

令和元年度
第 1 回

東大和市地域公共交通会議会議録

令和元年 7 月 1 0 日

東 大 和 市

令和元年度
第 1 回

東大和市地域公共交通会議会議録

日 時 令和元年7月10日(水)
午後2時10分～午後4時00分
場 所 市立中央公民館3階 301学習室

1. 委員の出席・欠席

出・欠	議席	氏名	出・欠	議席	氏名
出	1番	鈴木文彦委員	出	9番	蛭間浩之委員
出	2番	吉田幸夫委員	出	10番	新井淳一委員
出	3番	木内健司委員	出	11番	小澤浩委員
出	4番	楠木行雄委員	出	12番	島崎健一委員
出	5番	深川勇委員	出	13番	佐藤昌彦委員
出	6番	西脇明美委員	出	14番	依田修委員
出	7番	秀島文明委員 (代理 古宇田氏)	欠	15番	小河憲司委員
出	8番	堀越千秋委員 (代理 石川氏)	欠	16番	鈴木菜穂美委員 (都市建設部長)

1. 市側出席者

職名	氏名	職名	氏名
都市計画課長	神山尚	計画調整係長	福田智宏
都市建設部副参事 (公共交通担当)	内藤峰雄	計画調整係主事	佐藤真一

1. 次第

1 事務局から庶務報告

2 議事

(1) 湖畔地域コミュニティタクシーの試行運行の実施について(協議)

(2) 消費税の改定に伴うちょこバスの運賃の変更について(協議)

(3) ちょこバスの利用状況等について(報告)

3 その他

2. 傍聴者

1人

○（神山都市計画課長） 皆さん、こんにちは。都市計画課長の神山と申します。

本日はお忙しい中、令和元年度第1回東大和市地域公共交通会議にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

開会前に、事務局から庶務報告をさせていただきます。

まず、委員の出欠についてご報告申し上げます。

本日の会議に当たりましては、小河委員から欠席のご連絡をいただいております。また、市長の指名により都市建設部長の鈴木委員が就任しておりますが、本日、他の公務により欠席させていただいております。したがって、本日、定員16人に対しまして、代理の方を含めまして14人の出席をいただいております。よって、会議設置要綱第6条に規定します過半数に達していることをご報告申し上げます。

続きまして、前回の会議以降、委員の新規任命及び再任された皆様をご紹介させていただきます。

まず、学識経験者につきましては、平成30年10月28日で任期が満了しておりまして、鈴木文彦座長にご再任いただきました。

それから、市民委員の方々につきましても同日付で任期が満了しておりまして、吉田委員、楠木委員、深川委員、西脇委員に再任いただいております。

また、30年10月に公募させていただきました結果、新たに木内委員にご就任いただいております。

次に、新たにご就任いただきました関係行政機関の委員の皆様です。

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の堀越委員にご就任いただいております。本日は代理の方のご出席をいただいております。

西武バス株式会社運輸計画部計画課長の新井委員にご就任いただいております。

立川バス株式会社運輸営業部旅客サービス課長の小澤委員にご就任いただいております。

東京都交通局自動車部計画課長の島崎委員にご就任いただいております。

それから、最後に、市長またはその指名する委員として、都市建設部長の鈴木委員に就任いただいておりますが、本日は欠席させていただいております。

委員の名簿につきましては、本日、机上のほうに配付させていただいております。

それでは、今回は多くの委員の皆様が再任または就任されておりますので、ご出席の皆様全員、代理の方も含めまして、簡単に自己紹介をお願いしたいと思います。

それでは、鈴木座長からお願いいたします。

○（座長） 皆さん、こんにちは。引き続き座長を仰せつかりました、交通ジャーナリス

トの鈴木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

- （神山都市計画課長） 続きます、吉田委員から順番によろしいでしょうか。
- （委員） 住民でございます。多摩湖畔に住んでおります吉田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。
- （委員） 今回、地域交通会議の委員に応募いたしました、芋窪在住の木内と申します。よろしくお願いいたします。
- （委員） 楠木でございます。クスノキと書いて楠木と読みます。大変珍しいんですが、よろしくお願いいたします。
- （委員） 再任をいただきました、深川です。桜が丘というところに住んでおります。よろしくお願いいたします。
- （委員） 清原の東京街道団地から参加しています西脇といいます。今日の会議の開始が2時10分っておもしろい時間だなと、ちょこバスの到着時間に合わせたんでしょうか。うちのほうはバス停に行くまで15分歩かないとバスに乗れないものですから、ちょこバスは今日は使いませんでした。よろしくお願いいたします。
- （委員） どうも、こんにちは。東大和警察署交通規制係長の古宇田と申します。本日は課長の秀島が業務によって、ちょっと来られないということですので、名代で参りました。よろしくお願いいたします。
- （委員） 関東運輸局東京運輸支局堀越の代理で参りました、石川と申します。よろしくお願いいたします。
- （委員） どうも皆さん、こんにちは。東京都北多摩北部建設事務所、管理課長の蛭間でございます。引き続きよろしくお願いいたします。
- （委員） 皆様、こんにちは。西武バス運輸計画部計画課の新井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○（委員） 皆さん、こんにちは。4月1日付で着任しました、立川バスの小澤でございます。よろしくお願いいたします。

○（委員） 東京都交通局、都営バスでございますが、東京都交通局自動車部の計画課長の島崎でございます。よろしくお願いいたします。

○（委員） 再任でご指名いただきました。西武ハイヤーの佐藤と申します。よろしくお願いいたします。

○（委員） こんにちは。東京バス協会乗合業務部の依田と申します。引き続きよろしくお願いいたします。

○（神山都市計画課長） どうもありがとうございました。

また、本日は1点目の議題でございます湖畔地域コミュニティタクシーの試行運行の実施についてに関しまして、会議設置要綱第7条に規定する意見等の聴取のため、運行予定事業者として小平交通有限会社代表取締役の粕谷公彦様にご出席をいただいております。

それでは、粕谷社長から。

○（粕谷社長） 小平交通の粕谷と申します。よろしくお願いいたします。

○（神山都市計画課長） どうもありがとうございました。

ここで、傍聴の申し出がございましたので、ご報告いたします。また、傍聴者に入室していただきますので、ご了承ください。

なお、東大和市地域公共交通会議設置要綱第6条第2項により、会議は原則公開となっております。

ここからは座って説明させていただきます。

（傍聴者 入室）

○（神山都市計画課長） それでは、最初に、本日の会議資料の確認をさせていただきたいと存じます。

事前に配付させていただいております資料といたしまして、インデックスがついておりまして、資料1-1、1枚でございます。資料1-2、こちらも1枚でございます。資料1-3、A3で1枚でございます。資料1-4、こちらも1枚でございます。資料1-5、こちらも1枚でございます。資料1-6、こちらも1枚でございます。資料1-7、こちらは表紙から中を見ていただいて、1ページから最後、52ページまででございます。続きまして、資料2でございます、こちらは1枚でございます。資料3-1、こちらは5枚まででございます。続きまして、資料3-2、こちらも2枚でございます。続きまして、資料3-3、こちらも2枚でございます。それから、東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン、今日お持ちでない方いらっしゃいましたら、お配りしますので、挙手をお願いいたします。

それでは、ここからの進行は座長、よろしくお願いいたします。

- (座長) 改めまして、皆さん、こんにちは。本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

この会議では今まで、ちょこバスについてのさまざまな改善であったり、運賃の改定であったりと、そういったようなことをずっとやってきたわけですが、東大和市の市域全体の交通をどういうふうにより使いやすいものにしていくかといったような観点から、お手元のガイドラインなども過去、議論してきたわけですが、こういった流れの中で、今回は、ちょこバスでもカバーできなかった地域へのコミュニティタクシーといったような形の議論に初めて具体的に臨んでいくこととなります。今後そういった形で、市域全体のネットワークを見ながら、こういった動きに対応していきたいと思っておりますけれども、ひとつ活発な議論をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、ここからは議事に入らせていただきたいと思います。

最初の議事が(1)湖畔地域コミュニティタクシーの試行運行の実施についてということでございます。まずは事務局から説明をお願いいたします。

- (内藤公共交通担当副参事) 改めまして、こんにちは。地域交通を担当する内藤と申します。よろしくお願いいたします。

これからご説明いたします湖畔地域のコミュニティタクシー試行運行の実施につきまして、検討の経過といったものを簡単に触れさせていただきたいと思います。着座にて説明させていただきます。

平成28年から、市内の公共交通の空白地域及び地形的に公共交通を利用しにくい

地域で、地域の方々と市が協働をしまして、コミュニティタクシー導入について検討を始めました。この取り組みは、先ほど座長からもご紹介ありましたが、コミュニティバス及びコミュニティタクシーの運行を持続可能なものとし、将来にわたって地域における移動手段の確保を図ることを目的として、平成28年3月に作成いたしました、この東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインに基づく取り組みでございます。

市内の2地域、湖畔地域と芋窪地域におきまして、地域の方たちが主体となりまして検討会が組織され、関係機関との協議を行ってまいりました。ここで、湖畔地域につきまして協議事項の調整が調いましたことから、本日、試行運行を開始するために当東大和市地域公共交通会議に協議をするものでございます。

もう一箇所の芋窪地域につきましては、現在まだ調整を続けております。その調整が調い次第、地域の方々と運行計画を作成し、今回と同様に本地域公共交通会議に協議をお願いすることとなります。現在のところ、今年の10月ごろ、そのような協議ができればいいなということで、そこを目途に事務局では検討を進めているところでございます。その際には、またよろしくお願ひいたします。

本日この試行運行について協議を申し上げますけれども、試行運行の期間は、ガイドラインにも定めがございますとおり、6か月の期間となっております。この6か月の運行の内容の結果を見まして、本格運行の実施について検討を行うという性格のものであるということをご理解いただきたいと思います。

それでは、具体的な内容についてご説明申し上げます。資料1-1をご覧くださいと思います。なお、本日はこの資料、右下に通し番号のページもつけてございますので、場合によってはその通し番号のページ数でご案内することもございますので、お願ひいたします。

この資料1-1は、協議についてをまとめたものでございます。地域公共交通のガイドラインにおきましては、地域交通、コミュニティタクシー等の導入に当たりましては当会議での協議を得ることとなっております。また、この地域公共交通会議で協議を調えることによりまして、国土交通省関東運輸局への道路運送法に基づく許可申請手続の円滑化を図るというものでございます。

まず、1の協議の目的でございますが、公共交通空白地域の存在とともに、地形的な要因により既存の公共交通を利用しにくい湖畔地域において、地域の検討組織である湖畔地区地域公共交通を考える会、小平交通有限会社及び市が協働でコミュニティタクシーの導入について検討してきました。下記のとおり試行運行の実施内容がまとまりましたので、東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインに基づき、湖畔地域

コミュニティタクシーの試行運行の実施について協議に付すものでございます。

2の協議事項でございます。以下の4つのことについてご協議いただきたいと思っております。1点目、予定します運行事業者といたしまして、小平交通有限会社様をここで決めさせていただきたいと思っております。ここで予定となっておりますのは、市のほうではまだ予算措置が行われておりません。予算措置する仕組みといたしまして、この地域公共交通会議の協議を調べて予算措置をするということになっておりまして、ここで協議が調べば、今年の第3回市議会定例会、9月開催になりますけれども、その補正予算に上程させていただき、予算措置をしたいというふうに考えているものでございます。したがって、今のところ予定というふうにさせていただいております。下の※にございますように、この事業を実施していくためには参画してくださる運行事業者の存在が非常に大切になります。そこで、市では東京ハイヤー・タクシー協会三多摩支部にこの事業への参画について依頼をいたしました。そこで、試行運行のアドバイザーとして小平交通有限会社様の推薦を受けたものでございます。

次に、(2) 試行運行の実施内容についてでございますが、運行の内容についてはこの後、資料2のほうで説明をさせていただきます。

(3) 試行運行内容に係る軽微な変更についてでございます。本日協議いただいた内容について、試行運行の期日、停留所の位置、運行ダイヤ等に軽微な変更を行う必要が生じた場合、湖畔地区地域公共交通を考える会及び運行事業者と協議の上、変更できるものとさせていただきたいと思っております。また、変更した場合には、この地域公共交通会議に事後報告を行うものとさせていただきたいと思っております。

(4) として、運行基準との整合というふうにございますけれども、これは先ほどのガイドラインで、本格運行を行った場合、市からの助成の上限を500万円を限度とするというふうに運行基準を定めています。その観点で見て、この事業が成り立つものかどうかといったところを見ていただくという内容でございます。

それでは、資料1-2の試行運行の実施内容についてご説明をさせていただきます。この実施内容につきましては、運行事業者にアドバイスをいただくとともに、関東運輸局東京運輸支局への相談等に基づいて、地域の方々と検討して決定した内容でございます。この資料1-2のタイトルの下に四角く囲ってある中に記しましたように、この資料は、運行事業者が関東運輸局に対しまして道路運送法第21条に基づく申請を行う際の書類の体裁をとっております。そのため、今後、文書表現上の整合について整理が必要であることをご了解いただきたいと思います。

それでは、1の運行目的から、先ほどの本日の協議の内容とも重なる部分がございますが、運行目的、1点目といたしましては、公共交通空白地域の存在とともに、坂

が多い丘陵地で交通不便地域である湖畔地域において、通院、買い物等の市民の日常生活に必要な移動手段を確保する、これが湖畔地域でコミュニティタクシーを運行する大きな目的になっております。

2点目は、この目的を達成するため、道路運送法第21条に基づく6カ月間の試行運行を行い、時間帯、停留所ごとの需要及び運行計画の妥当性を検証するために、この試行運行を行うものでございます。

続きまして、2の運行期間です。令和2年2月4日から令和2年8月3日の月曜日から金曜日、ただし祝日を除くというふうにしております。こちらはガイドラインで示しているように、地域交通の運行につきましては平日の昼間の時間帯といったことで定めております。それと、先ほども申し上げましたように、この後、補正予算で予算措置をし、スタートを切るという内容になりますので、運行開始日は令和2年2月ごろが適当ではないかということから、定めているものでございます。

3の路線数は、1路線です。1路線を定時定路線運行するという内容でございます。後ほど、地図に基づいてご説明いたします。

4番の車両数ですが、乗車定員10人の日産キャラバンの送迎用の車を常用車として1台配置したいというふうに考えております。予備車といたしましては、運行事業者のタクシー車両をお借りするような形で営業したいというふうに考えております。台数についてはこの後、運行事業者さんとの中で協議をし、どのくらいの台数を指定するかといったようなことは調整したいというふうに考えております。また、※にございますように、常用車、予備車ともバリアフリー基準の適用除外申請を行うものいたします。これは、簡単に言いますと、車椅子をそのまま乗せられるような車両ではないということです。地域の方との話し合いの中でも、湖畔地域が坂の多い地域であることや、車椅子がそのまま積めるような車両でございますと、なかなか道路環境等から、そのような大きな車体を走らせることが難しいといったこと等がございまして、日産キャラバンの送迎用の車で運行を行いたいというふうになったものでございます。

5番の運行系統でございますが、2系統を考えております。系統1は、後ほど説明いたしますが、大通り下という停留所からたいらやを巡回するルート、系統2はたいらやからたいらやというふうになっております。

それでは、次の資料1-3をご覧くださいと思います。こちらが路線図及び系統図になっておりますが、右上の凡例で示しておりますように、橙色に数字が書いてあるところが新設の停留所となる場所でございます。その下の赤の中の数字で示してあるものが、ちょこバスと共用する停留所になっております。それから、右下のほう

に、それぞれ線の色をどういうふうにしているかといったところを示している凡例がございますが、赤い線が新設の系統、今回のコミュニティタクシーのルートでございます。他社系統といたしまして、青がちょこバスのルートでございます。その下の緑が西武バスの路線バスの系統です。黄色が都バスのルートになっております。

それでは、赤の路線についてご説明いたします。バス停の番号0番から17番までございますが、奈良橋にございますたいらやの屋上を起終点とし、この番号順にぐるっと回るような形で武蔵大和のほうを回ってたいらやに戻ってくるというのがルートとしての、こちらの2ページのものでいくと系統2というふうになっているものでございます。

系統1は1番のバス停から入ります。これは、第1便がたいらやが開店している前に運行を開始するということから、その次のバス停から入って、武蔵大和駅周辺のクリニックであったり駅を利用する方たちのために運行をしようということで、このような系統になるものでございます。

それから、赤のちょこバスとの共用停留所があるということで説明させていただきましたけれども、10番、11番、12番といったやまと苑と清水観音堂の停留所につきましては、停留所を共用させていただくことになりました。

続きまして、運行回数についてでございます。系統1につきましては、今申し上げましたように1日1便です。朝の一番最初の便だけ系統1で運行いたします。系統2、たいらやからたいらやを全て回るものは1日7便、全部で1日8便という便数になります。系統2のところの括弧書きにございますが、令和2年2月4日に限り5便としておりますのは、運行を開始する日につきましては出発式を行おうというような考えがございまして、時間を遅らせるという考えでございます。

7番の運行時間でございますが、系統1、大通り下から出発するものにつきましては8時32分発から入ります。これは、令和2年2月4日に限りましては、出発式の関係で10時32分からとなります。系統2、たいらやからたいらやを回るものについては、9時30分から16時30分、これについても、出発式の日につきましては11時30分発からになるというものでございます。

具体的な内容は、資料1-4をご覧くださいと思います。こちらに1日の時刻表を示させていただきました。表の上のところに横に進んでいるのが1便から8便までの内容になります。また、縦に番号が並んでいるのが停留所になります。先ほどの図の番号と一致しているものでございます。1便については大通り下から入るという内容です。また、4便と5便の間があいております、二重線を引いておりますけれども、1時間ごとに運行するのであれば12時30分という時間帯の設定もできる内容

ではございますが、こちらにつきましては、この事業の運行経費のことを考慮いたしました。また、昨今の運転士の確保の困難性といったことから、1人の運転士で1台で1日運行できるという組み立てをしたいという考えから、このところを休憩時間に充てるというようなダイヤの組み方をさせていただき、ダイヤをつくったものでございます。

続きまして、先ほどの資料1-2の3ページをご覧くださいと思います。運賃の設定でございます。これにつきましては、1-5の湖畔地域コミュニティタクシー試行運行運賃、通しページでいうと6ページのものをご覧くださいと思います。乗車運賃は大人1乗車200円、子供1乗車100円、未就学児は保護者1人につき2人まで無料とするといったように、ちょこバス等で運用している内容と同等のものいたします。

2といたしまして、定期券を発行いたします。(1)の期間及び金額ですが、1カ月7,500円とするものでございます。(2)の適用方法ですが、この券を提示することによりまして、定期券に記載された期間内に限り何回でも乗車できるというふうにします。また、特典といたしまして、次の段落になりますが、券は無記名とし、1枚の券につき同居の家族1人まで同乗させることができるものになりたいというふうに考えました。ただし、これは同乗者が定期券提示者と同時に同一区間を乗車する場合に限る、サポート的に乗るといような意味では、そのような形をとらせていただくという内容のものでございます。

こちらの定期券を議論していく中で、どうしてこういった形を考えたかといいますと、まず、利用者が一々小銭を払わなくていいというようなこともありますし、運転士の現金の収受といった手間を省くことも可能になるといったことが挙げられます。また、この交通を地域で支える際の支援のためのものにもなるというような考えから、このような設定をさせていただいたところでございます。

続きまして、6ページの3番、令和2年2月4日から7日までの期間、4日間でございますが、この期間を試乗期間として、運賃を無料とするというふうにしたと考えております。

続きまして、通しページで3ページの9番からを説明させていただきます。定期券の販売につきましては、車内の販売といたします。

10番目、定員超過の場合の対応でございますが、追走の需要の有無の検証を試行運行の目的に含むものになりたいと思います。そのため、試行運行では追走は行わないものいたします。

それでは予備車は何に使うかということでございますが、11番です。事故や車両

の故障の対応です。事故等が発生した場合、けが人の救護、警察等への報告後、予備車による乗客の代替輸送を行うものとしたします。この予備車の経費につきましては、タクシーを時間制で借り上げるような形になりまして、時間制運賃により算出したいというふうに考えております。

1 2 番、苦情の受け付けでございます。東大和市及び運行事業者にて苦情処理を行うものとしたします。

1 3 番、運行状況等の報告でございます。市は運行事業者から毎月、利用者数、運賃収入、定期券の販売数の報告を受けるものとしたします。

1 4 番、運行収支でございます。試行運行に要した経費のうち運賃収入等で賄えない部分は、予算の範囲内で東大和市が補填するものとしたします。これは、ガイドラインで上限を500万円と定めている内容に基づくものでございます。

1 5 番、悪天候等による運行の中止。運行事業者が天候その他、やむを得ない事由による運送上の支障があると認める場合は、運行を中止することがある。また、運行状況の問い合わせ窓口は東大和市及び運行事業者といたします。連絡先を停留所に記載することにより周知を行うものとしたします。

1 6 番、試行運行の中止についても定めております。乗車人数が予定人数よりも僅少で事業化の見込みがない場合等、その他、試行運行の継続が困難である事情が生じた場合、試行運行期間中であっても、地域公共交通会議の協議を調べ、試行運行を中止できるものとするものでございます。こういったことは想定できないことではございますが、想定外の何があるかわからない状況もありますので、そういった場合でも、地域公共交通会議の協議を経てその措置を行うことにするという内容にしているものでございます。

続きまして、資料1-6をご覧くださいと思います。この事業の利用の予測及び収支の予測についてご説明申し上げます。この後の資料7に分厚い湖畔地域のアンケート調査の結果報告書を添付させていただいておりますが、ここではその概要を説明させていただき、そういったことをもとに収支予測となったということでご説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

7ページの1になります。利用予測ですが、1日当たり70乗車を設定いたしました。70乗車すれば成り立つというもくろみを立てたものでございます。詳しくはアンケート調査の結果報告書にございますけれども、その概要を説明させていただきます。

(1) 概要ですが、調査票の配布等はこの四角の囲みにあるような内容でございました。対象は、多摩湖畔自治会並びに湖南自治会及び狭山自治会の一部地域になりま

す。対象といたしましたのは15歳以上の個人でございます。調査方法は、各自治会で世帯ごとに調査票を配布し、回収したものでございます。調査期間は平成29年8月に行いました。配布世帯数は740世帯、回収世帯数は277世帯、回収率は37.4%でした。15歳以上の家族のいる方、それぞれについて回答をいただいておりますので、総回答数は582人になったものでございます。

その中で、利用予測をしております。(2)は、そのアンケートの回答から利用予測を行った内容について簡単に記させていただいております。アンケートの設問の中にルート案の評価について聞いておまして、その回答が利用すると回答した人307人をもとに、その後の設問で利用の頻度や自動車等の運転の頻度等を聞く設問がございますので、そういった設問に基づいて補正を行い、1日当たり67.63乗車の需要推計を行ったものでございます。

続きまして、2の利用予測を確保するための利用促進策でございます。こちらは公共交通を考える会、地域の方たちと、現在どういった取り組みをして、この推計を立てた1日70乗車を確保するかといったことで、どんな取り組みを今後行っていこうかという内容でございます。8点ここに挙げておりますが、一番上の出発式及び試乗日の実施につきましては、既に運行計画の中で具体的に位置づけを行ったところでございます。2点目からの説明会の実施、チラシ、時刻表等の配布、広告掲載、協賛金の募集、商店等と連携した利用者優遇措置、車両ラッピング、のぼり旗の設置、自家用車の利用を控える日の設定、これらにつきましては今後、具体化を図っていこうということで、皆さんで地域の方たちといろいろ検討してまいろうとしているものでございます。

続きまして、その後ろのページ、8ページをご覧いただきたいと思っております。3番といたしまして、収支予測を行いました。下に書いてありますように、本格運行を想定した収支予測を行っております。これは、試行運行でこうなるというものではございませんで、ガイドラインで、先ほどからも何回か説明してはいますが、年間、本格運行で、市からの補助金の上限を500万円としているというのがございますので、本格運行を想定して、それにおさまるかどうかといったものを見ております。と申しますのは、本格運行では車両の償却を一般的な償却として5年間というふうに見ることが出来ますけれども、試行運行ではそれがかなわないということがございまして、まず、本格運行を想定しなくてはいけないということがございます。その内容についてご説明いたします。

(1) 試算の前提です。年間運行日数は運行経費の見積もりにおきましては、250日といたしました。ただし、収入額の見積もりにおきましては、無料で運行する試

乗期間4日間を除き、246日としたものでございます。運行時間及び便数は先ほど説明した内容です。昼間の時間帯の8便となります。車両につきましては、常用車として新車を使用するとともに、予備車として中古車を使用するものとし、一般的に行われるように5年償却といたしました。本格運行の場合にはセダン型のタクシー車両を併用するというわけにはまいりませんので、専用で車両を用意する必要がございます。そのため、このような措置が必要になるということでございます。

(2) 運行経費でございます。年間810万6,000円というふうに見積もりました。その見積もりの費目につきましては、人件費、運行管理経費、燃料費、油脂費、車両修繕費、保険料、諸税、施設使用料、車2台分の減価償却費を見積もっております。

(3) 収入でございます。313万6,000円を見積もりました。1乗車200円、1日70乗車あるという想定で運賃収入及び広告料を見積もったものでございます。

以上で見積もった結果、この経費から収入を引いた金額が497万円となり、50万円を限度とするという基準の中にはおさまっているという形になりました。

続きまして、4番、最後になりますが、本格運行への移行についてでございます。試行運行の結果を検証した結果、本格運行がガイドラインに定める運行基準に適合すると判断された場合には、市は本格運行の実施について地域公共交通会議に協議を行うものとしたします。また改めて、本格運行に係る運行計画、事業内容等について、この場でご協議いただきたいというふうに考えているものでございます。

説明は以上です。よろしくお願いいたします。

○ (座長) ありがとうございます。

それでは、ただいまの湖畔地区のコミュニティタクシー試行運行実施についてのご説明につきまして、ご質問あるいはご意見があれば、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

○ (委員) 資料1-2の3ページ目の11番の事故対応の部分なんですけど、常用車が何かあったときには予備車で運行を行うという話なんですけれども、常用車が10人に対して予備車だと定員が5名になってしまうので、この場合は追走とか2台運行させるということはあるのでしょうか。

- (内藤公共交通担当副参事) その場合には、乗っている方を運送しなくてはいけないということがありますので、それは今後、事業者さんとの協議になりますけれども、そこに置いとくわけにはいきませんので、きちんと輸送できるような態勢はとる必要があるというふうに考えております。
- (委員) ありがとうございます。
- (座長) ほかに、いかがでしょうか。どうぞ。
- (委員) 同じページの14番ですが、試行運行に要した経費のうち、運賃収入で賄えない部分は予算の範囲内で東大和市が補填すると書いてありますけれども、補えない部分が範囲を超えた場合はどうなるのでしょうか。
- (内藤公共交通担当副参事) これから予算措置、庁内で予算獲得の手続をするわけですが、範囲を超えないように予算どりをしたいというふうに考えております。これからやることなので何とも言えない部分があるのですが、もともとのこの範囲といったものが、予算の範囲という言い方になっている部分で、きちんと運行できる、試行運行が可能だという予算を組まないといけないというふうに事務局としては考えております。そういったことで、その態勢はきちんととりたいと考えておりますし、最悪ですね、足りないとわかった時点で、可能なこととしては、補正を上程するだとか、補正の補正というのはあまりいいことではないので、そうならないようにやりたいと思っていますけれども、このところについては、市がある程度できるところはやる、また、そういう状況になったときに、地域の方たちとも、その支援策として、超えないようにするための何かを考えていただくということも含めて、あわせて考えていく必要があるというふうに考えております。
- (委員) これは確認なんですけれども、500万というのは年額ですよ。今、試行運行しようとしているのは半年ですよ。ということは、補正予算に組むのは500万ですか、250万ですか。
- (内藤公共交通担当副参事) ガイドラインの500万は、先ほど来から説明していますように、本格運行のときの500万というふうになっています。半年だからそれが250万になるか、試行運行がそのまま横に行けるかといいますと、先ほどもちよっ

と触れましたけれども、本格運行は車両を5年償却とすることが可能になりますけれども、試行運行については、極端な例で言いますと、この試行運行の期間でそれを償却しなくてはなりません。予算上のこれからの積算になるんですけれども、新車を買って、半年後に売却したときに、車両に要した費用が出てきますので、それを車両償却して見積もるといようなことをしなくてはいけないということがございますから、試行運行上は、その500万の半分の250万で半年運行できるという筋書きが成り立たない部分がございます。そこについては、これから庁内で財政当局や理事者に説明をし、また、議会に上程する内容でございますので、市議会の皆さんにもご理解をいただくという内容になると思います。

- (委員) 今に関連しますけれども、別に500万というのは、私は、1年ということですが、もっとフレキシブルに考えて、あまりそれにこだわる必要はないんじゃないかなという気もするんですよ。後でちょっと私もお話ししたいなと思ったことがあるんですけれども、ガイドライン自体が今、4年たっていますよね、ガイドラインをつくって。それで、そろそろちょっと内容的に見直すことも必要じゃないかなという気もしているものですから、あまり金額にこだわる必要はないところもあるんじゃないかなと。これは非常にうまくできていて、やっぱり500万というものが頭にあって、それで、運賃も200円という、非常にいい運賃じゃないかと思うんですよ。小平なんかは今、試行をやっているあれは100円ですか、150円ですか、とか、安いんですよ。一方で、武蔵村山なんかやっているやつは300円取っているんですよ。だから、200円という数字の設定は非常にいいなと思って見ていたんですけどね。このぐらいでもし運行できればいいなと。だから、あまり500万をベースに置いて、これを設定しようということになると、非常に無理が出てくると思うんですよ。あまりそこは必要ないんじゃないかなという気がしてしょうがないんですけどね。ちょっとごめんなさい、ガイドラインから外れた言い方をして申しわけないんですけども。

- (内藤公共交通担当副参事) その辺につきましては、考え方として少しご説明させていただきたいと思いますが、ある程度の需要も多く、市内を大きく回るようなちよこバスのような交通であれば、その負担、税金をどのくらい投入するかといったことについて、ご理解も得やすいと思います。ただ、このコミュニティ交通、地域限定で限られたところの地域の方しか利用できないといった交通につきまして税金を投入するというような内容につきましては、やはり地域での支援があったりだとかし

ないと、広く市民の方たちにご理解をいただくのは難しいのではないかとといったようなこともございますので、それなりの負担をする、また、地域で支える交通としていただくために定められているというふうな面もございます。市の内情を申しますと、新しい事業を起こしていくということは非常に今、厳しいような状況にもございまして、そのような中で新しい事業に着手するという中では、やはり地域がみんなが必要としている交通で、みんなで育てていくんだという意識を持って取り組んでいる事業なんだということでアピールをしていく必要があるかなと考えているところでございます。

- (委員) ここに今、住民の方、いらっしゃる、私も含めてですね、で、ガイドラインができたときにいたのは私だけなんですよね。それで、そのときの感じをちょっと申し上げますと、やっぱり今、内藤さんがおっしゃったように、全体じゃないんだから、そんなに大きい金額は税を払っている立場としては困るなど、500万というのは、まあいいかなと。そのとき私、お聞きしたのは、私、いつもコミュニティバスとかコミュニティのことになると特別交付税との関係を聞くんです。なぜかという、市は建前から、これは補助金じゃないと言っていますけれども、実質、補助金なんです、私なんかから見ると。だから、4月でしたかね、統一地方選のときに新聞記事に5,000万赤字が出ているなんて書いてありましたけれども、実際は7割ぐらいは特別交付税で補填されているんですね、1,400万ぐらいで済んでいるんです、実際には。今度の500万、これも私、あのとき聞いたんですが、これは特公の対象になりますねと言ったら、なりますという話だったんですね。今、もう一つ重ねてお聞きしたいのは、この試行の場合も対象になるのかと、それはあのとき確認していないので、ちょっとこれを教えてほしいんです。それによって、えらく判断が違う。500万が150万になるのか、それとも500万丸々出さないかんのか、そこをお願いしたいんですが。

- (内藤公共交通担当副参事) 特別交付税につきましては、ちょこバスのときの議論でもお答えさせていただいていますけれども、特定財源としての見方を行政はするわけにはいかないものなんですね。そういったことがございまして、おっしゃるように、補助金的な見方というのはできないんですけれども、国のほうで一定の市の財政規模だとか、どういう事業に取り組んでいるかということを見ても、最初に充てた交付税をかなりオーバーしているなど見てもらえたときには、特別地方交付税がつくという場合がございます。ですから、最初からこの事業、この事業というか、ちょこバスも含めてですね、交通に取り組んでいるものを、その補填があるというふうに見

て、特定財源があるというふうに見て組み立てられる事業ではないということをご理解いただきたいんですね。この試行についても、この年度でこういう取り組みをしましたということを国に上げて、それをどう見てくれるかということになりますので、今、確実に対象になるということは、ちょっと私のほうではわからないということです。

○（委員） ちょっと念を押させていただきますが、私は市のほうにそう思ってくれと言ったんじゃないよ。市がそういう立場上、そう思えないのはわかると、でも、我々、多分、実質お金を払っている側から見ると、7割補填してくれて、しかも平成23年からずっと平成29年度まで、そのあれは続いているんですよ。

○（内藤公共交通担当副参事） はい。

○（委員） 市が申請をして、もらっているのが平成23年度ですから、22年度は3,000万ぐらい、完全に赤字だったんですよ。今、実質1,400万ね。そういうことを我々がそう思うのは別に自由ですよ。そういうことをどこか頭の片隅に置いてもらいたい。ですから、今度、試行についても積極的に前向きに、都を通じて総務省のほうにそういうことを申請していただきたいという気持ちでいます。よろしくお願いします。

○（内藤公共交通担当副参事） そのほかにも使える補助金等あれば、探して、対応していきたいというふうに考えております。

○（委員） 資料1-6の8ページの本格運行への移行のところの、期日的な質問なんですけど、試行を2月4日から8月3日までやるわけですけども、その結果について地域公共交通会議を開いて、続けましょうということを仮に決めるといたしますね。恐らく、8月3日まで試行すると、地域公共交通会議というのは恐らく、夏休みだから、9月ぐらいになるでしょうね。その9月にそこで決めて、運行しましょうと決めるわけだと思うんですが、その間のギャップというか、その間は一切、試行だからとりあえず、なしとして、地域公共交通会議でオーケーになって初めて、また本格スタート、こういうことになるんでしょうか。つまり、間があくんですかという意味です。

○（内藤公共交通担当副参事） 6か月で試行終わった後、検証する期間、完全にあくど

ということですね。今、市で考えておりますのは、冒頭申し上げましたように、芋窪地域でも同じように考えておりますので、試行運行を継続して芋窪地域でできればベターだなという、市全体として、このコミュニティタクシーを考える検討の中では、試行運行を続けてできればいいなという考えでいます。その間、芋窪地域で試行運行をやっている間に、湖畔地域の本格運行の検証をし、その後、続けられたら、それはいい計画ではないかというふうには考えますけれども、今後、考えなくてはいけないことには、運行事業者の参画をずっと受けられるかどうかいうところも含めて考えていかななくてはけませんので、今のところは試行運行までがやっただというようなところもございませう。試行運行の状況いかんで大分、状況が変わってくるのではないかなというふうにも考えておりますので、まずは試行運行にしっかり取り組みたいというふうに考えておまして、間があいてしまうことにつきましては、地域の方たちのご理解をいただかないといけません。

- (委員) 間があく可能性ありということですね。
- (内藤公共交通担当副参事) あきます、確実にです。
- (委員) わかりました。
- (委員) 今お話が出た運行事業者の方、社長が来ておられて、目の前にして言うのはまことに恐縮なんですけど、三多摩のところを選んでいただいた、これはどういう基準で選ばれた、例えば、地元の人をできれば優先したいけれども、やっぱり地元の会社はあまりノウハウがないから無理だよなとか、そういうようなことで行われたんでしょうか。わりとフランクにそこら辺をお知らせいただきたいんですけども。
- (内藤公共交通担当副参事) 経緯について、市内にもタクシー事業者がいらっしゃるんですけども、当初、この検討を始めたころには、タクシーの運行についてアドバイスいただくために調整をさせていただきました。ところが、ある程度具体的になっていったときに、やはり運転士の数等から、この市内の事業者さんでは負いきれないということになりました。そういったことがございまして、東京ハイヤー・タクシー協会三多摩支部に、何とかありませんかということをお願いに伺い、推薦していただいたという経緯がございませう。

- (委員) そうすると、芋窪地区においても、そうなる可能性ってやっぱり高いということですか。
- (内藤公共交通担当副参事) 試行運行については何とかやっていただけるのではないかなという、まだ湖畔地域がはっきりしていない中なんですけれども、同じような仕組みでできるのであれば、負担がそんなに大きくなるということであれば、やっていただきたいということでお話をしているところでございます。
- (座長) 問題はあれですよ、両方が本格運行に移行できるというような状況になったときに、2つできるかどうかというようなところもあるわけですよ。
- (委員) 個別ですよ、湖畔は湖畔、芋窪は芋窪で、別途な考え方ですよ。
- (内藤公共交通担当副参事) はい、そうです。
- (委員) 湖畔がよかったからといって、芋窪がいいわけじゃないし、湖畔がだめだったからといって芋窪がだめなわけじゃないということで、別々に事業を出して、試行運転して、よかったら、本格運行できると。
- (座長) だから、試行は時期をずらして、1つずつでという、これがどっちもうまくいったと、どっちも本格運行ですとなったときに、2路線をやらなくちゃならないわけじゃないですか。その辺ですよ、そのときに、じゃ、本当に人手が足りるかどうとか、その辺のところは、またちょっと難しい問題になってくるんですね。
- (委員) 資料1-6の(1)の概要のところ、回収率37.4%と書いてありますね。それで、実際はこの残りの63%というのは、どういうふうに参加可能性というのを見たらいいんでしょうか、そこを実際どう考えておられるのかを。これは随分大きな数字ですよ、実際問題としては。だから検証するんだということを言えば、それまでなんです、やっぱりこれをよく聞いておかないといかんと思うんですがね。人数的には1,000人ぐらいになるんじゃないですか、その人たちは。
- (内藤公共交通担当副参事) ちょっと資料1-7をご覧いただきたいと思います。これの17ページをお開きいただきたいと思います。ここからはアンケートの数値の統

計処理上のことで扱っているページなんですけど、区域として見ていただきたいんですが、今回アンケートを実施した自治会の区域というのが、ここにある①、②、③の区域で、①が多摩湖畔自治会になります。多摩湖畔自治会の中はこのように5つに、松、竹1、竹2、梅、杉といったように自治会の中が区分されていて、②が湖南自治会、③が狭山自治会となっておりますが、この②と③の自治会は、自治会の範囲といたしましてはもう少し南のほうまでございます。ですけれども、ルートから遠く離れているということで、この区域がちょうど湖畔通りといいますちょこバスのルートでこの線が切れておりますけれども、そこから北だけの範囲の方を対象にアンケートを実施したというものになっています。これには今回のルートが重なっておりませんが、ちょっとルート図のほうを思い浮かべて重ねてイメージしていただければと思います。かなりルートから外れている区域の方もいらっしゃいますので、その方たちは統計上、数値を整理する中では、乗らないという判断で集計をさせていただいているものでございます。

- (委員) そうすると、資料1-6のところに出てくる740名というのは、今おっしゃった道路の南の部分の人は皆、入っているということですか。
- (内藤公共交通担当副参事) いえ、そちらまでは、調査対象はこの部分なんですけれども。
- (委員) それだったら、やっぱり配布世帯数は可能性のあるところですよ。
- (内藤公共交通担当副参事) はい、ですけれども、実際この調査を行ったときのルートが、今回決まったときとちょっと変わっておりますが、このアンケートの報告書の2ページをご覧くださいと思います。細かく言ってしまいますと、このアンケートで想定したルートにつきましては、この図の右の部分ですね、ルートの東の部分で少し変わっておりますけれども、もともとの丘陵の上のほうを運行するというところで、ルートから随分遠い、ちょこバスを主に利用されているという人が多いようなところもアンケートに含んでいるために、乗らないという判断をされている方が多いというふうに捉えたものです。
- (委員) そうすると、今の推定というか、見込みがかなりきついですから、さっきもちょっと言いましたけれども、実証実験のときに、そこをよく見るという必要があります。

ますね、やっぱり。

- （内藤公共交通担当副参事） 利用者に対してアンケートをとるとか、また動き始めてから同じような範囲でアンケートをとってみるとかいうことも必要なのかなというように考えております。
- （委員） 前にバスの運行事業者の方が、アンケートだともものすごくたくさん来ると思っていたら、全然来なかったという話をされて、私はショックを受けたんですけどね、そういうことがあり得るかもしれない、逆もあるかもしれないと思って、よくそこは柔軟にやっていただけませんか。
- （座長） このアンケート自体の回収率37.4%というのは、この種のアンケートとしてはいいほうです。だから、アンケート結果として、それを分析するには多分十分な数字だろうというふうには思います。
- （座長） ほかにはいかがでしょう。どうぞ。
- （委員） 6ページの資料1-5の3番なんですけれども、令和2年2月4日から2月7日までの期間を試乗期間として、運賃を無料とするとあるんですけれども、これを4日間にした理由、あるんでしょうか。月曜から金曜の運行ですと、5日したほうが何となくすっきりするのかなと思うんですけれども。
- （内藤公共交通担当副参事） こちらにつきましては、2月4日が火曜日になります。火曜日から運行を始めますので、最初の週の金曜日までを無料に試乗期間というふうに定めるといってございませぬ。
- （座長） ほかにはいかがでしょう。

特によろしければ、これは協議事項ですので、資料1-1、1ページの2に当たる括弧で書かれている4つ、この内容について、このように進めてよろしいかどうかの皆さんの合意をこの場で得なければなりません。特にほかにご質問、ご意見、よろしいでしょうか。

よろしければ、多少、先ほどご説明あったように、予算措置との関係で不確定な部分というのは確かにそれはあるんですけれども、それはタイミングの問題ということ

もあります。今までご説明いただいたような形の中で、運行事業者、それから試行運行の実施内容、軽微な変更についての処理の仕方、それから利用予測、収支予測、この辺の内容について、このような形で試行運行に向けて進めるということによろしいでしょうか。

(異議なし)

- (座長) ありがとうございます。それでは、湖畔地域のコミュニティタクシー試行運行につきましては、原案のとおりで進めさせていただきたいと思います。今後ともいろいろご協力をいただくかと思いますが、よろしくお願いたします。

それでは、議事2つ目に入ります。消費税の改定に伴うちよこバスの運賃の変更に
ついて、事務局から説明をお願いいたします。

- (神山都市計画課長) それでは、私のほうから説明いたします。お手元の資料のイン
デックス、資料2をご覧ください。

こちらのほうは、消費税率の改定に伴い、10月1日からちよこバスの運賃改定を
行うものでございます。改定の方法につきましては、西武バスさんの方法と整合を図
っております。

見出しの2番、変更する運賃の種類、額をご覧ください。(1) 変更する運賃の算
定方法です。①であります、西武バスさんは消費税5%時の運賃170円をもとに
算出しておりますので、ちよこバスのほうもこれに準じて計算しています。運賃17
0円の際の消費税額をまず計算しますと、170円掛ける105分の5、イコール8.
095円となりまして、小数点以下を切り捨てた8円が消費税額となります。したが
いまして、170円から8円を差し引いた162円が税抜き運賃というふうになりま
す。②であります、消費税が10%に改定された後の運賃ですが、先ほどの税抜き
の運賃162円に100分の110を乗じた額、178.2円となります。現金運賃
は10円未満切り上げとなりますので、180円となり、現行のまま変更はありませ
ん。IC運賃は1円未満四捨五入となっておりますので、0.2を切り捨てて178
円というふうになります。現行が175円ありますので、それと比べますと、IC
運賃、大人の方は3円の引き上げというふうになります。

見出しの(2) 運賃の変更案の表をご覧ください。上段と下段に記載がございま
すけれども、下段の括弧内に数字が入っているところ、太い字になっているところ
けれども、こちらが変更する箇所です。IC運賃のみの変更となっております、大

人の一般については3円の引き上げとなり、178円でございます。それ以外のIC運賃は1円の引き上げで、88円だったものは89円へ、また44円だったものは45円へ変更となります。

見出しの3、適用する期間その他の条件でございます。今回の変更は令和元年10月1日から実施いたします。消費税の改定が延期または中止となった場合につきましては、資料に記載のとおり取り扱いたいと思っております。

なお、今回の運賃改定につきましては、9月15日号または10月1日号の市報及び市のホームページで利用者の皆様に周知したいと考えております。

以上です。

○（座長） ありがとうございます。

ただいまのご説明につきまして何かご質問、ご意見がございますでしょうか。

よろしいですかね。それでは、これも協議事項ですので、お諮りをしたいと思えます。運賃改定、このような形で消費税改定に伴う運賃改定をするということによろしいでしょうか。

（異議なし）

○（座長） ありがとうございます。それでは、そのように進めさせていただきます。

それでは、3つ目、こちらは報告事項になります。ちょこバスの利用状況について、ご説明をお願いいたします。

○（神山都市計画課長） それでは、資料につきましてはインデックスの資料3-1でございます。こちらをご覧ください。こちらの資料につきましては、昨年と同じ資料になります。年度別、月別の乗車人数を棒グラフであらわしたものでございます。上のほうの表をご覧ください。一番右側に合計の欄がございます。ご覧のとおり、毎年度、乗車人数は増加しております、対前年度の伸び率は7.5%、12.1%、6.6%の増というふうに堅調に推移しております。平成30年度の乗客数は16万145人ということで、16万人を超えております。

下のほうの棒グラフをご覧ください。月ごとの棒グラフは、一番左が平成27年度、右に移るに従いまして年度が新しくなっております。乗車人数はご覧のとおり、全体に右上がりとなっております。さらに、棒グラフの4月と5月のところをご覧ください。4月と5月だけ黒く塗られている棒がありますけれども、これは令和元年度の

乗車人数になります。ご覧のとおり、令和元年度に入ってから乗車人数は対前年度で増加傾向にあるというところでございます。

2ページをご覧ください。こちらは平成29年度と30年度の比較でございまして、ルート別の乗車人数を比較してございます。平成30年度のほうをご覧ください。1日平均の乗車人数は、循環ルートで321人、往復ルートで119人、合計で440人となっております。また、前年度比という欄がございますけれども、平成30年度の循環ルートの乗客数は、前年度に比べまして6.6%の増、また往復ルートにつきましては6.8%の増となっております、循環ルート、往復ルートとも伸びていることがわかります。

3ページをご覧ください。こちらは、IC運賃利用者がバスに乗車する際に機械にカードをかざして読み取りを行います、そのデータをバス停ごとに集計したものでございます。このグラフは、そのバス停から乗車しましたIC利用者の人数を年度別に示したものです。左側の棒が平成29年度、右側の棒は平成30年度になります。ICカードの利用割合は金額ベースで全体の70.5%になります。こちらの3ページは外回りの実績になります。平成29年度、30年度ともに上北台駅の利用が飛び抜けていることがうかがえます。

4ページをご覧ください。こちらは循環ルートの内回りの実績でございます。こちらのほうも上北台駅の利用が多くを占めていることがわかります。

5ページをご覧ください。こちらは往復ルートの実績であります。東大和市駅、東大和市役所、南街、玉川上水の4つのバス停の利用が多いということでございます。

インデックスの資料3-2をご覧ください。こちらは年度別、月別の運賃の収入を棒グラフであらわしたものでございます。上の表をご覧ください。一番右側に合計の覧がございます。毎年度、運賃収入は増加しております。対前年度の伸び率が8%、11.6%、6.5%と堅調に推移しております。平成30年度は平成29年度に比べて運賃収入、約140万円の増額となっております。

次のページ、2ページをご覧ください。平成30年度東大和市コミュニティバス収支表でございます。平成30年度の収入と経費の実績額につきまして、ルートごと、費目ごとの内訳を示したもので、こちらのほうは西武バスさんに作成していただいております。また、循環と往復ルートのルートごとの内訳を示していますが、この内訳は推計でございます。と申しますのも、収入のうち回数券と1日乗車券については往復と循環ルートに分けられるものではありませんが、これをICと現金の比率で便宜的にルートごとに分割しております。経費につきましても、稼働ダイヤ数、それから使用車両費などで便宜的に分割しております。合計の欄、収入のほうの上から3行目

ぐらいですかね、収入の合計欄をご覧ください。収入が2,369万7,621円です。真ん中よりちょっと下の経費の合計をご覧ください。7,432万5,099円、差し引き、補助金の額になりますけれども、5,062万7,478円でございます。

右側のちょっと下のほうに表がございまして、前年度と比較しております。対前年度比較の表があります。こちらのほうをご覧くださいますと、総経費につきましては前年度比で272万8,000円の増です。総収入は約143万2,000円の増です。補助額は約129万6,000円の増であります。運行経費が270万ほど増えておりますけれども、その主な理由は、運転士さんの処遇を改善するために運転士の人件費約216万円ほど増額しております。及び、燃料油脂費が約83万円増加しております。運転士の人件費のお話につきましては、この後の資料でまた改めてご説明いたします。

インデックスの資料3-3をご覧ください。こちらは例年お出ししている資料で、当初予算ベースの比較であります。実績の比較ではございません。収入見込みの欄をご覧くださいますと、差し引きで151万1,000円の増、経費が550万6,000円の増となっております。これを差し引きしますと399万5,000円の補助金の増ということに、予算上は、なっております。経費は550万6,000円ということで、かなり増えておりますけれども、その理由につきましてはこの後の資料で説明したいと思っておりますので、2ページ目をご覧くださいと思います。

2ページ目の表題が、ちょこバスの今後の運行経費についてというところでございます。見出しの1番で、運行経費の積算方法についてとあります。運行経費の積算につきましては、※で計算式がありますけれども、費目ごとの基準単価に走行距離、運転士の場合は人数でございます、を掛け合わせたものが運行経費というふうになっております。

見出しの2、基準単価の改定状況についてというところでございますけれども、西武バスさんがコミュニティバスを運行している団体が本市以外に11団体あるということなんですけれども、その11団体は毎年度、この基準単価のほうを改定しているということでございます。しかしながら、本市につきましては平成15年に運行を開始して以来、平成21年度になって初めて単価改定を実施しております。その後は、平成30年度に運転士の人件費の一部を改定しているということで、西武さんがコミュニティバスを運行している本市以外の11団体は毎年度単価を改定しているんですけれども、うちのほうはほとんど単価の改定を行ってきておりませんでした。このため、単価改定を行っていない本市の単価というのがほかの11団体よりも低くなっております。加えて、人手不足の関係から西武バスさんが運転士、それから整備士、

事務員、これらの給与改善を実施しております。また、諸資材の価格も上がっているとのことでございます。このため11団体との開きが大きくなっているというような現状があります。そこで、令和3年度には11団体と同様の単価とするということで、令和3年度以降は11団体と同様に、毎年度の単価改定を行っていきたいというふうに考えております。

見出しの3、今後の基準単価についてでございます。表のほうをご覧いただきたいんですけども、こちらは令和3年度の基準単価の計算例が載っております。最初に当初予算の場合、基準単価をどうやって出すかでございますけれども、令和元年度の基準単価が令和2年度の上期に確定いたします。確定した令和元年度の基準単価に概算の伸び率A、運転士の人件費ですと3%、ほかは5%程度を加算した単価をもって、令和3年度の当初予算を算定したいというふうに考えています。決算につきましては、令和2年度の基準単価が令和3年度の上期に確定いたしますので、この確定しました令和2年度の基準単価をもって令和3年度の決算額、運行経費を算定したいと考えております。他の11団体はこのようにして単価を算定しております。当市が他の11団体の単価の算定と整合をとることによりまして、運行経費の増額が見込まれます。

どの程度の増額が見込まれますかというところが、一番下の参考の表がございます。平成30年度の当初予算における運行経費は7,369万円でございます。令和元年度につきましては、平成31年度ですけれども、7,919万6,000円ということで、増えております。令和2年度、令和3年度は概算伸び率、先ほどの例による推計額となりますけれども、表に記載したとおり運行経費の額が増えるということになります。ただし、令和元年度と令和2年度、経過措置としまして、11団体の1年前の単価ということで、低く抑えた額ですね、で単価改定をさせていただくということで西武さんのお話はついております。こういったことで、経過的な措置を入れて段階的な引き上げを行いたいというふうに考えております。

この内容につきましては、平成31年1月に市議会議員全員協議会を開催いたしまして、西武バスさんにもご出席いただきまして、市議会議員全員に説明を済ませております。

以上です。

○（座長） ありがとうございます。

ただいまのご報告に対して何かご質問等、ございますでしょうか。

どうぞ。

○（委員） 今のご説明で、令和3年度まで、一応、運行経費の数字が出ていますけれども、令和4年度以降は大体3%とか5%の単価引き上げを伴うと、ちょっと増えますよね、いずれにしても。そうすると、補助金の額がかなり増大していくと思うんですよね。それはなぜかという、いわゆる収入見込みというのがちょっと少ないんじゃないかなという気がするんですよね。31年度予算で、これは資料3-3の上のほうの※1番ですか、この収入見込みが31年度は、平成29年度下期の収入プラス、平成30年上期の収入をプラスしたものの95%となっていますよね。これはかなり低目に見積もっているということですよ。低目というか、あまり落ち込みをあれすると大変だから、予算を立てる場合にその点のある程度の安全に見たというか、そういうところがあると思うんですけども、こういうやり方で行くと、この差がものすごく、補助金の額が大きくなるわけですよ。実際には毎年、6%とか8%とか、増えていますよね。だから、今の勢いで行くと、95%じゃなくて、例えば103%とか105%ぐらいを見込んでもいいんじゃないかと思うんですよね。おわかりになりますか、言っている意味が。そのくらいを見込まないと、この差がますます、補助額が拡大すると。そのために、じゃ、どうすればいいかという、収入の見込みの、単に数字だけいじくっていいというものでもないでしょうけれども、ただ、現実にも、非常に増えてきているというお話ですから。

これはちょっと後でお話ししたいと思うんですけども、結局、高齢化ですよ。要するに、ちょこバスを使わざるを得ない人が相当増えてきていると。よくわかりませんが、私が住んでいる団地の中でも結局、やっぱり車を手放したり、それから免許証の返却ですよ、これをかなり最近やっておられる人がいるんですよ。それで、結局そういう人はやっぱりちょこバスの利用を、今まで乗っていなかったのが、乗ると。どんどんそういうケースが増えてくる。この収入自体はあまり下がることはないんじゃないかなと。今のそういう人口の構成から見ても、ますますってこれは高齢化するわけですから、買い物とか、さっきお話の出た通院とかいろいろなケースで、皆さん相当やっぱり増えてくるんじゃないかと思しますので、その辺の組み方をちょっと考えていただければなというふうに思いますけどね。

○（神山都市計画課長） 今の多分、ご質問の本筋のところは、収入が上がっているのに、0.95を掛けて下げて見ているのが予算上ちょっとどうなのかなということかと思えます。予算をどう組むかという考え方だと思うんですけども、まず、実質的な比較は決算ベースの比較でやるのが一番だと思っていて、例えば、本日であれば、資料

3-2の2ページで決算ベースで数字を載せておりますけれども、ここの段階で具体的な数字が明らかになるので、この比較が一番だと思います。あとは、予算をどう組むかというのは、ちょっとテクニク的な部分もあるんですけども、先ほどもお話もありましたけれども、少し安全を見ているというようなお話もありましたが、予算につきましては今、5%減らして0.95掛けしていますけれども、その数字がどうかというのは確かにあると思いますので、また予算のときに考えていきたいと思えます。今、運賃収入が上がっていますので、例えば前年と同じ金額で見たって、上がっているんだから十分でしょうと、多分そういうような感じだと思うんですけども、その辺はまたちょっと考えさせていただきたいと。

○(座長) ほかに、いかがでしょうか。

どうぞ。

○(委員) 資料3-2の、ちょこバスの運賃収入実績の各月別のを見ると、なかなかおもしろい数字があるんですけども、例えば平成29年度の10月と翌年の1月、これは伸び率が23.8とか31.6とか伸びていますね。どうなったかという、翌年はがたっと落ちている、一方、30年度の9月を見ると20%も伸びていると。その伸びたところを、なぜ伸びたかという分析をして、翌年こんなに10月、1月のようにがたっと落ちないようにするとか、これからの話ですけども、30年度の9月は伸びたんだから、それをまた維持するとか、そういう工夫というのは実際、しておられるんですか。

○(神山都市計画課長) 月ごとのばらつきが棒グラフ上見えます。今、毎日、西武さんから何人ぐらい乗ったかというのが来るんですけども、雨が降ったり雪が降ったりすると、いっぱい乗っていただけます。台風なんか来て雨がばっと降ると、結構その間いっぱい乗ってくれたり、大雪が降ったりすると乗ってくれたりということで、天候の影響を結構受けますので、多分そういうことも結構加味されているのかなというふうに事務局では考えております。雪が多い1月であれば人数が多い、雪が降らない1月だと、それに比べて人数が減ったり。

○(委員) お祭りとかイベントとか、そういうことは特に関係なく、天候が中心ですか、そうすると。

- （神山都市計画課長） うまかんべ〜祭みたいなの、あのぐらいの大きなお祭りの路線の近辺であれば、増えております。
- （委員） IC乗車券で見たときに、さっき南街とおっしゃったのが非常に伸びていますよね。あれはイトーヨーカドーさんとかあの辺のところでしょう。
- （神山都市計画課長） はい。
- （委員）すごい勢いで伸びているんですよ、実はほかの3つの駅に追いつくんじゃないかというぐらいの。それはやっぱり、そここのところに往復ルート、私は往復ルート、本当は最初は大丈夫かなと思っていたのが、ずっと伸びて、いい感じになってきているのは、そこもあるのかなと思って、どこのバス停が1つの大きな極になっているか、そこへ市民がどう動いているかというのは、やっぱりちゃんと、いろいろ口コミ等で分析していただけると、本当にありがたいなとか思っているんですけどね。そうすると今の、西武バスさんも、運転だけですか、今のような市全体の情勢と、考えてということにはならないんでしょう。なかなか難しいことを言っているのかもしれませんが、よろしくお願ひしたいんですけどね。
- （座長） 実際どういう人がどういう利用の仕方をしているかというあたりのところを把握していく必要はありますので、その辺は、厳密な数をとるとかそういうことでなくても、いろいろな調査の仕方はあるだろうと思います。それはちょっと考えていく必要があると思っております。急激に月によって上がったたり下がったりというのは、これは多分、やはり天候だとかそういうせいだと思いますよね。だから結局、上がったところは次の年は下がっている。下がったところは次の年は上がっているんじゃないかと思うんですけどね。
- （委員） あと、ちょっと細かい点だけ。コミュニティバスの収支表の平成30年度がありますね。ここで、諸税がえらく下がっているんですが、これは何ですかね。自動車税、自動車重量税、自賠責保険、こんなことあるのかなという、26%も対前年、下がっているんですが。
- （神山都市計画課長） ちょこバスを運行していくには、必要な車両の台数が4台です。何年か前に天然ガス車をディーゼルに替えていったんですけども、最後の1台の天

然ガス車がまだ路線に入っているときに、火災を起こしたときがあります。それで、そのバスは廃車になったんですけれども、その代替として西武さんのほうにお骨折りいただきまして、他市のコミュニティバスで使っていた車両を予備的に入れていただいていたんです。その車両は実際にはあまり使っておりません。なぜかといいますと、西武さん自身が予備車を持っておりますので、そちらのほうを中心に使っております関係で、代替で急遽入れたほうが使っておりませんので、そちらを廃車したということで、諸税が減っております。そのかわり車両使用料というのが入っておりますけれども、歳出、経費の真ん中辺ですね、この車両使用料というのは、本来、市のほうで4台用意しなきゃいけないのを、1台分、西武さんの予備車を活用させていただいているということで、この金額が入ってきているというところでございます。

○（委員） それで31年度は落ちついたと、同じ額になったと、こういうことですね。

○（神山都市計画課長） はい。

○（委員） わかりました。

○（委員） 今の車両使用料というのは、前年は56万あったんですよね。それが46万に減っているんですよね。同じようなことが昨年、29年度に比べると、回数券の作成経費というのが一昨年は33万ぐらいあったのが今回はなくなっちゃっているんですが、何か理由があるんですか。これはやめちゃったんですか。

○（神山都市計画課長） 回数券は5,000冊か何か印刷しておりますので、なくなってくるたびに印刷です。

○（座長） ほかに。

よろしければ、これは報告事項ですので、もし何かその他、疑問等があれば、また直接、事務局のほうにお尋ねいただければと思います。

それでは、議事のほうは以上なんですけど、その他です。その他について、何かございますでしょうか。皆さんから何かありますか。

どうぞ。

○（委員） これは既に何回も市議会で議論されていることで、シルバーパスの件ですけ

れども、もう一回だけ言わせていただくと、市のほうの試算では、大体500万ぐらいの減収になるよ。収支比率にかなり影響があって、25%割れになっちゃうと、これじゃ持続可能なちょこバス事業というのができないということなんですけれども、仮に今の180円を、シルバーパスを提示することによって、これは技術的にわかりませんが、例えば100円までだったら何とかかなるとか、ということは300万ぐらいの負担増になりますよね。要するに、何でこんなことを言うかという、シルバーパス、今のところ武蔵村山と八王子でしたっけ、何かという話でしたけれども、非常に東大和は高齢化率が結構高いんですよ。今後、今、70歳以上が20%と言われていましたけれども、どんどん増えていくんですよ。だから、シルバーパスを使う、いわゆる低所得者層というのはどんどん今後増えていくと。少しでも、市長が言うておられるように、子育て日本一、それから、やっぱり高齢者に優しいまちということで、その辺のことをちょっと、近い将来、少し考えていただければなど。これは何回も市議会でも議論されているということで承知していますけれども、あえてもう一回、ちょっとご検討いただければと。全額無料じゃなくて一部負担をすると、だから技術的に非常に難しいかもわかりませんが、そういうようなこともちょっとお願いしたいなと思って、発言をいたしました。

- (座長) 何かコメントはありますか。

- (神山都市計画課長) 高齢化になってきまして、高齢者の利用者も増えておりますので、我々といましては、ちょこバスが持続可能な路線として残るような取り組みを続けていきたいと思っています。その中には、やっぱり収支、当然入っておりますので、八王子さんとか武蔵村山さんのお話もありましたけれども、ほかの市さんもなかなか厳しい状況があるのかなとは思っております。うちのほうの市でやった場合も、収支のほうにかなり影響が行っちゃうんじゃないかなというふうに思っております。今なかなかそこまで検討を進めていくというような状況にはないかなと思っています。先生はいろいろなことをご存じですよ。

- (座長) 八王子の場合、シルバーパス適用を最初にやっちゃったので、やっているんですけれども、全額、結局その分は市が、東京都の制度にはコミュニティバスは入っていないので、全部、市がそれを負担していることになります。したがって、それを入れた八王子市の収支比率って20%を切るぐらいの状況なんです、その分を補助金として見た場合。ですから、かなり収支の状況というのは悪化をする。実は八王子

市の非常に大きな問題は、市がそうやって税金を別途、路線バスやなんかと違って、市がこの部分を負担してシルバーパスを適用しているということを市民の方があまりご存じない。つまり、東京都の制度ではほかの路線バスと同じように使えているんだと思っている人が多いというところに非常に大きな問題がありまして、今ちょっとその辺、八王子市でも議論をしているところです。多分、八王子市の場合、今までずっと続けてきちゃっているんで、簡単に、じゃ、もうシルバーパス適用はやめますというわけにはいかなくなると思いますけれども、ただ、市民の方がそうやって別途、税金で負担しているということをあまりご存じない状況というのは、もう少しちゃんと広報しなければいけないということにはなっています。

- （委員） じゃ、多摩地域でやっているコミュニティバスで、シルバーパスを適用されているというのはないわけですね、今。
- （座長） 基本的にはないです。路線バスの位置づけで、いわゆる路線バスに補助金を出す形で、コミュニティバスと同じような状況で走らせているケースの場合は、適用されている場合があります。路線バスと同じ運賃で、例えば、距離制だったら同じ距離制で、多摩市なんかはそうですね。それは京王バスの路線バスと同じ位置づけで走らせているので、それは適用の場合があります。
- （委員） 距離制をとって。
- （座長） ええ。
- （委員） 武蔵村山も八王子と一緒にですか。
- （座長） 武蔵村山はちょっと、私もよくわからないんですけども、立川バスさんわかりますか。私もかかわっていないもので、武蔵村山はよくわからないんですけども、割とそういうのをさっとやってしまうところもあるので。
- （委員） あその市はものすごくコミュバスに使うお金が多いですよ。8,000万ぐらい使っているんじゃないですか。
- （神山都市計画課長） もっと行っているかもしれません。

- （委員）　　すごく多いですよ。立川バスさん、ありがとうございます。

- （座長）　　ちょっとそういう、あくまでシルバーパスそのものは東京都の制度で、コミュニティバスは基本的には東京都の制度は適用されないということをベースに考えなければいけないので、それこそ、だから、そこに別途税金を投入することを市民の皆さんが認めてくださるということであれば、技術的には、おっしゃったような、例えば、見せれば100円とかいう方法も、それはとることは可能ですし、現金なら可能ですし、そういう方法もあるかと思えますけれども、その辺はもう税金の使い方の問題になりますので。

- （委員）　　ちょっと今の話に関連しますけれども、6月1日の東大和市報に、コミュニティバスの回数券を運転免許返納者に与えるというのが出ていましたね。あれはこの課の担当ですか。

- （神山都市計画課長）　　今、ご紹介いただきました、東大和市高齢者運転免許証自主返納支援事業というのがありまして、65歳以上で運転免許証を自主返納しました市内に住所を有する方、こちらにちょこバスの回数券、90円25枚つづり1冊、2,000円なんですけれども、こちらをお配りするという事業、これは交通安全のほうが第一の目的でやっています、交通安全の主管課のほうでやっております。ただ、私どもも連携して一緒にやっております、返納が進んで事故が少なくなって、その方がバスに乗っていただければ、ちょこバスのほうの運営にもプラスになりますので、連携してやっているというところでございます。

- （委員）　　これは三多摩のほかの市でも、そういうことをやっているのでしょうか。

- （神山都市計画課長）　　たしか回数券を配っているところはあったと思うんですけども。

- （座長）　　全国的にもありますね、それは。

- （委員）　　またちょっとそういった情報を教えてください。

- （神山都市計画課長） はい。

- （委員） せっかく参加しましたので、ちょっとあれなんですけれども、清原のほうは今、ちょこバスを利用するのにすごく不便な地域になっております。でも、利用したいという人が多くて、私、去年ですね、アンケートをちょっと地域の皆さんにとらせていただいて、142名の方がアンケートに参加してくださいました。それで、やっぱり本数ですね、1時間1本のちょこバス、やっぱり乗りづらい、公民館に来るにも市役所に来るにも、ちょうど何時から会議が始まりますといっても、1時間に1本だとちょっと早過ぎたり遅れてしまったりで、なかなか使いづらいという声と、それから金額ですね、今、180円なんですけれども、その金額の部分でも、どうかならないかなという希望が出ていました。あと、逆に、ちょこバス要らないんじゃないかという方も2名ほどいらっしゃったりもしました。一応、そういうふうな、こちら側ですけれども、報告させていただきたいと思います。

- （座長） ありがとうございます。特別、何か。

- （神山都市計画課長） 特に。

- （座長） ほかに何かございますか。
事務局から何か、その他でありますか。

- （事務局） ティッシュだけ、配らせてもらっているのです。

- （神山都市計画課長） 市のほうで環境市民の集いというのがございまして、昨年から西武バスさんのご協力いただきまして、ちょこバスの車両を環境市民の集いで展示しております。西武さんのほうで子供さん用の運転士さんの制服と帽子を用意して、家族で写真を撮れるようなことを昨年から始めておりまして、西武さんのほうも応援に来ていただきまして、一緒に連携してPR活動をやっています。そのときにお配りしているティッシュを机の上に置かせていただきました。
以上です。

- （座長） それで事務局から終わりですね。
そうしましたら、一応、本日の議事につきましては全部終了いたしましたので、こ

れをもちまして、令和元年度第1回東大和市地域公共交通会議を閉会したいと思います。

どうもありがとうございました。お疲れさまでした。