

令和3年度
第1回

東大和市地域公共交通会議会議録

令和3年11月9日

東 大 和 市

令和3年度
第1回

東大和市地域公共交通会議会議録

日時 令和3年11月9日(火)
午後3時10分～午後4時10分
場所 中央公民館 ホール

○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	欠	9番	植木修委員
出	2番	小林徹委員	出	10番	秦野凌委員
出	3番	木内健司委員	出	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)
欠	5番	西村一二委員	出	13番	佐藤昌彦委員
出	6番	高橋勇委員	出	14番	米澤暁裕委員
出	7番	平井通善委員	欠	15番	小河憲司委員
出	8番	小泉伸介委員	出	16番	田辺康弘委員 (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)	稲毛秀憲 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 有富佑美人 梶野宣人

○会議の公開・非公開 公開 傍聴者0人

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結果報告書について(報告)
- 3 その他

○（稲毛都市計画課長） 皆さん、こんにちは。

本日は、お忙しい中、また足元の悪い中、令和3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。

本日の出席人数でございますが、委員定員17人に対し、13人の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。番号の右側に前回の会議以降の新規任命及び再任の欄を設け、該当箇所には○を付しております。それではここで新任された委員の皆様へ、順次自己紹介をお願いしたいと存じます。

（新任委員 自己紹介）

○（稲毛都市計画課長） ありがとうございます。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。

議事（1）のちょこバスに関する報告資料といたしまして、資料1-1がA4で5枚、資料1-2がA4で2枚、資料1-3がA4で1枚でございます。

議事（2）のコミュニティタクシーに関する報告資料といたしまして、資料2の湖畔地域コミュニティタクシー試行運行結果報告書が1部でございます。また、参考としてちょこバスのご利用案内が1部でございます。不足がございましたら、挙手いただければと思います。

○（稲毛都市計画課長） それでは、これから先の進行につきましては、座長、よろしくお願いいいたします。

○（座長） 改めまして、皆さん、こんにちは。お久しぶりでございます。なかなかここ1年半ぐらいの間、実際にこういった対面の会議が普通にできる状況でなかったこともありまして、この東大和市だけではなく、かなりの会議等が書面に変わったり、まあ大変な時期でございました。

幸いなことに、今、少し落ち着きを見せておりますので、このまま落ち着いた状態が続けばいいなと思っておりますけれども、やはり感染が大きい時期には、結構な感染が実際に出ている状況が周囲でありましたので、そういう意味ではなかなか厳しいものがあつたらうと思います。

これに伴いまして、交通機関もかなりの影響を受けております。実際のところ、こ

こ半年ぐらいは徐々に戻りつつあって、去年の夏前ぐらいのある意味どん底の時期に比べたら、大分戻ってきてはいるんですけども、それでもやはり最終的に恐らく7割、8割ぐらいのところまで戻って、それ以上にはならないのではないかという観測があって、私も大体そんなところなのかなというふうに思っているところですけども、そういう中でやはり今後を見据える場合には、トータルでの戻りがどの辺で落ち着くのか、それから人の動きというのがどういうふうに変わって行って、どういうふうにそれを分析し、これからの計画に生かしていかなくてはいけないのか、この辺のところをやっぱりきちんと見据えながら、議論していく必要があるかなというふうに思っています。

そういう意味で、今後はこういう形で対面で会議ができることを祈りつつ、ちょうどコロナ禍に、後ほど議題になるコミュニティタクシーなども、実証実験というようなこともあって、なかなかその分析がしづらい状況の中での試行を行ってきたりしましたけれども、きちんと分析し、今後の議論につなげていきたいと思いますので、ひとつ皆さん、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、議事のほうは着座で進めさせていただきたいと思います。

- （座長） それでは、ただいまから令和3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。

議事に入らせていただきます。

議事、本日は報告事項2件、ちょこバスの利用状況等についてと、それから湖畔地域コミュニティタクシー試行運行結果報告書についてということで用意されておりますので、順番に進めてまいりたいと思います。

それでは、ちょこバスの利用状況等について、事務局から説明をお願いいたします。

- （稲毛都市計画課長） 着座にて説明させていただきます。

議題1、ちょこバスの利用状況について、内容をご説明させていただきます。

資料1-1をご覧ください。こちらは、ちょこバスの乗車実績の資料であります。年度別、月別の乗車人数を表と棒グラフであらわしております。上段の表の右側から2列目の欄をご覧ください。ちょこバスのルート改正初年度、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、平成31年度が129.4と増加していました。表に網掛けをしております平成31年度の2月から新型コロナウイルス感染症の影響が出始めており、令和2年度は97.2と乗車人数が大きく減

少しております。

下の棒グラフをご覧ください。月ごとの棒グラフは、右に移るに従いまして年度が新しくなっております。乗車人数は平成31年度までは全体的に右肩上がりとなっておりますが、令和2年度は大きく落ち込み、令和3年度は多少回復しておりますが、コロナの影響前の平成30年度、平成31年度にはまだ遠く及ばないという状況となっております。令和3年4月から10月の乗車人数の合計は、コロナの影響前の平成31年4月から10月までの乗車人数の合計と比べ、約18%少なくなっております。

次に、2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31年度と令和2年度で比較している表でございます。一番下の合計欄の網掛け部分をご覧ください。令和2年度の1日平均の乗車人数は、循環ルートは236人で平成31年度に比べ約27%の減、往復ルートは97人、約20%の減、合計では約25%の減となっております。

3ページをお開きください。このグラフは、そのバス停から乗車したIC利用者の人数をルート別、年度別に示したものです。左側の棒が平成31年度、右側の棒は令和2年度になります。3ページは循環ルート外回りの実績であります。平成31年度の乗車数が1,000人以上で、減少率が30%を超える停留所を見ていきますと、芝中団地中央、奈良橋市民センター、二ツ池公園から湖畔の間、消防署の停留所となります。

次に、4ページをご覧ください。こちらは内回りの実績であります。同様に見ていきますと、東大和病院、清水六丁目、武蔵大和駅入口、清水観音堂、狭山一丁目、湖畔集会所、二ツ池公園での減少率が高くなっています。循環ルートの減少率からは、これまで比較的乗車人数が多かった湖畔地域等において、バス利用の減少が生じている状況が見受けられます。

5ページをお開きください。往復ルートを同様に見ていきますと東大和市役所入口、いちょう通りが乗車人数の減少率が高い停留所ということになっております。また、東大和市役所から東大和市駅までの間に比べて、東大和市役所から玉川上水駅間の方が乗車人数の減少率が高くなっております。

続きまして、資料1-2をご覧ください。こちらは、ちよこバスの運賃収入実績の資料であります。下の棒グラフをご覧ください。こちらは年度別、月別の運賃収入をあらわしたものでございます。増減につきましては、資料1-1でご説明した乗車人数の増減と概ね同様の傾向でございまして、平成31年度までは全体的に右肩上がり、令和2年度は大きく落ち込み、令和3年度は回復傾向にありますが、コロナ前の

平成30年度、平成31年度には及ばないという状況になっております。

次の2ページをご覧ください。令和2年度の収入と経費の実績額につきまして、ルートごと、科目ごとの内訳を示したものです。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按分をして推計をしているものでございます。収入欄の上から3行目の網掛けをしております「収入の合計」は、1,800万2,830円でございます。真ん中よりちょっと下の網掛けをしてある「経費の合計」は、7,872万2,903円でございます。これらを差し引いた収支差、6,072万0,073円が補助金でございます。

右下の太枠内に前年度との比較の表があります。総経費につきましては12万2,827円とわずかに減少しておりますが、収入が655万8,756円減少したため、補助金額は平成31年度に比べて、643万5,929円の増となっております。

総収入を総経費で割った収支率につきましては、22.9%でございます。

東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインでは、ちょこバスの収支率は40%以上を目指すものとし、概ね25%を下回る場合は、一層の利用促進を図り、それでも収支率が25%を切るようであれば見直しを検討することとしております。

令和2年度の収支率は新型コロナウイルス感染症の影響で22.9%となり、25%を下回りましたが、新型コロナウイルス感染症については、その影響が長期的なものか短期的なものか見定める必要がありますので、ただちに見直しに着手することは考えておりません。

資料1-3をご覧ください。ちょこバスの利用促進についてでございます。

1のちょこバスDAY事業につきましては、令和2年9月26日に実施された東大和市市制50周年記念式典の当日のちょこバス料金を無料にし、市内をめぐってもらい、市を知る機会を創出し、あわせてちょこバスに親しんでもらうことを目的に実施しようとしたものですが、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため記念式典自体が縮小されたことなどにより、「ちょこバスDAY」の実施はいたしませんでした。なお、市制50周年の広報として、ちょこバス車体に市制50周年をPRするステッカーを貼り付ける事業は実施をいたしました。

2の新型コロナウイルス感染症に関連した利用促進についてでございます。

(1) 路線バス等で実施している感染症拡大防止の取組のPRでございます。前回の交通会議で、行政の方でも公共交通は安全であるということをもPRして欲しいとのご意見がありましたので、市の公式ホームページに各路線バス事業者さんの感染症拡大防止の取組や車内の換気状況が視覚的に分かる東京バス協会さんの動画を紹介す

るページを作成し、公開をしております。

(2) ちよこバス利用者への感染症拡大防止への協力のお願いポスターの作成につきましては、お客様にマスクの着用や車内の会話を控える等、バス車内の感染症拡大防止へのご協力のお願いを記載したポスターを作成し、ちよこバス車内などに掲示し、周知を図ったものでございます。

(3) ワクチン集団接種会場への案内ポスターの掲示につきましては、ワクチン集団接種会場への移動にちよこバスを利用していただけるよう、会場への行き方を案内するポスターを作成し、ちよこバス車内や市公式ホームページ、SNSで周知を図ったものであります。

(4) ちよこバス車内の抗菌・抗ウイルス加工の実施につきましては、西武バスさんの方で、ちよこバス車内に無光触媒を使用したコーティング剤を噴霧し、抗菌・抗ウイルス加工を実施していただいたものです。

3のその他継続実施している利用促進につきましては、夏季休業期間等におけるちよこバスの小児運賃割引を継続して実施しております。こちらにつきましては、西武バスさんが、今年の夏休みに当該割引制度を廃止したとのことですが、ちよこバスについては、将来の利用者育成のため、引き続き当該割引制度の実施をしていくこととしております。

資料の説明は以上となります。

○ (座長) ありがとうございます。

それでは、ただいまの事務局からの説明に関して、あるいは資料そのものに関して、ご質問、ご意見があればお願いしたいと思います。

○ (委員) 先ほど収支率が25%を下回ると、見直しに着手していくんだというお話をいただいたんですけども、実際にどういう手順で見直しをしていくのか、それがちょっと見えないので、概要だけでも教えていただければと思います。

○ (稲毛都市計画課長) 現在、厳しい状況ではありますが、生活を支える公共交通として、今、耐えながら路線の維持を図っているというような状況であります。今後はワクチン接種後の外出行動の変化を注視しながら、収支の悪化が一過性のものなのか、継続的なものなのかを見極めながら、持続可能な公共交通となるよう、安全性のPRに努めるとともに実施可能な利用促進策を検討するなどしていきたいと考えているところです。

- （委員） その見直しなんですけれども、この公共交通会議の中で見直していくのか、あるいは広く市民の意見を聞きながら見直していくのか、そういうところを聞きたいんですけれども。
- （稲毛都市計画課長） 現状でどちらの内容で検討し、市民の方にどのように伝えていくかというのを具体的には考えていない、答えが出てないところではあるんですが、それも含めまして検討していく必要があるかというふうには思っています。
- （委員） 収支率の資料でございますが、平成31年と令和2年度の記載はありますが、平成30年度、コロナの影響を受ける前の収支差、収支率について教えていただきたいと思います。
- （福田計画調整係長） 平成30年度の収支差ですが、5,062万7,478円となっております。また、平成30年度の収支率は31.9%でございます。
以上です。
- （座長） よろしいでしょうか、ほかには。
- （委員） 今年度に入って利用者の数がやや回復していると思いますが、今年度の見通しとしては25%を何とか超えていけると思える状況でしょうか。
- （稲毛都市計画課長） 現状、令和2年度で22.9%という数字が出ているところなんでございますが、できれば25%というところではあるんですが、実際のところ状況からして、超えられるかどうかというのはちょっとはっきり見えてこないところであって、できるだけ状況が好転して、ちょこバスの利用者が増えるというふうになってほしいところでありますが、微妙な状況だと認識しております。
- （座長） よろしいでしょうか、ほかには。
- （委員） 一連のグラフを見ると、コロナさえなければ、どんどんと売上が伸びている状況なんですけれども、これは例えば人口が増えているだとか、何か理由はあるのでしょうか。伸びている理由はどのようなことだとお考えでしょうか。

○（稲毛都市計画課長） 実際のところ人口につきましては、伸び悩んでいるという状況でございます。従いましてこれまでの利用促進の効果が出てきたものかと考えています。

○（座長） はい、ほかにはいかがでしょうか。

大体ほかの地域のコミュニティバスの状況を見ても、ほぼ多分グラフにしたら同じような結果が出てくる、あるいはちょこバスの場合は、かなりコロナ前の伸びが大きかったのも、ほかの地域でいうと大体横ばいで、微増ぐらいできたところが、コロナでどんと落ちて、今年度になってある程度戻りつつあるようなグラフになるかと思うので、これは恐らく全国的な傾向と言っていいたろうなど。ざっくり言うと、路線バスなんかと同じようなグラフになるんじゃないかなと思うんですけども、ちょっとまだこの先、見えないところがあるかなと思いますね。このままの状況で落ち着いてくると、もう少し戻りがあるかなというのと、それから前回もちょっと申し上げたかもしれませんが、まだやはりバスは密になるようなイメージで利用を控えている方もいるので、利用促進のところの2の（1）のところでも報告いただいたように、東大和市の場合、本当にバスが安心であるということもPRしてくださっていますので、こういった効果が出てくると、ある程度の上乗せはできるのかなというふうには思っているところなんですけれども。もう少し状況を見る必要がありそうな感じがしますね。

事務局の報告もありましたように、とりあえずコロナ禍による減少、あるいはその収支率の成果というのは、現状まだ先が見えない部分もあるということから、この今の22%の数字でもって再編というような話を考えるわけではないというふうに報告されております。私もそれでよしいんじゃないかと思いますが、今後のちょっと状況を見ながら、この収支率等の数値についても周知をしていければと思います。

ほかには何かございますでしょうか。

○（委員） 今のお話ですと、まだ様子を見るということですけども、コロナ禍でお客さんもなかなか戻ってこない。ちょこバスに対しても、ただ様子を見るだけではなく、何か手を打てないものかと思いますが、どのようにお考えでしょうか。

○（稲毛都市計画課長） 利用促進につながる場所の質問かと思うんですが、なかなかどんどん乗ってほしいというようなことも言いにくいような状況もありまして、利用促進につきましては、かなり頭を悩ませながらやっているところであります。

その中で、子供たちの休み期間の運賃割引、その辺のできるところで対応しているところでありますので、なかなかこう、どんどん乗ってくださいと言えるような状況ではないというところが、ちょっと厳しい状況ではありますが、できること、今座長からありましたが、バスに安心して乗ってくださいというPRとか、子供料金のキャンペーンを続けたりというところで、地道な努力になるんですが、まずそういうところから続けていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○（座長） ほかにいかがでしょうか。

よろしければ、これは報告事項でございますので、これで次の議題に移らせていただければと思います。

それでは、議事の2番目、湖畔地域コミュニティタクシー試行運行結果報告書についての報告を、事務局からお願いいたします。

○（梅山都市建設部副参事） 皆様、改めまして、こんにちは。公共交通・住宅等担当副参事の梅山でございます。よろしく願いいたします。

議事の2番目は、令和2年から実施しました湖畔地域コミュニティタクシー試行運行につきまして、地域検討組織と協働で試行運行の内容を検証・総括しまして、令和3年4月に報告書として取りまとめましたので、その内容をご報告するものであります。

内容に先立ちまして、まずはここにお集まりの皆様から様々なご助言や多大なご協力をいただきまして、事故やトラブル等がなく試行運行が実施できましたことにつき、厚く御礼申し上げます。ありがとうございました。

それでは、内容のご説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

インデックスの「資料2」をお手元にご用意ください。表紙をおめくりいただきまして、1ページをご覧ください。

「1 報告書作成の目的」でありますけれども、本報告書は、試行運行結果を、運行基準と照合することを目的に作成しております。

「2 試行運行実施までの経過」であります。5段落目になります「また、運賃や運行時間等…」という書き出しの5段落目ではありますが、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、小平交通有限会社様のご協力を得られたことで試行運行が実施できました。この場をお借りして重ねて御礼申し上げます。

2ページをお開きください。

「3 試行運行実施内容」であります。令和元年11月の交通会議で協議した内容から変更となった点のみご説明いたします。

「(3) の試行運行期間」であります。当初は令和2年2月4日から令和2年8月3日までの月曜日から金曜日の121日間の試行運行を予定しておりましたが、新型コロナウイルス感染症等の影響により、令和2年5月21日から運行を休止したため、実運行は70日間となっております。

「(6) の運行系統」であります。新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年3月4日から、起終点の「たいらや奈良橋店」の営業時間が短縮され、1便目の到着時間と、2便目の出発時間が店舗の開店前であるため、1便目はたいらや停留所の1つ手前の「大通り下」止まりとしまして、また2便目はたいらや停留所の次の「大通り下」発とする変更を行っております。

4ページをお開きください。

「4の試行運行結果」であります。結果につきましては、前回の交通会議でご報告しておりますので、分析内容を中心にご説明いたします。

「(1) の乗車実績」につきましては、1日当たりの平均乗車人数は約10.6人であり、運行基準を満たす目安である1日70乗車には大きく届きませんでした。

「(2) の時間帯毎の需要」につきましては、先ほどご説明した「たいらや奈良橋店」の営業時間の短縮に伴う運行内容の変更により1便、2便の乗車が少なかつたものと分析しております。

5ページをご覧ください。

「(3) の停留所毎の需要」につきましては、買い物や路線バスへの乗り継ぎができる「たいらや」停留所や、武蔵大和駅に近接し、医療機関が立地する「清水観音堂」の停留所の利用が多く、試行運行の目的に沿った利用が見られたと捉えております。

6ページをお開きください。

「(4) の収入実績」につきましては、運賃収入が19万6,100円、広告収入が4,400円などとなっております。

ここで、右側の7ページの一番上、【分析】のところをご覧ください。

分析のところの2つ目の「・」であります。乗車人数に占める定期券利用者の割合は21%、運賃収入のうち定期券の売上が占める割合は46%で、乗客1人あたりの収入額は約280円でありました。このことから、定期券の購入者は、コミュニティタクシー支援の目的も含めて、定期券を購入していたというふうに推察されます。

7ページの中ほど、「(5) の収支実績」につきましては、表のところをご覧ください。

きたいんですが、2列目、「試行運行の実績を換算」という列がございます。この列の一番下の行、「補助金」という行に「688万5千円」とあります。これは試行運行の収入・支出を本格運行ベースで換算し、推計したところ、年間の補助金見込み額は「688万5千円」となり、ガイドラインに定める運行基準500万円を超えるということを示してございます。

8ページをお開きください。

「(6) 利用促進策の実施状況」であります。

この表の中で下線を付した部分、アンダーラインを引いた部分は、本交通会議で協議した際に掲げた利用促進策であります。協賛金の募集や商店街等と連携した利用者優遇措置、自家用車等の利用を控える日の設定等は実施に至らなかったものの、愛称・シンボルマークの決定、ポスターの掲示、そういう新たな取組を行うことができまして、また試行運行の開始前は地域検討組織や利用案内の全戸配布を実施するなど、地域に対して十分な周知を行うことができました。この右の9ページには、出発式の様子やシンボルマーク等を掲載しております。

10ページをお開きください。

「5新型コロナウイルス感染症の影響」であります。令和2年3月末には不要不急の外出の自粛が求められ、4月7日には緊急事態宣言が発出されました。人と人との接触機会を減少させる観点から、地域で検討していた個別訪問による利用のお願いができなくなるなど、利用促進策の実施に影響が出たものであります。

この10ページの一番下の表は、「ちょこバスの乗車実績」でありますけれども、令和2年3月は対前年同月比で約25%減少し、4月、5月は約半分というふうになってございます。

11ページをご覧ください。

「6 運行基準との適合性の検証」であります。

「(1) 試行運行の成果」であります。検討開始から3年半にわたる検討を重ね、車両制限令や道路交通法の規制やガイドラインへの適合を踏まえたなかで、最善の運行内容で、地域検討組織と市が協働で、市内初の試みでありますコミュニティタクシーの試行運行を実施できたことは、大きな成果であるというふうに考えております。また、地域検討組織が主体となり、地域に対して周知を図ることができたこと、試行運行において事故やトラブルが発生しなかったこと等、適正な運行計画の策定や利用促進策の実施ができたと考えております。

「(2) 収支状況」であります。運行経費は見積の範囲内で実現できた一方で、運賃収入は見積りどおりの収入が確保できませんでした。その要因としては、ルート

や停留所が希望する場所に設置できなかったこと、将来的な必要性を見据えてアンケートでは「利用する」と回答したけれども、現在の乗車にはつながらなかったこと、新型コロナウイルス感染症の影響で利用促進策の実施が困難になったことなどであるというふうに考えております。

従いまして、(3) 適合性の評価につきましては、ガイドラインの運行基準に即してコミュニティタクシーを支える需要を確保することは、非常に困難であると判断したものでございます。

12ページをお開きください。

検証結果を「7総括」としてまとめております。

そのまま読み上げさせていただきます。「試行運行の開始から2か月後には緊急事態宣言が発出され、不要不急の外出の自粛が求められるなど、地域の取組などに難しい側面はあったが、現在、他の移動手段がある住民に対し、コミュニティタクシーを利用し育てていく観点から実際の乗車につなげていくことの必要性を十分に浸透させるまでには至らなかったことが課題としてあげられる。

運行基準との照合においては、今回の乗車人数からは運行基準を満たす収入があるとは見込めないため、本格運行に移行することは困難と判断される。

しかしながら、今回の試行運行に向けた地域と市の協働の取組は、貴重な実例として、今後、様々な場面で参考になるものと考えられる。」としております。

「8の今後の方向性」であります。地域検討組織は今後の地域の高齢化の進展に伴って、地域公共交通に対するニーズが一層高まることを見据え、地域にふさわしい交通手段のあり方について、調査研究を行っていくこととしており、市はこうした地域の取組に対し、出前講座による情報の提供に努めるなど可能な支援を行うこととしております。

次ページ以降は資料編でございまして、説明は省略をさせていただきます。

最後に、別件となりますけれども、芋窪地域コミュニティタクシーの検討状況につきましてご報告いたします。

芋窪地域コミュニティタクシーにつきましては、現在、令和4年度の試行運行の実施に向けて地域検討組織と協議を進めております。

今後、詳細が決まりましたら交通会議にて協議をさせていただきたいと存じますので、その際は、よろしくお願いいたします。

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。ただいま湖畔地域のコミュニティタクシー試行運

行結果について、報告書をもとにご説明をいただきました。

初めての委員さんは、細かいところで、ちょっと分からない面もあったかもしれませんが、事前に送られておりますので、読んでいただけたらと思いますので、今の報告をもとに何かご質問、あるいはご意見、あるいはご感想でも結構ですので、ありましたらお願いしたいと思います。

はい、どうぞ。

○（委員） 要は、あきらめるというよりも、途中でコロナで中止になったということですから、そこまでいった中でも、今後も目標にいくように試行運行をしていくということなんでしょうか。それがはっきり伝わってないと。

○（梅山都市建設部副参事） 今のご質問は、まずは休止をしたままで一旦、試行運行が終わっているという話で、そのことについてご説明がもし足りなかったら申し訳ありません。

2 ページのところですね、運行期間については、真ん中あたりに、（3）の試行運行期間ということで、令和2年5月21日から運行を休止し、そのまま期間が満了しているということです。

あとは最後の総括のところであったとおりでですね、今後、地域の方々は、高齢化をしているという事実は、これはかわりはございませんで、この後、必要な交通手段、移動手段等について調査研究しているというふうに考えているので、それに対して市は支援をしてまいりたいというふうに思っております。

○（委員） 今回のこのコミュニティタクシーについては、試行運行として進められたわけですが、それで、途中でいなくなつたというところは、わかつたんですけども、これからどうされるというところがわからないんですけども。

○（梅山都市建設部副参事） 試行運行を実際にやってみたところ、ガイドラインと照らし合わせたときに、必要な需要というのは、どうしても確認がとれなかったと。この後、どうしていくのかというご質問に関しては、今、別途、湖畔地域は高齢化はしていて、この後、地域検討組織が主体となって、交通や移動等についてどうしていくべきか、これを引き続き検討していくということになっています。それに対して、市も関わって、湖畔地域における交通移動手段について、一緒に考えていこうというふうに思っております。

以上です。

○(委員) ということは、このまま続くのではなくて、一回終わったまんまで、ちょっとまた考え直す、そういう状況であると。また、これを見ますと、皆さん、長い間、会議を開かれて、何とか試行運転できたのに、5月21日、中止になったこの後、それから今後についての、またこの委員会の方たちは会合を持っていただくといことでしょうか。

○(梅山都市建設部副参事) コミュニティタクシーの湖畔地域における試行運行は、ここで一旦終了でございます。その後は、地域の方々が、交通手段や移動手段についてどうやって取り組めばいいのか、それを研究していくので、市としてそれを支援していくという立場でございます。

あと、今おっしゃっていただいたとおり、足かけ3年以上、非常に長い議論とか工夫とか、取組みをずっと続けていたことがありますので、そのノウハウを生かしながら研究を進めていくと、それにあたって市もやっぱり支援していきたいと考えております。

○(委員) 何かコロナということが非常に大きいわけですけども、何か反省してとか、そういうふうなことは考えられないでしょうか。どんな機能がなくなってしまったとか、そんなことも、やはり住民の方たちともお話しして欲しい。

○(梅山都市建設部副参事) この後の具体的な内容でかと思えます。

今年度の報告書をまとめましたのが、今年の4月だったんですが、今年度の上半期、緊急事態宣言でなかなかちょっと集まれなかったという実態がございます。秋に緊急事態宣言も明けて、少し皆さんが集まれるような状態になってきましたので、この後、実際に地域の方々と、これから研究、検討していくということが予定されておりますので、それに対して市も具体的な議論、何があるかというところも含めてですね、今後、一緒に考えていきたいというふうに思っております。

○(委員) 今、お伺いしたようなことを、やはり地域の方のお話とか、記録を市民の方へ分かりやすくお聞かせくださるようお願いいたします。

○(梅山都市建設部副参事) この今の湖畔の取組とか、これからの課題というのを、こ

の湖畔の知識だけにとどまらず、いろいろ皆様に周知をしたり、知っていただくということについては、続けてまいりたいと思っております。

- （座長） ほかにはいかがでしょうか。はい、どうぞ。
- （委員） この検証について、地域の組織の方、あと、バス運行事業者の方から何か意見はあったのでしょうか。
- （梅山都市建設部副参事） この報告書自体、市役所側でつくったというより、試行運行が終わった後に、地域の方々と打合せ会議とか、そういう議論をしながらつくっていたもので、その内容がこちらのほうに反映されてございます。
以上です。

- （座長） ほかにはいかがでしょうか。

実際のところ、試行運行を開始して、間もなくコロナ禍に入ってしまったので、判断が非常に難しい状況の中で試行運行をせざるを得なかったという状況はあるかと思えます。ただ、地域の一つの判断として、そのコロナの影響が出る前の状況等を見ても、ちょっとこの形で、そのまま本格運行に至るとするのは難しいだろうなという判断のもとで、今後の研究をしていくということだろうと思えます。

私も、これまでの3年間の地域での検討、何回も私もちょっと中に入って、一緒にいろいろ議論させていただいた経緯もあるんですけども、あの地域の方は熱心に本気で議論をされています。そういう意味では、そういった形で公共交通のあり方が方向づけされていくということは、非常に大切なことだろうと思えますので、先ほどもご意見があったように、ぜひ広く市民の方に、こういうことを地域の人がやって進めてきて、こういう結果になったというあたりのところは、丁寧に知らせていただければなというふうに私も思っています。

今後については、恐らくこれから、また私のほうでも入っていろいろ意見させていただくことになるのかなというふうに思いますが、地域の方自身が、それこそ自分達自身の問題として取り組んでおられる非常にいい例だなというふうに思っていますので、ぜひ今後も続けていただければなというふうに思っています。

実際に行ってみると分かることですが、平面の地図で見るとですね、ちょこバスが走っているところからすごく近いです。だけど、実際に行ってみると見上げるようなところですので、やはり今後、その高齢化が進んできた中で、移動手段という

のは、課題としては大きいものがあるというのは事実だと思います。

ですから、そういうような場所の交通のあり方みたいなものを議論していく、一つのひな形にもなるのかなというふうな思いもあります。ぜひ、皆さんも見守っていただきつつ、ご意見もいただければなというふうに思いますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思います。

今後の芋窪のほうの話で何かありますか。

- (委員) 来年、試行をぜひやりたいと思っています。湖畔地域は、やはりコロナのこともございますし、そのほかにもあると思うんですが、また芋窪は芋窪で違うところもありますし、ここにも書いていますね。これからの貴重な実例でもあるんですけども、芋窪としてもあります、このように、いずれ市のためにも、またほかの地域のコミュニティ交通のためにもなる試行運行にしたいと思っておりますし、先ほどおっしゃられたように、生活困難者、年寄りの方も、今後、移動手段が大切になると思いますので、その辺のコミュニティタクシー以上のものが出てくる可能性がありますので、そのようなことを探りながら、ぜひともやっていきたいなと思っておりますので、本当に皆様から、これから東大和市民全体、それからここにお集まりの方からも応援を頂いて、何とか実現したい。本格的な取組にしていきたいと思っています。そのために、今後も、検討会一同、話し合いながら頑張っていきたいと思っています。今、考えているのは、企業の対応というか、観光も視野に入れて、芋窪地域も盛り上がるような方策をいろいろと考えながら試行運行を進めていきたいと思っておりますので、皆様の力をお借りしたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひします。

以上です。

- (座長) ありがとうございます。どうぞ。

- (委員) せっかくちょこバスがすぐそばを走っておりますが、これが、がらがらですね。ですから、今回のようにタクシーという手段もありますけれども、効果が期待されますが、支出も非常に大きいということで。地域の市民のボランティアで、連絡すると自分の車を動かしてちょこバスのバス停まで乗せてくれると。そういうことなんかも、我が東大和、湖畔、これから芋窪という形が出てきますけれども、せっかくちょこバスが走っていて、しかもがらがらであるので、何かそういう地域のボランティアで、そこまで送っていく。そういうことが何か考えられるのかなという気がしますが、そんなことも考えてみたらどうでしょうか。

○（座長） ありがとうございます。事務局から特にコメントがあれば。

○（梅山都市建設部副参事） 今、ご指摘というか、ご意見いただきまして、今後は湖畔地域で検討していく中では、私の知り得るところでは、例えば自治会で運営しているボランティア交通ですとか、地域組織で運行しているボランティア輸送、そういうものもいろいろ実例があると聞いておりますので、その辺、幅広く調査、研究しながら、地域の方々と一緒に議論していきたいなというふうに思っております。

以上です。

○（座長） ほかにはいかがでしょうか。ほかよろしいですか。

それでは、これから湖畔地域では、これまでの試行運行の結果に基づいて、それから芋窪では来年度の試行運行に向けて、いろいろ地域での議論がされていると思います。このような形の地域での議論を経て、その公共交通を使いやすいものにしていくという流れ、これは東大和の一つの特徴でもあります。ぜひ、それを今後とも育てていただければと思います。もちろん手法によっては、いろいろ法的に難しいこともあるかもしれません。ただ、その辺は、どうやったら地域のニーズと、それから実際に安全面だとか、そういう法令面等のすり合わせができるかあたりの議論も、この辺は多分、私もいろいろ地域の中で助言をしていくようになろうかと思っておりますけれども、地域ごとに、より地域に合ったものが最終的にできていけばいいのかなと。

それに向けては、繰り返し議論がされていると思いますので、その中でまた皆さんからご意見をいただきながら進めていければと思います。

ほかによろしいでしょうか。

よろしければ、本日の議題としてはここまですになります。

もし、何か市や皆さんのほうからご連絡事項等あれば。

はい、どうぞ。

○（委員） 今日こちらに来られている皆さんが存じているかわからないんですけども、武蔵野市で走っているムーバス、コミュニティバスの名前ですが、今回、グッドデザイン、ロングライフデザイン賞を受賞されたと。たまたま11月1日の武蔵野市の市報に出ていまして、それはすばらしいなというふうに感激して見たんですね。

このコロナ禍で大変な中、これまで長い歴史ももちろん評価されていますけれども、よく頑張っているねと、大変な中で頑張っている。そういうタイミングもあったかと

思うんですね。だから、今日はこのちょこバス、地域交通会議で、ぜひともこの件を
で、皆さんに情報を共有していただいて、ともに喜んで、武蔵野市がもらったという
のは、歴史は武蔵村山市のMMシャトルが一番古いかと思いますが、武蔵野市だけが
褒められるのではなくて、ちょこバスを含めた、いろんな地域のコミュニティバスが
評価されています。そういうふうを考えていいのではないかというふうに思います。

ついては、先ほど今後、特にお客さんを増やす、コロナ禍での利用促進はなかなか
できないですけれども、市はちょこバスに光が当たるようなこと、利用者が自分のご
家族を連れて乗りたいと、楽しい気持ちになっていただけるような取組みをすすめて
いただければ。せっかくの機会ですので活かして欲しいと思います。

- (座長) ありがとうございます。ムーバスの受賞は、コミュニティバスが拡大する
きっかけになったということの評価も割と大きいと思いますので、そういう意味では
今おっしゃったように、コミュニティバスそのものへの評価というふうに見ていいの
かなというふうには思います。いろいろ、今ご意見いただいたように、よりちょこバ
スを知ってもらったり、あるいは市民に誇りに思ってもらおうというようなこととい
うのは、やっぱり必要かなというふうに思いますので、ぜひそういった取組み、今後
もご意見いただきながら進んでいければと思います。

事務局からも何かコメントありますか。

- (稲毛都市計画課長) ちょこバスについての貴重なご意見、ありがとうございました。
今のお話も含めまして、今後のちょこバスの利用促進に向けた課題について、今後、
検討していくための参考になるようにしていければと思います。ありがとうございます。

- (座長) それでは、ほかによろしければ、今日、用意された議題は全て終わりました
ので、これをもちまして本日の議事は終了ということで、第1回東大和市公共交通会
議を閉会したいと思います。

ご協力いただきまして、ありがとうございました。