

会議録

会議の名称	平成30年度 第6回移動支援のあり方を考える勉強会
開催日時	平成30年8月28日(火) 午後2時から午後4時まで
開催場所	柳沢第三市民集会所
出席者	<p>【委員】 稲垣会長、土谷委員、町田委員、菊池委員、長谷川委員、島田委員、大安委員、金成委員、金子委員、佐野委員、高木委員、絹川委員、神崎委員</p> <p>【事務局】 松本都市計画課長、広瀬主査、中村主事、梶木主事、亀井主事</p> <p>【関係部署】 企画政策課、高齢者支援課、障害者福祉課、協働コミュニティ課、生活福祉課、社会福祉協議会(ほっとネットステーション)</p> <p>【講師】 荒川区役所 長野氏</p>
内 容	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 第5回勉強会のまとめについて 3 移動支援のあり方に関する意見交換 <ul style="list-style-type: none"> ・地域に適した移動支援の検討にあたって ・移動手法について ・地域に適した移動支援手法の検討 4 その他 5 総括
会議資料の名称	資料1：第5回移動支援のあり方を考える勉強会会議録 資料2：第5回勉強会 ワークショップのまとめ 資料3：地域に適した移動支援の検討にあたって 資料4：移動手法の種類 資料5：移動手法の検討(地域内で運行可能な手法の比較) 資料6：運行可能な手法の検討について 資料7：移動手法の検討(可能性の検討が必要な手法) 資料8：今後の進め方について
記録方法	<input type="checkbox"/> 全文記録 <input checked="" type="checkbox"/> 発言者の発言内容ごとの要点記録 <input type="checkbox"/> 会議内容の要点記録
会議内容	
<p><u>1 開会</u></p> <p>○会 長： これまで、地域の中で移動している方々が、移動に関してどのような問題があるのかを一番初めに検討した。その次に移動ができていない方々の課題が何かを整理した。その次に、課題を解決するために手段から考えるのではなく、この「まち」をどのようなまちにしたいかというヴィジョン、15年後のまちの将来像を考えるワークショップを行った。</p> <p>お手伝いをいただいている荒川区の長野さんもたくさんのワークショップの経験があるが、これまで見られなかったようなご意見や切り口があったようである。特にコミュニティの話である。移動するための目的がまずあって、移動をするので、そもそも目的が魅力的でなければ外出することもないといったお話もあった。そういった話があって移動の話が出てくるのだというご意見があり、今回非常に面白い検討がされているのではないかと思います。</p> <p>ただ、コミュニティの話ばかりでは、この勉強会の目的である移動支援の</p>	

あり方を考えることができないため、前回から「移動」の方に話を集中して
いって、まちの将来像を考えた中で、交通や移動支援、道路環境といった話
をしてきている。

これまでの勉強会では、比較的自由な意見交換をしてきたが、今回はより
具体的で、かつ現実的な方法を考えましょうということで整理した。これか
ら事務局から説明があるが、さらに現実的な方法について提示してもらって
検討していきたいと思う。今日は法律や制度といった部分を事務局の方で整
理してもらったので、それを説明してもらったうえで、複数の移動手法の案
について検討していきたいと考えている。

2 第5回勉強会のまとめについて

○事務局

【資料説明の要旨】

①資料1：第5回移動支援のあり方を考える勉強会会議録

- ・修正等の意見の確認 → 修正なし

②資料2：第5回勉強会 ワークショップのまとめ

- ・左側、15年後の私たちのまちについてまず意見交換を行った。
- ・青色の網掛け部分には、今回さらに検討を進めていただく、移動手法、それに関
連した公共交通の再編、交通結節機能の強化などの内容を整理している。
- ・その他、まちのイメージやコミュニティといった話については、移動支援とは完
全に切り離すことはできないが、色を分けさせてもらっている。
- ・これらを整理する中で、実現性の高いもの、不確実なものを整理した。
- ・次に右側にあるように、具体的に何をするかについて考えた。
- ・さらに、誰が、誰に対して、いつ、どのように実現させるかについて、具体的に
検討した。
- ・事務局としては、青色の網掛け部分の移動手法について、さらに具体的に検討を
進めたいと考えている。

○会 長： これまでの勉強会で様々な貴重なご意見が出てきている。これからは資料
2にあるように移動支援に関することに注目して検討を進めるが、これまで
に出てきた移動支援以外のご意見を二度としないというわけではない。

今回の勉強会もこのように行政の色々な部署に集まっていたいただいているの
で、いただいたご意見については関係部署において持ち帰ってもらいたい。

3 移動支援のあり方に関する意見交換

○事務局

【資料説明の要旨】

①地域に適した移動支援の検討にあたって

資料3：地域に適した移動支援の検討にあたって

- ・移動支援のあり方を検討する際の注意点と具体的な移動手法を検討するために関
連する要素について、再確認をさせていただくための資料である。

- ・中央に記載している移動手法について本日は検討したい。
- ・移動支援のあり方を考える際の注意点については、地域説明会や第1回勉強会においても説明した内容である。
- ・本日主にご意見をいただきたい部分はオレンジの部分で、内容としては、支援対象者、運行事業者、地域の協力、利用者負担である。
- ・黄色の部分については、行政が主に関連しているところで、市の予算、法令、移動環境がある。
- ・市の予算は、利用者負担とも関わりあいがあるが、継続的な事業としていくためには、皆様からのご負担をいただくことも必要であると考えている。
- ・移動環境については、資料2でも整理したように、単に移動手法を考えるだけでなく様々な施策を併せて、移動支援として考えていく必要があると認識している。
- ・緑の部分の移動目的や目的地については、具体的な手法を選ぶ際に必須の要素となる。目的地に直接行く場合もあれば、バスなどの交通結節点まで行くという考え方もある。
- ・その他、関連する事項として、警察の審査や既存の公共交通との共存といった点があげられる。

○事務局

【資料説明の要旨】

②移動手法について

資料4：移動手法の種類

- ・道路運送法や国土交通省から示されている運送に関する体系について整理した資料である。
- ・1ページ目は事業用で、緑色のナンバープレートの車両である。2ページ目は自家用で、皆様が乗られるような白色のナンバープレートの車両である。
- ・1ページ目の事業用については、4つの体系がある。
- ・一般乗合（のりあい）旅客自動車運送事業については、3つの手法があるが、灰色の網掛けがされている手法については、本地域については道路が狭いため、採用することができない。
- ・区域運行については、デマンドタクシーがこれにあたり、この地域で採用できる手法と考えている。
- ・一般乗用（じょうよう）旅客自動車運送事業については、いわゆるタクシーである。一つの契約により貸し切って運送されるもので、誰でも利用が可能である。
- ・一般貸切（かしきり）旅客自動車運送事業については、一つの契約により貸し切って運送するもので、観光バスなどがこれにあたる。
- ・特定（とくてい）旅客自動車運送事業については、特定の者の需要に応じ、一定の範囲を運送するもので、企業等の送迎バスなどがこれにあたる。
- ・2ページ目の自家用については、2つの体系がある。
- ・自家用有償（ゆうしょう）旅客運送については、過疎地域での運送や福祉運送などで、バスやタクシーによって提供されない場合に、地域公共交通会議等の合意を受けて、市やNPO法人等が実費の範囲内で運送する仕組みである。
- ・灰色の網掛けがされている方法については、山間部などの過疎地域で採用される仕組みであるため、本地域には適さない。
- ・福祉有償運送については、市ではすでに提供されているサービスであるが、利用者が限定される。

- ・道路運送法における登録又は許可を要しない運送については、有償でないことが前提である。
- ・例示を7つあげているが、そのうち③⑤⑥については、本地域で採用が可能であると考えている。

○会 長： 現在法令等で可能な運送についてまとめてもらった。資料のなかで、黄色の網掛けをしている部分は何を示しているのか。

○事務局： 黄色の網掛けをしている手法については、資料5で整理した本地域で採用可能な手法であると考えている。

○事務局

【資料説明の要旨】

③地域に適した移動支援手法の検討

- ・資料5、6を作成するにあたっては、資料4の全ての手法について、他自治体の事例について調査するなど、一度事務局で内容を精査した。
- ・その中で、本地域に適さない手法については除外した。具体的には、本地域については道路が狭いということから、定時定路線のバスは運行ができない。また、これまでのワークショップにおいても、すぐに道路が広がるわけではないということについては、皆様にもご認識いただいていることと思う。
- ・このように整理していった中で、移動支援としてできる限り早急に本地域に導入可能な手法として、どのようなものがあるか検討し、他自治体の事例などを勘案した中で、4つの手法について資料5として整理した。
- ・資料5を図示したものが資料6である。
- ・資料6の4つの手法の右側に記載している、それぞれ検討が必要な事項について本日はご意見をいただきたい。
- ・検討いただいた内容については、今後予定している意向調査の調査項目として取り入れたいと考えている。
- ・ご自身のご意見だけでなく、地域全体としても考えていただきたい。

資料5：移動手法の検討（地域内で運行可能な手法の比較）

- ・予約型乗合タクシー、タクシー、福祉事業の空き時間における運送、地域の助け合いによる運送の4つの手法を提示
- ・それぞれの手法について、住民・地域の関わり方、行政の関わり方、事業者の関わり方、車両、メリット、デメリット、そして他自治体の事例という整理を行い、内容を説明
- ・福祉事業の空き時間における運送については、前回委員から空き時間で福祉車両の利用ができないかのご意見があったが、現在国土交通省から示されている運送方法としては、デイサービスをお使いになる方を無償で送迎するというやり方になる。委員のご意見としては、空いている時間帯にお買物など、他の目的として利用できないかのご意見とも受け取れたが、それについては運輸局への確認などが必要となるので、今後検討が必要な事項であると考えている。

資料6：運行可能な手法の検討について

- ・ 4つの手法において検討が必要な事項について説明

○会 長： 現行の法制度の中では、この4つの手法が適しているのではないかという整理を事務局にしてもらった。

○講 師： 資料4の1ページ目の左下、一般貸切（かしきり）旅客自動車運送事業について、一つ情報提供させていただく。

私が以前住んでいたマンションの話であるが、500世帯ぐらいのマンションから駅まで20分ぐらいのシャトルバスを運行していた。シャトルバスは、マンションの人しか使えないが、途中で降車のみ可能であった。

このシャトルバスはマンションの貸し切りという形で運行していたが、始まりは市に相談して実現し、費用は管理費に上乗せする形をとっており、車両と運転手はバス会社をお願いした。この事例は横浜市や川崎市のベッドタウンで実施されている。

地域の中でも、目的がはっきりしていて、駅まで行くということであればこのような方法をとることもできる。柳沢地域にも通れる道路の選定ができれば取り入れることは可能である。

交通を考える場合、先ほど説明があったように道路運送法など、様々な法律が絡んでくる。公共交通は、それらすべてをクリアしなければいけないので非常に難しい。また、一度やり始めるとなかなか撤退できない。

今回の勉強会では10年、15年後の将来を考え、かなり皆さんの中で現実的な話をさせていただいていると思う。先ほどのシャトルバスの事例のように、様々な手法から可能性を探ってほしい。

○会 長： 他地域の事例を紹介してもらったが、持続可能な方法についても議論をしていかなければいけないので、そのあたりもこれから話し合いたい。

実際に地域の中で運行しているタクシーやバス事業者から補足等あるか。

○委 員： 資料4の上の2つ、乗合と乗用についてお話す。

乗合のほうに記載のあるデマンドタクシーについては、大きく分けて2つある。一つは、A地点からB地点までに行く間、必要のないところをスキップしていく方法で、例えば山間部でだれもいない奥のほうまで行ったり来たりするのではなく、予約のあるときにだけ迎えに行くやり方である。これは山間部などでよく使われる方法である。

もう一つが、フルデマンドという方法で、三鷹市のほうで検討されたものである。例えば、今日田無駅に行きたいというAさん、Bさん、Cさん、Dさんがいたとする。その人たちをくまなく迎えに行き目的地に行く方法で、行きたい人は毎日変わる。

一人で利用した場合は5分で到着できたのに、複数の人が同時に利用した場合、最初に予約した人が目的地に到達するまでに、実際は30分かかってしまう場合もある。また、毎回ルートが複雑になってしまう。

フルデマンドはもともと人口密度の少ない地域で取り入れられていた方法であるが、人口密度の多い地域では毎回毎回ルートが異なったり、時間が読

めなかつたりといった点が出てくる。

デマンドが本当に力を発揮するのは、バスすら運行していないような地域である。人口密度が高すぎるところにはあまり効果はない。

乗用の方の福祉タクシーであるが、個人タクシーにリフトがついている車両である。個人で運営しているようなところであると、定期的に利用している人がいて、数か月先まで予約が入っていることもあり、なかなか使いたいときに使えないような状況がある。そのため、福祉タクシーについては、誰でも利用できると書いてあるが、実際には難しい。

○会 長： デマンドタクシーは、言葉だけが先行しており、便利なものというイメージが確かに強い。ただ、地域の特性によっては、逆に不便になってしまうといったお話であった。人口密度が低い地域であれば、すごく効率的に人を運ぶことができるが、西東京市は人口密度が高いが、そのような地域ではシステム自体が意味をなさなくなって、あまり現実的ではないのではないかといいご意見であった。

○委 員： バスは沿線で行っているが、資料に既存の公共交通との共存ということはその通りであると思う。いろいろな自治体から、このような乗合タクシーをやりたいというお話はよくいただくが、最初は既存のバスに影響がないところから始める。しかし、数年するとそのサービスがいつの間にかやめられているようなケースがよくある。

理由を自治体に聞いてみると、便利すぎて皆さん利用するので、自治体の持ち出しが多く耐え切れないようである。また、年数が経つと使う人が限られてきて、利用者が少なくなってしまうといった状況もある。状況としては正反対であるが、そのような理由でサービスがなくなってしまうということがあるようだ。

今回の勉強会では、15年後の将来を考えて議論しているので、いつまでも使える方法の中から検討をしていただくのがいいと思う。

○会 長： 持続可能という観点からのご意見であった。もちろん便利な方法を選ぶほうがいいが、続かなければ意味がないといった観点からのお話である。

今回の勉強会が終わった後に事務局でアンケートをやる予定のようである。この勉強会の検討の結果を地域の皆さんがどのように思うかのアンケートである。そのアンケートを作るにあたって、皆さんにお知恵を出していただきたい。この地域にどのようなアンケートをしたらいいか、というのが本日まとめていきたい内容である。そのため、今示している方法から一つに決めるということではない。

○委 員： 資料5では4つの方法に絞られている。こちらについては事務局が実現可能な、また持続可能なものとして選んだと思うが、この4つを選んだ過程をもう少し詳しく知りたい。私は他にも方法があるのではないかと思っている。選んだ条件などをもう少し説明してほしい。

○事務局： 先ほど資料4で法令の区分けについて説明したが、検討にあたっては、それぞれの内容を一度表にして整理した。その中で、道路が狭いといった理由

で、法令上、定時定路線のバスを通すことができないため、その部分については灰色の網掛けをしている。

色を付けていない部分、例えばデマンドタクシーであれば、そこからさらに全国の事例などを調べていった。ただ、先ほども委員からお話があったようにデマンドといっても、いくつかの使い方がある。また、一口にタクシーの使い方と言っても、補助金を出すやり方や、複数人で乗っていただくようなやり方などがあり、やり方としてはいくつかの方法があると考えている。ただ、法令等と照らし合わせたときに、今回お示した方法が、この地域で採用できるのではないかと考えている。

また、老人福祉センターのバスが地域の中に走っていることは皆さんご存知かと思うが、そちらについてはあくまで施設を利用するといった特定の要件がある。特定の要件により、特定の人しか利用できないようなものについても、あらかじめ灰色の網掛けをして検討の対象からは外した。

このように、法令で運行ができない方法や特定の利用者しか使えない方法については、検討対象からは外し、この4つの手法を整理して今回お示した。さらに他団体の事例を検証し、本地域に適しているのではないかとという事例を記載している。

○委員： 最終的に示されたこれらの提案が実施可能かどうかは、利用料と財源の話で決まってしまうのではないかと考えている。これらの4つが示されているのは、法的な制約から絞られたと考えていいのか。

需要が少なくても福祉的な予算が追加できれば実現できるのか。今回示されている4つの方法が、実行可能性と持続可能性についても考えて選んでいるのか。

私の中ではもっとたくさん方法があるのではないかと考えているが、法律や道路状況などから、事務局が今回この4つの方法が提示されたという理解でいいか。

○事務局： 事務局として一覧表にまとめたものは、現行の法制度を加味し、全国の実例を調査して整理したものである。その中で、この地域では道路が狭いことにより運行できない手法については、まず検討の対象から外した。

残ったものから、さらに事務局においてこの地域で採用できる手法について検討を行った上で、資料5としてご提示している。このため、事務局の方で選別は行っている。4つご提示している手法についても、さらに細かなバリエーションは当然考えられるので、この4つの手法しかないというわけではない。

これから皆様からご意見をいただいて、そのご意見の方法ができるかどうかにもさらに検討したいと思っている。今回は議論のたたき台としてこの4つの方法をご提示しているが、この方法しかできないというわけではない。ただ、道路が狭いという点でできない手法については、物理的に無理なので検討の対象とはしてない。また、市の予算や利用者負担については、この手法の検討を進めていく最終段階で整理が必要であると思っている。

今後、意向調査を行い、この方法なら乗りたい、またはこの方法では乗れないといった地域の方の考え方についてはお聞きする予定である。実証実験についてはいくつかの方法を試し、それらを最終的に判断して、本格運行に

繋げていきたいと考えている。今日はとりあえずこの4つの方法についてのご意見をいただきたい。

○講師： 現在の法令から考えると、交通というものはあまりにも限られた方法しかない。その中で、こんな方法ができるのではないかと整理してこの資料は作られているのではないかと思う。

説明が不足していた部分もあるかと思うが、可能性は否定せずに議論していただいて構わないと思う。先ほど私はここに載っていないシャトルバスのお話をしたが、こちらのDの互助の方法でやれなくもない。実際にはそれができないので委託という形をとっただけである。

公共交通というのは実は複数の案を組み合わせることで議論しなければならないものなので、4つ示されている方法を組み合わせることも必要になる。それを考えるのが今日の勉強会の一番の目的だと思う。

○委員： これまで何か月間かけて検討した問題点とかコミュニティといった話がここにどうやって反映してくのか気になったところである。選定した方法については、重みがそれぞれ違っていると思う。

○委員： 料金については、私たちは全然想像がつかない。一人でタクシーに乗って、1メートルぐらいのところに行くのであればだいたい想像がつくが、人数が集まらないとどのくらい負担が大きくなるとか、行政の負担がどのくらいできるかといったことははっきり言って分からない。そのため、あくまで希望として話をした結果、タクシー会社なり、バス会社なりがその金額ならできるといったことでもいいのか。

○講師： どのくらいの料金なら使いますかということは、交通施策をやる際には必ず聞く内容である。皆さんが使っている公共交通、タクシーやバスの料金を考えて高いか低いかは人それぞれである。そのため、まずは皆さんの方からどれくらいならということ言って構わない。そこから適正価格というところを探していく作業が入るので、今はそこまで金額にこだわらなくてもいいと思う。

高い、低いは個人の価値観であるので、まずはそれを言うていただくのがいい。私の区もコミュニティバスを運行しているが、150円で安いと言う人もいれば高いと言う人もいる。

○会長： 高松市のタクシー会社では、買い物までやってくれるようなサービスを展開しているところもあるが、やはり利用料金が高い。どこまで公共交通としてやるかという問題もあるが、経済的に利用できない人がでてきてしまう。

そのため、地域のアンケートではどのくらいの料金であれば利用できるかといったことは聞くべきだと思う。そこで市がどのくらいの補助ならできるといったことについて、次回の勉強会で示されるのではないかと思う。

○委員： 資料5のAとBのデメリットのところ、市の補助金の限度により、一人あたりの利用回数などが限られるとあるが、どのような意味か。

- 事務局：市の予算には限りがあり、利用される方が多くなればなるほど利用する回数を制限させていただく場合があるという意味である。本当はいつでも好きな時に乗っていただきたいが、車両の小型のものをを選び、乗れる人数が少なくなると、そこに費用がかかるということになると何らかの制限が必要になってくる。
- 委員：他の自治体の事例も同じようなことはあるのか。
- 講師：上手くいっている自治体は需要と供給のバランスが取れているが、先ほどのバス事業者からの話にあったように、利用者が増えすぎて市のお金が足りなくなってしまうといった事例はよくある。西東京市のような都市部で、人口密度も高いところでこのデメリットが出たときにどのように解決したらいいのかという懸念事項としてあげているのだと思う。
- 委員：例えば、週に1回しか使えない場合に、人によってはもっと使わなければならないといった状況もあるので、そのあたりをどうしていったらよいかわからない。
- 講師：先ほどもお話ししたようにどれか一つに絞る必要はないと思っている。いくつかの選択肢が皆さんの前に提示され、こういった乗合タクシーもあるといったことでいいと思う。どのような時にどのような交通を使うかといった議論になってきている。
- 委員：はなバスもルートによっては、料金収入だけで足りないところもあるが、それを乗客が補填しているわけではない。今回のこの新しいシステムについても同じように考えるのか。
- 講師：そのあたりはどのように財政を抑えながらやっていくかということにもなるが、バスを導入する際に、乗ると言っていた人が、実際は乗らないということがある。
公共交通の難しいところは、一度始めてしまうとなかなか変えることができない。地域に定着してきたときに、施策を変えようとする、今まで使っていた人が使えなくなってしまう可能性もある。そうするとどうしても採算が取れる路線と取れない路線が天秤にかけられてしまう。
- 会長：私は地域公共交通会議の委員もやっているが、今まさにそういった議論をしている。何ルートか走っているはなバスについて、やはり評価しなければならないが、お金の話はシビアなので、この地域にどうしても乗っていただけていないということであれば検討見直しの対象とはなってくる。
ただ、収支が悪いというだけで判断してしまうとそこに住んでいる方の足をなくすことにもなるので、アンケートなどをとって福祉的な要素からも判断していく必要があるのではないかという流れにはなっている。
- 委員：もともとこの地域は買い物難民の地域であるので、はなバスに替わる公共交通として、イメージではもっと小さな車が定期的に決まったルートを回っ

たらしいなと思っていた。ただそういったバスのようなものは無理なようなので、タクシーみたいなものでも利用者がいて、採算がとれるようなことがあればそのような方法もあったらしいなと思った。

今回私たちがコミュニティの話をしてきた集まりとして、アンケートに答えてくれる地域の方々に、自信を持って勧められる方法がざっくばらんに出れば良いと思う。

私がこの4つの案の中で一番地域に定着しそうだと思うのは、Dの助け合いによる運送だと思う。買物にポイントを絞ったときに、目的地の事業者にも協力してもらって、ボランティアで送る人にもガソリン代以外にもメリットがあれば、もう少しお勧めしやすいと思った。運転するのが好きな人で、大きな車を持っている人は地域内に絶対いるはずなので、ボランティアする人にとってもメリットがあるといいのではないかと思う。

○委員： 私もDが一番用途も分かりやすいし、人が集まりやすいと思った。実際私の周りにも、運転が好きな人で、目的地が近いときなどはついでに連れて行ってくれた人がいた。

ただ、私はその話を聞いていて万一事故があった場合にどうするのだろうと思ったことがある。ボランティア保険が、通常の自動車保険とどう違うのか知りたいと思ったことがある。

また、地域の中にいくつか拠点になるような場所ができていれば、そこに対してタクシーが来てくれると、タクシーの方でも段取りを組み易いのではないかと思った。ただ、全地域を全部一緒に考えるのは難しいのではないかと思う。

病院であれば、大体の時間を合わせて、同じ方向に一緒に乗ってもらうような可能性もあるのではないかと思った。大きな病院からは送迎の車がでるとよい。

○会長： 先ほどの保険の話は何か分かるか。

○事務局： 調べさせていただく。

○講師： 民間の方で売り出されているものがあると思うが、アンケートにおいてどこまで保険としてみてほしいかを聞くのもひとつだと思う。

○委員： 先ほどの話で運転する人にとってもメリットということであれば、私はガソリン代が割引になればよいと思った。

○委員： 私は86歳だが自転車ですらどこにでも行ける。自転車さえあれば十分だ。

○会長： 今までの議論にもあったように、自転車を利用される方に対しての環境整備も必要であるといったご意見かと思う。

○委員： 最初にエリアについては決めたと思っている。そのエリアの中で目的地とどのように使うかをある程度決めてアンケートをしないと放題になってしまうと考える。そのためには、どこからどこへ、どのような目的の人

を中心に対応するのかという問いにしないと、西東京市全域にしてしまうとキリがなくなってしまう。アンケートをとる人も絞っていかないとまとまらないのではないかと思う。今議論していることは、はなバスが通れないところをどうするかという話だから、枠組みをしっかりとアンケートをとらないといけないと思う。

○会 長： おっしゃるとおりだと思う。これまであまり議論ができていなかったところは、対象者についてである。どのような方々を対象としてこの移動支援をするのかをきちんと議論したほうがよいと思うが、ご意見はないか。誰でも便利になってしまおうとおっしゃるように収集がつかなくなってしまう。

○委 員： お医者さんに行く場合は個人の都合であるが、毎日の買物については定期的に運行してほしい。先ほどの話にもあったように買物難民ということがあったので、この勉強会でも提案されたことが多くあったと思っている。
私は病院に行くよりは、日々の生活にプラスになるような運行をしてほしいと思っている。

○会 長： 通院も比較的通常の移動ではないのか。

○委 員： 買物だと比較的田無駅が多いと思うが、通院だと目的地がバラバラだと感じる。そう考えると通常の買物を一番のメインにしてほしい。

○委 員： 買物はほとんど毎日であるが、通院は必ずしも毎日というわけではない。私が近所で聞いたところでは、田無駅へは行きはいいが、帰りが荷物を持って帰れないとの話であった。また、向台町のサミットに行く人もいるが、それは坂がないからのようだ。道がどういう状態なのか、毎日使うことなのかといった点で的を絞るほうがよいのではないかと思う。

○会 長： 今、目的は買物がよいのではないかという意見がでていますが、どのような方々に支援をするのがよいと思うか。先ほどの話で言えば、坂があるので行きはいいが、帰りがつらいといった身体的に衰えが出てきていて、それが買物をするときに影響のある方への的を絞るか。あるいはその対象者をどこまで広げるのか議論いただきたいところではある。

○委 員： このシステムを導入する場合に、対象者を誰にするかが一番肝心なことである。私はこの勉強会が始まった当初に、高齢者などの移動制約者に絞られたと思っていた。しかし、そこがあやふやなまま勉強会が進んでいるところで一般市民もいいのかとも感じたが、今回示された資料の対象者がある程度絞った上で示されて出されてくるものと思っていた。

皆さんは市が以前行ったアンケート調査を覚えていると思うが、私はものすごく細かくやっていると感心した。ただ、またアンケート調査をするとなると似たようなことはする必要がないと思っている。では、どんなアンケート調査をしたらよいかと言うと、どのくらいの人数が乗ってくれるのか、その人たちがいくら払ったら乗れるのか、市でどのくらい補助ができるのかといった内容に絞られてくるのではないかと思っている。

そのため、ターゲットと聞く内容を絞って、そのデータが需要予測として使えるようなアンケート調査をしてほしいなと思っている。一般市民全体を対象として調査するのであれば、今までと変わらない。

高齢者と移動制約者をターゲットにした方がよいと思う。確かに自転車でどこにでも行ける人や歩いて行ける人もいるが、歩けない人もいることを考えればおのずと誰を対象者にすべきかは分かると思う。

○委員： 目的は何でもよいと思っている。今は健康であっても、ゆくゆくは支援が必要になってくるのではないかと考えると、自分達がそう思ったときに状況がよくなっているようにしたいと思っている。

○委員： アンケートの方法であるが、将来不安というところでは、皆さんに将来使うかといった質問では、おそらく皆さんが丸を付けてしまう。そのため、今すぐ使うかとか、3年後に使うのかといった質問項目を入れておいたほうがよいと思う。将来使うかとか、いくらなら使うかといった漠然とした質問にしないほうがよい。

○会長： 愛知県の豊田市の事例では、そのような時間軸を質問項目に入れてアンケートを行った。乗る、乗らないの二択ではなく、緊急性などの視点を入れていく必要はあると思う。それでもなかなか細かな推計まではできない。

○委員： アンケート調査を行う場合には、イメージが伝わるような調査にしてほしい。例えばデマンドと聞いても分からない。

○委員： 市の事業ということは西東京市の道しか走れないのか。市外に出てもいいのか。私はDの方法を推しているので市の道しか走らないと補助がでないということか。

○事務局： Dの方法だと、ボランティアの仕組みを作ればできるので、目的地がどこであろうと問題はない。ただ、AとBの方法であれば、市の予算や利用者の負担によってはどこまで行けるかはある程度決まってしまう。

○委員： 市外の施設であっても補助が出るのか。

○事務局： Dの方法は運送のやり方になるが、何をどこまで市でやるかを含めてこれから考えていく。Aでなければいけないということはなく、BとDを組み合わせることもできるので、全体の中でどのような方法を選んでいくかについては今後のアンケート調査結果も踏まえて考えていきたい。

○会長： 本日の事務局の意図としては、法令による制約や地域の事業者を考えるとデマンドという方法が難しいのではないかとしたことについて情報共有したかったのだと思っている。事務局の方でも皆さんからもう少しご意見をいただきたいかと思うので、ヒアリングのようなものをしたほうがよいのではないか。

○事務局： 今日の議論だけでアンケート調査は難しいと感じている。今日出た意見については、事務局で一旦整理するとともに、どのように進めていくかについては一度考えさせていただく。

4 その他

○事務局

【資料説明の要旨】

資料7：移動手法の検討（可能性の検討が必要な手法）

- ・実現の可能性の観点や今後行政が取り組むべき取組みとして、資料7については整理している。
- ・オレンジと黄色の部分については、地域説明会や勉強会で質問のあった手法である。
- ・ライドシェアについては、現在の日本の法律では、海外のような自家用車を使って運賃をとるような運送は難しい。
- ・老人福祉センターの送迎バスについては、施設を利用する方に限られており、現状でも満員に近い形で運行がされている。
- ・庁舎間バスについては、あくまで事業用のバスであるので、市民の利用については両庁舎に御用がある方に限定されている。庁舎が統合されるといった話もあるが、利用にあたっては今後関係部署の方で検討がされる。
- ・青い部分については、勉強会においてご意見をいただいた部分になる。
- ・交通結節機能の強化については、近隣市でもバス停の近くに自転車置き場を整備している事例がある。こちらは移動の手法ではないが、行政としても考えていくべき視点であると認識している。
- ・ベンチの設置については、設置場所など難しい問題もあるが、勉強会で出されたご意見の中で実現性の高い取組みではないかと考えている。
- ・交通規制については、最終的には住んでいる沿道の方々がどうしていくかを考えなければならないので、なかなか今の状況を変えることはできないと思っている。

○講師： 皆さん色々な不安を抱えながらやっていると思うので、不安を取り除く作業をしたほうがよいと思う。行政、学識経験者、都市計画の専門家がそれぞれの立場から説明責任を果たす必要があると思うので、そういう形で進められるように意見交換をしたいと思っている。次回機会があるようなら、何か話題を提供できるようにしたい。皆さんの不安を取り除けるようにしたい。

4 総括

○会長： これまでの議論があってこそのご意見も多々あったと思う。本日は時間もあるのでこれで終わりたいと思う。ありがとうございました。

以上