソントリップ調査による自治体間をまたいだ移動の数についてのデータ、現況の路線バスの運行本数などが掲載されている。今回、KPIを設定するにあたり、国のアップデートガイダンスに基づいて、軸となる公共交通の路線を定め、そのサービス水準についても目標を立てること、というご指摘があり、今回新たに追加したものである。「30～50本」という範囲の取り方についてはアップデートガイダンスに基づいて設定しているところだが、具体的には先ほどご説明したとおり、バス事業者様と現在調整しているところである。町の中で申し上げますと、立川方面、福生方面、羽村方面、または東西の軸として青梅/小平方面というところで挙げさせていただいている。

目指すべきサービス水準については、今、立川、羽村、福生については記載しているが、青梅、小平方面については記載していない。具体的には、都営交通の梅70系統であるが、これは四市一町の自治体が赤字額の3分の2を負担するというスキームのもとで協議会で協議しながら運行を行っているところである。現況は往復平均で23本/日というサービス水準である。これをどの水準を目指すかということであるが、現在、この梅70系統については、OD調査の最新の年度が平成27年度で、現在使えるデータではないと町では考えている。今後、この梅70系統の利用実態の調査等の動向を踏まえながら、目指すべきサービス水準は協議会で議論していくものと認識しているので、ここでの目標には掲げていない。バスについては以上である。今回、会議資料及び計画案の送付が直前となったことをお詫びする。本日この後、この計画案についても色々ご意見いただくが、この短い時間だけで全て出きらないと思うので、この後、ご意見シートを皆様へ送付する。2月20日(金)までにご意見をいただくと幸いである。

【会長】

事務局の説明が終わった。この件について、何かご意見ご質問等あればお願いします。

【委員】

まず1点目、この中で広域公共交通にかなり触れられていると思う。その点、今後どういう展開ができるのか。

それと、75 ページのところにもモノレール延伸の話がある。これは長期総合計画と絡むことだと思うのだが、「長岡、元狭山はモノレール延伸によって何の恩恵も受けない」という取り方を私にはしてしまう。長期総合計画と都市計画と公共交通と三つが絡んでくる、非常に難しいことを聞いているのだと思う。これは今日、即答できないかもしれないが、長岡に住んでいる住民として、「モノレール延伸による恩恵が何も出てこない」というのは、少し触れておきたい。

【事務局】

まず1点目、広域的な公共交通についてだが、ここで言う「広域的な公共交通」というのを、どこで線を引くかというのは中々難しいところはあると思う。まず、一番広域をカバーしているのが鉄軌道としてあり、さらに、そこまでの広域性・速達性はないが、いくつかの自治体にまたがって拠点間を結ぶようなところは路線バスでカバーしている、と認識している。町の中では、路線バスでカバーできていない地域があるので、そういったところは箱根ヶ崎駅を中心にコミュニティバスを運行している。さらに、そこでカバーできないような移動については、デマンド交通やタクシーが補完していくという、大まかに言うとそういう作りになっていると考えている。地域公共交通というものの中で、まず最初に考えるのは路線バスだと考えているので、その目指すべきサービス水準はもちろんこの中でも議論になってくる。コミュニティバスについても、もちろん地域住民が使うものだから同じであり、「コミュニティバスの満足度」、「デマンド交通の満足度」でモニタリングしながら取り組んでいくと考えている。

2点目。まず、モノレール延伸に向けたまちづくりについて、当然、石畑、殿ヶ谷だけでなく、長岡、元狭山、武蔵野も含めて町全体に恩恵を広げていくというのは、このモノレールのまちづくりを進めていく上で常々念頭に置いているところである。そのためには、駅や町内各地等を結ぶ公共交通ネットワークがしっかりと機能していなければならない。このことを踏まえつつ、長岡地区についても、コミュニティバスを充実させる取組の中で、このモノレールの恩恵をしっかりと受けられるように色々な施策をこれからやっていこうというところである。「そういう視点でやっている」ということについてはご理解いただければと思う。

【委員】

この資料の中に「どこに買い物へ行っているか」というアンケート調査があった。かなりの人が瑞穂町以外にも買い物に行っている。1つの市町村で全てを解決しようとするとは技術的に非常に問題がある。それを、どうやったら今後、広域の中でいかにコストを抑えて住民サービスを提供するかというのが、広域の一つのこれからの展開だと思う。これは町だけではなくて、西多摩の行政圏やいろんなところが絡んでこないといけない問題だと思うが、やはり町の中だけで考えてしまうと住民の行動パターンがすごく小さいものになってしまう。できれば今後、広域的な展開は必要だと考えているので、その辺を模索しながらでも結構だから進めていきたいと考えている。

【事務局】

ただ今ご指摘いただいたところはまさにその通りである。住所として町内にあっても生活圏が隣の自治体に掛かっているということは多々あるかと考えている。アンケートの中でも、例えば事例として「元狭山地区の住人の方は、青梅方面に買い物に出かけられることが多い」というところも今回データとして分かってきたところがあるので、その移動需要にどう対応していけるかについては、今後の取組の中で詰めていきたいと考えている。自治体間をまたいだコミュニティバスなどの運行については東京都などの方でも問題意識としてある。そういう自治体間をまたいだ移動というところをどうカバーしていくか。ただ、一方で課題もある。例えば、実際に自治体をまたいだ運行をしている事例に武蔵野市のムーバスなどがあるが、あそこは収支率が高い路線なので、隣の自治体との協議も比較的スムーズに進む。そうではないところをどうしていくか、費用負担の按分をどうするかという問題もあるし、バス事業者のテリトリーをどう調整していくかということも場所によってはあるので、そういったところの調整を踏まえながらやっていかねばならない。そういう意味では、この西多摩地域でありましてそういうところできているところはないので、しっかりと「どこがハードルになっているか」を捉えて紐解いていかないといけないので、それはこれからチャレンジしていきたいと考えている。

【会長】

他はどうか。

【委員】

地域交通計画（案）の16ページ右下の立川方面の本数だが、これはJRとバスと合わせた本数と考えてよいか。

【事務局】

これはJRを合わせた本数ではない。瑞穂町内を起終点として立川方面と結ぶ路線バスは複数系統あるが、その合計である。

【委員】

61.5本もあるのか。

【事務局】

これは往復平均で61.5本という数え方である。複数の系統を合わせてその数字となっている。

【委員】

一便あたり38人も立川駅方面のバスを利用しているのか。JR利用の人はまた別にいるということか。

【事務局】

そうである。

【会長】

混んでいる時間とそうでない時間があるって、平均すると38人ということである。他はどうか。

【委員】

16ページの現状の運行状況の中での説明で、青梅/小平方面の都バスの話があった。3分の2が赤字であり、行政がその補填をしているとのことだが、瑞穂町も当然負担していると思うのだが、現状ではどのくらいの負担額になっているのか。

【事務局】

今、正確な数字が手元にはないのだが、3年ごとに協定を更新して、基本の負担額を決めて、毎年実際の赤字額に応じて精算するというをしている。概ね、精算後の金額は年間で2,000万円前後負担していると記憶している。

【委員】

もう1点いいか。赤字額に応じて精算する場合、参加している市町村が均等に割っているのか。それとも、バス停留所の多さ等に応じて配分しているのか。

【事務局】

計算式があり、正確にお示しすることはできないが、距離などに応じた割り当てとなっている。

【会長】

補足する。まず、均等割がある。それから、「どれだけの距離を走っているか」という距離によっての応分がある。それと、「そこで乗った人がどこまで行ったか」という実績。その三つに分けて負担割合は決められている。

【委員】

説明の中で、計画案の中の76ページ。「公共交通ネットワーク」の説明で駅前広場の整備やシェアサ

イクルの設置という話があり、これはよく分かった。しかし、一番下にリニア中央新幹線のことが書かれているのだが、「横田基地へのアクセスを整え、交流的な交流を促進する」という文言があるが、具体的に横田基地へのアクセスを整えるというのはどんなビジョンがあるのか。

【事務局】

まず、この計画、「多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」というのは、町の計画ではなく、東京都の都市計画の大枠を示したものである。そういった中で、町として「横田基地などへのアクセスを整え」というところについては、今、これという施策は持っていない。

【委員】

「将来的なアクセス」というのは、町民にとって横田基地へのアクセスが整うことでどんなメリットがあるのか。

【事務局】

あくまで東京都の計画を横引きした記載である。参考資料として載せた。

【事務局（部長）】

都市計画全体の話になるので、私から話す。瑞穂町の都市計画については、瑞穂町の「都市計画マスタープラン」というプランがあり、それが計画になっている。その上位計画というのは東京都で作っているマスタープランがあるのだが、まさに今抜き出した、ここに掲載してあるのは東京都のマスタープラン、大きい計画の抜粋である。東京都の方は、これに準じて都市計画を進めていくという方針になっている。こういう記載があるが、今のところ瑞穂町には該当するものはない、と理解してもらいたい。

【委員】

分かった。

【会長】

「東京都の考えはこういう考えだ」ということで、案の中で引用させてもらっている。ただし、町の考えはこれに沿ったものではない。東京都がこういった計画を作るときに各市町村に紹介がくるのだが、瑞穂町としては「この部分は載せないように」というような回答を東京都に出している。今回はこういった形で載せているが、町がこれに対して具体的にどうするかという施策は今、全くない。

【委員】

資料 2 の 3 ページ、2 枠目の「フェーズ 1 の 5 年間の期間のなかで～」という意見があるが、余り具体的な回答がされていない。具体的な話を聞きたい。「元狭山・長岡循環バスのバス停位置が離れすぎている」という意見を前回述べたが、それについて、地域の方からもさらに同じような意見をいただいたり、「そういう問題が上がっている」と報告をいただいた。具体的なバス停を予定しているかどうかを聞きたい。大枠の問題を取り上げている中で細かい問題を聞いて申し訳ないが、回答をお願いする。

【事務局】

今回、地域住民の方のご意見としては承った。各種調整等があるので、この場で個別具体的に「こういう具合に行う」と回答することは難しい。

【委員】

前向きには取り組んでもらえているのか。

【事務局】

コミュニティバス等は、随時そこについては皆さまの声を伺いながら、需要等を見て、皆さまのご意見に耳を傾けながら調整をしていく。

【委員】

ぜひよろしく願います。

【会長】

決して反映しないとか、聞かないということではないが、地域公共交通計画というのはもう少し大きな括りでの表現というか、大きなことができる計画となっている。個別のところはまた個別に伺うのでよろしく願います。

【委員】

実生活に基づいたことを一つ一つクリアしていただかないと。大きな計画は必要だが、目前のことを回答していただくのが何より先決だと思う。

【事務局】

計画案の 58 ページを見てほしい。こちらは施策④の 15「地域住民との意見交換会の実施」ということで記載している。実際に、今年度も地域懇談会等に私どもは参加させていただいており、その中で地域住民の皆さまのご意見を色々頂戴したり、意見交換を実施している。そういった形で、随時こういった活動を継続して、町の方でもいろんな施策に生かしていきたいと思っている。ご理解いただければ幸いである。

【委員】

意見交換会もそれはもちろん生の意見だから重要だが、私や〇〇委員が住民の代表としてここにきているということは、やはり私たちの意見も取り上げていただきたいと思う。

【会長】

よろしいか。他はどうか。

では、こちらの指名で申し訳ないが、大沢副会長から前回の会議で数値目標についての意見をいただいた。今回もぜひご意見をいただきたい。指名で申し訳ないが、よろしく願います。

【副会長】

地域公共交通計画の取りまとめをありがとう。パブリックコメントも取っていただいて、その意見も踏まえながら、概ね案が固まったのではないと思う。一方で、これはあくまでも計画の大きな方向性を見据えているので、これを踏まえて個別計画が動くと思うので、その辺はご理解いただけるとよいかなと思っている。

もう一方で今後大切なのは、73 ページに「計画の進捗管理」と書いてあり、この KPI 指標のところにも「バスの本数」と書いてあるが、この中で「また、計画 5 年目の令和 12 年度を目処に、施策の実施状況や多摩都市モノレール延伸事業の進捗状況等を踏まえ、計画の中間見直しを実施する」と書いてある。これはこれで間違いではないが、一方で、ある程度の形が見えてきたとき、見える前に、やはりバス事業者の皆さまと踏まえて、この地域公共交通計画の在り方をしっかり議論していただければと思っている。この計画はあくまでも瑞穂町の地域公共交通計画だが、今後はモノレールが延伸される瑞穂町、武蔵村山市、それから東大和市による広域的な地域公共交通計画を作って、その上でバス事業者の皆様や既存の交通事業者の皆様と事前に連携を取った方がいいかなと思っている。これはあくまでも、「これを計画書に加えてくれ」ということではなく、意見である。ぜひ、その辺も見ながら進捗管理をしていただければと思う。

【事務局】

ただ今いただいたご意見も踏まえて、皆さまに補足で説明する。瑞穂町では 3 月末までにこの地域公共交通計画を策定する予定であるが、武蔵村山市も同じスケジュールで今、地域公共交通計画の策定を進めている。3 月策定予定と聞いている。また、東大和市については一年遅れて令和 8 年度に地域公共交通計画を策定する予定である。もちろん、これらはモノレール延伸を見据えての取組という記載をしていくところであるので、その後また路線の見直しなどについても、この二市一町の連携は当然出てくるので、地域公共交通計画の見直しにあたってはそのあたりを意識して進めていく。

【副会長】

了解した。それはそれで今の瑞穂町のレベルでは多分そうだと思うのだが、モノレールの延伸は二市一町なので、これは東京都さんと相談しながら、本当は広域的な地域公共交通計画があった方がいいと思うので、それはまた今後、ぜひご検討いただければと思う。

【会長】

ありがとう。他はどうか。

それではないようなので、まず、先ほど事務局から説明があったが、追加でご意見があれば、金曜日までに提出をお願いする。

なお、その後の調整であるが、本日の意見またはその後に意見が出た場合の最終的な取りまとめについては会長、副会長に一任していただくことでよろしいだろうか。

【委員一同】

異議なし。

【会長】

ありがとう。

【委員】

一ついいか。資料1の7ページ、「65歳以上で運転免許証を返納した方」となっているが、もともと運転免許証を持っていない人もいる。

【事務局】

これは地域公共交通計画の施策として、「運転免許証の返納を促進する」という施策の効果を狙って会員条件を緩和するものである。

【委員】

しかし、こういう書き方をされると「返納した人でないとダメなのか」と受け取ってしまう人もいると思う。

【事務局】

返納した方が対象の施策である。

【委員】

では、もともと免許証を所持していない人は対象ではない、ということか。

【事務局】

そうである。

【会長】

よろしいか。では、地域公共交通計画案については、内容の通りとさせていただく。

(4) 瑞穂町コミュニティバス運行状況の報告について

- ・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。

【会長】

この件について、何かご意見ご質問があればお願いします。

【委員】

先日、コミュニティバスの自動運転で試乗させていただいた。自動運転の段階はレベル1からレベル

4まであり、レベル4が「完全自動運転」。現状はレベル2であり、運転士が補助として同乗している。自動運転の最終目標は運転士の負担軽減、および運転士不足の解消だと思うが、私が2で試乗したところ、とても運転士の負担軽減にはならないと感じた。例えば、右折をするときにハンドルが少ししか上がらず、もしも対向車線に車が出ていた場合、危険回避のために自動運転を解除して運転士が操作をするという、そんな場面に出会った。補助で乗っている運転士にとって、それで本当に負担軽減になるのだろうかという疑問に思った。もう一つは、自動運転レベル2で行く場合は、危険回避と言いつつも、やはり目視が必要ということである。それと、対抗の右折車線の反対側の車が停止線をしっかり守っていれば切り返しもなく良いのだが、もしもマナーの悪い車が出ていた場合、運転士が何回も切り直さないといけない、ということになる。実際、ジョイフル本田のところを左折する場合、あそこで2回ほど切り直した。あそこは交通混雑地域であり、縦からくる車も後ろにくる車も繋がる。そうすると結局のところ、対向車がマナー違反した場合は運転士が切らないといけない。今日は警察の方も見えているので言うが、停止線の位置の緩和であるとか、信号の時間調整であるとか、そういったことは実質可能なかどうか。

【委員】

停止線についてだが、主に自動運転の資料の16ページに書いてある、箱根ヶ崎駅から役所の部分については、基本的には既にある程度の調整をしている区間なので、今後の交通状況や曲がり方の関係で調整はできたり、できなかつたりというところである。幹線道路の新青梅街道、ジョイフル本田のところについては、管理しているのが都であるので、そちらと協議して安全管理上あまり停止線が離れても良くない面もあるので、実査をしながら見てみないと何とも言えない。信号機については単独で運用しているものと、左右、手前、先と色々あるが、そこと連動しているものなどあるので、信号機の調整というのは難しい状況にある。警視庁の方でも、手前の方から連動して変わって行って、速度を出させないようにAIで調整している。交差点には主道路と従道路があり、どうしても従道路の方が少なく、「主道路を少し増やしてくれ」という秒数の若干の調整ならできないことはないのだが、そこも基本的には車の通る量によって信号の長さのサイクルを決めており、一つのサイクルで何秒というのを若干伸ばしたり縮めたりというのをAIでやっているのだから、現状では調整は中々難しいと思う。

【事務局】

今回、委員が自動運転車両に試乗した感想としておっしゃられたことは、まさにその通りだと思う。これも課題として捉えて、着実な解決を図っていかないといけないというのが、町としての認識である。「自動運転車両の技術を進歩させる」というのも一つだが、「社会と自動運転との関わり方を深度化していく」という取組も必要であるし、「インフラ側での取組」も当然必要になってくる。そういった中で、今言われたような停止線等については、まず、バスを走らせるときにはバスの軌跡をシミュレーションして、「ちゃんと曲がれるかどうか」というのは、その場所ごとに検討している。例えば、最近の事例で言うと、都営交通の梅70系統を切り回した際に、青梅街道から左折して役場通りに入る、ファミリーマートの前のところだが、あそこはバスがそのまま左折すると停止線に掛かってしまうことから、ラインの書き換えをして停止線を下げた。このように、バスのルートを決める際には、警察との実査の上でちゃんと曲がれるかどうかを確認して、無理な場合は停止線を引き直すという作業を行っている。自動運転に関しても同様である。それでも問題があるようであれば、それは他の安全対策でカバーするのか、あるいはもう少し停止線を下げることかというところは、警察との協議の上で決めていくことになる。自動運転にはこれから解決していかなければならないことも多数ある。なので、現在不安に思われているのは分かるのだが、我々はその不安点を一つ一つ解決していくべく取り組んでいるので、ご理解いただくと幸いです。

【委員】

先ほどの警察の方のお話にもあった通り、先ほど言った青梅街道の旧道に入るところの右折、あそこで急にブレーキが掛かり、そこで解除になった。それで役場に入ると右折、右折で入っていき、もう自動運転ができないという状況だった。そんな中で、自動運転のフェーズを4にするまで、結局運転士の負担というのは相当あるだろうと感じた。レベル2からレベル4に行く間の期間というのは、どれくらいのスパンで考えているのか。その間、本当に運転士の負担軽減になるのかというのが大いに疑問である。大きな目標としてはそういうものがあると思うが、難しいなというのが実感だ。

【事務局】

今のロードマップだと、「完全に運転士の乗車を必要としない」という運行にはまだ時間はかかる。ただ、「部分的に自動運転レベル4を実現する」というのは、令和9年度に一部区間でできるようになる予定である。色々なアプローチで解決しなければいけない問題であるので、着実に進めていく。

【委員】

私は別に「やるな」と言っているわけではなく、「大変だな」という思いがあるだけである。今日も事業者が見えているので、そういう声は挙がっていないのかなど。地域公共交通会議なので、そういう声があれば、この機会に聞かせていただきたい。待遇改善という言葉だけでなく、やはりこういう時代があるので、それを解消していく方向性を見つけないと負担軽減にはならないと思う。バス協会の方はどうだろうか。

【委員】

今後レベル4に進めていく中で、運転士の負担軽減を現状ではどうするのかという話もあるが、先ほどもあったが、今後、インフラ等の整備が充実してくることによって、その辺りが改善するのかしないのか、その辺りはやってみないと分からない。まだ始まったばかりなので、どういう状況で運行していくかというのは考えていく必要がある。おっしゃられたように、非常に混雑している交差点は現在は運転士が手動で運転しているので、レベル4への移行を進めていく中で、「この道を通ることが正しいのか」という検討も必要だと考えている。

【会長】

ありがとう。今はあくまで実験というか、データを収集しているところだと考えている。東京都の事業であるが、前年のデータがあるがゆえに、今回やっている路線を使っているという部分もある。実際に運行するとなったら、どの路線、どういったコースが良いのかという、そういったことも総合的に考える必要があると思う。今ある道路のまま、路線のまま使うのではなく、どのコースが良いのかも含めて、総合的にやっていく必要がある。今はバスの質というか、システム面の問題を挙げていくことが目的になっているが、最終的にはバスだけではなくコース、交通状況も含めて考えていくと思うので、少し時間をいただきたい。

【委員】

近隣市では、自動運転バスの導入はされていないのか。

【事務局】

東京都の取組としては、今年度もいくつかある。都営交通では、新木場からテレコムセンターの方までの自動運転の実証実験を行うところであるし、青梅市ではグリーンスローモビリティの自動運転を東京都主体で今年行う。また、八王子の事故があったところも東京都主体でやっている。自治体主体でやっているところもいくつかある。多摩市が多摩センター方面でやっている。西多摩で自治体が主体となって自動運転の取組をやっているのは瑞穂町が初であるため、いち早く自動運転の実装に向けて取り組んでいけたらと思っている。

【委員】

東京都からモデルタウンとして推奨されたとか、そういうことはなくて、瑞穂町が自主的にやっているのか。もちろん、補助金等の問題もあると思うが。

【事務局】

町の自発的な取組として行っている。運転士不足などの課題を踏まえて、今後モノレールが延伸した後もモノレールと連携して地域公共交通ネットワークが機能するように、というところを見据えての取組である。

【委員】

私も土曜日に試乗させていただいたのだが、やはり〇〇委員と同じような印象を受けた。実証運転ルートに交差点にラーメンショップがあり、その路肩に何台も車が停車していて、それを自動運転バスが回避することが困難のようだった。「今回はうまくいった、よかった」という雰囲気だった。「交通事故を起こしたらどうしよう」といった不安が大きいと話を聞いている。

【会長】

すぐには完成形にならないので、「進めるために実験をやっている」ということでご理解いただきたい。

【委員】

冒険もあるが、取組としてはとても先進的だなと思う。

【会長】

ありがとう。他はどうか。

【委員】

これからは自動運転バスや自動運転車が出てくると思う。自動運転バスを運行するマニュアルの問題で、あってはならないことであるが、事故が起きた際に、これまでの感覚だと運転士の過失だという話になるが、自動運転がレベル4になって完全自動化したときには、責任の所在はどこに行くのか。多分、そういうことまで考えていると思うが、安全管理に対するマニュアルみたいなものは最初からできた状態で自動運転バスは始まったのか。多分、瑞穂町だけでなく他の市もやっていると思うし、こういう問題が出てくると思うのだが、先ほど事務局が言ったように八王子で事故があった。そういうことまで、どういう覚悟で考えているのか。

【事務局】

まず、これについては全国的な話になってくるので、国の方も現在検討を進めていると聞いている。基本的に、自動運転レベル2というのは運転士が主体のものである。「ハンドルやアクセル、ブレーキの操作の一部が自動化されている」というものであり、安全確保の義務は運転士にあるし、何か危険があれば介入しなければならない。それが自動運転レベル2である。一方、レベル4になると運転の主体はシステムに移る。レベル4で事故が起きた際の責任の所在だが、これは国の方でもはっきりと「こうだ」という答えは出ていない。システムを作った者なのか、運行事業者なのか、責任の所在については国も整備しているところだと聞いている。

【委員】

まだそこまでの考えはないということか。多分、これは今後の課題だと思う。国なり、公安委員会なりが考えると思うのだが、それに対応した流れができるのではないかと思うのだが、自動運転は進むと思う。

【会長】

他はよろしいか。

【会長】

コミバスの報告事項については以上でよろしいか。

それでは（5）瑞穂町デマンド交通実証実験運行状況の報告についてお願いします。

（5）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。

【会長】

説明が終わった。ご意見ご質問等あればお願いします。まず、最初に先ほどいただいた意見について。

【委員】

7ページのキャンペーンの会員条件の緩和の件で、「65歳以上の免許返納を促進する施策だ」ということだったが、「免許返納」は括弧書きくらいにはどうか。「65歳以上」というふうにすれば、高齢者の利用促進が望める。それから、本市の課題の中にもあったが、公共交通の充実ということで、乗客の増員が見込めるのではないだろうか。統計を見ても、利用については伸びているが、どの年齢層が使っているかまでは統計にないので、それが本当に利用促進に繋がるか分からないが、絶対数を考えていくと、65歳以上が一応、現状での高齢者となっているので、「高齢者の利用」ということで、制限をなくした方が良いのではと思う。制限を掛けて利用促進を促すよりも、制限を取ってしまった方がむしろ分かりやすいのではと思う。免許返納についてはまた別のキャンペーンにして、公共交通とリンクさせなくても良いのではと思った。

【事務局】

先ほどいただいたご意見について。「65歳以上で運転免許証を返納した方」という点については、まず、「免許返納を促進する」という観点のもとで、タクシー事業者との協議の上、「これならば実現できるだろう」ということで今回お示ししたところである。そもそもデマンド交通の会員登録の要件については、タクシー事業との均衡を踏まえて設定したものである。逆に言うと、これを設定しないということはタクシー事業との共存ができないので、タクシー事業者の協力が得られず、デマンド交通の運行そのものがないということである。なので、ご意見として承りたいとは思いますが、今回はこの内容で実施したいというのが事務局側としての考えだ。さらに登録の要件を緩和できるかどうかということについては、今後の利用状況やタクシー事業との均衡を踏まえたエビデンスがどのように整ってくるかという部分を踏まえて検討できればと考えている。

【会長】

他はどうか。

【委員】

例えば、1週間前に予約したとする。「何月何日の9時に何人で利用したい」と予約を入れたとして、当日になって「都合で9時半に予約を変更したい」となったら連絡を入れるわけだが、その場合はどうなるのか。予約の変更について聞きたい。

【事務局】

デマンド交通の予約は30分前までに行うことになっている。30分前の時点で予約の変更があった場合には、他の予約との兼ね合いを見て予約変更の可否の回答をする。具体的には、コールセンターで話を聞いた後に、実際にオペレーションとして予約変更を受け付けられるか、あるいは他の予約と一緒に乗り合わせてルートを取れるかどうかを検討した上で、「予約を受けられるかどうか」を回答する流れである。

【委員】

ということは、変更した際にもう一度スタートというか、「最初の予約手続きと同じ方法で連絡してくれ」という話を聞いた。要は、「予約変更したら、また最初からやらされた」という意見があった。予約が空いているか空いていないかは別問題として、少しの時間変更で再度、予約の入れ直しをするのか。それは使い勝手が悪いのではないだろうか。もちろん、9時に予約して10時から他の予約が入っている場合は取り直しもやむを得ないと思う。車両が一台しかないのも原因の一つだと思う。ただ、再予約が大変手間だったと聞いている。デマンドも顧客ベースに合わせられるものは合わせていかないと、利用者が離れていく可能性があると思う。

【事務局】

まず、他の予約との兼ね合いがある。コールセンターに電話をもらって、スタッフが「何時出発でどこに行きたい」という希望を入力すると、その予約が取れるかどうかの手続きをしてくれる。その場合は、お客さまの「面倒」というのは、どういうレベルの話なのか分からない。

【委員】

おそらく、会員番号からまた全部言ったのではないか。そうすると使い勝手が悪い、ということになる。

【事務局】

現状のシステムではスマホでの予約だと、やはり最初からやり直しという形にはなってしまう。

【委員】

電話予約だとそこまで難しくないのか。

【事務局】

電話ならコールセンターのスタッフが入力するので、自身で操作をする必要がない。

【委員】

スマホならスマホで良いのだが、一日のどこの予約が空いているか、それを色や言葉で表示してくれると良い。一般の予約サイトだと、「その時間帯はダメだ」「その時間帯は良い」と出ている。せっかくデジタルの時代になったので、使い勝手の良いアプリにすれば、「次の客が入っているから変更するのは無理だ」と分かる。もう少しスムーズに予約変更できるシステムにならないだろうか。すぐにどうこうではなく、お客とオペレーターとの会話のキャッチボールがうまくできないというか、そこに課題があると思っている。まあ、「そういう話があった」と聞いておいてほしい。

【会長】

できることとできないことがあると思うが、個別の意見で「こういう不具合があった」など要望があれば、事務局に直接話をさせていただいて構わない。

【委員】

21 ページの収支率について聞きたい。収入のところで括弧書きで「広告収入・燃料補助金を除く」とあるが、広告収入というのはどういう広告収入があったのか。燃料補助金というのはどういう内容なのか。

【事務局】

広告収入については、バスに掲載する広告による収入。燃料補助金については、東京都から燃料に対して出ている補助金である。

【委員】

東京都から燃料の補助金が出ているのか。

【事務局】

運行事業者が別途申請をして受けることができる補助金である。

【委員】

分かった。

【会長】

他はよろしいか。

(6) その他

【会長】

事前にお伺いしているが、〇〇委員にお願いできるだろうか。

【委員】

日頃より弊社バスの運行に際してご理解とご協力を賜り、ありがとうございます。この場を借りてお礼を申し上げます。今日はお伺いする予定だったのだが、業務都合によりリモートで失礼する。

弊社からは運賃改定について、一点ご報告をさせていただきたい。手元の資料を見てほしい。委員の皆さまにおかれても、公共交通を取り巻く状況の厳しさについてはご理解いただいていると思うが、弊社も例外ではなく、先般6月1日に東京都区内の運賃改定をさせていただき、京浜区間の運賃を220円から230円にさせていただいたところではあるが、依然としてバス事業を取り巻く環境は非常に厳しい。特に、乗務員の担い手不足も含めて、処遇改善に必要な財源確保や、物価高騰への対応、引き続き安定したサービスを維持するために運賃改定が不可欠だという判断に至り、こちら瑞穂町も含む埼玉多摩地域につきましては本年の7月1日から運賃改定をさせていただきたいと考えている。具体的に申し上げますと、現在は初乗り運賃180円で実施させていただいているが、7月1日以降は初乗りを20円アップさせていただいて、200円での初乗り運賃とさせていただきたい。その他、細かい各地域、区間の運賃については現在、弊社の方で算定中であるので、各系統の運賃が決まり次第、ホームページ等でご案内をさせていただきたいと思っている。細かい内容については配布資料を見てほしい。ご理解をよろしく願います。

もう一点、最後にPRめいたことで申し訳ないのだが、担い手不足の状況ということで、各バス事業者は非常に対応に苦労しているのだが、弊社としては沿線の航空自衛隊入間基地にお邪魔させていただき、任期制自衛官を対象とした就職支援説明会を実施した。この件のプレスリリースを先般出させていただいたので、併せてこの場でご報告させていただく。ご存知の方も多いと思うが、自衛官の大半は50代半ばで定年を迎える。自衛官の多くは大型免許を持っていたり、ややもすると大型二種免許も取得している。そのため、退官後のプランの中にバス運転士を入れてほしいという思いから、弊社の人事部門で入間基地に出向き、現役自衛官約40名を対象に説明会を実施した。今後も厳しい状況が続くかと思うが、運賃改定等も含めて担い手不足の対応をしながら、持続可能な公共交通に向けて我々は努力していきたいと考えているので、一つご理解の程をお願いしたい。

それから、中々私どもからは言いにくいことなのだが、先ほど、免許返納者の65歳以上の是非についての話があったかと思う。弊社としても、高齢者の運転事故リスクの軽減等を考えると、免許返納者に対する何かしらのメリットをとるのは方策として理解しているのだが、一方で、上の世代だと免許を持っていない方もかなりいる。そういう方はマイカーに頼らず、公共交通をかなり利用してきた、公共交通に非常に貢献してきた人たちでもあるわけだ。そういう方たちが恩恵を受けられず、言い方は良くないが、「長年ずっとマイカーに乗っていて、バスやタクシーや電車を全く使っていなかった」という人だけが65歳になって免許を返納したら公共交通を使えるという形になるのは、一方から見ると不公平に感じかねないと思う。そういう観点を持っている町民もいると思うので、公平性を鑑みた丁寧な説明が自治体には求められると思う。その辺りの配慮もお願いできれば幸いである。長くなったが、弊社からは以上である。

【会長】

ありがとうございます。

【事務局】

先ほどから再三申し上げている通り、これは「65歳以上の免許返納を促進する」という観点からタクシー事業者と協議した上で実現に至った施策である。

【会長】

よろしく願います。報告についても委員の皆さまに確認してほしい。他にご意見ご報告はあるか。

【委員】

資料が間に合わなかったのだが、タクシーの方も3月16日に運賃改定を行う。改定率は10.36%。一割近くである。今回の改定は初乗りの500円とその後の100円は変わらない。乗ったときの距離が短くなる。例えば初乗りが1.09191キロメートルなら1キロ。その後の上がっていくのが、233メートルが211メートルという形で距離が短くなるので、乗ると感覚で分かるかと思う。その運賃改定が3月16日から実施されるのでよろしく願います。

また、2月16日から瑞穂町のホームページに求人の件を掲載していただいた。これを通じて各社に入社していただければ嬉しい。

【会長】

ありがとう。

【委員】

弊社も4月1日から運賃改定を行う予定である。実施にあたっては、先ほど秦野委員からもあったように、人材確保や人件費の増加、諸般の原材料高騰などによるものである。運賃の改定で現状の運賃から上げていくのだが、据え置きの部分もあり、0～20円の幅で運賃が上がる予定である。資料を用意できなかったことは大変申し訳ない。今後、弊社のホームページ等で情報発信する予定であるので、今しばらくお待ちいただくと幸いである。

【会長】

ありがとう。他はどうか。

それでは、ないようなので事務局にお戻りする。

【事務局】

資料1の22ページを見てほしい。今後のスケジュールである。令和8年6月ごろに、令和8年度第1回会議の開催を予定している。これについては、主にデマンド交通の実証実験の評価について協議をいただく予定である。事務局からは以上である。

【会長】

皆さん、よろしいだろうか。それでは、以上で本日予定した議題が全て終了した。ありがとう。

これをもって、令和7年第4回瑞穂町公共交通会議を終了する。なお、今お話があったが、次回については来年度の6月に予定している。詳細については事務局からお知らせするので、よろしく願います。長時間に渡り、大変お疲れさまだった。ありがとう。

以上