

令和7年度第2回瑞穂町地域公共交通会議

1. 開催概要

日 時：令和7年8月22日（金）15：00～16：30

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	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 (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	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	出席
8	西武バス株式会社	計画部計画課長	秦野 凌	出席
9	東京都交通局	自動車部計画課長	井上 清一	欠席
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	富樫 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	欠席
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	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	中嶋 豊	欠席 (代理：浦塚氏)
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	欠席
19	東京都 西多摩建設事務所	管理課長	犬竹 幹人	出席
20	福生警察署	交通課長	菅原 雄二	欠席 (代理：堀内課長代理)

★:会長 ☆:副会長

傍聴人:6人

次 第

1 開会

2 議事

- (1) 瑞穂町コミュニティバス運行状況の報告について
- (2) 瑞穂町デマンド交通実証実験運行状況の報告について
- (3) 瑞穂町コミュニティバス利用者アンケート（速報）の結果の報告について
- (4) 路線バスOD調査結果（速報）の報告について
- (5) 瑞穂町地域公共交通計画の策定について
- (6) 自動運転移動サービスの実装運行について
- (7) その他

3 閉会

2. 議事録

議事

(1) 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6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】

今までのコミュニティバスの運行状況報告を行った。おかげさまで、少しずつではあるが利用者も増加しつつあるという報告をさせていただいた。

それでは、次に(2)「瑞穂町デマンド交通実証実験運行状況の報告について」、事務局から報告をお願いします。

(2) 瑞穂町デマンド交通実証実験運行状況の報告について

・令和7年6月までの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】

デマンド交通の運行状況の報告を行った。7月から東西区分を外し、キャンペーンを行っているが、そちらもおかげさまで好評をいただき、利用者数が増加している。1日あたりの利用回数も増えているとのことであるが、まだ利用をお断りするような状況ではないということで、余力があるとのことであり、今後も推移を見守らねばならない。これに関して、何かご意見やご質問はあるか。

【小野委員】

5点ある。この前、寿クラブの会員がデマンド交通を利用したのだが、A地点からB地点に行くとき、普通であれば最短距離に行くのだが、全く関係ない方向を回っていったと聞いた。デマンド交通の場合、行く路線に対して制約があるのかなのか、それを聞きたい。2点目は、キャンペーンは非常に有効だったので、キャンペーンはいつまで続けていただけるのか。3点目は、営業時間は17時までとなっているが、「16時までには車庫に帰らないといけないので、それまでに利用してくれ」という話になっていたようだ。4点目は、領収書の発行を求めたら、「領収書は発行できない」と言われたそうだ。それから5点目は、利用時にたまたま、デマンド交通の中にバッグを忘れたことがあったらしい。その際に連絡先が分からなかった。ただ、運転手が気がついて、送っていただいたところまでバッグを持ってきてもらえたという。これが非常にうれしかったと言っていた。

【栗原会長】

いかがだろうか。

【事務局】

A地点からB地点に行くのに最短距離を通っていないのか、これに対するルート制約はあるのか、という指摘であるが、ルートに制約はない。区域運行で許可を取っているので、区域内であればルート設定はある程度の自由が効く。最短ルートを通らなかった理由は定かではないが、よほど支障のあるような運行が見受けられる場合は情報提供をいただければと思う。

2点目、キャンペーンをいつまで行うかだが、キャンペーンの終期については利用状況を見極めつつ決めたいと思っている。現在、先ほど言ったように、乗合を生じなくても余裕がある状況である。厳密に言うと、他の全然違う方向に行く予約があり、お断りが全く発生していないわけではない。違う方向に行く予約と同じ時間帯に使いたい、その時間帯でないとどうしてもダメだ、ということであれば、それはやはりお断りになる。そういう例が皆無ではないが、同じ方向に行くにあたって乗合を発生させなければ捌けない、という状況ではない。今、乗合率が1.1~1.4となっているのは、主に1つの予約の中で同乗者がいることによるものであり、同じ方向に行く別の予約を乗り合わせるという状況ではない。これが、予約をお断りせざるを得ないという状況や、乗合しても乗り切れないという状況が多数発生するようであれば、その際にはキャンペーンを終了するかどうかを判断せねばならない時期になるのかもしれない。そう捉えているが、現在はまだそういった状況ではないので、まずは利用を増やしていくということにフォーカスして取り組んでいきたいと考えている。

3点目の運行時間についてだが、運行時間は9時から17時になっているため、「16時に帰らなければならぬ」ということは少し考えにくい。ただし、事実としてそういったことがもしあったのであれば、運行事業者とも話をし、そのようなことがないようにしたい。

4点目だが、現状は領収書の発行は確かにしていない。ただし、できないということではないと思うので、今後、検討させていただきたい。

【山口委員】

補足する。色々とお迷惑をお掛けして申し訳ない。まず、ルートの話だが、車に乗っているタブレットがあり、例えば「A地点からB地点に行く」と言った場合、タブレットを使うとその地点までのナビをしてくれる。ただし、そのナビ結果が必ずしも近道ではないときがある。乗務員が近道を知っていれば、そのルートを通らなくても良いので、近道を通るわけだ。だが、もしも乗務員が近道が知らなかった場合、ナビに言われた通りのルートで行った可能性はあると思う。今後、色々走っていけば乗務員も道を理解して、なるべく近道で走れるようになると思う。

また、17時までには帰らなければいけないということはない。営業時間までは必ずいってくれと周知している。もし、そういう乗務員がいたら、伝えてほしい。

領収書の発行については、また町役場と検討したい。手書きの領収書の手渡しになると思うが、その辺りはぜひ検討してやっていきたい。

忘れ物については、うちのキャンペーンじゃないが、「忘れ物はないか」ということを必ず運転手に言っているのだが、もし忘れ物があった際はその乗務員が対応できたら対応するというをやっている。

東西の区分がなくなったということで、利用者が増えたという印象は当社でも受けている。

【小野委員】

営業時間というのは、受付時間と業務時間の最終とどっちなのか。例えば、「17時までには現地に着くのが営業時間」なのか、「車庫に戻るのが営業時間」なのか。細かい話で申し訳ないのだが、普通は「受付時間が〇時までで、それまでは大丈夫」という話になると思う。「営業時間は17時まで」というのは、17時に車が車庫に帰らないといけないのか、目的地に着くのが17時なのか。

【事務局】

運行時間の17時は、「到着時に17時までに着くこと」となっており、予約の受付時間は30分前までである。

【小野委員】

分かった。

【徳永委員】

実際にあった話である。これは苦情を言っているわけではなく、たまたま現場でそういうことになっているということである。このキャンペーンに乗じて、私は先週、2人でデマンド交通を利用した。料金の支払いの時に、運転手さんはとても親切で丁寧な方だったので、全く悪い感情はない。私の認識では、2人乗って同じところで下りたので、400円のところが300円になると思った。それが、私が400円でもう1人が300円の合計700円となった。「それぞれが300円ではないか」と言ったのだが、運転手は「そんなことはない。私の認識では、100円の割引ではなく、登録者は正規料金である」と言う。慌てて規定を見たら「1人あたり」と書いてあった。それでも運転手はその意見を翻さないで、役場に電話してみたら、「300円、300円でよい」ということになった。これは運転手もセンターに問い合わせ色々確認を取って、二重三重に確認を取って、「それぞれ100円引きである」ということになった。それが正解なのだが。例えば、登録者の他に、車に乗れるだけ、例えば5人の同乗者がいたとしたら、6人分100円引きになるということも、運転手はセンターとのやり取りで納得された。そのため、結果的にはよかったのだが、誰が見ても明確に分かるような運賃形態の表示があれば、そういったトラブルは起きないかなと思う。多分、詳しく知らない人であれば、「そうか」で終わると思う。そんなことがあったので、運転手にとっても乗る人にとっても、何か分かりやすい明確な表示があるとよいのではと思った。

【事務局】

今、ご意見いただいた運賃や運行時間については、今、登録者向けに「チョイソコ通信」というものを発行したり、各種周知に取り組んでいる。その中で、会員の方に分かりやすい説明を今後も心がけていきたい。

【徳永委員】

「同乗者がいれば、全員が100円引きになる」ということをはっきり明記してほしい。それを理解できる人とできない人がいると思うので。

【栗原会長】

貴重なご意見をありがとうございます。他はどうか。よろしいだろうか。それでは、次に移る。(3)「瑞穂町コミュニティバス利用者アンケート(速報)の結果の報告について」、事務局から説明をお願いします。

(3) 瑞穂町コミュニティバス利用者アンケート(速報)の結果の報告について

- ・瑞穂町コミュニティバス利用者アンケートの結果の速報について、事務局より報告を行った。

【栗原会長】

速報ということであり、単純集計の話をさせていただいたが、これについて何かご意見やご質問はあるか。

【徳永委員】

23ページの「利用しづらくなった」などの否定的な回答が結構多いのが気になった。半数近くが否定的な結果である。すべての結果が出ているわけではないので何とも言えないと思うが、この利用しづらくなった理由で第一に考えられることはあるか。

【事務局】

アンケート結果がすべて出ていないので想定ではあるが、考えられる理由としては、元狭山コースの運行距離が長くなったことが影響しているのではと考えている。

【栗原会長】

距離が長くなる、要するに定時性などに大きな影響を与えるということか。ただ、25ページにあるように、「重要度は高いが、満足度は低い」とある部分の満足度を上げる方法を考えると、時間帯は良いとしてルート、他の交通機関、八高線のことだと思う。これからは「不満を少しでも改善するには」という考え方をしていくことになると思う。距離を詰めるであるとか、八高線の運行を見合わせるのか、ルートを見合わせるのか、それをカバーするには今のバスの台数を増やすことができるのか、できないのか。今持っている資産の中で、どうしたら良くしていけるのか、コミュニティバスについては考えていくべきかと思う。JRさんもダイヤ改正があると、八高線はそんなに大きく時間を変えないが、それでもやはり変わってくると、「せっかくバスの時間が動いたのにまたズレてしまった」という実際の声もあることだから、徳永委員も言ったように、何をもって前よりも良くしていくのかが重要。少しでも「利用しやすくなった」と言ってもらうためにはどうするのが課題だと思う。

【徳永委員】

八高線の本数が少ないから、なおさら大きな影響がある。

【佐藤委員】

運行事業者の立川バスである。先ほどのアンケート結果を踏まえながら、今後も検討を進めてより良いものにしていきたい。ただ、やはり乗務員がいない中で、ある程度限りある運行バスを維持せねばならない部分があるので、その辺りも踏まえながら、今後検討していきたい。

【事務局】

補足する。今回、運行ルート、運行時間帯、運行本数、乗り継ぎという部分を改善すれば利便性向上に繋がりと考えられる、ということで挙げているが、この辺りは町としてもかなり頭の痛い問題であると考えている。というのは今、立川バスさんの運行実態としても、石畑・殿ヶ谷コースと元狭山コースというのは、ひとつなぎの人振りで回しており、そういった努力のもと、運転士が不足しているという中で最大限の努力をしていただいて、何とか運行本数を現在の水準に保っているという状況である。これをさらに運行本数を増やすとなると、人と車をさらに増やさねばならない。そうすると今度はコミュニティバスに掛かる経費がかなり増大するため、バランスの取り方は非常に難しいと考えている。これが、例えば将来的に自動運転がこなれてきて、もっとサービス水準が上げられそうだとということであれば、運行ルートももう少しうまくやる余地が出てくるかもしれないが、現状では、これ以上本数を増やすというのは難しいと思う。この後、地域公共交通計画の施策の中でも説明しようと思うが、まずは情報提供など、利用者とのコミュニケーションの充実といったところから改善を図っていこうと思っている。

【小暮委員】

25ページの満足度の話があったが、定時性とバス停の位置についての表示があるが、内容的にはどういことを想定しているのか。定時性とバス停の位置というのは、変更した後に話があったのか。詳しく教えてほしい。アンケートには入っていないが、何か指摘があったのか。定時性というのは、具体的にはどういう話なのか。

【佐藤委員】

定時性というのは、基本的に言うところ「バス停に時間通りにバスがくるか」ということを指している。今回の再編にあたって、色々と調査を含めて、停留所間の時間の見直しをしたりして定時性を確保している。要するに、一般の路線バスというのは定時・定運行になっているため、「その時間にバスがちゃんとくるかどうか」があるので、そういった点の見直しである。交通渋滞等があった場合は、少し停留時間を延ばしたりと、そういったことを考えながら運行している。

【栗原会長】

満足度はどうか。定時性については高いのか。

【佐藤委員】

少し上がったかなと思っている。

【栗原会長】

陸路なので定時性は難しいと思うが。バス停の位置の変更は定時性に影響したのか。

【事務局】

お答えする。ここからなかなか読み取りづらいところはあると思うが、これはアンケートの中で、「バス停の位置に満足しているか・していないか」という質問の中で、「バス停の位置についてはある程度満足している」という回答を得られたということである。「バス停が利用者にとって利用しやすい位置にあるか」ということについては、ある程度の評価をいただいているものではないか、と認識している。

【栗原会長】

それらも踏まえて、利用者の意見を承って、今後も少しでも改善に向けて検討を進めていきたい。他はアンケートについてはどうか。

それでは、(4)「路線バスOD調査結果(速報)の報告について」に進む。説明をお願いします。

(4) 路線バスOD調査結果(速報)の報告について

- ・路線バスOD調査の結果の速報について、事務局より報告を行った。

【栗原会長】

立川バスさん、ご協力ありがとうございます。OD調査の結果の速報であるが、これについて何かご意見、ご質問はあるか。よろしいだろうか。コミバスの利用者アンケートもそうだし、OD調査もそうだが、こういうデータをもとにして、瑞穂町地域公共交通計画の策定に入っていくというかたちになる。

(5) 瑞穂町地域公共交通計画の策定について

・瑞穂町地域公共交通計画の策定について、事務局より報告を行った。

【事務局】

補足する。今回お示しした、今 47 ページから説明したのは、地域公共交通計画の中に盛り込んでいく施策の案である。今回の話のメインとなる部分であるが、今回は事前に事業者を紹介させてはいただいたが、ここに書いてあることがそのままできる、と私どもも考えてはいない。今後、モノレールが延伸してくるというところで、色々と環境が変化したり、不安になる点はあると思うが、ちゃんとそこを見据えて協調して、お互いの役割分担のもとにしっかり施策に取り組んでいかねばならない、と考えている。また今回、「この施策をどのような時間軸で実施していくか」をお示しできていないが、これをどのタイミングでやっていくのが良いかというのは、次回素案を作るまでに調整させていただければと考えている。いずれにしても、実施主体は町だけではない。事業者が実施する部分もあるので、そこは今後、調整させていただければと考えている。

【栗原会長】

非常にボリュームのある話であった。この場でご意見があればお願いします。

【徳永委員】

一つ気がかりになっているのは、殿ヶ谷地区の道路が狭い部分がずっと取り残されたままで、将来的にモノレールが開通してからのことが書かれているが、その時になっても道路が狭かったらコミュニティバスは入れない。NO. 6等のモノレールの駅に、多分大勢の方が行かれると思うのだが、その場合、駅前の駐車場も限られるだろうし、コミュニティバスが将来的に走ることができるような道路事情、それはこの場では考えられないと思うが、将来性はどうか。私も、殿ヶ谷地区の知り合いがないもので、いろいろな意見は拾えていないのだが、ご意見等が来ていないかを聞きたい。

【事務局】

少し、お答えの仕方が難しいかと思っているが、NO. 6 駅は新青梅街道を拡幅して、中央分離帯の上にモノレールの駅ができるのだが、まず今、そのアクセス道路として都市計画道路 3・5・23 号線というものを計画している。新青梅街道のセブンイレブンがあるところに NO. 6 駅ができるのだが、そのあたりから南北に、新青梅街道と青梅街道を接続するようなかたちで道路が計画されている。また、現在進行中なのは、都市計画道路 3・5・24 号線の横田基地沿いの道路が事業としては進んでおり、これ以外にも都市計画道路として道路自体はあるのだが、具体的にはそんなに動いていないのかなという状況ではある。確かに狭い道路はあり、長いスパンで見るとそういったところを改善していかなければならないところではあるが、現状はこうなっている。ハード整備というのは非常に長い時間を掛けてやっていかねばならないものではあるので、その中でソフト施策として、車をどう走らせていくのかというのは、ハード整備の状況も踏まえながら、その時々最適な形を考えていかねばならないという、基本的なところは変わらないのかなと思っている。

【小野委員】

56 ページの目標の件であるが、公共交通で 65 歳の人を 100% フォローするのは、まず不可能だと思う。やはり、先ほどお話があったように、町の資産にも限りがある。そうすると、目標を決める中で、ある程度住民にも、「ここまでのサービスしかできない」ということを具体的に示さないと、それこそ公共交通だけでなく、マイカーに頼らないということが基本ではあるが、マイカーも利用していただかなければ、瑞穂町の交通手段は成り立たないと思う。公共交通をやる町側の限度、これを我々も理解しないと、何でもかんでも 100% やっていただけると思われるのはまずいと思う。そこははっきりと示していかないと、財源が無限にあるわけではないし、人材もないので、そこは数値目標

の中ではっきりと「このくらいの割合である」と示していかないと、計画だけが大きくなりすぎて、最終的にはできなくなる。そこは考えてほしい。

それから今、殿ヶ谷の道路の話が出たのだが、マイカーの話になると、今のマイカーは非常に幅が広がってきている。前は小型車は1.77mに収まっていたのだが、今は1.80mぐらいは普通の車両である。だから、殿ヶ谷の裏道で1.80m～1.90mの乗用車を運転するのは非常に難しくなってきた。そういうことも踏まえて、これは長期的な話になるのだが、そこまで考えて、公共交通の増便に、頼らなければいけないところは町民に頼る、そういった両面で検討して設計したほうが良いのではないか。

【事務局】

まとめてお答えする。計画目標1の「住民の外出率の向上」について、65歳以上の現況は、令和6年度平均13.3日/月で、これをどの数字に設定すべきかというところは、資料を作成していく中でも議論があった。というのは、全年代でいうと平均19.3日であるが、現役世代と比べて65歳以上については、そもそも出掛ける用事がないということも考えられる。では、どの数字が目指す数字として適切かというところで、根拠の持ち合わせがない、というところがある。ただし、「高齢者の健康な生活を支えていく上で、現状以上をまず目指すべきであろう」というところで、今回、記載の通りの目標を設定している。「ここまでのサービスしかできない」というようなお示しの仕方ではなく、まずは現状よりも良いところを目指していこうと、そういったかたちで今回は目標設定させていただいた。また、マイカーの利用を全否定しているわけではない。もちろん、健康でマイカーをどんどん使って出掛けたいんだという方はそうしていただければと思う。ただ、運転に支障があるような状況になっているが、それでもお出掛けしたいという方には、そういうところには公共交通で応えていかねばいけないと思っている。そこで、デマンド交通等も重要な役割を担っていくのだと思う。今回の目標はそういうところを考えながらいったん設定した、ということをご理解いただければと思う。

【小暮委員】

41ページの「アップデートガイダンスを踏まえた構成(案)」の中に、参考資料として「瑞穂町の現状」というものがある。そこで「移動特性(パーソントリップ調査)」があるが、これは32ページの「町内バス停利用者の移動のパターン」の8.7%のようなものが特性なのか。

【事務局】

今回、立川バスさんの多大なご協力をいただいてOD調査を実施した。今回お示ししたのはOD調査の結果である。ODというのは、「どこからどこへ向かっていくのか」ということを調べるものであり、バスの需要について調べる基本的なものである。移動特性(パーソントリップ調査)というのは、3月の会議の際に基礎資料としてお示ししているものである。これがパーソントリップ調査であり、これは国を中心として大体10年に1回ぐらい調査している。大雑把な移動特性を掴むことができるものであり、平成20年、平成30年に調査している。この時に、関東圏全体、全国でも特徴として出ているのだが、平成20年の調査と平成30年を比べると、平成30年代では「そもそも、全年代で外出する量が減っている」という数字が示されている。これもネットショッピングの普及だとか色々言われてはいるが、こういう移動の特性を明らかにしており、これが3月に資料でお示ししているところである。「こういったところを参考資料として、この中に記載していく」ということを、ここには記載している。

【小暮委員】

「瑞穂町の現状」の中に「移動特性」と断ってあるため、例えば、町内バス停の利用者は少ないと、8.7%。町外での移動でしか使っていない、と言っているのか。

【事務局】

そういった特性も含めている。パーソントリップ調査の下に「路線バスOD調査結果」と書いており、今回お示したところはこちらに記載されるのかなと思うが、全体として、それも含めてどういう特性があるのかというのは、資料編としてデータでお示しできればと考えている。今回のOD調査の中でも、利用者全体の移動のパターンとして、立川バスさんの路線、箱根ヶ崎駅を起点としなが

ら、立川だったり、福生だったり、行政境をまたいで運行している中で、どの程度が町内で使われていて、ほとんどが町外で使われているというようなパターンも今回見えてきているので、そのあたりを記載していくことになるかと捉えている。

【小暮委員】

あと2点、お願いします。47ページで、「新たなモビリティの活用」とあるが、検討課題の「グリーンスローモビリティの導入」とある。これはどんなものを想定しているのか。コミュニティバスがあるのに、導入を検討しているということで気になる。

もう1つは、先ほどから出ている達成状況の中で、待屋、停留所の屋根を作るというのがあるが、このへんのビジョンはどうか。いつまでに、という考えがあれば聞かせてほしい。

【事務局】

お答えする。まず1点目、新たなモビリティについてだが、グリーンスローモビリティというのは、簡単に言うと「電動のゴルフカート」のような乗り物である。電動で動き、時速20km未満で走行する、お客さんで言うと6人乗り程度の、それほど大きくない車である。大きくないがゆえに、狭隘な道路も運行しやすいという特徴があるし、ゆっくり走って、さらにオープンエアな車も多く存在するので、乗りながら外を見たり、お話ししたりと、コミュニケーション機能、観光機能の面が大きいモビリティである。このあたりだと、青梅市の河辺の周辺で最近導入されている。こっちは目的が少し違っており、河辺は河岸段丘で非常に高低差の激しい地形であるため、「駅までのアクセスを確保するために、下からグリーンスローモビリティで上がってくる」という使われ方をしている。もちろん費用対効果を考えていかなければいけないのだが、例えば、町の観光地であったり、地域にある資源を今後活かしていくにあたり、こういった新しい移動手段を導入していく検討は一つの考え方としてあるのではないかと、ということをお示ししているのがこの施策である。

次に、バス等の待ち合い場所の確保ということで、「猛暑や荒天の際でもバスを待てる空間の確保」であるが、現在、町のバス停の多くは野ざらしであるので、そういったところでもバスがくるまで安心して待てる環境というのは、課題の認識としてある。今回の資料では、どういう時間軸でこれらの課題に取り組んでいくのか、という点はお示しできてはいないのだが、次回素案を策定するまでの間には、どういう時間軸で取り組んでいけばいいか、ということをお示しできればと考えている。

【山口委員】

質問であるが、この実施目標というのは、現時点では「策定されないと実施できない」ということなのか。52ページの一番下に「運転士不足への対応支援」とあり、恐らくバスもそうだと思うが、乗務員不足は喫緊の問題になっている。こういう計画ができてでも運転士がいないと走らせることができないとなった場合は、絵に描いた餅になってしまうと思う。現時点で動きたい、そして、もしできるならば、瑞穂町主催で地域公共交通の会社の説明会であるとか、そんなことをもしやっていたらいいなと思う。

【事務局】

計画に書いていないとできないかどうかについては、「できないことはない」というのが回答になる。ただ、やはり行政のやることとしては根拠が必要なので、「計画にしっかり書いてあるので、これをやっていく」というほうが、やはり説明がしやすいというところもある。運転士不足が喫緊の課題であるということは、私どもも承知している。一方で、民間事業者の行う求人に対して行政がどこまで関与できるか、というところはあるので、そのどこで線を引くかというのは、協議してやっていかなければいけないと思うが、協力できるところは協力しながらやっていきたい、という思いは持っているので、具体的な進め方については、今後ご相談させていただければと考えている。

【山口委員】

ぜひよろしくをお願いします。

【栗原会長】

他はどうだろうか。委員の中には事前にご覧いただいた方もいるだろうが、なかなかこの場で、これ

だけのボリュームもあるので、それぞれのご意見を言うのは厳しいのかなと思う。先ほど事務局が言ったように、9月5日までという予定であるが、意見をご記入いただく用紙を用意させていただくので、地域公共交通計画についての様々なご意見をいただければと思う。その意見をいただいた後に、今の段階だと11月に地域公共交通計画素案を皆様にお示しして、改めてご討議いただくというスケジュールを考えている。9月5日ではそんなに時間的余裕がないが、今日お示しした内容について、「これはどうなのか」というご意見を賜ればと思うので、よろしく願います。

【徳永委員】

それはメールでもよいのか。回答もメールか。

【栗原会長】

メールでも、こちらにお持ちいただいても結構である。

【大沢副会長】

先ほどの地域公共交通計画会議の資料の43ページのところに、交通手段が提示されているが、シェアサイクルはどう扱うのか。各自治体の公共交通計画によっては、シェアサイクルを公共交通に位置付けているところもあれば、位置付けていないところもある。この後、施策の中でモビリティハブの中で、シェアサイクルも出てきたので、「シェアサイクルを瑞穂町の地域公共交通計画としてどのように位置付けるのか」というのは検討した方がよいと思う。

【事務局】

シェアサイクルに限らずシェアモビリティというものについて記載はしたいと考えている。シェアモビリティは、バスやコミュニティバスなどの定時・定路線で走る路線、交通モードに対して、面的に移動の補完をしていくものであると考えている。一方で、シェアサイクルについては現在、瑞穂町の中で導入していくには費用負担などの課題があるため、そういった課題も踏まえつつ、将来的なシェアモビリティの導入は考えているというところで含みを持たせているということで、そういう面的に公共交通を補完していくモードというのも位置づけをしていきたいと考えている。

【大沢副会長】

分かった。モビリティのシェアについて、自転車レベルの話と車レベルの話とカーシェア的な話とライドシェア的な話というのは、結構それぞれによって施策が全然変わってきてしまうので、シェアに対する扱い方というのは、ちゃんと議論して整理した方がよいと思う。

【事務局】

ありがとう。今後、素案を作成するまでの間に、シェアモビリティについての考え方を整理して調整させていただけたらと考えている。

【栗原会長】

次に進む。(6)「自動運転移動サービスの実装運行について」、説明をお願いします。

(6) 自動運転移動サービスの実装運行について

- ・自動運転移動サービスの実装運行について、事務局より報告を行った。

【大沢副会長】

自動運転の移動サービスの実装運行については、これはよいことだと思っているのだが、一方でこれは昨年度になるのだが、東京都が主体で瑞穂町の中で自動運転バスの実証実験をやったと記憶している。それと今回の関係性があれば教えていただきたい。

【事務局】

これは昨年度、東京都の方では、技術的な課題抽出を目的として実証実験運行を行っていた。この時は、かなり安全よりのチューニングがなされていたので、ところどころで手動介入が発生したり、な

かなか自動ではできない部分もあったのだが、今年度以降はそれをさらに進めていって、まずは昨年度運行したルートをベースにして、石畑・殿ヶ谷コースで自動運転の本格実装ができるようなかたちで、まず、技術的にできそうなところを持っていく、ということを考えている。東京都からも、「今の自動運転技術をさらに進めていけば、瑞穂町というのは比較的早い段階で自動運転の実装ができそうな場所である」といった評価をいただいているので、まずはそういったかたちで進めていきたいと考えているところである。昨年度は東京都の事業としてやったが、今年度からは町の事業として、昨年度の取組を踏まえて発展させていけたらと考えている。

【栗原会長】

他はどうか。よろしいだろうか。

【小林委員】

(6)について伺いたい。今日の会議の位置付けというのが、これが承認事項になるのか。あるいは、今日の説明だと、実際にやるかどうかはまだ確定していない状態ということだったので、事前の報告程度なのか。というのは、自動運転サービスを今後、自治体の公共交通として使う、つまり事業用として使うとすれば、当然、安全を前提としてこそ事業用としてできる、というものがある。今日の内容自体がそういう具体性がないものなので、「これを今後やっていく」という承認をしづらい部分があると思っている。あくまで承認するかどうかは、次回以降、具体的なものとして説明をされた後ということであれば、そういう前提であればよいと思うのだが、そういった今日の位置付けを聞きたい。

【事務局】

2月から実証実験運行を考えており、認可等手続きを考えているところではあるが、11月の次回の会議の中で、ルートであるとかダイヤ等、運行計画についてお示しさせていただこうと考えている。

【小林委員】

分かった。今日は、やることそのものの承認というよりかは、「次回以降、具体的なものを示す」という、今後の流れを紹介するという意味合いか。

【事務局】

その通りである。

【小林委員】

承知した。

【栗原会長】

ありがとう。

続いては(7)「その他」について、事務局から願います。

(7) その他

【事務局】

今後のスケジュールだが、第3回の会議を11月ごろに予定している。利用実績や、地域公共交通計画の素案について協議いただく予定である。最後に東京都カスタマーハラスメント防止条例リーフレットを参考に配布したので、ご覧いただければと思う。

【栗原会長】

こちらで用意した議題はすべて終了したが、他に何かあるだろうか。

【小暮委員】

53ページの「運賃以外の財源確保等の新たな事業スキームの検討」で、「他の自治体の事例を収集し

ながら」とあるが、次回までに他の自治体では具体的にどこの自治体がどんなスキームでやっているかということをもとめていただきたい。

【事務局】

ご意見として承った。

【栗原会長】

それでは、第2回瑞穂町地域公共交通会議を、以上をもって終了とさせていただきます。

以上