

令和7年度第3回瑞穂町地域公共交通会議

1. 開催概要

日 時：令和7年12月9日（火）13：00～14：15

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	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（代理：新田氏）
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	欠席（代理：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	出席
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
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	欠席
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：秋山氏）

★：会長 ☆：副会長

傍聴人：13 人

議事録

委員交代報告

- ・瑞穂町より、新たに小作副町長が委員に就任した。
- ・東日本旅客鉄道株式会社八王子支社より、新たに疋田企画部長が委員に就任した。

議事

(1) 瑞穂町地域公共交通会議会長の互選

- ・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。

【大沢副会長】

瑞穂町地域公共交通会議条例第5条第2項により、会長および副会長は委員の互選により定めることとなっている。会長については、町長が指名した委員である小作副町長に就任していただきたいと思うが、皆さまご異議あるだろうか。

【委員一同】

異議なし。

【大沢副会長】

異議なしということでよろしいだろうか。

それでは、委員の皆さまから同意を得たので、小作副町長を会長とする。

(2) 瑞穂町コミュニティバス事業計画の変更について

- ・瑞穂町コミュニティバス事業計画の変更（案）について、事務局より報告を行った。

【小作会長】

事務局の説明が終わった。まず、協議事項①運行ルートの変更、②バス停留所の新設、について何かご意見ご質問があればお願いします。

【佐藤委員】

立川バスである。11ページの時刻表のところに自動運転と書いてあるのだが、基本的には期間限定ということではよろしいか。1年目、2年目、3年目と、自動運転をする期間として設定されるということか。

【事務局】

ただ今ご指摘いただいた自動運転であるが、全てのこのダイヤのものが自動運転で運行するものではなく、来年度については年間100日の自動運転の運行を予定している。それ以降については、少しずつ自動運転の本数を増やしていく予定ではあるが、詳細は現時点では未定となっている。

【小作会長】

佐藤委員、よろしいか。他はどうか。

【徳永委員】

バス停の新設ではなく、現行のバス停を少し移動していただきたい。昨日、全部のバスではないのだが、元狭山コースと元狭山・長岡コースを両方乗ってみた。それで感じたのだが、栗原新田交差点の後藤合金の裏にたくさん住宅があり、その住民がバスを利用するらしく、元狭山コースを利用すると遠回りになってしまうので、長岡コースを使うほうが便利らしい。

だが「飯能街道」バス停は栗原新田交差点よりも数百メートル南のところにある。また栗原新田交差点から八高線のガードの方に向かうと「竜泉寺前」バス停もあるが、「飯能街道」バス停からは距離が空いている。話を伺った方は体格のよい男性なのだが、その方でも「飯能街道」で降りて自宅に向かうの

に11分かかる」という。そうすると、例えば私のように、高齢かつ小柄で歩幅が小さい者だと15分くらいは必要になると思うのだ。二つあるバス停のどちらかを栗原新田の信号寄りに移してもらえると便利になるのだが、どうか。

「竜泉寺前」バス停から、次の「みずほ園入口」バス停までの間隔は結構短い。栗原新田交差点から「竜泉寺前」に行くよりもさらに短い。栗原新田交差点から「竜泉寺前」までの間には住宅がないのでバス停をそこに設定していると考えたが、人口が多いところがバスを使いやすくするためには、「竜泉寺前」バス停をもう少し栗原新田寄りに200メートルなり移していただけると便利になると思う。すぐにはできないとは思いますが、今後の計画の中に入れてほしい。

【事務局】

バス停の移設に関するご要望ということで、ご意見として内容は理解した。しかし、一方で特定の方の意見だけでなく、移設となると他の方の意見も聞いて、十分に精査する必要がある。今ここで「検討する」とは言えないが、ニーズがあるのであれば考えたい。移設することで逆に不便になる方がいないかなど総合的な検討は必要になる。場合によっては新設のほうがよいかもしれない。今後の住民意見交換会などの機会を使って、ニーズをしっかりと捉えていって、どういったことができるかを考えていきたい。今ここですぐにバス停の移設を検討するとは言えないが、今後ニーズを捉えていく中でそういった可能性についても検討していければと考えている。

【徳永委員】

もちろん、こちらもすぐにできるとは全く思っていない。これからの再編の中で考慮していただきたいと思う。私が乗ってみて自ら感じて、住民にも伺ってみてそういった意見が出た、ということである。

もう一つよいだろうか。昨日、元狹山・長岡コースのバスに乗って、駅で乗り継いで、元狹山コースに乗るのに、私が乗った時がたまたま乗り継ぎが悪かったのか、40分待った。その待っている時間をどこで暇を潰そうかなとなったのだが、昨日みたいに暖かい時はよいが、今日のように寒い日になると、寒さをしのげるところが箱根ヶ崎駅の改札前の通路のベンチしかない。たまたまそこに座っていたら、隣に腰掛けていた女性に「この辺にはスーパーはないか」と聞かれた。それで「10分くらい歩けばオリンピックがある」と答えた。続いて、「ちょっとしたものを買いたいのだが、他には店はあるか」と聞かれたので、「ローソンくらいしかない」と説明した。町内の住民はそういった事情を重々承知しているが、外から観光にきた人や、「瑞穂町に少し足を運んでみたい」という人たちがきたときに、何かしらお茶を飲んだり、時間を潰せるようなところがほしい。それは前から「駅西口にほしい」と言っているのだが、それでできたのは西口駅前広場の囲ってある舞台付きの建物である。あれでは、一般の人がみんな利用するというのはとても無理な話である。瑞穂町地域公共交通計画には、先々の計画が載っていると思うが、10年先のことはとても間に合わない気がしている。せめて、3年くらい先までには、住民なりバス利用者が使いやすい施策を、地域公共交通会議だけでなく、町全体の施策として考えていただきたいなと思っている。

【小作会長】

2点目についてはまちづくりの観点だと思うので、この会議とは別に町のほうで検討していきたいが、この会議の中で意見があったと承知した。前半のバス停移設についても、事務局から説明があったが、全体を検討していく中で一つ意見があったということで参考にさせていただく、ということよろしいか。

【徳永委員】

もう私たちの世代には間に合わないという感じなので、よろしく願います。

【小野委員】

6ページについて。自動運転対応車両の説明が載っているのだが、この車両というのはどの車両を使うのだろうか。今回はレベル2で実施するわけだが、この車両のシステムは今後レベル4に移行することが可能なのか。以前、自動運転バスに試乗した際に見たのだが、運転手の他に専門スタッフも同乗していた。一人の運転手で業務を全てこなせるようになるのか。

【事務局】

まず、こちらの車両については、今年度はレベル2での運行をする。今後、レベル4での運行に向けて新たに実証実験運行や調査をする。レベル4での運行もこのバス車両でできる計画となっている。また、運転手以外にも補佐するオペレーターが同乗する。

【小野委員】

今走っている車両でいけるのか。

【事務局】

今年度、自動運転バス車両を購入する。この車両はレベル2、レベル4と段階を踏んで運行できるものとなっている。

【小野委員】

定員が16名と記載されているが、運転手とオペレーターが何人ぐらい乗って、乗客は最大何名になる予定か。

【事務局】

自動運転時の定員としては16名と記載しているが、運転手以外に3名のオペレーター等が同乗する。その他の13名分の席を乗客に利用していただくかたちとなる。

【小野委員】

車両購入の準備は完了しているのか。

【事務局】

購入の手続きはしている。現在は運行できるように準備をしている段階である。

【小野委員】

細かいことで申し訳ない。資料に「天候」と載っているのだが、「晴れ、曇り、雨量3ミリ以下」などあるが、これはカメラやセンサーの関係で、例えば「3ミリ以上の雨が降ったら運行できない」ということなのか。

【事務局】

雨量が3ミリを超えてくると、現状は安全を優先して自動運転では走行しない。しかし、今後の技術進展等も捉えて、このボーダーは徐々に上げていきたい。しばらくの間は運転士がついた状態での運行になるので、自動運転が不可能な状況の場合は手動運転に切り替えて走行する。

また、先ほどの説明に補足するが、オペレーターについては、年度内は3名が張り付く形になるが、これも進捗を踏まえながら徐々に同乗者数を減らしていく方向で考えている。

【小作会長】

他はどうか。

【小暮委員】

9ページについて。新しくバス停が移設されるということで、コミュニティバスの利用者アンケートの結果そうなったということで大変喜ばしいのだが、設置の場所の区間が非常に短い。新しく設置された二つの場所の区間が短いのだが、このあたりは立川バスの運転士さんに問題はないだろうか。

【佐藤委員】

バス停間の間隔が短いことについては、他にも短いところもあるので、それほどいうところである。元々バス停を設置したいという瑞穂町の意向があったので、安全な場所を考えながら設置を進めているところである。

【小暮委員】

アンケートがこういうかたちで生かされているのは大変喜ばしい。コミュニティバスの最初の導入時には利用目的が病院通いだとか、そういう視点が多かったが、今回は日常生活までアンケートを反映しているということで、町民として良かったなと感じている。

【小作会長】

ありがとう。他はどうか。

先ほど事務局から説明があったが、協議が調い、決定した後に手続きに入らせていただきたいと考えている。

なお、③にある「実証実験運行時の乗合自動車の停留所における旅客運送の用に供する自動車の停車又は駐車に関する合意について」であるが、そちらについて立川バスさん、西武バスさん、東京都交通局さん、関東運輸局様におかれてはご同意をいただけるだろうか。

【佐藤委員・秦野委員・新田氏・小林委員】

異議なし。

【小作会長】

ありがとう。

それではご同意いただけたので、後ほど合意書を作成して提出する。

次に、(3)「瑞穂町デマンド交通事業計画の変更について」、事務局より説明をお願いします。

(3) 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）について、事務局より報告を行った。

【小作会長】

事務局の説明が終わった。乗降ポイント2箇所の追加ということだが、この件についてご意見ご質問があればお願いします。

よろしいだろうか。それでは、ただ今事務局から説明があった通り決定したので、この後、申請手続きに入りたいと思う。

(4) 瑞穂町地域公共交通計画(素案)について

・瑞穂町地域公共交通計画（素案）について、事務局より報告を行った。

【小作会長】

事務局の説明が完了した。ただ今の説明にもあったが、今の説明は計画のフレームのみの説明であったので、それについてのご意見は配布してあるシートに記入して、12月23日までに提出をお願いしたい。その上で、本日この場で、この段階でご意見ご質問があればお願いします。

【小野委員】

今回の計画は10年で、将来像が2040年となっているが、そうすると瑞穂町の長期総合計画とも関わってくると思う。それと地域公共交通計画のリンク、一番気になっているのは2040年代の人口形態。要は、その時の顧客の体系はどうなっているのか。多分、そういったことまで考えてやっていると思うが、我々高齢者は5年というか3年くらいの単位で動いているので、2040年というと本当に先の話に感じる。とても現実味が見えてこないというか、今の公共交通をどう充実させていくかをできるだけ考えてほしい。将来の都市設計を考えるとそこまで考えないといけないのかなと思うが、そのあたり、雑駁でよいので今のところの考えを聞かせてほしい。

【事務局】

お答えする。まず、配布した冊子の素案、9ページを見てほしい。

「2040年代の将来像」として記載しているが、2040年というのは計画期間外ではあるが、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸が2030年代半ばとされている。また、上位計画である瑞穂町の都市計画マスタープランは2040年を目標年次としているということを踏まえて、この将来像の記載となって

いる。将来像は「公共交通とまちづくりとがリンクして、モノレールが延伸した将来」という、ある程度先を見ていかねばならないところがあるため、将来像はこのような記載をしている。

ただ、そこに向けてどのような取組を進めていくか、という時間軸も必要になってくるので、マイルストーンとして、素案 60 ページの第 5 章「計画の達成状況の評価」として、フェーズ 1、フェーズ 2 という、これは 5 年スパンの取組になってくるが、そこで「このぐらい目標を達成できていればよいだろう」というところを記載している。これがだんだんステップアップしていつて将来像に向かって行く、というフレームでこの計画は策定を目指している。

【小作会長】

ありがとう。他はどうか。

【山口委員】

この計画というのは、令和 8 年スタートということではよろしいか。54 ページを見ると、今はバスもそうだと思うが、人手不足が深刻な問題になっている。立派な計画ができてでも運転士がいないとどうにもならない。ここには町も一緒にやっていくとあるが、これは計画ができないと動いてくれないものなのか。今すぐにでも動いてほしい、という現状があるのだが。

【事務局】

この計画の素案には、従前から取組を続けていながらも、町にはこれまで、公共交通に関する単独で策定した計画はなかった。モノレール延伸を見据えて二市一町で策定した基本方針はあるが、町が取り組む計画としては今回初めて策定するものである。なので、従前から取り組んできた内容も改めてここに記載していくし、新しく初めて予算がさらに必要であるというようなことは、ここでしっかり固めてからでないといくともあるが、予算が掛からないものであったり、当然喫緊の課題として取り組まねばならないことは、現状でも取り組むことは可能である。具体的にどのようにしていけるかということは引き続き、またお話をさせていただければと考えている。

【小作会長】

他はどうか。

【大沢副会長】

少しわからなかったのは、評価指標のところである。22 ページに、例えば「計画目標 住民の外出率の向上」というところで「評価は 65 歳以上」としてあるのだが、これは 65 歳以上を選んだ根拠はあるのか。住民であれば 65 歳にこだわる必要はないと思うのだが、もし 65 歳にこだわる必要があるのなら、それを説明してほしい。

【事務局】

ここに「65 歳以上の外出頻度」と確かに記載しているが、これは以前、計画目標が住民の外出率の向上ではなく、「高齢者の外出率向上」としていた時の名残で、65 歳以上である必要はない。素案の公表時までには修正したいと思う。

【大沢副会長】

理解した。一方で、ここは「現況以上」とあり、他は全て数値で示しているのだが、ここだけ数値にできなかった理由はあるか。

【事務局】

議論の経過の中で、外出率について「では、具体的にどのぐらいの数字が適正か」ということについて、根拠を持って話すのが難しいという状況であった。一方で、「現況以上に外出率を高めていくことは必要だろう」という観点から、具体的にここに数字を当てはめるとなれば現況の数字を当てはめることになるのだが、このような表現にしたということである。

【大沢副会長】

そうであれば、他も同じだと思う。例えば、「乗り継ぎしやすさ」もアンケートで3.6以上でなく「現況以上」でよいのではないか。そのあたり、計画目標において、あるところはそれでよいとしつつ、あるところは数字をがちり決めていて統一性がないので、ちゃんと議論して決めたほうがよいと思う。一方で、フィジカルに整備できるようなところ、数値目標5のようなわかりやすく、物的に整備すればよいだけの話とは違う。それから、外出率を月単位で評価することが不思議である。月がよいのか、日がよいのかは議論の余地があるが、いずれにしても後で誰かが評価するので、「なぜこうしたか」という根拠は町の中で持っていたほうがよいと思う。

【事務局】

ありがとう。今後、根拠を問われた際にしっかり答えられるように、改めて整理したいと思う。

【大沢副会長】

了解した。なぜそんなことを言っているのかというと、作った人はよいが、後で評価する人が「なぜこういった数値を作ったのか」ということで結構悩むからである。「どうしてこうしたのか」という思想は次の世代に伝える必要がある。他のところでも、先代が作った数値で悩んでいるケースがあるので、ぜひ、「どうしてそう設定したか」という根拠だけはしっかりしておいてほしい。

【事務局】

ありがとう。事務局で預からせてもらう。

【徳永委員】

これは素案なので本格的にはこれからだと思うが、地域公共交通計画ができたということは、地域公共交通は10年先までも安泰、と考えてもよいのか。

【事務局】

これは地域公共交通計画の目指すところとして、将来像の実現を目指していく。そこでコミュニティバスやデマンド交通が必要ということで今推進しているが、最終的には住民のニーズがあるかどうかである。もちろん、ニーズがあるのなら、それにマッチするような運行にできるだけ近づけていけるように取り組む。それは町だけでは難しいところがあって、当然、住民に使っていただかないといけないし、交通事業者との合意形成も適正に図られていかないといけない。なので、何でもできるということではないが、もちろん、そこに向けて町は努力していく。一方で、努力しても誰にも使っていただけないということであれば、それはニーズがないということであるので、そのときには、運行に関しては取りやめも含めて検討しないといけない。そういう意味では、これは町としての意思表示ではあるが、安泰を保証するものであるかと言えば、それは必ずしもそうではない、とご理解いただきたい。

【徳永委員】

今後どうなっていくは分からないが、モノレールが10年先に延伸されて実現されたときには、地域公共交通がなくてはモノレールが成り立たないと思うので、やはりなくしてはいけないものだと考えている。

【事務局】

多摩都市モノレール延伸の効果を生かすためには、地域公共交通がしっかり充実していないと、そもそもモノレール駅へのアクセスも難しくなってしまうし、モノレールが近くに来ない地区の住民にとっては非常に不便なものになってしまうので、そこに関しては本当におっしゃる通りだと思う。そのためには、コミュニティバスやデマンド交通がより多くの方に利用される、持続可能にしていけるようにしないといけない。そのための取組も数々盛り込んでいるので、また精査していただいて、ご意見をいただければと考えている。

【小作会長】

改めて、バスにしろ、デマンドにしろ、モノレールにしろ、全てがつながって動かさないとならないと思うので、それをまとめるための計画としていただければと思う。

他はどうか。

【小暮委員】

前回も話したが、素案ということで、再度話したいと思う。素案の37ページに、「バス等の待ち合い場所の確保」とあるが、これは他市での具体的な一例なのだが、こういったものをできるだけ運用して、前回会議の変更修正等の対応一覧表の中にもあるのだが、「位置付ける」ということで、「順次対応する」ということではなくて、今の年次計画の中で「いついつまでに、こういうプランがある」となっているとより具現化しやすいと思う。現状ではどんな考えなのだろうか。

【事務局】

ご指摘の通り、この実施スケジュールは「関係者調整、整備」に留まっている。しかし、現時点でまだ具体的に「何年にここをやる」というところまでは調整できていない。施策も数多くあるので、これから、またさらに具体的なアクションプランというのは改めて検討が必要と認識している。

【小暮委員】

結局、モノレールの延伸で駅周辺整備をする一環だと思うが、整備というのは総合的なものなので、そういった環境整備も含めて、「これは後」ということではなく、一緒に整備計画を進めていただけると大変ありがたい。

【事務局】

ご指摘は非常にごもつともだと思っている。今後の箱根ヶ崎駅周辺で言えば、No.7駅の周辺まちづくりとも絡んでくるが、あのあたりの駅一帯の賑わい創出や回遊性向上、そういった取組を今後検討していくので、その中で交通結節機能として、この駅周辺をどのように充実させていくか、といった観点も含めて、まちづくりの中で取り組めるところは、交通とまちづくりとで連携しながら取り組んでいくということは、今後さらに検討を深めていけたらと考えている。

【小作会長】

他はどうか。よろしいだろうか。
ありがとう。それでは、次に移る。

(5) 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。

(6) 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。

【小作会長】

(5)、(6)とまとめて報告させていただいた。これらについて、ご意見ご質問があればお願いします。

【小野委員】

デマンド交通についてだが、最初に会員が電話したときに電話はどこに行くのか。

【事務局】

コールセンターにつながるようになっている。

【小野委員】

そのコールセンターはどこにあるのか。

【事務局】

コールセンターは名古屋のアイシンにつながっている。

【小野委員】

地元の間人は、例えば「役場の横」や「コミセンの横」などのように場所を示す。だが、コールセンターが名古屋にあると、しっかり位置を指定しないと来てくれない。要は、名古屋の人間に瑞穂町の土地勘があるわけではないので、登録されている場所をはっきり言わないといけない。しかし、高齢者が使うので簡単に考えてしまう。せっかくこれだけ登録者が増えているのであれば、もう少し土地勘があるような対応をしていただければ、もっと使いやすくなるのではないか。その点についてはどうか。

【事務局】

コールセンターに関しては、コミュニケーションの難しさというのは、確におっしゃる通りである。これまでも、町の運用についてコールセンター側の理解が足りずに行き違いが生じたことがあった。ある場所のコールセンターに集約して処理するというのは、確におっしゃる通り、そういう側面もあるかと思う。しかし、コールセンターはデマンド交通のオペレーションそのものについては非常に熟知している。そこに集約することによってコスト面での削減効果もある。土地勘のある人間に入ってもらい、というやり方ができるかどうかという点、そこはすぐにできるとは申し上げられない。

【小野委員】

そういう点で多少問題があったのだが、一つ対応が良かったのは、たまたま車の中に物を忘れた際に、運転手さんに会場まで忘れ物を届けていただけた。その点は物を忘れた本人は非常に喜んでいたので、そういう対応はとても良かったと感じている。

【小作会長】

ありがとう。他はどうか。

【小暮委員】

先ほど、デマンド交通の新しい位置ということで、16 ページに稲荷ヶ丘公園が出ていたのだが、ここに決めた理由を聞きたい。

【事務局】

ここに乗降場を新設した理由であるが、箱根ヶ崎駅西行き、都市区画整理事業地内には、実際のところ乗降場が非常に手薄な状況であった。近くのオリンピックに乗降場があるが、土地区画整理事業地内からオリンピックに向かっては少し傾斜があり、アクセスに苦労するという意見があった。そこで今回、協議を行って、稲荷ヶ丘公園の予定地の南側に新設する運びとなった。

【小暮委員】

反対しているわけではなく、住宅地がたくさんあるので的確かなと思ったのだが、何か他に理由があれば。

【事務局】

補足させてほしい。乗降場を設置する上では地先の方の理解が欠かせない。今回はそういう意味でも幸運にまとまった事例かなと考えている。他に乗降場を設置してほしい場所は、皆さん多分色々な意見があるかと思うが、すぐに、どこにでも設置できるわけではないので、そこはご承知おきいただきたい。また、いくらでも増設できるかというとそうでもなく、やはり交通事業者との協議は非常に大事であるし、これまでに一度も利用実績のない乗降場というのも結構な数があるので、ニーズの実態に応じて、いずれ整理が必要になるかもしれない。そこは承知していただきたい。

【徳永委員】

私は昨日、元狭山・長岡コースを一周してきて、駅で乗り継いで、元狭山コースのバスに乗り換えたのだが、まず、元狭山・長岡コースのほうは私が乗るときに既に3名の女性が乗っていた。ぐるっと回って途中で降りられて、「けんちの苑」と「第二中学校」バス停で1名ずつ乗った。私もそれに乗

っていたので、まあまあの乗降状態だなと感じた。その後、乗り継ぎ券をもらって元狭山コースのバスに乗るときに、私は乗り継ぎ券の存在を忘れたまま、Suicaをタッチしてしまった。そうしたら、「既にタッチされている」ということで二重払いを防げた。運転手さんも非常に対応が良くて、すごく丁寧に教えていただいた。

元狭山コースは、私を含めて9名の乗車があった。途中、栗原新田等の工場地帯で3名が乗った。また、瑞穂町役場で降りた方がそのまま用事を済ませて乗ってきた。中々、利用率が高いと実感した次第である。

【小林委員】

30ページの乗合率についてだが、1回あたりの平均乗車人数が1.1から1.4の範囲であり、それはまだ十分ではないという話だが、町のほうでは乗合率がどの程度までいけば合格ラインだと考えているのか。指標があれば教えてほしい。

【事務局】

あくまで目安ではあるが、全国的にも「乗合率いくらが適正である」という数字は特にないと承知している。しかし、現状では右の表の通りだが、10回に1回か、それ以下ぐらいしか乗合が発生していないという状況がある。デマンド交通はあくまで公共交通であり、タクシーではないというところから、「乗合が発生してこそ効果が生ずる」という考えのものであるので、2.0ぐらいは必要ではないかと考えている。

【小林委員】

ありがとう。

【小作会長】

他はどうか。

ありがとう。他にご意見等ないので、次に進む。

(7) その他

- ・事務局から今後のスケジュール、委員の任期について報告を行った。

【小作会長】

ただ今、事務局から説明があったが、委員の皆さまにおかれては委員をお引き受けいただきたいと考えているので、どうぞよろしくお願いする。

最後に、次第(4)「その他」であるが、委員の皆さまから何かあるかないようなので、これで終了する。

以上で、本日予定していた全ての議事が終了した。ありがとう。これをもって、令和7年度第3回瑞穂町地域公共交通会議を終了する。なお、次回開催については2月、もしくは3月を予定している。詳細については改めてご連絡するので、よろしくお願いする。

以上