

令和5年度
第 1 回

東大和市地域公共交通会議会議録

令和6年2月9日

東 大 和 市

- （稲毛都市づくり課長） それでは定刻になりましたので、会議を始めさせていただきますと思います。

皆さん改めましてこんにちは。都市づくり課長の稲毛でございます。

本日はお忙しい中、令和５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、委員の出欠についてご報告申し上げます。本日の会議にあたりましては、東京バス協会の米澤委員から欠席のご連絡をいただいております。それと、まちづくり部の金子でございますが、今、議会が長引いております、遅れて参加させていただきます。

従いまして、本日は今のところ定員数１７人に対しまして、１５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。

続きまして、前回の会議以降、委員に新規任命された方をご紹介させていただきます。机上配布させていただいております委員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まして、該当する委員の方には丸印をつけさせていただいております。

名簿の上から順番にご紹介させていただきます。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鎌塚委員にご就任いただきましたが、本日は代理の方にご出席をいただいております。よろしく申し上げます。東大和市所管駅前広場タクシー協議会会長であり、西武ハイヤー株式会社業務部次長の霜村委員にご就任をいただきました。最後に、市長またはその指名する委員としてまちづくり部長の金子秀之が委員に就任をいたしました。

それでは、今年度の第一回目の開催となります。新たに就任された委員の方もいらっしゃると思いますので、ご出席の皆様全員に一言、自己紹介をお願いしたいと思います。名簿の上の方から順番にさせていただきたいと思いますので、最初に鈴木座長よろしく願いいたします。

（各委員 自己紹介）

- （稲毛都市づくり課長） はい。ありがとうございました。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。事前に送付いたしました会議次第が一枚、一枚おめくりいただきましてインデックスをつけておりますが、資料１は一枚、資料２の１は三枚、資料２の２は一枚、資料３と資料４は各一部、資料５につき

ましては二枚でございます。また、資料1の追加資料としまして、ちょこバス時刻表を本日、机上配布をさせていただいております。万が一、何かお手元不足等ありましたら挙手をしていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。それでは座長、これから先の進行につきましてはどうぞよろしくお願いいたします。

- （座長） はい。それではこれより令和5年度第1回東大和市地域公共交通会議を開催いたします。

なかなかコロナ期間中、あんまり対面の会議ができなくて、今年度第1回と言いましても、今年度もう間もなく終わってしまうんですけども、久しぶりの会議でございます。ここへ来て周囲の交通を取り巻く状況、だいぶ変わってきていますし、それから厳しさも増しております。これから今ある資源をいかに有効に使って、上手にその地域のためになる交通を作っていくか、もう知恵の出どころですので、ぜひ皆さんからご意見、お知恵をいただきながら、いい方向に進めていければと思いますので、ひとつよろしく願いをいたします。

本日、議事としては5つ用意されておりますので、順番に参りたいと思います。一つ目、ちょこバスのダイヤ改正について、事務局から説明をお願いいたします。

- （福田交通対策係長） はい。改めましてこんにちは。道路交通課の交通対策係の福田と申します。よろしくお願いいたします。

では、着座にて説明をさせていただきます。資料については、資料1とあと本日配布させていただいた時刻表の案と書いてある一枚のもの。あと、ちょこバスのご利用案内をつけていますので、こちらの地図を見ながらお聞きいただければと思います。

それでは説明をさせていただきます。こちら資料の一番、改正の概要「（1）改正の理由」であります。まず乗継についてご説明をさせていただきます。下の方にある外回りと往復ルート of 東大和市役所発着時間という表をご覧ください。下段に書いてありますのが往復ルートのバスの時刻になっています。東大和市役所から、この地図を見ていただきますと市の南側ですね。南側の東大和市駅から出発して、東大和市役所に寄って玉川上水に着くバスになっていますが、そちらもですね東大和市駅から出ましたバスがこちら東大和市役所に28分に到着いたします。その後、中段にあります外回りのバスが上北台駅が起終点になっておるんですが、そこからぐるっと時計回りに回りまして、市役所に31分に着くというふうな形になっています。31分に到着して、35分に外回りのバスが出発するんですが、その間の4分間で相互の乗継が

できるようにしております。また、外回りのバスが31分に対して7分間遅れたとしても、往復ルートの子の出発時間である38分までに到着できれば、実質的には乗継ができるという風になっておるものでございます。

ページ中段の乗継可能率の推移のグラフをご覧ください。平成29年9月1日に乗継可能率を向上させるためのダイヤ改正を実施いたしまして、平成30年度は乗継が可能な率が97%であったということですが、令和4年度には、こちらは92%まで下落しておりまして、現在乗継ができない便が増加しております。そこで今回、乗り継ぎ可能率を向上させるため、循環ルート外回りの起点である上北台駅の停留所の出発時間を5分早めるダイヤ改正を実施するというものでございます。下の方にあります「(2) 改正の効果」であります、下にある表をご覧ください。この改正により、表に網掛けをしてございますけれども、5分未満までの遅れについては乗継が可能となるということになりますので、改正後には乗継可能率は99%となると見込んでおります。

資料1の裏面をご覧ください。2のダイヤ改正案「(1) ダイヤ改正案」につきましては、循環ルート外回り上北台停留所の出発時間を5分早めるもので、現在上北台駅、毎時00分発になっておるんですが、そちらを毎時55分発として、その5分間を上北台駅から東大和市役所までの所要時間に割り振るというものでございます。また、内回りにつきましては、資料にはですね上北台駅の到着時刻を5分遅くして東大和市役所から上北台駅までの所要時間を5分増やすということを記載させていただいておりますけれども、資料を配布させていただいた後、具体的な時刻表を西武バスさんと調整している中で、内回りは上北台駅から東大和市役所までの距離が短いので、乗継ができないということはほとんどは発生しないんですけれども、芋窪街道が朝などに、かなり混雑している場合など、ごくまれに乗継ができない便があるということもございますので、これを解消するために上北台駅の出発時間を2分早めて、この2分を上北台駅から東大和市役所までの間に割り振り、残りの3分を東大和市役所から上北台駅の間に割り振りということで、ダイヤ改正をするものでございます。

具体的には、本日お配りさせていただきました時刻表、こちらA4の一枚の紙をご覧ください。左側の外回りのところを見ていただければと思うんですが、停留所の名前がずらっと書いてありますが、その右側、現行毎時と記載させていただいておりますのが、現在の出発時刻になります。隣の改正後毎時と記載されているのが改正後の時刻となります。その右側の差については、外回りの一番上、例えば上北台駅の部分をご覧くださいと思いますけれども、現在の時刻が毎時00分発、改正後は毎時55分発、差がマイナス5分、出発を5分早めるということで、マイナス5という

形で表記をさせていただいております。この5分間を、この表を縦に見いただければと思いますが、上北台駅から下の方で網掛けをしてある東大和市役所までの間でこの5分を割り振っておりまして、表の下の方、網掛けをしている東大和市役所の到着時間以降は現行と同じダイヤとしております。内回りにつきましては右側に表を作っておりますが、現在の上北台駅5分30秒を2分早めて5分10秒としております。その2分間を上北台駅から東大和市役所までの間に割り振っております。網掛け部分の東大和市役所の到着時間、発車時間は現行と同じとしておりまして、その後の上北台駅までの間で残りの3分を割り振っておりまして、最後の上北台駅の到着時間が3分6秒から3分9秒遅らせて3分9秒となっております。

資料1の裏面にお戻りください。中段あたりになりますけども、「(2) 効果と課題」と書いてあるところがございますが、ダイヤ改正の効果につきましては、乗継可能性が向上するというのと時刻表と実態の時間があってくるということでありまして。課題につきましては、今回、上北台駅の待機時間を削る形で、それを所要時間にあてているということになっておりますので、終点の到着が遅れた場合に、運転手さんの休息時間が十分取れない可能性があるということでございます。循環ルートにつきましては、所要時間がかかなり目いっぱい状況でございますので、今後、またさらに所要時間が増加していきますと無料乗継制度の維持自体が難しくなってくるということや、現在60分に一本の間隔のダイヤとしていますが、それを65分に一本とするダイヤ改正を行うなど、ルートを削減して早く回れるようにするような少し大きな対応が必要となってくることが想定されております。

「(3) 時刻表(案)」につきましては、先ほどご説明させていただいた当日配布の資料となりますので、説明は省略させていただきます。なお、一番下に参考として乗継の実績をまとめております。令和4年度は6,439の方が乗継を利用させていただきました。これは全体の利用者の概ね4.1%程度の方にあたります。この乗継の率を見ていくと、乗継を利用される方の割合というのは少しずつ増加しているという状況でございます。

資料の説明は以上になります。よろしく申し上げます。

- (座長) はい。ありがとうございます。ただいまの件について、皆さんからご意見、あるいはご質問があればお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。はい、どうぞ。
- (委員) 運行事業者の西武バスでございます。お世話になっております。

今回の改正は、特に今年度に入りコロナが五類になったこともありまして、かなりお客様のご利用が多くなったということ、あとは外的要因としてやはり交通量が非常に増えてきたため、定時運行がなかなか厳しくなってきたことがあり、東大和市さんをお願いをして今回の調整をさせていただくことになった次第でございます。事務局の方からもご説明いただきましたけども、特に外回りが右折が多くて、どうしても内回りに比べて所要時間がかかってしまうことが多くあって、外回りの接続がかなり定時に間に合わないということを現場の方からも聞いているところでございます。乗務員としましてもお客様の乗継があるため、プレッシャーを感じるとの声が多くございましたものですから、今回の改正を調整し、実施させていただいた次第でございます。

先ほど事務局の方からもございましたけれども、今回、どんぶりが同じなかで醤油の割合を変えているだけなので、正直、抜本的な改善にはなっていないのかなとは認識しております。今後の交通量、利用動向を見て、先ほどお話がありましたとおり、60分に一本の運行間隔というのは維持が相当厳しいのかと考えています。そのほか、乗継の廃止等も含めて抜本的な改正も視野に入れながら今後検討してまいりたいと思っております。

あと、これは路線バス全体でも現在、同じような傾向ですけれども、やはり土曜・休日の利用率は非常に落ち込んでいます。特に休日の利用率が非常に低い。路線バスが非常に低く、私どもも日曜日のダイヤの減便など、随時、需要に見合った減便ということをしていただいているのですが、ちょこバスも同様の状況でございます。ちょこバスも長年、平日・土曜休日、同じダイヤで運行しておりましたが、やはり日曜の利益率が7割ないぐらいです。端的に申し上げますと輸送量、供給量も7割ぐらいでよいのではないかという話になってきますので、その辺は費用対効果の面を見ましても、適正な輸送・供給量というのが必要だと思いますので、その辺も含めて今後、東大和市さんと協議しながら、次の改正で調整をさせていただきたいと思っております。今回の改正につきましては、まずご理解をいただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

○（座長） はいありがとうございました。他にいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○（委員） 運行を担当させていただいています労働組合で、乗務員の意見を聞いているところです。先ほど話があったとおり、乗継のプレッシャーというのが今までかなりあり、以前からダイヤの見直しができたらという要望はいただいていたのですが、今回、改正ということで、この辺が解消されればよいなと考えています。

道路事情は日々変わるものかと思いますが、この改正の後に不具合等がありましたら、また柔軟に対応していただければありがたいので。しかし、改正があまり多いと利用者の方には迷惑をかけるところもあるかもしれません。柔軟に対応していただければありがたいということです。以上です。

○（座長） はい、ありがとうございました。他はいかがでしょう。よろしいですか。

非常に大切なことですが、無理して今までの所要時間とか間隔を維持するよりも、時刻表に書かれているとおりにバスが走った方が信頼性が高くなるという事実があります。今回、本数は変わらない形での改正ですが、以前に東村山市でダイヤ改正をした際に、やはり遅れが出ていて、ダイヤどおりに走れないような状況だったところで少し見直しをし、若干、便数は減るのですが、時刻表どおりに走れるようなダイヤを組みました。すると、利用者からも、ちゃんとそのバス停に書かれている時刻表どおりに来る方が、信頼して利用ができるということで、便数が減っても利用者が減ることなく、むしろ若干増ぐらの感じで推移していますので、いかに時刻表どおりに走れるようなダイヤを作っていくかということが、やはり大切なことだと思います。

そういう意味で、今のところは折り返し時間というか、待機時間を少し削るような形での改正ではありますが、とりあえず、まずこれで定時運行ができるのであれば、所要時間は少し延びますがこのダイヤで実施し、さらにちょっと厳しい、例えば休憩時間、待機時間等が厳しくなるようであれば、また考えるというようなことで、この案が進められればと思いますけれども、特に問題ないでしょうか。

はい。ありがとうございます。それでは、これは協議事項ですので、ここでご了解をいただいたということにさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは続きまして、ちょこバスの利用状況等について、事務局の説明をお願いいたします。

○（福田交通対策係長） はい。「議題2 ちょこバスの利用状況の報告について」、内容をご説明させていただきます。

資料2の1をご覧ください。ちょこバスの乗車実績の資料でございます。年度別、月別の乗車人数を表と棒グラフで表しております。上段の表の右側から二番目の合計欄をご覧ください。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124,589人でございます。こちらを100とした指数が一番右の欄に記載されておりますが、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。令和2年度は新型

コロナウイルス感染症の影響で97.2と大きく減少いたしました。令和3年度は110.7、令和4年度は124.2と順調に回復をしております。

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。一番右側の黒く塗ってある棒が令和5年度の乗車人数であります。5月、6月、9月、10月、12月とルート改正後で今年度最多の乗車人数となっております。また、12月までの乗車人数の合計は、最も人数が多かった平成31年度と比べまして、70人の増となっており、コロナ前の水準までかなり戻ってきていると考えられます。

2ページをご覧ください。こちらはルート別の乗車人数を令和3年度と令和4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4年度の1日の平均の乗車人数は、循環ルートが297人で令和3年度に比べ約12%の増、往復ルートは128人、約13%の増、合計では425人、約12%の増となっております。なお、令和4年度につきましては、全体の乗車人数の約7割が循環ルートの利用者、残る3割が往復ルートの利用者となっており、往復ルートの利用者の割合は、年度ごとに少しずつ増加しているという状況でございます。

次に3ページをご覧ください。このグラフは各バス停から乗車したICカードで乗っていただいた利用者の人数をルート別、年度別に示したものであります。なお、ちょこバスの収入のうちICの収入は約75%を占めております。左側の棒が令和3年度、右側の棒は令和4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。こちらについては上北台駅からの利用が非常に大きくなっています。

次に4ページをお開きください。こちらは内回りの実績であります。上北台駅のほか、武蔵大和駅入口、狭山、湖畔地域からの利用が多くなっているという傾向でございます。

次に5ページをお開きください。往復ルートにつきましては、東大和市役所、東大和市役所入口、南街、東大和市駅、玉川上水駅の停留所からの利用が多くなっているという状況でございます。

続きまして、資料2の2をご覧ください。先ほど、乗車人数のお話をさせていただきましたが、こちらは年度別、月別の運賃収入を表したものでございます。増減につきましては、資料2の1でご説明させていただい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で、令和2年度に大きく落ち込んで、令和3年度、令和4年度と回復傾向にあるという状況となっております。

裏側の2ページをご覧ください。こちらは令和4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ございます。こちらは西武バス

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、各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して推計をしているものでございます。収入欄の上から三行目の網掛けをしております収入の合計につきましては、23,559,117円でございます。真ん中よりちょっと下の方にまた網掛けがございます、経費の合計欄につきましては83,073,600円でございます。これを差し引いた収支差については、マイナス59,514,483円で、この赤字額を補助金として市が運行事業者さんにお支払いをしているものでございます。

右下の太枠の中に前年度との比較の表がございます。総経費につきましては、燃料費や人件費の増等によって1,474,144円増加いたしました。収入は、利用者が増えたということにより2,790,597円増加しておりますので、補助金額は令和3年度と比べて1,316,453円の減となっております。総収入を総経費で割った収支率につきましては、28.4％となっております。前年度と比較して2.9ポイントの増となっております。

資料の説明は以上になります。よろしく申し上げます。

○（座長） はい。ありがとうございました。ただいまの報告について、皆さんからご意見、あるいはご質問等がありますか。はい、どうぞ。

○（委員） 資料2の1と2の2で感想のような発言になってしまうのですが、コロナが終息し、またコロナ前の乗車数に戻ってきて、数字も良くなってきているなと思ったところです。それから、東大和市さんは乗継の工夫や時間もわかりやすく毎時同分の運行など、すごく頑張ってるなと思って資料を見ていました。北北建は10市を所管区域とし、都道を管理していることから、他市の地域公共交通会議にも参加しておりますが、収支率が28.4％は低いなというのが実感です。

先日、立川市、小平市、国立市と他市の地域公共交通会議にも出席してきましたのですが、収支率は大体30から40％くらいです。武蔵村山市も出たんですけど、武蔵村山市はちょっと表が読み取れなくて、表でいくと10％台となっていたんですけど、課長さんの発言だと30％台だって仰っていたので、ちょっと資料でわからなかったんですけど。

そこがなぜかなと思ったのと、今度、「いもたく」を運行すると、小さい車両、デマンド型は収支率悪くなるんじゃないかと思うんですけど。いろんな取り組みをして頑張ってるのになんでこうなってるのかなというのがちょっとよくわからなかったのです。

すみません、感想みたいになってしまって。

○（座長） はい。ありがとうございました。事務局から何かその辺ございますか。

○（福田交通対策係長） はい。ご質問ありがとうございます。

当市ではガイドラインというのを定めておりまして、その中で収支率40%を目指すということでやっております。25%を下回るようだと、抜本的にルート改正などが必要になってくるのではないかと考えているところでございます。収支率に関してですが、当市の場合は特に湖畔の地域など、他の交通がないところを主に通していますので、収支としてはなかなか成立しづらい地域を多く通っているのではないかなと考えているところであります。

はい、以上でございます。

○（委員） ありがとうございます。

○（座長） よろしいですか。

収支率はいろんな条件が関わってきますので、一概に比較はできないですけど、確かにこの周辺市の中で言うと、ちょっと低めではあるのは事実。大体30%は超えているところが比較的多いので、そういう意味ではちょっと28%というのは低いのかなというのは私も思います。ただ、色々な条件が絡んできますので、一概に評価できないなという気はしますね。仰るように、今までも色々工夫をしてきましたし、こうやって乗継をすることによって、カバーしていくということは、この辺、他ではやっていないことなので。非常にこう、頑張ってるんですけどね。

はい、他にはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○（委員） 今のお話に付随した内容ですが、どうして東大和市の収支率があんまり伸びないのかなというところを考えると、他市と比べて長い距離の路線が非常に多いことに加え、途中から玉川上水の往復ルートとかも増やしたこともあります。バス会社の経費の計上の仕方として、走行距離で按分して算出しているところがございます。小平市はかなりコンパクトな運行としてますので、走行キロにかかってくる部分が非常に多いなという認識をしております。収入はそれなりに堅調に推移しているとは思っていますが、なにぶん走行キロに引っ張られる経費、例えば燃料費や、整備費も全部そうなんですけど、走行キロベースで按分しますと、その辺がだいぶ経費としての

しかかっているのかなということで、我々の方としては判断しているところでございます。

○（座長） はい、ありがとうございました。他に何かございますか。どうぞ。

○（委員） はい。私も感想めいた発言になりますが、先ほどコロナ前に戻ってきているような、お客様も増えているという話がありましたけれども、一旦、この調子が良かった平成31年度ですかね、そこでさえ収入が2,450万ぐらいですか。なので、その裏の収支表を見ますと、経費は今、西武バスさんがおっしゃったようにコストがかかっているなかで、一番調子がいいという時もやはり結構な赤字だったということだと思うんですね。元々がそうだったんじゃないかなというふうに思います。

○（座長） はい、ありがとうございました。

確かに比較的広い範囲の循環ルートなので、距離が伸びているのは確かですね。東村山なんかだと循環ルートは比較的小さくて、あとはシャトル形式なので。そういう意味では、こう大きく循環ルートというのは、確かに距離は伸びるのはそうかもしれません。

はい、他はいかがでしょう。はい、どうぞ。

○（委員） 時間別の乗車実績は出てるのですか。

○（福田交通対策係長） はい。時間別の乗車実績は、毎日、西武バスさんから日報をいただいています。

○（委員） その場合には朝夕の乗車実績は。

○（福田交通対策係長） 大まかな言い方で申し訳ないですけど、M字型みたいな傾向です。朝早くよりも、10時ぐらいにかけて乗車率が上がって、お昼で一回下がって、また夕方に少し上がってまた下がっていくような形となっております。

○（委員） わかりました。

○（座長） 他はいかがですか。

では、よろしければ、これは報告事項ですので内容はまた、見守っていただければと思います。それでは続きまして、三番目、芋窪地域コミュニティタクシー「いもたく」試行運行結果報告書についてです。事務局から説明をお願いいたします。

- （福田交通対策係長） はい。「議題3 芋窪地域コミュニティタクシー「いもたく」試行運行結果報告書について」内容をご説明させていただきます。

前回の交通会議におきましても、コミュニティタクシーの実績の部分をご説明させていただいておりますので、今回の報告書は以前、皆様にお送りしたもののについては、後に資料とかついておったんですが、今回こちらは省略させていただいております。また、説明につきましても、前回の説明と重なる部分については簡略にさせていただきますので、よろしくお願いします。

まず、資料3の表紙をご覧ください。表紙に車両の写真が載っておりますけども、いもたくはこの十人乗りのワゴン車を使用して、バスのように決まったルートを決まった時間で走る公共交通であり、令和4年7月4日から令和4年12月28日まで6か月間の試行を実施したものでございます。

表紙をおめくりいただき、1ページをご覧ください。「1 報告書作成の目的」でございすけれども、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。芋窪地域は平成28年1月に検討開始し、当初は令和2年8月から試行運行を実施する予定でございましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により延期をいたしました。その後も、2度目のアンケート調査を実施するなどの検討を重ねて、令和4年7月から6か月間の施行運行を実施したものであります。

2ページをお開きください。こちらに試行運行の実施内容を書いておりますが、次の3ページをご覧ください。3ページの一番下に運行ルート図が載っておりますが、表の右下にございます上北台駅を起終点といたしまして、まず実線のルートにて地域の西側をぐるっと回って通ると、その後、上北台駅に戻って、次に点線で書いてありますが地域の東側のルートを通して、上北台駅に戻る。このルートを1ルートとして、右側に時刻表がありますとおり、昼間の時間を除いて、45分間隔で一日9便の運行を行ったものでございます。

4ページをご覧ください。「4 試行運行結果」であります。が、(1)乗車実績につきましては、トータルで1,201人、一日平均で10.4人であり、アンケートによる利用予測が81.7人のところ、目標としては一日70人という状態には大きく届

かなかったという結果になっております。

(2) 時間帯ごとの需要につきましては、下に棒グラフを載せてございますが、青い棒が実際に乗られた方の人数、白い方はアンケートの結果ということを並べてございます。アンケートでは早い時間とか遅い時間の利用希望が多かったのですが、実際は昼間の便の利用が多かったというような結果が出ております。

続きまして5ページをご覧ください。(3) 停留所ごとの需要につきましては、モノレール等との結節点で周辺にはスーパーマーケットや病院が多い上北台駅停留所の利用が圧倒的に多いという形になっております。運行の目的である買い物や通院の手段としてコミュニティタクシーが利用されたということが推察されます。

続きまして、6ページをご覧ください。(4) 収入実績につきましては、まず運賃収入が310,800円、広告収入が1,100円でございます。コミュニティタクシーの運賃は大人200円ですが、こちら下の方に書いてあるとおり1人当たりの収入額が258.8円となっており、芋窪地域のコミュニティタクシーでは、定期券で一か月7,000円というものを売っていましたが、いもたくを支援する目的で定期券を買っていただいた方が相当数いたので、200円以上の収入額になっているというふうに考えております。

(5) 決算状況、下の方でございますが、運行補助金の額は3,032,490円で、停留所の整備工事、初期投資の費用として1,716,000円。その他消耗品等で257,584円、合計で5,006,074円というのが決算の状況でございます。

続きまして7ページをご覧ください。上の方にあります(6) 収支実績につきましては、運行経費の額及び収入額を本格運行した場合ということで、1年間運行実施した場合の額に換算した額を載せております。表にありますとおり、運行経費は見込み額よりも減少しておるんですけど、乗車人数がかなり少なかったもので、今回の試行運行結果から試算される補助金額は年額で約6,883,000円となりまして、ガイドラインで定めていると運行基準としてですね、年額500万円以内で運行すると定まっていますが、こちらを年額500万円を超えるという試算になっております。

続きまして中段でございます(7) 利用促進策の実施状況につきましては、こちらに記載のとおり、愛称である「いもたく」およびシンボルマークというものを公募し、決定しました。それに基づく車両ラッピングを実施しております。次の8ページと9ページにございますが、説明会の開催、チラシとかポスターの作成、配布といったようなものをさせていただいています。続きまして10ページでございますが、市報への記事の掲載等です。その他に自転車置き場の設置や出発式の実施、定期券の販売

といったものを行いました。

次に11ページをご覧ください。「5 運行基準との適合性の検証」でございます。

(1) 試行運行の成果であります、そちら検討開始から約6年間にわたるという検討を重ねてきまして、その間に新型コロナウイルス感染症の影響で試行運行が一回延期してしまったというような大きな障害がございましたが、そちらを乗り越え、地域の方の熱意と運行事業者を勤めていただきました小平交通有限会社様のご協力によって、市と協力して、協働で試行運行が実施できたということは大きな成果であると考えております。

また、車両制限令等の規制により、必ずしも地域の望む運行ルートとすることはできませんでしたが、関係機関の方々と繰り返し検討を重ねさせていただき、安全かつ円滑に試行運行を実施することができました。また、検討会が主体となりまして、先ほどご紹介したようなさまざまな利用促進策を実施いたしました。これらの取組によりまして、6か月間の施行を実施できまして、データの収集や運行計画の適正性の確認をすることができました。

(2) 収支状況でございますが、一日あたり70人を見込んでいた利用者数の実績値が10.4人と、大きく乖離しておりまして、当初の見込みよりも補助額としては増加していたと。従いまして、(3)にございますが、ガイドラインの適合性の評価につきましては、今回の試行運行の結果からはガイドラインの運行基準を満たす需要を確保することが非常に困難であると判断したものでございます。

続きまして12ページをお開きください。検証結果、まとめの部分ですが、「6 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が、「地域と市が協働で運行計画及び利用促進策を適切に策定、実施することができ、定期券の利用状況等からは、地域で「いもたく」を支える動きを感じることができるなど、適切に試行運行を実施することができた。しかしながら、2回実施したアンケート調査から導き出した利用予測と実際の利用者数に大きく隔たりがあり、利用者数が少なかったことは大きな課題となった。この隔たりが生じた原因は、他の移動手段がなく「いもたく」がなくなったら困るという住民がいた一方で、「あったら便利」と思ってアンケート回答をしたが、自家用車の利用や同居者の送迎など他の移動手段による対応ができたこと、車両制限令等の規制により、ルートや停留所が青梅街道以北の住民にとって使いにくいものとならざるを得なかったことなどから、実際には「いもたく」を利用しなかった住民が相当数いたことによるものと推察される。今回の試行運行の結果からは、運行基準を満たす収入を見込むことはできないため、本格運行に移行することは困難であると判断した。」としております。

続きまして、「7 今後の方向性」でございますが、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、長期的な視点で、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ということとしております。市はこうした地域の取り組みに対し、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。

説明は以上でございます。よろしくお願いします。

○（座長） はい、ありがとうございました。ただいまの「いもたく」の報告書の説明について何かご質問ご意見があれば。はい、どうぞ。

○（委員） いもたくの乗降者数については、昨年度の第1回の会議で発表され、その際にどのくらい経費がかかったのかは明らかにされなかったのですが、今回、それが出ましたので興味深く見させていただきました。

令和3年度の湖畔タクシーの時の乗降者が1日平均10人で人数的には同じだったということですが、しかもですね1年間に換算した場合の支出についても全く同じ。同じになっているってということも非常に驚いたっていうんですかね。ただ、やはり平均どちらも1日10人の利用者だったということで、同じになるんだろうなっていうふうに改めて確認させていただきました。

今回、6ページに決算状況で初めてですね、令和4年度決算でトータル500万円のお金がかかったっていうのは今回これ初めて見ました。これはタクシーを運行したことで500万円を市では使いましたよということだと思うんです。だとすると、前年度の湖畔のタクシーの時は、途中でコロナでやめてしまいましたけど、その時はどのくらいだったのですか。調べていただければありがたいと思うのですが。

○（福田交通対策係長） はい。その時の報告については、確か年間に換算した額しか載せてなかったんです。すみません。当時の資料は今、手元に持ってきていないので、後ほどお知らせさせていただければと思います。調べれば残っているの分かります。

○（委員） いずれにしても、アンケート調査など非常に前から準備をされて、実現によりやく漕ぎつけて実施されたわけですが、その努力たるや。ただ、結果ですねアンケートで出てきた利用者が結局乗られなかったということで終わったのかなということ、今回、幕を閉じたと思うんですが、これについて広く市民にお知らせするっていう手立ては講ずることはないのでしょうか。

○（福田交通対策係長） 湖畔地域、芋窪地域の試行運行結果報告書を市の公式ホームページに載せてありますので、ご覧いただくことができる状況です。

○（座長） 他にはいかがでしょうか。よろしいですか。

はい。先の湖畔の方もそうですし、それから今回、芋窪も、結果としてはちょっと残念な形になったんですけれども、今もご意見等もありましたように、非常に地域で一生懸命議論をし、どういうものが地域にとって適切なのか、あるいはいろんな制約がある中で、どういうことだったらできるのかっていう議論を、回数を重ね綿密にされたことを私もよく拝見していましたので、そのことはやはり大切だと思っています。特に総括なり、あるいはその11ページ、12ページあたりに書いてあることって、報告書としてホームページに載せるっていうのも、それは当然のことなんですけど、地域が一生懸命議論をし、その結果として実施をしたというあたりのところっていうのは、もっと全市民に知ってもらいたいことじゃないかなというふうには思いますので、なにかそんな機会があれば、そういったことを全市的に市民に知っていただくような方法も考えたらどうかなというふうに、私は思っています。

○（委員） 僕はですね、湖畔のタクシーで、途中でコロナで中止になりましたけれども、アンケートどおりには利用者が多くなくて、非常に収入が見込めなかったと、これは相当市からの出費が多かったんじゃないかと。それですぐ、いもたくを始めた時に利用者が少なければ、コロナで中断っていうことはあったわけなんですけれども、同じ道を辿って利用者が少ないということであれば、途中で利用者の数が見込めないなっていうような、そういった判断なんかはするのだろうかと思ったのですが、そういうことは無しで6か月間続けられたんですが、それも市民の人達、地域の人達がよくよく議論した練り上げた計画だから、6か月間は最後までやらなきゃいけないんだ、そんな風なことにもお考えになって最後までやったのでしょうか。途中でもうこれは利用者が見込めないっていう判断とかは、なさったりしたのでしょうか。

○（福田交通対策係長） 途中で利用者が少なかったことについては、地域の検討組織の方々とかかなり密に打ち合わせしておりましたので、そういう利用状況も逐次報告していました。見込めないというよりも、じゃあどうやって増やそうかということで地域の方々とは色々な案を出し合って、利用促進を進めたというような状況でした。例えば、地域の方で集まって話しているなかで、上北台駅にクリニックが複数入っているビル

があるのですが、そういうところへ行かれる方が多いので、そういうところに頼んでもポスターを貼らせてもらったり、チラシを置かせてもらったらどうか。あと途中で上北台駅の周辺にベルクという大きなスーパーができたんですけど、そちらにも色々お願いして、一緒になって広報してくれないかなんて話をしてみました。

そういうようなことで、確かに利用者が少なかったのはそのとおりなのですが、それをどうやって増やそうかということで進めておりました。以上です。

- （座長） 実証試験の期間というのは、その期間の中で分析をし、評価をしていくものですから、その間、当初の頃少なければ当然のことですけど、そういった利用促進の努力ですとか、そういうことをやっていく期間です。少ないから途中でやめるという判断っていうのは、一般的にはしないです。湖畔の時のように、コロナ禍というような特殊事情があればまた別ですけども、一般的には実証期間というのは、その間でなんとかその目標に近づけるような、いわば、いろんな策を講じることも含めての実証期間ですので、そういうふうにご理解いただければいいかなと思います。他にいかがでしょう。

よろしければ、これも報告事項でございますので、ひとつご理解いただければと思います。

それでは、続きまして「4 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を見据えた公共交通の基本方針（案）」について、これも報告事項ですが事務局から説明をお願いいたします。

- （太田都市計画係長） はい、東大和市都市づくり課の太田と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。恐縮ですが、着座にて説明させていただきます。

それでは議題の4番目、多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を見据えた公共交通の基本方針（案）、こちらについてご説明いたします。まず、1ページをご覧くださいと思います。「1 基本方針の作成の目的」についてでございます。多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸については、令和5年12月に東京都主催により都市計画案の説明会が開催されました。2030年代半ばの開業を目指し、都市計画の手続きが着実に実施されているところであります。多摩都市モノレール延伸、こちらは東大和市、武蔵村山市、瑞穂町の2市1町の将来都市構造に大きな変化を与えるものであることから、事業化前の早期の段階から、基幹的交通である多摩都市モノレールを中心に延伸部における今後の公共交通の全体像を整理し、その実現に向け、関係者間で連携、相互に協力して取り組む必要があります。このため、多摩都市モノレール延伸

を見据えた延伸部の公共交通の将来像と、その実現のための基本方針を定めることを目的として、この基本方針を策定することといたしました。

今後、本方針に掲げる将来像を実現するため、関係者間で課題を共有し解決に向けた検討を進めていくこととしております。

次に2ページをお開きいただきたいと思います。本方針の位置づけでございます。本方針は多摩都市モノレールの延伸を見据えた持続可能な公共交通ネットワークの実現を図るため、関係者間で連携、相互に協力して取り組みを進めていくための方針となります。図中、オレンジ色で示す本基本方針と東京都および2市1町、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町の計画との関係性、こちらは図に示すとおりとなっております。

3ページをご覧ください。3ページでは、2ページに記載した計画のうち、多摩のまちづくり戦略の基本的な考え方、それから2市1町の都市マスタープラン、2市1町共同で策定したモノレール沿線まちづくり構想、こちらにおいて交通についてどのように示されているかといった内容を記載しております。

続きまして4ページをご覧ください。「3 現況と課題」でございます。現況と課題として、まずは「(1) まちづくりの動向」について記載をしています。2市1町では多摩都市モノレールの延伸計画にあわせたまちづくりの取り組みが、それぞれ進められております。当市、東大和市におきましては、上北台駅北側地域のまちづくりの推進について記載しております。

続きまして5ページをご覧ください。「(2) 土地利用」の状況になります。新青梅街道などの幹線道路沿いを中心に戸建て住宅が広がっています。モノレールの延伸部沿線については、広く市街地としての土地利用が展開しています。

続きまして6ページをご覧ください。6ページ「(3) 鉄道バスのアクセス徒歩圏域」について記載しております。図2では、駅・バス停アクセス徒歩圏域と公共交通空白地域を示しております。当市の地域内では、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公共交通サービスエリア、こちらを図示しております。

次に7ページをご覧ください。「(4) 公共交通を取り巻く社会情勢」です。デジタル技術の進展により、交通分野でもMaaSの推進などDX化の推進が求められていること。それから、コロナ禍を契機としたライフスタイルの多様化により、移動需要の低迷が懸念されていることなどについて記載をしています。

次にページの下の方です。「(5) 課題」を記載しております。①多摩都市モノレール沿線まちづくりと公共交通との連携による公共交通利用者の維持増加が必要。②公共交通空白地域における移動手段の確保が必要。③新たな働き方・暮らし方の浸透による公共交通利用者の減少やバス運転手不足などに対応できる効率的な移動手段の確

保が必要。④運転免許証返納に対する不安などを解消するため、高齢者等も使いやすい移動手段の確保が必要。⑤環境負荷の低減に向けた取組の推進が必要。としています。

これを受けまして、次の８ページをご覧くださいと思います。８ページでは延伸部の公共交通の将来像とその将来像の実現のための基本方針を定めております。モノレール延伸後もモノレールとバス交通等が共存・共栄し、持続可能な公共交通を維持していくため、将来像は「誰もが快適に移動ができる持続可能な公共交通ネットワークの実現」とします。

そして、将来像の実現のための基本方針として３つの方針を掲げております。１つ目の方針は「まちづくりとの連携」として、地域の拠点を結ぶ地域公共交通ネットワークの形成、２市１町の行政界を超えた、よりシームレスな交通サービスの実現、地域公共交通計画の策定等を通じた関係者との連携です。

方針２です。「利便性・効率性の維持・向上」として、移動需要を踏まえつつ、公共交通の役割分担に応じた効率的な路線配置、ユニバーサルデザインに配慮した、誰もが安全、安心、快適に利用できる交通サービスの実現、ＤＸ等の最新技術の積極的活用による利便性の向上。

方針３として、「環境への配慮」。モビリティマネジメントによる自家用車から公共交通の利用転換の促進、ＺＥＶ導入などによる環境負荷の低減です。

次に９ページ。「(３) 公共交通における役割分担」です。輸送距離、輸送規模などの各交通手段の特性に応じた役割分担について、９ページでは図で示しております。

１０ページでは各交通手段の特性と役割を表で記載しております。

最後に１１ページです。「将来像の実現に向けたロードマップ」です。今後は、本方針を踏まえて、将来像の実現を目指し、まちづくりに関する上位計画や２市１町の個別計画との連携・整合を計りながら、引き続き関係者間で協議を行い、課題解決に向けて取り組んでいくこととします。

このロードマップにつきましては、武蔵村山市、瑞穂町の想定するもので、東大和市につきましては、今後のまちづくりの状況を踏まえ、各計画の策定について検討を進めていくこととしております。

最後に、本基本方針につきましては、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町が共同で作成しているもので、令和５年度中に策定することを予定しております。武蔵村山市、瑞穂町とは概ね調整が済んでおりますが、今後、多少の修正が発生する可能性があることをご了承いただければと思います。説明は以上です。よろしくお願いいたします。

○（座長） はい、ありがとうございます。ただいまの報告について、ご質問ご意見等があれば。はい、どうぞ。

○（委員） 立川バスです。よろしくお願いします。

この基本方針案については、2市1町の取り決めの中で作成されているということでございますけれども、今日は報告ということで、協議事項ではございませんので、この間、武蔵村山市の協議事項としてこの基本方針案があがっていきまして、弊社におきましては、1998年に上北台から立川へ向けてモノレールが開通したこともございまして、その当時の弊社の主力であった東大和市の玉川上水から村山団地を経由して運行している路線が大きなダメージを受けまして、会社再建を受けた関係でございます。その際、従業員が多く退職し土地等を売却する等の策を打った次第でございますけれども、今回、モノレールの延伸ということで、上北台駅から箱根ヶ崎方面へ延伸されるということで、弊社におきましては、ただ今、立川から福生営業所で運営している箱根ヶ崎方面の路線が非常に大きなダメージを受ける予測も出ております。

このようなことから、前もって2023年の3月頃からですかね、武蔵村山市、東大和市、瑞穂町とバス事業者で路線バスのモノレールに対する協議を重ねてきたんですが、その中ではもうちょっと細かい内容で基本方針案ということで作成されていたかということでございますけれども、実際のところ、この内容を見ますと骨格だけで内容がどうなるのかということも示されておられません。この中で、私どもは再三、同一バス路線の今後のあり方とか運行に際してのどういう手立てがあるのかということも含めて、色々、協議をさせていただいたんですが、その中で結局、このような基本方針案になってしまったというところでございまして。この間、都市計画案が策定されましたけれども、その中では武蔵村山市のナンバー3の駅の部分のことについても一応申し上げましたけれども、なかなか取りあっていただけないと。その中で東大和市さんの方の考え方として、今後どういうふうに進めていくのか、答えをお聞きしたいというところでございます。

○（座長） はい、ありがとうございました。事務局から何かありますか。

○（稲毛都市づくり課長） はい。ご意見ありがとうございます。武蔵村山市で先月末に会議が開かれているというところについては、情報を共有させていただいているところでもあります。その中で、実際、今回の計画自体が、もっと細かい部分について検討をしていくべきであろうと、大きな部分の話になってしまっているというところもある

りまして、今回については大枠の内容を基本方針として出させてもらっているんですけども、今後につきましては、やはり細かい部分を関係者の皆様と共有しながら引き続き話していかなければいけないという風には考えているところであります。今日いただきました意見も含めまして、改めまして武蔵村山市、瑞穂町と共有しながら、また今後も続いていくことだと思っていますので、今後もより丁寧にお話をさせていただければというふうに思っているところであります。はい、以上でございます。

○（委員） ありがとうございます。武蔵村山市さんも基本的には課題解決という話をされております。その中で、課題解決という中で、課題があるのであれば、その部分を少しでも早く早期に解決していかないと、モノレールが開通した時にですね、実際モノレールは通ったが、バスが通らなくなったと、そういう交通不便地域が出る可能性もあるということを認識しといていただきたいという部分もございますので、できるだけですね、バス事業者を含めて、そういう問題、課題等がありましたら、早期に対応していただきたいというところでございます。よろしくお願いいたします。

○（座長） はい。どうぞ。

○（委員） 今の関連ですけれど。まずは、今日報告があった基本方針案は2市1町でやっていて、今日は案の報告で、最終的に案が取れるのは2市1町で各市が市長に決裁を取って決定という感じになるんですかね、1つ目の質問は。

2つ目は、今、立川バスさんのおっしゃっていた武蔵村山の地域公共交通会議に僕も出ていたのですが、これ例えば、上北台から箱根ヶ崎までモノレールができると、そこを走っている立川バスさん、多分大打撃を受けるということのようです。素人的に考えると、例えばパークアンドライドじゃないですけど、駅のところに駅前広場があれば、かなりの駅は武蔵村山の方が瑞穂でしょうが、例えば、上の方の武蔵村山、湖畔からずっと来て、交通不便地域の方々がバスの便があればモノレールの駅に行けて、そこからモノレールに乗り換えるような、そういうシフトチェンジが可能ななんてちょっと思っているんですけど。その時にじゃあ駅にバスがつけられる駅前広場がちゃんとできるかなって話が、武蔵村山の時にあった時に、三駅目がビッグモーターのところらしいんですよ。ところがあそこは、武蔵村山都市核区画整理事業というのがもう既に始まっていて、駅広がビッグモーターの反対側に位置しています。事務所に戻って区画整理の換地計画図を見たら、駅前広場が決まっているんですね。そうすると、じゃあバスの運行でバスが入りやすいような駅前広場って言われても、

多分、ナンバー3駅のところは区画整理で決まっているのかなと思っているんですけど。それ以外のところは、これから駅前広場をまちづくりでしていく中で、じゃあ将来バスがパークアンドライドみたいな、そういうまちづくりも含めて考えていくべきじゃないかなとちょっと思いましたもので。そういう意見です。

○（座長） はい。では、最初の質問の方を。

○（稲毛都市づくり課長） はい、1点目の方の質問であります。先ほどもありました、年度内に策定したいというところで、これから2市1町で決裁の方法を確認していくところではありますが、それぞれきちんと決裁を取って行くという方向ではあります。今、細かい方法まではすいません、現時点でご説明できませんが、よろしくお願いします。

2点目につきましては、ご意見として2市1町で改めて共有させていただきたいと思います。

○（座長） はい。

○（委員） このモノレールっているのは、もうできるっていうことは決まってるんですか。

○（座長） はい、どうぞ。

○（稲毛都市づくり課長） はい。2030年半ばを目指して進めていくということで、説明会も昨年、その一年前と開催されていまして、その方向で今計画が動いています。

○（委員） 僕は最近、シルバーパスを利用してバスをすごく利用しておりまして、瑞穂に博物館の素晴らしいのがありますので、ちょいちょい出かけるんですね。都営バスの青梅行きの方に乗って、非常に快適に乗って行くんですけど。お客さんが全然乗ってないんですよ。だから本当に、上北台から青梅方向、瑞穂町の方にモノレールに乗る人がいるのかなっていう感じがすごくしている中で、お金を全部東京都が出すのであればありがたいと思いますけれども、それにはそういうバスの連結の実際の問題も絡んでくることになるかと初めて気がついたんですけども。3市がですね、費用を分担しなければならぬということであれば、そのかけるお金は他のことに

使った方がいいのではないかって、そんなことも頭をもたげる次第なんです。今、現実にあの瑞穂の方に行く公共交通、利用者が全然いないんですよ。だから大丈夫かなって思いました。バスを利用している一市民として、そういうふうに今、感じました。

- （稲毛都市づくり課長） モノレール延伸につきましては、多摩地域の北部の移動手段としては大事なものであると認識しているところで、延伸計画はずっと前からあり、やっと今、現状に到達しているというところでもあります。整備に関しましては、国と東京都が整備の方を進めていくところではあるんですけども、市・町については、それぞれの駅の周りのまちづくりを進めていくというところで、ある意味そこに対して手間暇かけて行くというところでもあります。東大和につきましては、上北台駅がありますが、今までは終点の駅だったというところでもありますけれど、これから先は終点の駅じゃなくなるというところでもありますけれど、逆に西側からの利用客が来たり、上北台から北側に行きますと埼玉西武ドームの方にも繋がっていくというところで、北側、狭山丘陵からのネットワークなども強化していくという考え方で、上北台駅を盛り上げていきたいなということで、先ほど計画の4ページにありました、まちづくりの動向というところで、2市1町それぞれのまちづくりの部分書かせていただいています、それぞれモノレール延伸に合わせてのまちづくりを進めていくというところで、今、この延伸に合わせて各市・町が動いているというところがございます。

はい。以上でございます。

- （委員） 私鉄なんかは、よく私鉄を延ばして駅を作って、そこに町があって住む人が増えていくっていうこれまでの歴史がありますから。三多摩、東京都の中でも非常に恵まれてない部分が非常に多いものですからね。モノレールも走ってくればいいのかと思いますけれども。本当に長い目で見なければならぬってなりますよね、きっとね。ただ、そこに東大和市や武蔵村山市や、それから瑞穂町が市町の財政でお金を相当持ってかれるということなんですね。あった場合に大丈夫かしらということも考えてほしいです。もっとやるべきことが他にあるのではないのかしらという風なことも考えてほしいです。

- （座長） （事務局に対して） いいですか。

- （稲毛都市づくり課長） はい。また、先ほどの内容とちょっと重なってしまうところがあるかもしれません。まあ、逆にこのモノレール延伸を契機に捉えてですね、上北台の周辺、上北台は狭山丘陵の玄関口という形で位置づけてですね、このモノレール延伸をきっかけに。
- （委員） 狭山丘陵の自然というのは素晴らしい自然だと思うんですね。村山貯水池、狭山。自然が残っている。西武ドームということも出ましたけれども、そんなにね、何もないところがいいんじゃないね。自然が残っているんだからね。所沢のように開ける余地も多少なきにしもあらずですけど、狭山丘陵は全く考えなくてもいいような気がしますけどね。
- （稲毛都市づくり課長） そうですね。今おっしゃったように狭山丘陵に来ていただく人を増やしていけたらと思っていますので、玄関口にする上北台駅の周辺を狭山丘陵の玄関口に位置付け人を集めて、それこそ丘陵の方にも足を運んでいただいたり、訪れていただいたりという形で、それに付随しモノレールに乗っていただく人も増える。あとは、さらにはその他の公共交通に乗っていただく人が増える。まず、東大和に訪れていただける人を増やしていけるようなまちづくりをしていきたいなというふうに考えているところであります。
- （委員） 今は都心に回帰してるってというような時代で、今、世の中いろんなイベントが沢山あって、東大和市でも色々なことをやったりしているのですけれども、色々なものがあっちゃって、なかなか来てくれないですよ、人が。人が来てくれればね、来てくれればいくらいくらお金を落としてくれるとかありますけどね。まあ、どういうイベントをやったら人が来るんだろうっていうことですよ。他にも色々なものが同じ日にかち合って、なかなかそんなに集まらない。
- （座長） まあ、あのその辺の課題はまた進めていくなかで。この基本方針を策定までのところっていうのは、私も全然知らない中で進んできたことですから、なんとも言えませんけど、確かに、例えば立川バスさんからのご意見もあったように、課題の抽出がちょっと甘いなっていうところは感じているところもありますので、今後その、これはもう今年度策定なら策定で結構なんで、今後、基本方針に基づいて進めていく中できちんと課題をあぶり出すことであったり、あるいは今、委員からご提案のあったような、どうやって人に来てもらうかと、そう言ったようなところを丁寧にその炙

り出して解決をしていくような進め方をしてもらえればいいのかというふうには
思いますね。

○（委員） ちょっとあの基本的なことを聞きたいんですけど。

○（座長） はい、どうぞ。

○（委員） このモノレールの延伸について、この公共交通会議これからどういうふうに関わっていくんですか。

○（座長） （事務局に対して） そのへんはどうですか。

○（稲毛都市づくり課長） はい。一番最後のページ、11ページなのですが、
ロードマップという形で示させていただいています。このロードマップの中に、この
地域公共交通という今後の計画、どのように進めていきますよということを示してい
るんですが、これ、武蔵村山市と瑞穂町のロードマップであります。東大和市につい
てはですね、この先どうやって進めていくのかというのを今後検討させていただくこ
とで、東大和市においては、今後のまちづくりの状況を踏まえて、各計画の策
定について検討していくということになりますので、東大和市についてはですね、現
時点でこのように進めていきますっていうのはこの中にも示せていないところなの
で、今後検討させていただきたいと思っております。

はい、よろしくお願いします。

○（座長） ちょっとつまらないことを私から聞きますけど、この1ページの図の仮称ナ
ンバー1っていう駅が、ちょうど市の境のところに位置しているんですよ。これは
どっちなんですか？

○（稲毛都市づくり課長） 両方にまたがっています。

○（座長） そうですか。駅そのものが。

○（稲毛都市づくり課長） 駅そのものが東大和市と武蔵村山市にまたがっているとい
うところです。

○（委員） 消防署のあるあたりですか。

○（稲毛都市づくり課長） 芋窪六丁目のあたりです。

○（一ツ木道路交通課長） 警察署の西側の少し先に行くと、新青梅街道のところに松屋があるのですが、その間ぐらいと言えばよいでしょうか。松屋の北側が一部、東大和市の芋窪です。新青梅街道の南から昔の武蔵村山市の村山団地、ひまわり畑があったりしますが、あそこは武蔵村山市で、ちょうど新青梅街道の反対側の北側は芋窪なんです。

○（座長） そうすると、東大和市にとっても新駅ができるということと、それから市内の駅が増えるということにはなるわけですね。

○（一ツ木課長） そうです。

○（委員） JRの三鷹の駅みたいですかね。

○（座長） ええ、そうですね。

ああ、わかりました、すみません。他になにかございますでしょうか。

はい。それではこれは、今、申しましたように、報告事項で今年度とにかくこの形の基本方針として定めるということで、実際には、開業までにまだまだ相当期間がありますので、その間に取り巻く状況も変わる可能性も十分あるわけですから、今後に向けてですね、丁寧に課題をあぶり出して、一つ一つ議論していただきたいということを、まあ、これはどちらかというと私からの希望ですけど、その上で、ぜひ進んでいただければというふうに思います。あとは皆さんからのご意見を受け止めていただきたいと思います。

東大和市については、先ほどもご説明あったように、まだ東大和市の計画とどういうふうに絡めていくかっていうようなことについて、まだ確定はしていませんので、この辺は、今後、場合によったら、それこそ武蔵村山市のように地域公共交通計画というような話になるのかもしれませんが、他の形になるかもしれません。その辺は、市の方で丁寧にまた議論していただければというふうに思います。

はい、それではこの件につきましては以上とさせていただきます、続きまして五番目、

一般乗合旅客自動車運送事業の運賃協議会について、事務局から説明をお願いいたします。

- （太田都市計画係長） それでは、議題5 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃協議会についてご説明をいたします。

インデックスの資料の5をご覧くださいと思います。こちらの資料は、運賃の協議の方法の改正に関して国土交通省が作成した資料であります。資料中段の「これまで」と青字で記載している箇所をご覧ください。

これまでは運賃等に関する事項は、地域公共交通会議において協議をしておりました。資料上段の青枠内が改正内容の概要になります。

1つ目の矢印をご覧ください。複数の運送事業者が構成員となっている地域公共交通会議で運賃の協議を行うことは、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないよう、今後は運賃等を定めようとする一般乗合旅客運送事業者のみが協議に参加することとしています。

青枠内2つ目の矢印をご覧ください。運賃等の協議の前に、住民や利用者、その他利害関係者の意見を反映するための措置を講じることを規定しています。

資料下段の「令和5年10月1日以降」と赤字で記載の箇所をご覧ください。令和5年10月1日以降、運賃等の協議を行う場合は、あらかじめ公聴会の開催等により住民等の意見を聞き、その意見等を踏まえて道路運送法第九条第四項に規定された者を構成員とする協議会において協議を行うこととしております。

本改正を踏まえまして、市では地域公共交通会議設置要綱の改正について、この資料の裏面にございます運賃協議会の進め方の例について、こちらを参考にしながら、今後、要綱の改正について検討していく必要があります。説明は以上でございます。

- （座長） はい、ありがとうございました。ちょっと確認ですけど、今の段階では要綱の改正そのものを議論する場ではないということですね。ここはまだ。

- （太田都市計画係長） そうですね。この場では、特に市民の皆様にかような法改正がありましたということをお知らせさせていただきたいと思っております。具体的要綱の改正については、これから内部で進めさせていただきます。

- （座長） 今後ということですね。はい、わかりました。

はい、それでは今の説明につきまして、ご質問ご意見があればお伺いしたいと思います。

ます。

事業者の皆さんとか、他の公共交通会議も出ていらっしゃる方は、もうこの辺の話は何度も聞いている話で、どこでも同じでことをやらなくちゃいけない話になっていますので、問題ないというか、問題はあると私は思ってるんですけど、まあないというか、ご理解いただいている話だろうと思いますけれども、市民の皆さん、何かご不明な点ございますでしょうか。

よろしいですか。もしかすると市民委員の皆さんにお手間というかご負担が少し地域公共交通会議とは別にちょっと増える可能性もありますけれども、その辺をちょっとご理解いただく必要があるかなというふうに思います。

○（委員） あの僕は、この地域公共交通会議っていうのはどういうものなのかっていうのがよく分かってなかったんですよ。ようやく、地域公共交通会議っていうのはこういうものなのかなっていうのが、ようやく分かってきたんですよ。そんなところで出席させていただいているんですけども、もうそろそろ潮時かな。ちょっとなんか、大変ですよ。

○（座長） まあ、大変なところは、ちょっと手間がふえるかもしれません。この運賃協議会によって。

はい、こういう法で決まったことですので、このような形で運賃協議会を設けるにあたって、今後、要綱の改正の形でご提案あり、実際に運賃協議会を設置する形になるかと思いますので、ひとつよろしくをお願いをしたいと思います。

それでは、一応議事としては用意された部分すべて終了いたしました。皆さんから何かご意見とか。どうぞ。

○（委員） すみません。ちょっとこの場を借りてですね、一点ご報告とお詫びをさせていただきたいと思っております。

まず一点目の報告はですね、バス業者の取り巻く環境について、簡単にご報告させていただきたいと思っております。報道等でも目や耳にしていることも多いと思いますので、ご存知の方も多いと思いますけども、やはりバス事業者、ここ数年のコロナでの減収ですね。それと燃料費の高騰。昨今、マスコミ等でも言っています改善基準告示の見直し。それと担い手不足。この四重苦の状況が今一気に襲っているような状況で、特に担い手不足が本当に深刻な問題でですね、私共としても今後の事業規模を維持はしていきたいと思っておりますが、今後の大型二種免許の取得者が増えない限りは、

事業規模を縮小していかなければいけないのかなという認識しているところでございます。それでですね、バス事業の一般的なスキームとして、やはりバスが全部走っているから決して儲かっているという話では全くなくて、バス会社のスキームとしては、一部の黒字路線の収益で大多数の赤字路線を運営しているというのが一般的なスキームなので、この近辺も例に漏れず赤字路線でございまして、私共でいう収支が増えている一部の路線というのは、ＪＲ中央線の方の路線になるんですけども、ＪＲ中央線の方の路線の一部の収益で、大多数の、ここだけじゃなくて所沢よりもっと向こうの飯能や川越や狭山や日高とか向こうの方の路線の運営に当てているというような状況でございますので、本当に黒字である路線っていうのはほんの一部です。ですが、その黒字分でなんとか赤字路線を維持してきたというのが実情でございます。ただ、規制緩和になる２００２年までは、それは事業者の責務として国が免許を与えてくれて、エリアごとにある程度事業者分けてくれたから、それに対して責務として我々も赤字路線をなんとか維持して頑張ってきました。けれども、２００２年以降、規制緩和になりましたので、自由参入、自由撤退が可能になりました。ただ、我々としてもやはり地域へのご恩も含めましてですね、なんとか２０年代維持してきたんですが、このコロナ禍でかなり本当に厳しくなって、事業が、会社全体が傷んできてというような状況でございます。

そこで一点お詫びですが、先般、１２月１日に立川駅からイオンモール、昔はダイヤモンドシティなど乗り入れさせていただいておりましたけれども、イオンモールの路線を１２月１日から減便をさせていただきました。というのは、今申し上げたような事情がありましてですね、なかなか遠い、立川からイオンモールはですね、土休日は混雑して片道一時間以上かかるような路線でございますので、なかなか定時性の喪失とですね、まあ利用者が少ない。あと、改善基準という話を申し上げましたが、改善基準の一つの中にバスの運転手は４時間以上連続して運転してはいけないという改善基準もありまして、やはりこの立川からイオンモール二往復するともう４時間以上を超えてしまうのですね。そこはあくまで改善基準なので、私共もなんとかですね、代わりの運転手を手配して、なんとか運行を維持するとかいう方法もとったりはしているのですが、やはり代わりの運転手は急遽呼び止めて運行させてますので、割増賃金で運行させることになりますので、会社としても非常に重くのしかかっておりました。

本来であれば、年明けぐらいの改正としたかったところですけども、先ほどちょこバスの件でも申し上げたように、コロナ五類になって交通量が非常に増えてですね、お客様のご利用も多くて、やはり昔より高齢化が進んで、バスの一停留所一停留所へ

の乗降が非常に時間がかかるようになってきたということもあって、やはりかなり早急に改正しないとですね、やっぱり4時間連続走行や、改善基準に触れる、非常に多いということで、12月の年末の混雑を待てないという判断をさせていただいた中で、12月1日にダイヤ改正をさせていただく運びとなりました。本来であれば、早めに周知ができればよかったのですが、実施時期と報告が前後してしまったことは、改めてお詫び申し上げたいと思います。

この路線のみならず、東大和市のみならず、他の路線もそうですが、今後、もしかすると縮小しながらやっていかないと事業の維持ができない。公共交通だということは百も承知しておりますけども、一方で民間企業でございますので、その狭間で非常に苦しいところではあるのですが、そういう選択を今後もしかしたらさせていただくようなことがあるかもしれません。ご了承といいますか、ご理解いただければ、幸いです。以上でございます。

○（座長） はい。ありがとうございました。

○（委員） 今、西武バスの方がお話しされて。12月に暮れにダイヤ改正されて、すごく時間通りにバスが来るようになっていて、大変感謝しています。ありがとうございました。

○（委員） ありがとうございます。利便性につきましてですね、なるべくお客様に、減便した利便性低下を招かないようにですね、一緒に走ってた東京都交通局さんのダイヤとなるべく重複しないように調整させていただいたのと、やはり実態に見合った所要時間を盛り込んだおかげで、多少、おっしゃっていただいたように定時性が回復できたのかなと思っています。すみません、ありがとうございます。

○（座長） ありがとうございます。他、何かございますでしょうか。

○（委員） 今、話に出た民間路線バスの路線廃止というようなことが出た場合、この公共交通会議での協議のテーブルに乗るのですか。

○（座長） 普通の民間バスの路線の廃止等については、ここで協議する場ではないです。報告はしていただくような形になるかと思いますが。これは別に協議をして可否を決めるようなことは、民間事業者の単独でやっている路線についてはありませんので。

コミュニティバスのように、いわゆる市が関わったりしたような形で運営しているものについては、この地域公共交通会議の場で協議ということになります。はい。

はい、よろしいでしょうか。そうしましたら、今日予定していた議事すべて終了いたしましたので、これをもちまして令和5年度第1回東大和市地域公共交通会議を閉会いたします。

大変お疲れさまでした。ありがとうございました。