

令和2年度  
第 1 回

# 東大和市地域公共交通会議会議録

令和2年12月17日

東 大 和 市

令和2年度  
第1回

# 東大和市地域公共交通会議会議録

日時 令和2年12月17日(木)  
午後3時10分～午後4時10分  
場所 市役所会議棟 第6会議室

## ○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	羽石幸一 委員
出	2番	小林 徹 委員	出	10番	新井 淳一 委員
出	3番	木内 健司 委員	欠	11番	佐藤 祐浩 委員
出	4番	葛西 雅之 委員	出	12番	島崎 健一 委員 (代理 太田氏)
出	5番	西村 一二 委員	欠	13番	佐藤 昌彦 委員
出	6番	高橋 勇 委員	出	14番	依田 修 委員
出	7番	平井 通善 委員	欠	15番	小河 憲司 委員
出	8番	堀越 千秋 委員 (代理 藤本氏)	出	16番	鈴木 菜穂美 委員 (都市建設部長)

## ○臨時委員の出席・欠席

出・欠	議席	氏名
出	1番	粕谷 公彦 委員

## ○市側出席者

職名	氏名	職名	氏名
都市計画課長 都市建設部副参事 (公共交通 ・住宅等担当)	神山 尚 梅山 直人	計画調整係長 計画調整係主事 計画調整係主事	福田 智宏 佐藤 真一 有 富 佑美

### 1. 次第

1 事務局から庶務報告

2 議事

(1) ちょこバスの利用状況について(報告)

(2) 湖畔地域コミュニティタクシー試行運行の実績について(報告)

3 その他

### 2. 公開・非公開の別

公開

### 3. 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2年度第1回東大和市地域公共交通会議にご出席をいただきまして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、新型コロナウイルス感染症の予防策について説明いたします。

会議時間の短縮を目的といたしまして、事務局のほうの説明は最小限とさせていただきますと存じます。なお、質疑につきましては従来と同様にお受けしたいと存じます。また、今、窓が向こう側とこちら側開いているんですけども、30分に1回ぐらゐの割合で、1、2分程度窓を大きく開けるようなことをさせていただきますと思います。ご理解のほどよろしく願いいたします。

次に、本日の出席人数でございますけれども、委員定員17人に対し14人のご出席をいただいております。よって、定足数に達していることをご報告申し上げます。

机上配布させていただいております名簿をご覧くださいと思います。名簿の一番左側の列に番号がありまして、その1つ、2つ右のところ、新任、再任という欄がございます。こちら、前回の会議以降の新規の任命及び再任の欄を設けまして、該当箇所に丸をつけております。

それでは、ここで新規任命及び再任された委員の皆様に順次簡単に自己紹介をお願いしたいと思います。

（新任委員及び再任委員 自己紹介）

- （神山都市計画課長） それでは、ここで傍聴の申出がありましたので、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。

（傍聴者 入室）

- （神山都市計画課長） それから、委員の皆様で本日東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインをお持ちでない方いらっしゃいましたら、お手を挙げていただけましたら今お持ちします。

それでは、ここからの進行は座長、よろしくお願いします。

- （座長） それでは、ただいまから令和2年度第1回東大和市地域公共交通会議を開会いたします。

コロナ禍の中でなかなか会議の形で開くことができませんで、これまでいろいろご

報告事項等書面でさせていただいたところですが、大体秋ぐらいからこういった会議につきましてもほぼ対面ができるような環境にはなっていないので、それぞれ皆さんいろいろ感染防止についてご注意の上、対面での会議にご協力をいただければと思います。ひとつよろしくお願ひいたします。

それでは、議事に入りますが、本日議事としては2つ用意してあると思います。ちよこバスの利用状況についての報告、それから湖畔地域コミュニティタクシー試行運行の実績についてということで、報告事項で、今日は議決を要することではございませんけれども、状況を皆さんで共有していただければと、こういうふうに思います。

それでは、まずはちよこバスの利用状況について、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、事前にお送りしておりますインデックスがついております資料のほうをご用意ください。

最初に資料の確認をさせていただきます。

右上のインデックスの資料1-1でございますけれども、こちらのほうが5ページ物になっております。5枚ついております。その後、インデックスの資料1-2が2枚物です。その後、資料1-3が1枚でございます。

続きまして、別のこの後の案件ですけれども、資料2のほうが4枚、白い紙が4枚ついておりまして、その後に緑色のチラシが1枚でございます。

それと、本日座長のほうにご用意していただいた資料、ホチキス留めのが2部、カラーと白黒のが2部ございます。

資料のほうはよろしいでしょうか。

それでは、最初にインデックスの資料1-1をご覧ください。

こちらの資料はちよこバスの年度別、月別の乗車人数を棒グラフで表したものでございます。

上のほうの表、右から2列目の欄をご覧ください。ちよこバスのルート改正初年度であります平成27年度の乗車人数は12万4,589人で、これを100としますと、平成28年度が107.5、平成29年度が120.5、平成30年度が128.5と順調に増加しておりました。平成31年度も、表の網かけがございまして、その手前の1月までは増加しておりましたが、網かけ部分の2月以降は新型コロナウイルス感染症の影響で、対前年同月比マイナスとなっております。

下の棒グラフをご覧ください。月ごとの棒グラフになっておりまして、月ごと、右に移るにしたがって年度が新しくなっております。乗車人数でございますけれども

も、平成31年度までは全体的に右肩上がりになっておりましたが、ご覧のとおり月ごとの一番右側、令和2年度は大きく落ち込んでいる状況でございます。

2ページ、次のページをお開きください。こちらはルート別の乗車人数を平成30年度と31年度で比較してございます。一番下の合計のところですが、網かけがございます。網かけのほうをご覧ください。平成31年度の1日の平均の乗車人数は、循環ルートは321人で、対前年で0.5%の増、往復ルートは121人、1.2%の増となっております。

1枚おめくりいただきまして、3ページをご覧ください。このグラフは、そのバス停から乗車しましたIC利用者の人数をルート別、年度別に示したものでございます。棒グラフ、左側の棒が平成30年度、右側のほうの棒が平成31年度の棒になります。

3ページは循環ルート外回りの表とグラフ、次の4ページは循環ルート内回りの実績であります。循環ルートにつきましては上北台駅、武蔵大和駅、市役所、東大和病院、この辺の乗車が多いです。それに加えまして湖畔地域、仲原地域での利用が多くなっております。

5ページをお開きください。5ページは往復ルートですけれども、往復ルートでは、東大和市駅、玉川上水駅、2つの駅と市役所、それから大型店舗のあります南街の利用が多くなっております。

次に、インデックスの資料1-2をご覧ください。

下の棒グラフをご覧ください。こちらは年度別、月別の運賃収入を棒グラフで示したものでございます。先ほどご説明しました乗客数の増に応じて収入も右肩上がりとなっておりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で、上の表の網かけ部分の2月以降は対前年度比がマイナスというふうになっております。

1枚おめくりいただいて、2ページをご覧ください。平成31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ございます。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。循環ルートと往復ルートのルートごとの内訳につきましては、稼働ダイヤ数などで便宜的に案分して推計しているものでございます。

上から3行目の収入の合計は2,456万1,586円です。真ん中よりちょっと下の経費の合計は7,884万5,730円です。これらを差引き、5,428万4,144円が補助金というふうになっております。

右下の太枠のところに対前年度の比較の表がございます。総経費につきましては452万0,631円の対前年度比で増となっております。増の理由については、昨年度の第1回の交通会議でご説明させていただいておりますけれども、改めて簡単に説

明させていただきます。

西武バスさんがコミュニティバスを運行している11の団体がございまして、それらにつきましては毎年度基準単価を改定していますが、当市はほとんど単価の改定を行ってこなかったため、11団体との開きが多くなっておりまして。そこで、この開きを埋めるため、平成31年度、令和2年度の2か年で基準単価の改定を行っている、こういうことが原因でございます。

インデックスの資料1-3をご覧ください。

収入の減少を踏まえまして、今年度の補助金をシミュレーションしたものでございます。

上のほうの表の左から2列目辺り、(B)欄であります。(B)欄の令和2年4月から令和2年11月、こちらは収入のほうの実績値であります。(C)欄、その右側(C)欄の令和2年12月から令和3年3月までの収入は見込額でございまして、対前年度で25%減少した場合と30%減少した場合の2通りの減少率をシミュレーションしております。(E)欄は経費の見込額となっております。(F)欄、一番右側(F)欄は収入から経費を差し引いた補助金の額ということになります。25%のほう、上段でございます。減少率を25%と仮定した場合は補助金額が6,253万3千円となります。下の段、減少率を30%と仮定した場合は、(F)欄の下の段のほう、補助金額が6,289万8千円と推計できます。昨年度の補助金額と比較しますと、あくまでシミュレーションですけれども、820万円から860万円ぐらいの増というふうにシミュレーションができます。コロナの影響でお客様が減少しておりまして、収支の面で今後のちよこバスの運営が厳しくなることが予想されます。

資料のご説明は以上になります。

ご質問等をお受けする前に、ここで座長からコロナ禍における路線バス、コミュニティバスの運営の在り方等につきましてコメントをいただければと思います。よろしいでしょうか。

○(座長) 分かりました。

今日私のほうでちょっと、本業は物を書く仕事ですので、一応このバスに関して、コロナ禍との関係で記事にしたものを2つほど資料としてお出ししております。

カラー刷りのほうが、これは「鉄道ジャーナル」という雑誌のバスのページで書いたもので、これは2020年8月号というふうに記載があると思いますが、これにつきましては、6月の初めぐらいの状況まで把握したところで執筆をしているものです。

それから、モノクロのほうにつきましては、出たのはつい先月なんですけど、実際に

は10月の頭ぐらいの状況まで把握したところで書いている文章です。

ですから、カラー刷りのほうの中に出ている、例えば数字ですとかそういったものは、いわば一番厳しかったとき、利用者なども一番減っていた頃の状況を整理をしたもの、それからそれがある程度戻りつつあるような状況の中で整理をしたのがこのモノクロのほうの記事だと思っていただければと思います。

全体的な傾向は、まさに今報告のあったちよこバスの資料1-1、1-2にある乗車実績や収入実績、これと路線バスの傾向というのはほぼ同じです。大体1月終わりぐらいから順次減ってきて、大体4月、5月あたりが一番底を打つような形で、この頃が大体通常の30%から40%くらい、つまり70%近く減っているような状況で推移をしていたケースが多い。比較的利用が減らなかった路線でも、やはり半減以下にはなっているというような状況でした。

これが、緊急事態宣言が解除になって、6月ぐらいから少しずつ戻ってはくるんですが、路線バスはそれでも比較的やはり生活に直結しているということがありますので、ちよこバスの傾向と同様、6月、7月ぐらいですっと少しずつ戻ってきて、8月、9月ぐらいの段階では例年の7割、8割ぐらいまで戻っているというような状況でした。ただ、そこから先が戻らないのが現状まで来ているというのが、大雑把にいうコミュニティバスや路線バスの傾向と思っていただければよろしいかと思います。

バスの種類といいますか、どういうバスかによってこの辺の数字というのはちょっと違ってきているところもありまして、特にモノクロのほうの資料に書きました貸切バスにつきましては、もう2月あたりからほぼ仕事がほとんどないという状況、つまり稼働もほとんどしないという状況が続きました。これは緊急事態宣言の解除とかそういうことにあまり関係なくて、夏ぐらいまではほぼゼロもしくは9割近く減というような状況で推移をしてきました。9月ぐらいになりまして、ようやく学校が行事を再開するといったような、これちょっと地域差が結構あったんですけども、全国的にも比較的学校行事等が再開されてきたことによって、貸切バスが動き始めました。

また、都道府県間の移動につきましてもある程度戻ってきたこともあって、それから10月からはG o T oトラベルなどもあって、そういった新たなツアーを組んだりするケースも見えてきましたので、9月ぐらいで30%ぐらい、10月、11月と少しずつ貸切バスの稼働が戻ってきたというような状況が見えている中で、ただ、非常に路線バスのような生活交通と違って、貸切バスはかなり制限の動向の影響を大きく受けますので、やはり感染拡大の状況などを見ながら、ツアーが中止になったり、あるいは学校行事も中止になったりというようなことがあると、それでキャンセルといったようなこともありますので、ある程度流動的な状況が続いている状況で、一時的

には10月ぐらいですか、地方のバス事業者で、特にそういうG o T oのツアーなどを受けているような事業者の場合は、100%近くまで戻ったようなケースもあったんですけども、また少し下がってきているというような状況が見えています。

そのほかに、都市間を結んだりする高速バスなんですけれども、高速バスの場合、5月頃はかなり運休をしましたので、その運休と、それから利用者の減少によって、通常の9割減ぐらいまで下がっていました。これも6月以降、夏場ぐらいから少し戻って、運休を解除して運行を再開したりして、少し利用が戻ってくるんですけども、比較的、東京でいったら、例えばアクアラインのほうへ行っている路線だとか、比較的生活交通に近い高速バスは路線バスと同じように7割ぐらいまで戻りますが、都市間の場合は、この時点で、その夏ぐらいの時点でやはり3割、4割ぐらいまで戻ってそこまで、そこで打ち止めのような感じが続いておりました。

それから、空港へ行くバス、これは特に成田空港あたりの国際線が中心ですので、ほぼ飛ばなかったこともあって、やはりほとんど戻らないまま。羽田はやはり減便もしていますし、いわゆる欠航していますし、そういったことの影響によって、ある程度戻ったものの、やはり6割ぐらいまで戻っている感じがします。

これも路線によって、またこれも運休の状況も路線によって違いますので、一概には言えませんが、そんなような状況の中、少なくとも全体的に、昨年度と比べたらかなり利用者が減る、利用者が減るといったような状況の中で、非常に厳しい状況を迎えているということです。

地方の場合は、コミュニティバスと同様に、赤字を行政が補填する制度がかなりの部分であります。これはある意味、その市町村なり県などの意思決定によって、それなりに補填される可能性があるんですけども、この首都圏を中心に、バス事業者がいわゆる自社の事業として運行している、こういった路線がかえって打撃が大きくて維持が難しくなるといったような傾向が、全国的に問題になりつつあります。

特に、先ほど申しましたように、高速バスが非常に利用が戻らないまま、従来でしたら高速バスがかなり収益を上げていた部分があります。これが高速バスの収益がかなり小さくなっているところに加えて、路線バスもそういった高速バスの収入であったり、あるいは場合によったら貸切バスの収入で全体としては成り立っていたものが、路線バスも収入が減るというようなことの中で、なかなか今後維持が難しくなってくるケースが出かねないというあたりが今非常に課題になっているところです。

資料の中では私は、じゃ、国はこういうことも考えていただきたいとかいろいろなことを書いています。これはまたちょっと改めて読んでいただくとして、この状況が来年度あたりまで同じように続くとする、かなり路線バスにしてもコミュニティバ

スにしても、コミュニティバスの場合は今度は財政負担のことが非常に大きくなるのしかかかってきますので、事業者さんが運営するバスにしても、行政が負担をするコミュニティバスにしても、かなり維持するのが厳しい状況が見えてくる可能性があります。すぐに駄目になるということはないにしても、やはり今後その在り方をいろいろ考えて、ある程度利用が減った状況というのを前提にした考え方をせざるを得なくなる可能性もあるかなど。

モノクロの資料のほうにも若干触れていますけれども、やはり人の動きがかなり秋以降変わってきたことが明らかになりました。全体のボリュームがまず減っているというのがあって、これは恐らく、もちろんよく言われるように、テレワークだとかリモートでのいわゆるオンラインでの様々な会議だとか、そういったリモートに切り替わった部分というのもある程度首都圏ですからあるとは思いますが、全体から見ると、全国でいろいろな調査をしたのを見ると、学生はかなり、大学生に関してはかなりリモートへの移行率が高いんですが、一般的に見るとやはり1割、2割ぐらいなんです。

だから、そうすると、日常生活の中で、5月あたりの自粛していた頃に、例えば週2回出かけていた用事を、ちょっと自粛ということで1回にしてみたら、それで成り立ってしまったので、出かける回数が全体に減ってしまったケースだとか、そういうのはやはりあって、それから、ビジネスでも出張の回数を減らしたり、あるいは出張の人数を減らしたりしていますので、そういったことがトータルで全体の移動のパイの減少につながっているのかなというふうな気がします。

それから、時間帯からいっても、夜間の移動需要というのが間違いなく減っていて、私は中央線を使っていますが、地方へ仕事で行ったりして帰ってくるときに、夜帰ってきて、大体21時とか22時ぐらいに東京駅を出る中央線で帰ってくるとすると、以前はそのぐらいの時間帯というのはもう東京駅からかなり満杯になって出たような状況でした。ところが、コロナ以降の状況を言いますと、1つ目の神田駅でも先頭に並んでいたら座席が確保できるぐらいの乗車率で東京を出て、こちらに向かっていきます。そのくらいやはり夜間の需要が減退をしているということで、バス会社さんも各社、深夜バス運休のまま、中には運休したまま休止、廃止をされたところもありますが、そういった夜間、深夜の需要というのは間違いなく減ってきていて、JRとか私鉄各社が終電の繰上げのその報道を見るまでもなく、実際にそういった需要がなくなっているなどというのは肌で感じる部分もあります。

深夜の時間帯はコミュニティバスにはほぼ関係ない時間帯ではありますが、そういった全体の人の流れの行動の仕方だとか、それからボリューム、この辺の変化をきち

んとにらみながら今後の在り方を考えていく必要があつて、単純に例えば減らせば済む話かという、そういうことでもないんですけれども、どういう形で今後きちんと地域の交通手段を維持していくか、この辺やはりそういった傾向をきちんと分析しながら考えていく必要があるなというふうに思っているところです。

資料のほうにはいろいろそのほか、最近の傾向なども書いてありますので、この辺はちょっとまた、細かい字で申し訳ないので、どっちの雑誌も字が細かくて申し訳ないんですが、また見ておいていただければというふうに思います。

私からはそんなところです。

では、最初の事務局からのちょこバスの実績についての報告と、それからちょっと私の気がついた今の話含めて、ご質問とかご意見とかお感じになっていること、何かあればご発言いただければと思いますが、いかがですか。

どうぞ。

○（委員） 初めてなものですから、今回の収支のところで補助金というのが出てくるんですけれども、これはどのようなものなんでしょうか。

○（神山都市計画課長） 資料でいいますと、資料1-2の2ページをご覧ください。

こちらのほうは、上から3行目までが収入となつていまして、その下、10行ちょっとぐらい、経費などがあります。バスを走らせるには運行の経費がかかります。経費に対してお客様の運賃収入がございますので、経費よりも運賃収入が高ければ黒字、経費よりも運賃収入が低いと赤字ということになります。

このちょこバスにつきましては、市のほうが西武さんをお願いして走らせている路線でございまして、協定を結んでいまして、赤字の部分については市が予算措置しますというような前提で進んでおりまして、その赤字部分を西武さんに補助金という形でお支払いしていると。

○（委員） 市のほうから出るお金ということ。

○（神山都市計画課長） そういうことです。

○（委員） それから、コミュニティタクシーのほうもこれから赤字を補填するということで補助金が出てきますけれども、やはり乗車数が多ければ支出が減るということですか。

- （神山都市計画課長） そのとおりです。
- （委員） 分かりました。
- （座長） ほかにはいかがでしょうか。
- （委員） この資料、座長の資料にも書いてあるんですけども、バスの換気というのは本当に大丈夫なんですか。これから寒くなるので、窓を閉め切りになるという状態で、私はそれが危惧されるんですけども、
- （座長） 東京バス協会さんからちょっとお話いただければ。
- （委員） 基本的に、このような小さいバスは別として、路線バスについては、1つないし大抵は2つの換気扇がついています。換気扇が常に外向けに出すような形で運行するような形を取っている事業者さんが多いです。どちらにしても、出すにしても入れるにしても、強制的に動かしているというような状態です。

そのほかに、窓を10センチ程度開けて運行するということが日本バス協会のガイドラインにもありますので、基本開けて走っています。

ただ、おっしゃるように、ちょっと寒くなってきているので、お客様が閉めてしまうことがあると思うので、バスの乗務員が気を遣って、極力起終点では点検して、窓が開いているかどうかという確認をしています。

やはり路線バスなので、停留所ごとに、止まらないときもありますが、基本は止まってドアを開けたりしますので、基本換気のほうは普通の観光バスとかに比べてされるということで認識していただいていると思います。

こちら辺については科学的根拠というか、メーカーさんのほうが国交省に言われて、国交省のホームページもそのような情報が出ていますので、参考にいただければと思います。
- （座長） ありがとうございます。

西武さん、何かありますか。
- （委員） 今、委員のほうからあったとおりなんですけれども、乗合バスとか貸切バス

で、ドアを開閉するとか違うんですけれども、大体乗合が3分間で全部の換気ができる、貸切バスのタイプで5分間ということで、こちら座長の資料にもありましたように、観光バスを使って、先日うちの会社もバスの換気のシミュレーションというんですか、中でスモークをたいて、どのくらいで換気ができるかというデモンストレーションをこの間、所沢航空公園で行いまして、実際5分ぐらいで白かったものが全て排除できるという換気のパフォーマンスを持っておりまして、安心して乗っていただきたいということと、路線バスに関しましては、先ほどありましたように、停留所ごとに開閉があるので、その3分というよりはもっと早く換気ができるのかなと思っております。

ただ、先ほどありましたように、寒くなってきている時期ですので、お客様が閉めてしまったりとかとあるかもしれませんけれども、言いましたとおり、バスの車内には換気扇が常時ついておりますので、その換気能力ということでやっておりますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

- (座長) 機会があればそういったデモンストレーションみたいなのができると非常によく分かるんですが、私も先日長野県バス協会へ実際臨場してきたんですけれども、本当にスモークを車内にたいて、スモークで車内を真っ白にしたような状態で、換気されるまでに、大体言われているように、路線バスというのは大体3分ぐらい、それから高速貸切の車で窓が固定で開かない場合でも、大体5分ぐらいで空気が入れ替わって、いわゆるスモークがなくなるといったようなところは証明できているかなというふうに思いますし、路線バスの場合は乗合ですから、例えば車内で、高校生なんかは分かりませんが、お客さん同士がしゃべるとか、大声を出すというようなことはあまりないでしょうから、それぞれ皆さんがマスクの着用であったり、あるいは会話を控えるといったようなことをやっていることを前提とすれば、非常に安心して利用できるものだというふうに思っていると思うんです。

ちょっとアナウンスの仕方が難しいかなとは思っているんですが、もし本当にバスや、例えばタクシーだとかバスが感染という意味で危険だとしたら、もっともっとバス乗務員だとかタクシー乗務員に感染者が出ていなくてはおかしい。ところが、実際のところ、バスやタクシーの乗務員で感染者というのは非常に少ないんです。

そういったことからしても、バスやタクシーは安心して乗れるんだということをお伝えさせていただく必要もあると思いますので、私もこの資料の最後のほうに書いてありますけれども、バス協会やバスメーカーがそのホームページに出していても、なかなか普通の人は見てくれないので、ぜひ行政のほうでも公共交通は安心なんだというこ

とをアピールしていただけるとありがたいなというふうに思っています。

ほかはいかがでしょうか。

- （座長） 今の段階で今後の動向というのは見通せない部分も非常に大きいですが、少なくともちょっとコロナ以降、ちよこバスについても一般の路線バスとかもそうですけれども、やはりちょっと前年をかなり下回る状態のまま推移をしているという状況もありますので、特にちよこバスについては今後どういうふうに回復できるのか、あるいは回復しないとしたら、そういった少ない状況の中で今後どういう運営にしていくなかというあたりのところが今後の議論になろうかと思っておりますので、またちよこ状況を注視しながら、この会議でも議論を進めていきたいと思っております。

それでは、1つ目の議題はそういうことにさせていただいて、2つ目、湖畔地域コミュニティタクシー試行運行の実績についてに移らせていただきます。

では、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

- （梅山都市建設部副参事） 都市建設部副参事の梅山でございます。よろしくお願いたします。着座にて失礼いたします。

議題2、湖畔地域コミュニティタクシー試行運行の実績についてご説明いたします。

インデックスの資料2をご覧ください。

こちらの資料は湖畔地域コミュニティタクシー試行運行の乗車人数の実績を表とグラフで表したものでございます。

湖畔地域では令和2年2月4日から試行運行を開始し、5月20日までの70日間、延べ878人、1日当たり12.54人の方にご利用いただきました。また、2月4日から2月6日までの4日間は無料で乗車できる試乗期間としておりまして、この4日間の利用者は延べ177人、1日当たり44.25人でありました。また、試乗期間を除いた66日間の利用者は延べ701人、1日当たり10.62人でありました。

なお、5月21日から8月3日までは、新型コロナウイルス感染症の影響等により運行を休止しております。

2ページをご覧ください。

こちらは便別の乗車実績をまとめたものでございます。2ページ以降の資料につきましては、4日間の試乗期間を除いた実績を集計しております。

右の円グラフをご覧ください。割合が多かったのは10時30分発の第3便、9時30分発の第2便で、割合が少なかったのは8時32分発の第1便、13時30分発の第5便となっております。

下の表をご覧ください。こちらは便別に乗車があった便と乗車がなかった便をまとめたものでございます。延べ528便の約3分の1に当たる181便は乗車がなかったという結果になっております。

3ページをご覧ください。

こちらは停留所別の乗降実績でございます。上の表をご覧ください。数字が太字になっているところが乗降数の多かった停留所、斜めの字で網かけになっているところが乗降数の少なかった停留所でございます。

買物や既存の路線バスと接続できる「たいらや」停留所や、武蔵大和駅に近く、周辺には医療機関のある「清水観音堂」停留所の利用が多かったことから、通院、買物等の市民の日常生活に必要な移動手段の確保という目的に沿った利用があったと考えております。

4ページをご覧ください。

こちらは収入実績などをまとめたものでございます。左の円グラフをご覧ください。支払い区分別の乗車割合としては、延べ701人のうち、大人の現金での乗車が約76%、定期券での乗車が約21%となっております。

右上の表をご覧ください。収入の実績としては、運賃収入は19万6,100円であり、内訳は、現金が約54%、定期券が約46%となっております。

右下の表の下の米印の換算方法と書いてあるところをご覧ください。試行運行の期間は原則として6か月以内としておりまして、また、湖畔地域では5月21日から運行を休止しておりますことから、これを便宜的に年間ベースに換算しております。運行経費につきましては、車両の減価償却期間を5年とし、また、修繕費や保険料などは常用車と予備車の2台分として算出しております。収入につきましては1日当たりの収入額を基に算出しております。

表をご覧くださいと、4行目に補助金という項目がございますが、これを年間ベースに換算した場合、約690万円となり、ガイドラインに定める運行基準額500万円を190万円程度超過するという結果になっております。

資料の説明は以上でありますけれども、今回の試行運行につきましては、今ご説明させていただいた実績を基に、現在、地域検討組織と協働で分析や検証を行っているところであります。今年度末を目途に最終的に報告書の形でまとめる予定としております。報告書が完成いたしましたら改めてご報告申し上げますので、よろしく願いいたします。

湖畔地域のコミュニティタクシーは、平成28年3月に作成いたしました東大和市のコミュニティバス等運行ガイドライン、こちらに基づきまして、平成28年から市

と地域検討組織との協働により取組を進めてまいりました。

交通会議の委員の皆様にご協力いただきまして、またその運行事業者の担い手探しが難航し、最大の課題となっていた中、地域貢献等の観点から小平交通有限会社様のご協力をいただきまして試行運行を実施することができました。改めて厚く御礼申し上げます。

また、同じく平成28年から取組を進めております芋窪地域コミュニティタクシーにつきましては、今年の8月から試行運行を実施する予定でありましたけれども、新型コロナウイルス感染症の影響等により延期することとし、現在、令和3年度の実施に向けて検討を進めているところでございます。具体化した際には交通会議で協議をさせていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

説明は以上でございます。

○（座長） ありがとうございます。

ただいまの湖畔地域の実績についてのご説明、何か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） 湖畔地域のコミュニティタクシーというのは、今年度初めての試行ということでしょうか。

○（梅山都市建設部副参事） さようでございます。今年の2月からやっております。

○（委員） それで、コロナが生じてしまったために、今途中なんだけれどもストップしているということですか。

○（梅山都市建設部副参事） そうですね。コロナというのも一つの原因でありますし、また乗車実績というのを含めまして、2月から8月だったのですが、5月20日をもって休止として、それで一旦期間が終わってございます。

○（委員） これから精査して再検討するということのようにですけども、やはりここでも補助金が相当投入されているということで、こちらのコミュニティタクシーのほうも、収支の計算は、ちよこバスのほうは西武バスが作成というふうに書いてありますけれども、これは市役所のほうでつくられたものですか。収支実績。

○（梅山都市建設部副参事） こちらの資料の後の収支実績自体は市役所のほうで、担当課のほうでつくりまして、そのひとつ前のご質問につきましては、今回、今、地域検討組織の皆様と協働で総括、まとめ、検証しておるところなんです、また利用者数が低迷していたということがあるため、なかなかコミュニティタクシーの導入というのは難しいかなというふうには思っておりますが、例えば地域の方々の中で、次のボランティア輸送とか交通に関する調査研究等を行っていく会議には、必要に応じていろいろ情報提供とか勉強会の参加とか、そういうことをしたいというふうに思っております。

○（座長） これは東大和市だけのことではないんですけれども、試行運行の実績によっていろいろ今後について判断をしようというふうな形で試行運行するケースというのはもちろどこでもよくある話、よくあるやり方なんですけれども、今年は本当にこれが正確なデータの取れない年になってしましまして、多くのそういう形態を取っているところの多くでは、今年度の場合は生のデータで判断はできないであろうということで、何らかの約束事をするか、あるいは試行期間を延ばすなりして、もう少しきちんとしたデータが取れるような状態になってから判断をしようといったようなことをそれぞれの市の考え方の中でやっているところです。

いずれにしても、ちょっと本年度の数字というのはどこも判断をするにはあまりに実態と違いますか、適していない状況がちょっと見えますので、東大和市の場合もちょっと、そのままこれで少なかったから駄目という話では必ずしもないですけれども、ただやはり、実際に実績としての数字が出ている中で、じゃ、これをどういうふうに判断したらいいのかというあたりのところはそれぞれ検証していかなくてはならないことなんだろうなというふうに思います。

○（委員） 市のほうから補助金が出るということなんですけれども、どんどん補助金が増えていくということも実際あると思うんですが、市の補助金というのは、また市がどこからまた補助金とかいただくようなことがあるんですか、ないんですか。

○（梅山都市建設部副参事） こちら今、お手元にございますガイドラインの19ページをお開きいただきたいと思います。19ページでございます。

19ページの上のところ、1番の運行基準というのがございまして、その表の中に運行種別、試行運行、本格運行の中で、今おっしゃったとおり、もちろん補助金も

使いながら市の公共交通を支えていく事業になりますが、補助金の額というのは幾らでもいいというものではございませんので、今のガイドラインの中では、年間500万円程度を上限とするということで一つの切り分けをして、その中で取り組んでいくというふうに定めておるところでございます。

以上でございます。

○（座長） ほかにはいかがでしょうか。

特にならなければ、この件につきましては、報告がありましたように、実績であったり、あるいは地域での利用状況等を再度分析しつつ、地域の中で今後の方策等について議論を進めるということで、その進捗によってまた会議のほうには出しているだけということですのでそのような形をお願いさせていただければと思います。

ということで、議事については本日は報告事項ですので、議事については以上なんですけれども、その他というのは事務局からは特になしということで、皆さんからその他で何か、特に今日の議事に関係なくても結構ですけれども。

どうぞ。

○（委員） 先ほどバスの換気のことでも質問が出て、説明がありましたが、このたび新聞で交通事故、コミュニティバスの交通事故が報道されています。日野市ですか。その辺、各バス会社の方なんかはどういう捉え方なのかということをお聞きしたいんですが。

○（座長） 西武さん、コメントがあれば。

○（委員） 日野市コミュニティバス、他社さんのバスの事故ですけれども、あの日野市のほうは高齢者の方が左折時にひかれてしまった。

当社ではそういった他社の事故事例に関しましても共有をしまして、全従業員に周知をしているところでございます。先日労使、労働組合のほうでも事故防止対策委員会ありまして、そちらのほうでも、その画像を提供していただきまして、全員で見て、どういうふうな事故だったのかという検証をしながら、弊社としての事故防止の取組ということでやっておりますので、ご安心というのは、事故は全くゼロというわけではないんですけれども、コミュニティバスに限らず全てのバスにおいて、安全・安心をお届けするというので一丸となって今取り組んでいるところでございます。

○（委員） 今回初めて新聞で事故があったことを拝見しました。やはりコミュニティバ

スの特徴として、狭い道を、速度は遅いんですけども、ゆっくり過ぎるぐらいの走り方なんかをきつとしてあって、かえってそういうことが事故にも結びつくのかなというような特異な点もありますので、やはり事故があってはいけないだろうということで、人もバス会社も運行については、特に東大和市においては事故のないように再確認していただきたいなと思いました。

- (座長) おっしゃるように、非常に狭隘な道路を走る部分がコミュニティバスの場合にありますので、この辺については特に細心の注意を払って運行されているものと思いますので、安全は何しろ最優先ですので、それは事業者さんももちろんですけども、みんなで事故のないような環境づくりも含めてできればと思います。

何か警察のほうから何かコメントというか、安全に対するお願いというか、そんなことがございますか。

- (委員) そうですね。確かにバスといいますのは、路線もコミュニティも二種免許を持っている皆さんで、確かに運転の技術なり法令の熟知度なんかは一般のドライバーよりも高いということで、安全意識も高く運行していただけているものであるものの、やはり飛び出しなんかもあって、路線バスで、極端な話、死亡事故なんていうのもポツリポツリと新聞記事も私も目にしたりもしますけれども、ただ、バスだから事故を起こしてはいけないということではなくて、全ての人が、車を運転している人が運転免許という資格を与えられて運転しているわけですし、自転車なんか資格のない車両もありますけれども、皆さんが交通ルールをしっかりと守って、ルールとマナーということで、譲り合いながら、法令に従って道路を利用していただければ事故は起こらないのかなと思いますので、それはぜひお願いしたいと思います。

- (座長) ありがとうございます。

ほかにはよろしいでしょうか。

どうぞ。

- (委員) この状況なので、バスの事業者さん、本当に大変だなと思います。そんな中でコミュニティバス等の運行、本当にありがとうございます。また、それに伴って、市のほうもまた財政的にも本当にきつい状況にあると思います。まして乗客の方々も大変な思いをしておりますし、乗りたくても乗れない状況もありますし、この状況はいつ解消されるか分かりません。ワクチン等々出てきても、新しい生活様式に慣れて

おりますので、戻るのはかなり先かなというふうに思います。

ですので、ぜひ乗る側からしたら、バス会社さんには耐えていただいて、何とかコロナ禍でも順調に運営していただきたいと思いますし、市のほうも何とか耐えて、コミュニティバスの状況を今までどおりやっていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○（座長） では、それはご意見というか、お願いされたとしておきたいと思います。

○（委員） 今日はちょこバスで来ました。

○（座長） この会議の時間が15時10分という半端な時間の開始になっていたのはなぜかという、ちょこバスの到着時刻に合わせているということです。

実をいいますと、いろいろな会議があるんですけども、公共交通会議であっても公共交通で来る人が非常に少ないという現状がどこでもあります。そういうことで、実はこの会議の時間につきましては、大分以前に私が、公共交通で来られるような時間に設定をして、なんでこの時間なんだと思ってもらえるような時間にしようよという話をした結果、今回のような15時10分という半端な時間の開始、それはなぜかという、ちょこバスがこの時間に、つまり五十何分に市役所前に着きますので、それから会場へ来ていただくとちょうどいいですよという、そういうことが分かるような設定にしましたので、今後もそんな感じでやっていきますので、ひとつぜひちょこバスを使って来ていただければというふうに思います。

ほか、よろしければ、一応議事としてはこれでいいですか。

用意された議事、その他まで終わりました。大体1時間ぐらいの会議で、短くというあたりもかなえられたかなという気もしますので、これをもちまして令和2年度第1回東大和市地域公共交通会議を閉会としたいと思います。

ご協力いただきましてありがとうございました。