

令和4年度  
第 1 回

# 東大和市地域公共交通会議会議録

令和5年1月31日

東 大 和 市

○（稲毛都市づくり課長） 皆さん、こんにちは。

定刻前ではございますが、会議を始めさせていただきたいと思います。

本日はお忙しい中、令和4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。

私、都市づくり課長の稲毛でございます。どうぞよろしくお願ひします。

開会前に、事務局から3点、庶務の報告をさせていただきたいと思います。

1点目といたしましては、令和4年4月1日付の組織改正によりまして、事務分掌が変更となりました。主な変更点としましては、当会議の運営は、都市づくり課都市計画係が事務局として行いまして、ちよこバス等の公共交通事業につきましては、道路交通課交通対策係が担当することとなっております。

2点目といたしまして、本日の出席人数でございます。委員定数17人に対しまして、現在14人の出席をいただいております。おひとは遅れていらっしゃるということの連絡をいただいておりますので、後ほどご出席されることとなります。よって、現時点では定足数に達していることをご報告申し上げます。

3点目といたしまして、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まして、該当箇所を丸を付しております。

それでは、ここで新規任命及び再任された委員の皆様へ順次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 あいさつ）

○（稲毛都市づくり課長） 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1枚、1枚おめくりいただきインデックスをつけておりますが、資料1-1は3枚、資料1-2は1枚、資料2-1は2枚、資料2-2は2枚とA5サイズとA4サイズのパンフレットが各一部でございます。万が一不足等がございましたら、挙手にてお知らせください。

よろしいでしょうか。

では、ここで傍聴の申出がありますので、ご報告をいたします。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）

○（稲毛都市づくり課長） 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) それでは、改めまして、皆さん、こんにちは。座長を務めております交通ジャーナリスト、鈴木でございます。

久しぶりの地域公共交通会議になります。コロナ禍でいろいろ厳しい状況がありましたけれども、国の方針等もいろいろ出てきて少しずつ落ち着いてはいくのかなど。ただ、やはり人の行動等は大幅変わりましたので、これから交通を取り巻く環境も、ある部分厳しいところもあり、また、新たなことをいろいろ考えていかなければならない時期に来ているんだろうと思います。そういう意味で、ちょこバスはじめ、市内の公共交通をより実情を反映しつつ、市民に寄り添えるようなものしていくための議論を続けさせていただきたいと思いますので、ひとつどうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、ここから先は議事を進めさせていただきますので、着座にて進めさせていただきます。

本日、議事につきましては、議決事項は特にございませぬ。報告事項を中心に2つ用意されております。

それでは、まずはちょこバスの利用状況についてということで、事務局から報告をお願いいたします。

- (福田道路交通課交通対策係長) 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。

着座にて進めさせていただきます。

議題1、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。

インデックスでついては資料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表しております。

上段の表の右側から2列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12万4,589人で、これを100とした指数が一番右の欄に記載されております。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と乗車人数が大きく減少いたしました。令和3年度は110.7と一定の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、右に移るにいたがいて年

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したが、令和2年度に大きく落ち込み、令和3年度、令和4年度と一定の回復をしているという状況となっております。ですが、まだコロナ前の平成31年度の水準までには戻ってきていないというような状況でございまして、令和4年4月から11月の乗車人数の合計は、コロナ禍前の同じく平成31年の4月から11月までの乗車人数の合計と比べて、約8%少ないという状況となっております。

1枚おめくりいただいて、裏側の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2年度と令和3年度で比較している表でございまして。一番下の合計欄の網かけ部分をご覧ください。令和3年度の1日の平均の乗車人数は、循環ルートが265人で、令和2年度に比べて12%の増、往復ルートは113人、約17%の増、合計では379人、約14%の増となっております。なお、令和3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、残りの約3割が往復ルートの利用者となっております。

続きまして、3ページをご覧ください。

このグラフにつきましては、各バス停から乗車したICカードの利用者の人数を、ルート別と年度別に表したものでございまして。なお、ちょこバスの収入のうちICを利用された方の収入は、収入ベースで約75%を占めております。こちらのグラフの左側の棒が平成31年度、真ん中の棒は令和2年度、右側の棒は令和3年度になります。3ページにつきましては、循環ルート外回りの実績であります。上北台駅からの利用が非常に多くなっております。

続きまして、4ページをお開きください。

4ページは、内回りの実績であります。こちら上北台駅のほか、武蔵大和駅入口、狭山、湖畔地域からの利用が多くなっております。

続きまして、5ページをご覧ください。

5ページは、往復ルートのグラフとなっております。東大和市役所や東大和市駅、玉川上水駅、あと南街の停留所からの利用が多くなっております。また、いちよう通りという停留所が、ちょうど東大和市役所と南街の真ん中辺りにあるんですが、こちらの増加率が高くなっております。この停留所については、新型コロナのワクチンの集団接種会場の最寄りの停留所となっております。こちらについては、前回もお話しさせていただきましたけれども、市でも案内ポスターを作成するなど、PRに努めたというところが効果が現れているのではないかと考えているところであります。

続きまして、資料1-2をご覧ください。

こちらは、ちょ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。

さい。こちらも年度別、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、先ほど資料の1-1でご説明させていただいた乗車人数の増減とおおむ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になっておりまして、令和2年度に大きく落ち込み、令和3年度、令和4年度と回復傾向にあるんですけれども、こちらも同様に、コロナ前の平成31年度にはまだ及ばないという状況になっております。

次、裏側の2ページをご覧ください。

こちらは、令和3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をした推計ということになっているものでございます。

収入欄の上から3行目の網かけ部分をご覧ください。こちら、令和3年度の収入の合計なんですけど、循環ルート、往復ルート合わせて2,076万8,520円でございます。少し下のほうに行ってください、真ん中よりもちょっと下の網かけをしてある経費の合計は、8,159万9,456円でございます。こちらを差し引きしました収支差は、マイナス6,083万936円です。こちらが赤字額になるんですけれども、この赤字額を補助金として、市が運行事業者にお支払いをしているというものでございます。

右下のほうに、太枠内に前年度との比較の表を作っております。総経費につきましては、燃料費の高騰などにより287万6,553円増加しております。収入につきましては、乗車人数が増加していることに伴い276万5,690円増加しております。したがって、補助金額につきましては、令和2年度に比べて11万863円の増加ということでございます。

総収入を総経費で割りました収支率というものを示しておりますが、こちらが25.5%ということで、前年度と比較して2.6%増加したということでございます。

ちょこバスについての資料のご説明、以上となります。よろしく申し上げます。

○（座長） ありがとうございます。

それでは、ただいまちょこバスの利用状況等についてご説明いただきました。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。

どうぞ。

○（委員） これは、乗車するのに1人当たりどのぐらい経費がかかっているんですか。

- （福田道路交通課交通対策係長） 1人当たりの経費でございます。令和3年度につきましては、1人当たり466円くらいでございます。
- （委員） この差額分は全部市の負担。
- （福田道路交通課交通対策係長） そうですね。これから1人当たり現金で乗っていたら180円、大人の方だと支払っていただくので、そのうち収入を引いた額が市の負担という形になります。それがちょっと人ごとによって運賃が違ったりしますので。
- （委員） 分かりました。
- （座長） ほかにいかがでしょうか。  
いかがでしょう、よろしいですか。  
私も今回、資料を送っていただいて、初めてこの数字を見たわけですがけれども、他市なり、あるいは一般的な路線バスなどに比べると戻りがいいなという感想です。大体コロナで、コロナで減るのはどの辺まで減るかというのはいろいろなんですけれども、大体コロナが一番ひどかった2年度ですかね、2年度の後半ぐらいから少しずつ戻り始めて、大体はコロナ前の8割ぐらいまで戻ったところで大体頭打ちになって、その辺を前後しているところが非常に多くて、路線バスを含め、一般的にそんな動きなんですよね。そういう意味からすると、かなりコロナ前に比べての特に4年度あたりの棒グラフなんかを見ていると、かなりコロナ直前に近いところまで戻ってきているというあたりを見るとかなり戻りがいい。  
だんだん増えてきていましたから、その傾向が一旦ちょっと落ちてから続いているのか、ちょっとその辺の分析をしてみる必要はあるかなとは思いますがけれども、非常に戻りがいいというのが私の感想です。  
西武バスさん、そうですね。
- （委員） 全く同感です。12月から3月まで、もし1万人ずつぐらい乗ると14万四千、五千になると思うんですがけれども、そうすると平成30、31年の16万人に対して90%なので、路線バス大体80から82ぐらいなんですよ、今期の推移、10ポイントぐらい予想より多いのでちょっと驚いているというか非常にいい傾向です

し、住宅とかも結構できている分と、ちょこバスがそういうことで必要だから、一般の路線バスなんかよりも乗車人数が戻っていてすごい、必要度が高いのかなという印象があるんですけども。

- （福田道路交通課交通対策係長） すみません、ちょっと先ほどの質問で、私、466円と答えましたが、1人当たりの経費591円でした。失礼しました。
- （座長） 補助金額に直すと、じゃ、400幾らぐらいでしょうか。
- （福田道路交通課交通対策係長） 441円です。
- （座長） ほかにはいかがでしょうか。  
どうぞ。
- （委員） 全体の流れからちょっと分かれちゃうというか、違う話になるかもしれませんが、朝夕なかなか、私、仲原の四丁目に住んでいるんですが、朝と夕方、通勤で使いたいと思って最初期待していたんですが、東大和市駅に行くのが日中しか行かないんですね。ですから、私どもリタイヤしてしまったんですけども、勤務している方がいらっしゃると、朝夕、例えば雨が降ったときに傘差して行くの、自転車で傘を差すのはいけませんので、かっぱ着なきゃいけませんから、ルートの変更というのは大変なことになると思うんですけども、そういうご検討をしていただくと大変助かるなど、朝夕も東大和市駅を通っていただくようなコースが増えたら大変うれしいなど。これはちょっと希望というか、申し訳ない、ちょっと流れから違う。
- （座長） 朝夕というのは、現在よりも早い時間という。
- （委員） そうです。やはり出張の関係で、今リモートが随分ありますけれども、都心23区内に行くとなると、朝の勤務時間が大体8時半とか9時ぐらいから始業時間になりますね。そうすると、大和の場合には7時ぐらいに出なければいけない、そうすると、仲原四丁目ですと7時20分ぐらいですかね。7時ちょっと前の一番に乗らないといけない。それは実は東大和市駅に行かないんですね。手前で曲がってしまうということで。だから、そういうコースができたら大変ありがたいと思っております。

- (座長) もし、事務局から何かコメントあれば。
  
- (福田道路交通課交通対策係長) 先ほどのご質問にもあった話で、1人当たり補助金として赤字が441円なんていう状況がございまして。また、毎日どの便に何人乗ったというのをチェックしているんですけども、どうしてもやはり朝の便というのは少ない。やはりどちらかというと高齢者の方が多分メインに使っていただいているところがありますので、現状ではちょっと厳しいかなというふうに思うんですけども、今後ともいろいろ検討していきたいなというふうに思います。  
以上です。
  
- (座長) ありがとうございます。  
ほかにいかがでしょうか。  
どうぞ。
  
- (委員) 今後のコミュニティバスの存続というか展望なんですけれども、今、社会問題の運転手の不足が結構問題になっていますよね。あと燃料費の高騰、そういったことが今後どう影響するかなんですけれども、その辺はどうお考えになっているんでしょうか。あと西武バスさんにもちょっとその辺をお聞きしたいです。
  
- (座長) じゃ、まず事務局から何かコメント。
  
- (福田道路交通課交通対策係長) まず、燃料費に関しましては、ちょっとここが上がってきていまして、経費が増えておりますので、厳しいところではあるんですが、そこはやむを得ないのかなというふうに考えています。今の段階で、なるべくこのぐらいの補助金額で維持できていければいいなというふうに思っています。  
あと、運転士さんに関しましては、今西武バスさんのほうでいろいろ工夫していただいて、何とか運転士さんを回していただいているような状況です。今後もっとたくさん走らせるみたいな話になると、非常に運転士さんの手配含めて難しい話になろうかなと思うんですが、この状況のまま何とかお願いしていきたいというふうに思っております。  
以上です。
  
- (座長) 西武バスさん、何かお願いします。

- (委員) 燃料のほうはちょっと経営努力で何ともできないので、正直サンドバッグ状態なので非常に厳しい、高騰のままなので全経費負担という形で非常に厳しい状況です。

運転士のほう、これ業界全体、西武バスだけではなくて、もうコロナ前の頃から大型二種免許取得者というのは非常に減少しております、もう毎年2万人ずつぐらい減っているような感じになるんですね。しかも高齢化が甚だしくて55歳以上が8割ぐらいなので、若年層の方が大型二種免許を取らないし、取ったとしても従事しない、運輸のほう特に旅客自動車運送事業のほうにはなかなか従事されない、運転士不足は慢性化した上に、5年以内にはもう相当逼迫するのは間違いないです。

です、民間の待遇を上げたりとか、働き方改革で労働条件を少し短縮化したりとか、いろんな手当をしなければならぬんですけども、そこもバス事業、ちょっと他社さんは分からないんですけども、西武バスなんかは非常に経営上は非常に厳しい状況です。

特に運転士の不足は今後さらに逼迫すると思います。2024年4月に、自動車運転者の労働時間改善基準の変更というのがございまして、より一層短く、インターバル、帰ってから翌日勤務までにもう少し時間を取るような形で、厚生労働省、国土交通省をはじめ、いろいろ調整をしておりますので、そういう対応もしなければいけないので、ちょこバスに限らず、一般の路線バスのほうの早朝とか夜間帯の運行とか、非常に厳しくなってくるのも間違いないので、そういう対応をもう既に準備が始めているところです。

- (座長) 働き手から見て、組合さん、何かコメントありますか。

- (委員) 今、当社の者が言ったとおりなんですけれども、2024年の4月に改善基準という、労働基準法に準ずるようなものが改正になるということについて、同じ人数であっても、夜のインターバルの時間を長く取らなければいけないとか、その辺が変わってくるので、同じ人数であっても仕事量が抑えられてしまう、逆に働き方などで、働く者にとってはその条件が整備されることなので、悪いことではないんですけども、世の中の仕組みからいってやはり人数が足りない、そういうダイヤに乗ってもらえないという現象が深刻になってくるだろうなというのが、今の課題だと思います。

- (座長) 今のところ、全国的に見てやはり同じ状況で、これは地方も都市部もほとんど変わらず同じような状況で、私も地方から首都圏、いろんなところの地域に関わっていますけれども、どこに行っても状況はほぼ同じです。特に運転手の不足については。

ある、私に関わっている地域のあるバス事業者では、既にハンドルを握っている乗務員の6割が60代のドライバーになってしまっていて、もちろん個人差はあるかと思いますがけれども、一番年長の現役ドライバーはもう70代後半というようなところも実際にありますので、そういった中で、これからその状況がすぐに好転することは多分ないだろうと思われることからすると、例えば新たなものを付け加えてサービス改善をしようとか、そういうことというのはなかなか多分できないだろうと。

つまり、今ある資源をいかに有効活用して、よりいいものにしていくかというような考え方を取らざるを得ないんだろうなというふうに、どこの地域に関わってもそういう感じが私もします。

ほかにはいかがでしょうか。

どうぞ。

- (委員) コミュニティバスの、これからタクシーのほうに移る前にちょっとお話ししたいんですが、今回、座長も非常に戻りがいいということではあったんですけども、まだまだコロナは癒えども戻りがいいというだけじゃなくて、やはりずっと毎年お客さんが増えてきていた中でコロナが来ました。まだコロナの前には戻らないということなんですけれども、やはり地道に、コロナということはありますけれども、お客さんが増えていくようなことを地道にやはり続けていくしかないんじゃないかな。

この会議も、おととしの12月に令和2年度の2回ですか会議をして、今回今年度初めての会議を年が明けて1月ということで、この表を見させていただいて、まだまだお客さんが少ないなど、もっと増えなきゃいけないなというふうに痛感しております。

ふだん見ていまして、大体決まった時間にバス停留所に来ますので、振り返ってみますとお客様少ないなど、お天気の具合にもよりますけれども、利用者は少ないな、もう少し増えないものかなというふうに思っております。

今回、何かポストに入っていたんですけども、清原地区のほうにバスを走らせてほしいという陳情が出たという、それで却下されたということが初めて、つい数日前に来たんですけども。やはりそういうルートの変更だとかというようなことも、これからやはり考えていかなければならないでしょうし。

それで、私は前から清水の三丁目に住んでいます。武蔵大和駅のそばに住んでおりまして、利用することはあまりないんですけども、天気の良いときは自転車で移動しますので、あまり使わないんですけども、やはり今もさきに申しあげました、地道なお客さん増やす努力としては、停留所を、例えば2つあるんですけども、1つは中央図書館へ行くために、市役所入り口で降りるか、または市役所まで行ってしまわないと図書館に来れないんですね。中央図書館に雨の日に行きたいなと思っても、市役所に行きたくないんですね。ところが市役所まで行かないととか、それから手前で降りないと図書館に行けない。通るんですから、図書館にも停留所を置けばダイヤにもそんな変更なくできるんじゃないか、そういうこともやはり利用する人たちに、上から目線ではなくて手を差し伸べるといふこと、そういうことがあってもいいだろうし。

それからもう一つが、停留所の問題で言うと、郷土博物館に行くのにも郷土博物館入り口で降りないといけないわけですね。それも利用する人に優しくないな、上から目線だな、ちょっと寄れば博物館で折り返して来られるわけですから。それをもしも導入できればさらに利用者も増えるだろうと、何かそういう利用する人に対しての優しさみたいなことも考えていただいて、ルート変更も問題としてあるんでしょうけれども、停留所のことも本当にちょっと利用者が少ないところはその分削ってみるとか、そういうようなこともあるとよいのではないかなと。

それで、ちょこバスから離れますけれども、西武バスさんが今走っていますんですけども、武蔵大和の駅の下の停留所があります。武蔵大和駅のちょうど東村山と東大和市との境界に当たるところですけども、東村山行きのほうは、あれはもしかしたら東村山市の都道ではあるんですけども。逆に東村山から来るところの停留所は東大和市の位置に停留所が立っているんですけども、そこに武蔵大和の駅の真下ということ、何とか雨が降ったときのための屋根ですね。例えば東大和市駅とか、東村山駅とかには、発着するところが幾つもありまして屋根がかかっていますけれども、もうそろそろ武蔵大和の駅下にも上り下りのところに屋根が、それからベンチですね、それが設置されてもしかるべきではないか。それが取りも直さず利用者に対しての優しさではないだろうか。

どれもそうなんですけれども、都市部は違うんですけどもね、要所要所に屋根がかかって椅子も置いてあるんですけども、東急バスとか世田谷区とかああいうところを見るとそういうふうにして。ただ、こっこの三多摩地区になるとほとんどバスを利用する人たちのバスを待っているところっていうのは、何か避難民が道路そばたて立って待っているような感じ。マイカーで車運転する人は、バス待っているぞという

ことで優越感に浸って通り過ぎていくというようなことで。バスを利用するバス会社のお客様たちは、もう避難民みたいな感じでバス停に立って待っているわけなんです。

ですから、それが果たしてそれでいいんだろうかな、お客様、利用者に対して優しくないんじゃないのかな。バス会社としてはなかなかそこまでは経費をかけられないかもしれませんが、極力そういうバスの停留所、特に武蔵大和の駅の下辺りは、そういう西武バスさんもぜひとも雨が降ったときのための屋根と、それからベンチを置いていただければ、非常に利用する方たちは本当に、ああ優しいな、バス会社は優しいなという気持ちを持てます。それから、先ほど、運転士さんの話、ドライバーの話も出ましたけれども、運転する方もお客さんを乗り降ろしする際に、武蔵大和の駅のところにそういう屋根がかかってベンチがあるという、そういうステーション、停留所があるところを働いている方が通ると、非常に気持ちもアップするんじゃないかなというふうに思います。両方ともプラスになるのではないかなということ、この機会にこの会議の委員として市民を代表して選ばれた者ですから、特に清水の住民として、武蔵大和の駅というのは本当に市の端っこに当たって、あまり日が当たらない、乗降客数も多くない駅ではあるんですけども、外から来る方たちも結構いますのでね、武蔵大和の駅というのは。ぜひともそういうことでイメージを上げ、市民の人たちも住民も気持ち非常にアップする、西武バスは優しいな、市役所は優しいな、そういう気持ちに結びつくことが、取りも直さず利用者が増えていくことにつながるのではないかなと思います。ぜひともご検討いただきたいと思います。

○（座長） ありがとうございます。

事務局から何かコメントありますか。

○（福田道路交通課交通対策係長） まず、幾つかお話あったと思うんですけども、まず今やっている地道な利用促進策ということで。ちょうどここで組織が変わりまして、今私のほう交通対策係といたしまして、公共交通とちょこバスの関係と、あと交通安全対策を所管する部署になりましたので、免許を高齢者の方が返納されたときに、ちょこバスの回数券をお渡しするというような事業を前からやっているんですけども。

そのときに、これからは免許返納されたんで、ぜひ公共交通に乗ってくださいねというようなチラシ作ったりとか、あとは災害共済、ちょこっと共済というのを受付しているんですけども、そういうのを受付来られた方、高齢者の方多いので、今後は例えばバスをぜひ利用してくださいというような、交通安全のこういうことを気をつけてくださいというものと一緒にしたようなチラシ作って配ったり、そういうような

地道な活動をしているというところです。

あと、ルートに関係なんですけれども、どうしてもルートを設定するためには、バス停を設置するために乗られる方が安全に待てる場所だとか、ほかの交通に対する影響といったようなものが必要になりますので、ちょっと図書館の辺りだと、実際は市役所だけではなくてバス会社、警察の方と相談するという形にはなるんですが……

○（委員） ぜひとも、図書館は止めていただければね。

○（福田道路交通課交通対策係長） あとは、博物館に関しましても、バスある程度大ききありますので、ちょっと中入って行って、しかも回ってというのはちょっと厳しいのかなというふうな形で考えています。

東京街道団地のほうの話をいただいたんですけれども、東京街道団地については、以前この会で作っていただいたというか、いろいろ議論させていただいたガイドラインの中で、あくまでちょこバスは公共交通空白地域を通っていくものですよということになっていますので、東京街道団地のほうは西武バスさんの路線バス、真ん中を走っていますので、それとはちょこバスは分けて通るということで、そちらのほうはちょっと通らないという形で考えています。

あと、上屋とベンチにつきましても、そうですね、私どもちょっと係違いますがけれども道路交通課ということで道路を所管しておりますけれども、どうしても一定の、さっきのルートの話と一緒になっちゃうんですけれども、やはりどうしても一定の道がないと難しいです。

○（一ツ木道路交通課長） 道路交通課長の一ツ木と申します。

歩道の幅員が広くなかったりしないとベンチとかがって常設ができないんですよ。例えば狭い歩道にベンチをつけてしまうと、今度普通に歩く人が歩けなくなったり、車椅子の人が通れなくなったりということがあるので、法律上ある程度の幅員がないとベンチとかがってというのはなかなか設置ができないというのが、まずあるということだけはご理解いただきたいです。

あと、上屋をつけるというのも、上屋というんですけれども屋根については、そういったものを造るのも、ちょっと相当な、例えば10万、20万円とかではなく、たしか私たちが知っている限り、1か所当たり300万円ぐらいたしかかかるといようなお話をちょっと聞いていたりとかしているものですので、なかなかその部分については、今でいうと民間のバス事業者様のほうの負担というふうな形になってしま

うので。

土地を、武蔵大和の駅だと、今日来られていますけれども東京都さんのほうの敷地になってしまうので、その道路管理者さんと調整をした上で、つけられる、つけられないというのがなかなかあって、市のほかの場所、ほかのバス停でもそういったご意見というのはいただいたりとかしているんですけども、なかなか上屋をつけるメリットというのは承知はしているんですけども、なかなか市のほうの財政状況というのも厳しいという部分があったり、先ほど一番最初にお話ししたような、歩道の幅員がなかなか取れないというのがあったりとかするので、設置については困難な部分というのが、当市の市内の歩道というのは結構狭いものですので、なかなか困難だということで、今現在対応しています。

- (委員) 日常、武蔵大和市駅の下、歩道を利用しているものとしては、今お話のようなことは当たらず、十分スペースがありますので、ぜひ東京都のほう、それから西武バスのほうと一応連絡取って、検討の余地があるか、実際ちょっとはかりにかけて、実際、現場を見ていただければいいなと思います。

それから、あと、郷土博物館のほうも迂回していただくべくぜひともお願いしたいのは、例えば清水の三丁目にある吉岡堅二郷土美術園というのがありますが、今のところ春と秋の2回しか公開しないんですが、わざわざ公開するときには郷土博物館と郷土美術園、吉岡堅二さんのところのシャトルバスを走らせているんですね。1日ですけども、無料で。ただ、そこもちょこバスがふだん日常、郷土博物館まで行けば、そういうものはわざわざやらなくて済むわけですね。

ですから、そういうこともありますので、ぜひ図書館の前のところに停留所、それから郷土博物館まで迂回して、郷土博物館入り口で降ろしちゃうんじゃないかと、そこまで動かしてほしい、それはできるんじゃないかなということで、ずっとその思いは消えてなくなりません。誰かほかにもそういうところを陳情とか、そういうこともしないと駄目なのかしらと、そういうふうなことまで考えておるんですけども。

そういうことが、そもそも利用者の拡大に、増加につながります。ああ、優しいなという、みんな思うと思うんですね、もしもそれが実現すれば、じゃ、もっと利用しようかなということを波及していくように思うんですね。

- (一ツ木道路交通課長) 郷土博物館だと、郷土博物館の入り口から郷土博物館まで行くまでの幅員、道の幅というのがありますがね。普通の乗用車のすれ違いでも結構厳しい部分があったりするんですけども……

- (委員) でも、よそのコミュニティバスを見ますと、もっと狭いところを走っていますよ。武蔵野市時々乗るんですけども本当に狭いところを走っていますし、それから池袋とかああいうところの駅前のところを見ましても、歩道広いんですけども、わっと入っちゃって、それから吉祥寺なんかでも東急百貨店のところ、丸井か、入っちゃうんですよ、道路から。歩道に上がっちゃって、そういうバスの運行の仕方しているんで、ちょっと道が狭いからということでは、現状の今東大和でちょこバス走っている道路でいうと、今申し上げた2つの場所については、全く狭いということはないように思います。今、お話ではありますけれども狭くないです。ぜひ、もう一度ご覧になっていただければと思います。

武蔵野市のムーバスって、あれはコミュニティバスの発祥の地ですけども、本当に狭いところを走っていますから。それから十字路の角からもうちょっと離れても止まらないといけないんじゃないかなということもなく、本当の曲がり角からすぐ近くのところに現に止まっていますし。武蔵野警察署と東大和警察署とは違うのかもしれませんが、ぜひとも利用する側のほうのことを考えていただいて、検討していただきたいと思います。

- (座長) 例えば、バス停の上屋であったりベンチであったり、それはあるに越したことはないです。ですから、当然みんななるべくだったらそういうものをつけていきたいと思って、いろいろ検討するわけですけども。ただ、当然制度上の問題だったり、法的な問題などもありますから、じゃ、それがすぐに必ず実現するかということもそういうものでもない。ただ、みんな、なるべくだったら今おっしゃるように、なるべくだったら優しいものにしたいと思いつつ、検討しているわけです。

ですから、それが確実にそれが実現できるかどうかというのは、いろいろな条件によります。それと、今ムーバスの話をおっしゃっていましたが、ムーバスが開業したのが一番最初が1995年、大体それから2000年ぐらいまでの二、三年ぐらいまでの間に今のムーバスの路線ができていますけども、その頃の状況と今とは明らかに違うんです。その頃は、とにかく狭い住宅地でも入っていこうというような意思がかなりはっきりありましたので、それで路線をつくりましたが、それで、結局、そのつくった結果、例えば地域で騒音の問題が出てきたり、安全の問題が出てきたり、いろんな課題も出てきました。

したがって、2000年代の半ばぐらいから後というのは、そういう許可のときの基準がかなり変わっています。したがって、あそこで走っているから、同じ道路幅だ

ったら走れるかというところとそうじゃないんですよ。だから、そういうこともありますから、こうしたほうがいいんだと思うことは検討は当然します。ただ、それが絶対に実現できるかというところと、そういうわけでは必ずしもないということは、ご承知した上でお考えいただきたいと。

○（委員） そこを何とかということではぜひ検討して、すぐ諦めてしまうんじゃないかと、できるだけ何とか利用する人の側のことを考えて。お役所的な高い目線ではなく。

○（座長） そういう視点で検討はします。

○（委員） 利用する側の立場に立って、管理する警察だとか、バス会社だとか、市ということじゃなくて、利用する側の人の気持ちをぜひ考えて運行していただきたいなど。

○（座長） 利用する側のことを考えるというのは当然のことです。それはそういう視点で先を見ようとしているわけです。

○（委員） いいですか。

今の郷土博物館のところなんですけれども、道路幅員がちょっと何メートルあるか分からないんですけれども、車両制限令という法律がありまして、例えばバスの幅が2メートルちょっとあると、通常、一方通行じゃなきゃ大体6メートルぐらいないと通れないんですよ。ちょっとそこは市道かなと思うんですけれども。

武蔵大和のところは、こっちは都道なんですよ。上屋だとかベンチは、バス事業者だとか自治体がつけたいと出てくると、占用許可で認める、認めないってあるんですよ。なんですけれども、これも福祉のまちづくり条例だとか、道路法などでちゃんと歩道の幅員が有効幅員が2メートルとか人の多いところは3メートル確保できないと、例えばバスさんから東京都に申請があっても、多分事前相談で駄目ですよとなる。

皆さんに優しいと言っても、多分行政のほうもバス利用者だけに優しいんじゃないかと、そこにいる子供たちが安全に道路を歩けたり、車椅子のお年寄りが安全で道路を歩ける、そういう側面も優しいまちづくりなんで、そういうことで総合的に判断しなきゃいけない、多分座長のおっしゃったところ、優しさとかそういうところを総合的に判断しなきゃ難しいんじゃないかと思います。

以上です。

○（委員） 私、申し上げた武蔵大和市駅下は、今北多摩北部建設事務所さんがおっしゃ

るとおりは該当しないと思います。十分余裕がありますので、ぜひ当事者同士、1つの事案として検討していただければありがたいなと思います。よろしくお願いします。

○（座長） それはそういうご意見として受け取っておきたいと思います。

○（座長） ほかに何か、ちょこバス利用状況等についてのご質問等ございますでしょうか。

よろしければ、これは議決事項ではございませんので、また利用促進であったり、あるいはより一層の利用回復に向けてご協力をいただきたいと思います。

それでは、続きまして、議事の2番目、芋窪地域コミュニティタクシー試行運行について、事務局から説明をお願いいたします。

○（福田道路交通課交通対策係長） 議題2番、芋窪地域のコミュニティタクシーの試行運行の実績についてであります。皆様のおかげさまを持ちまして、大きな事故やトラブルもなく、無事に令和4年12月28日まで6か月間の試行運行を実施することができました。この場をお借りしてお礼を延べさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

さて初めに、新任の委員の方もいらっしゃいますので、芋窪地域コミュニティタクシー、愛称「いもたく」というふうに言っておるんですが、その概略を簡単にご説明させていただきたいと思います。

A4カラーの2つ折りの「いもたく」試行運行実施中という資料をご覧くださいと思います。

まず、こちらの表紙の上半分に車両の写真がございますけれども、「いもたく」というのはこの10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ます。なお、車両の中央にあります「いもたく」という愛称とシンボルマーク、今回作っておりますけれども、こちらのコミュニティタクシーに地域の方に愛着を持ってもらうため、地域の方々や地元の小・中学校の児童・生徒さんから公募をして決定したものであります。

表紙をおめくりください。左側にルート図がございますけれども、赤の実線の西側ルート、破線で書いてある東側ルートにより、右下のほうにございます起終点の多摩モノレールの上北台駅と芋窪地域をコンパクトに結ぶルートを運行いたしました。

今度は右側のページの時刻表をご覧ください。左側のルート図がございますけれども、西側ルートと東側ルートを合わせて1便として、1日当たり9便、5便と6便の

間お昼の時間帯を除いて45分の間隔で運行をいたしました。

ページをおめくりいただきたいと思います。裏面をご覧ください。

まず、試行運行期間につきましては、令和4年7月4日から令和4年12月28日までの6か月間、運行日は平日のみ、運賃は大人200円、子供100円、未就学児は無料といたしました。また、こちらに表が書いてあるんですけども、こちらの表の期間別に6種類の定期券を1か月7,000円という金額で販売をいたしました。

続きまして、「いもたく」の試行運行の実績についてご説明いたします。資料の2-1の1ページをご覧ください。

「いもたく」の乗車実績と書いてあるページでございますけれども、右側に小さな3つの表が並んでおりますが、3つの表の一番上、表の上部に全期間と書いてあるんですけども、こちらの表をご覧ください。7月4日から12月28日までの運行日数121日間で、延べ1,323人、1日平均で10.93人の方にご利用をいただきました。なお、7月4日から7月8日までの5日間は、無料で乗車できる試乗期間といたしました。その期間の乗車人数は下の表にありますとおり、延べ122人、1日平均24.4人で、試用期間以外については下にある表のとおり、延べ1,201人、1日平均10.35人でありました。

2ページをお開きください。

「いもたく」の便別の乗車実績でございます。上側の表は、無料で乗車できる試乗運行期間中の利用者と、あと未就学児さんを除いた便ごとの乗車数の合計及び1日当たりの平均乗車数を記載しております。

右側に円グラフでまとめておりますが、11時台の上北台駅発の第4便の利用が多くて、16時15分上北台駅発の9便の利用は少ないというような結果になっております。こちらに下に表がございますけれども、こちら乗車がゼロであった便の数をまとめております。試乗期間を除く全1,044便のうち、約3割に当たる314便は乗車がゼロという結果になっております。

3ページをお開きください。

こちらは停留所別の乗降実績でございます。こちら、上のほうの表の中で、数字で太字となっているところが乗降数が多かった停留所、斜めの字で色がついているところが乗降数が少なかった停留所でございます。

停留所別で見ますと、スーパーマーケットや病院などがある上北台駅の利用が圧倒的に多く、今回「いもたく」の目的、通院、買物等の、市民の日常手段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。また、今回は、上北台駅と地域の西側、東側をそれぞれコンパクトに結ぶルートを設定いたしました。

西側ルートのほうが東側ルートよりも利用が多かったという結果が出ております。

続きまして、4ページをご覧ください。

左半分になりますが、こちらの表は支払い区別の乗車実績でございます。左上にあります表は、支払い区分ごとの人数及び1日平均の人数を記載してあります。左下に円グラフがございますが、試用期間を除いた乗車数、延べ1,201乗車のうち、現金での乗車が1,022乗車で、約85%でございます。定期券の乗車が58乗車、約5%でございます。なお、未就学児は106乗車で、約9%でございます。1人当たりの収入額につきましては、259円となっております。

右上の表につきましては収入の実績でございます。試行運行中の運賃収入は31万800円でございます。内訳といたしまして現金が20万5,800円、定期券の販売が15枚ございましたので、それ掛ける7,000円で計10万5,000円でございます。

右下のグラフは収入の累計のグラフであります。実線で書いてあるのが試行運行期間の実際の収入の累計でございます。上のほうに斜めに入っている点線につきましては、想定されていた1日70乗車があった場合の収入の累計であります。1日70乗車という需要予測に対しまして、試行運行期間の平均で約10乗車という実績でありますので、かなり差が出てしまったということになっております。

続きまして、資料2-2の1ページをご覧ください。

地域と協働で実施いたしました利用促進策につきまして、ご説明をさせていただきます。

まず、1番といたしまして、愛称「いもたく」、シンボルマークの決定でございますが、冒頭のところでご説明しましたので、こちらでは省略させていただきます。

2といたしまして、車両ラッピングの実施であります。写真のような形で車両ラッピングを実施しました。

3といたしまして、説明会を開催いたしました。開催日数は4回、延べ31人の方にご参加をいただきました。

めくっていただいて、2ページをご覧ください。

4番といたしまして、チラシとポスターを作成して配布をいたしました。(1)のチラシにつきましては、こちらにございますように4種類のチラシを作成して、自治会の回覧や地域の公共施設、医療機関、店舗などに配置していただいて、繰り返し「いもたく」のPRを行ったものであります。

なお、上から3番目の利用方法を提案するチラシにつきましては、「いもたく」の具体的な利用方法を提案することで、利用を促進したいということで作成したもので

あります。今回、資料として、実際のチラシをおつけさせていただいていますので、後ほどご覧いただければと思います。

続きまして、3ページをご覧ください。

(2)のポスターにつきましては、試行運行前、試行運行中の2種類を作成いたしました。自治会等の掲示板や地域の公共施設、医療機関、店舗等に掲示を依頼いたしました。

5といたしまして、市報への記事掲載等を実施いたしました。(1)市報につきましては、試行運行が始まる前に試行運行内容をお知らせする記事を載せたほか、9月1日にも利用を呼びかけるための記事を掲載いたしました。

(2)その他といたしまして、市の公式ホームページや公式SNSなどによる情報発信も実施いたしました。資料には、市公式ホームページの「いもたく」のページのリンクを2次元コードで載せておりますので、後ほどご覧いただければと存じます。

6番といたしまして、自転車置場の設置でございます。停留所のそばにある豊鹿嶋神社参拝者駐車場及び慶性院の敷地内に、自宅から「いもたく」停留所に自転車で来られる方のための自転車置場を設置したものであります。

最後、7番ですが、その他といたしまして、出発式の開催、クリアファイルの作成、定期券の販売等の利用促進を実施いたしました。

今、ご説明させていただきました実績などにつきましては、今後、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、地域の検討会の皆さんと協働で分析や検証を行い、試行運行の結果を報告書の形で取り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。

説明は以上でございます。よろしく願いします。

○(座長) ありがとうございます。

ただいま「いもたく」の試行運行について報告がありました。これにつきまして、何かご質問、ご意見等はございますでしょうか。

○(委員) 今回、収支決算みたいなものはまだ出ないんですか。

利用者数とか全部集計が出ていますよね。だから、決算報告もついてくるのかなと思ったんですけども。

○(福田道路交通課交通対策係長) 収支決算については、終わった後ラッピングを剝したりとかいろいろまだあるので、まだ終わっていなかったんですね。ですので、今回

は報告には入っていないんですけども、また今後まとめる中で、地域の方と話し合  
って決めるということであれば、入れていきたい。

- （委員） それはいつ頃、皆さんに発表されるものですか。収支の決算はいつ。
- （福田道路交通課交通対策係長） そうですね、まず1点目としては、市としては今年  
度の決算が来年度の9月くらいに議会とかで諮ったりしますので、そのときには出て  
くるかと思います。  
あともう一つ、芋窪地域の報告書、これから作成するんですけども、こちらのほ  
うは多分、今年いっぱいぐらいはちょっとかかるかなと思うので、そのタイミングで  
お出しするような形になろうかと思います。
- （委員） このコミュニティタクシーですけども、さきに去年、湖畔地域でやりまし  
たよね。今回、それに引き続いて前々から決まっていたんで芋窪でやりますというこ  
とで、大変なご苦勞をされてこれだけのことをされて、それで6か月間無事終えたど  
う今日のご報告だと思うんですけども。  
前回の湖畔地域のときは、コロナが非常に多くなったんで途中でやめましたよね。  
今回は丸々6か月間、利用者数は非常に、湖畔のとき前例で利用者が少ないぞとい  
うのが分かりましたけれども、少ないのは承知の上で6か月間運行したと思うんです  
けれども、ですからどれだけお金が、市からお金がかかったものなのかなということ  
を、非常に気になる場所なんですね。それはやはり、この場だけではなくて、広く市民  
にもやはりお知らせするべきことではないのかなというふうに思うんですが、どうい  
うご予定でいるんでしょうか。また会議を招集されるんでしょうか。
- （福田道路交通課交通対策係長） そうですね。今おっしゃられたことは、また地域の  
皆さんとお話する中で、またお話しした中で検討していきたいと思います。こちら  
の地域公共交通会議につきましては、芋窪の報告書がまとまりましたら、その段階で  
またご説明をさせていただきたいと思います。
- （座長） ほかに、  
どうぞ。
- （委員） 今、手続の話ですけども、存続するかしないかというのは、地域公共交通

会議でどうするかというものですか。

多分、地域の説明会とかはあるんでしょうけれども、そうしたら当然通してくれという話になるんでしょうし、やめましょうということになりませんか。ですので、もしやめようとなるとこの会で決めるんですか。

- (福田道路交通課交通対策係長) コミュニティバス等運行ガイドラインというのを、この会議で以前決めていただいたんですが、その中で、年額の補助金が500万円以内になるという基準が設けられています。それで、大体1日70人ぐらい乗っていただければそれぐらいの収支で行けるという見込みで、今回の試行運行をやったということですがけれども、実際にやってみたら10乗車ということで、大分少なかったもので、この内容で行くと、これに照らし合わせると正直該当はしないのかなという形になるかと思しますので、直接それをやらないという判断までは求める予定はないです。湖畔のときも、地域の方の声を照らし合わせながら、今回難しいという結果になりましたと報告をさせていただいたというような形で進めさせていただいています。

- (委員) もう実証実験は終わっちゃっているんですよ。これから頑張らましようと言ってももう遅いわけですよ。

- (委員) 実際やってみて、こういう結果に終わりましたよということになるわけですよ。やってみないと分からないということで一応やったよ、相当市から補助が出たよという、これは事実ですからね。事実としてやはり公開しないといけないと思うんですよ。

というのも、突っ込んで言いますと、前回の湖畔のときも途中6か月じゃなくて6日間ほどで終わったんですね、コロナで終わった。それでも相当な補助金が出ているわけなんです。今回は、前回のそのときには、利用者が少なければその時点で考えるというようなことがたしかあったと思うんです。ところが、3か月ぐらいも走らせれば大体利用者がどの辺ぐらいで、6か月走らせなくても3か月様子を見れば、利用者が極端に予想に反して少ないぞということであれば、前回の報告では途中でやめる、コロナで途中でやめるというんじゃないくて、利用者が少ないのでやめるということも何か考えるということたしかあったと思うんです。それを続けたということの判断って、決定というのはどなたが、どういう考えでなさったのかお聞きしたいんですけれども。

○（福田道路交通課交通対策係長） まず、公共交通会議の中では、前回もお話しさせていただいたとおり、非常に確かに人数が少なくて事業化が難しい場合は、途中でやめることもあるということは書いてあったと思います。ですが、一方で6か月間試行運行やりますということで協議が調って進めさせていただきましたので、6か月間、今回はやらせていただいたということです。

あとは、そうですね、ちょっと3か月で分かるか、もしくは6か月で分かるかというのは非常に難しいところがあるかと思うんですが、今回例えばですけれども、11月ぐらいに上北台駅のところにベルクっていう大きいスーパーができたりとか、ちょっとそういう変化の要因とかもあったので、そういうところの状況も見てみたいというところもあったので、そのまま6か月間やらせていただいたというようなことです。以上です。

○（座長） 6か月間の試行運行をするというのはこの会議で了承されたことですので、それはそれでいい。

○（委員） ただ、利用者が少なければ湖畔の例もありますので。

○（座長） ただ、途中でやめるというのは、それはその地域との判断であって、それはここで、この地域公共交通会議で利用者が少なかったらやめますよという判断ではない。

○（委員） ですからそこを、途中少なければ考えますということですが、どの程度考えて続行ということになったんですか。というのも……

○（座長） いや、続行はいいんです。だから6か月はここで承認された試行期間ですから、6か月やることには何の問題もないです。

○（委員） ですから、少なければやめるというふうに。

○（座長） 少なければやめるとは誰も決めていないです。

○（委員） 書いてありましたよ、前回の……

- （座長）　そういうことも地域の中での話合いの中でそういうケースもあり得るというのが湖畔の例だった。
- （委員）　やめるかどうかをどこかに諮問するとかですね。
- （座長）　そのような諮問としては、ここで決める必要もないことなんです。
- （委員）　であれば、少なければ考えるというようなことは、一文がなくてもよかったと思うんですが。
- （座長）　それはだから、湖畔のケースは、そういうコロナ禍の事情等もありましたので、状況を見た中で地域として決めたことですから。
- （委員）　ですからそれをやってみて、次回の芋窪のときには少なければやめるって書いてありましたよ。
- （委員）　４年間熱い思いでやってきました。だからそう簡単に、市民の皆さんの思いを込めたものですから、そう簡単に少ないからやめますよというわけにはいきませんでした。
- （委員）　そのように考えればそうなのかもしれないですけども……
- （委員）　市からの補助が５００万円見込むんだと。ところが湖畔のときは市から６８８万、途中でやめたのにもかかわらず６８８万補助になっているんですね。ですから、今お話になって、大変な努力して実現した試行運行である。６か月間やはり最後まで見たいという、そういう方もいらっしゃるわけなんですけれども。  
　前回の報告の中に、少なければ考え直すということ書いてありましたから、だからどうされたのかなって。６か月ずっと非常に利用者が多いのかなぐらいに思っていたんですね。だからやめるということ聞かないなというふうに思っていたんですね。それが、今回報告を見ましたら、丸々６か月間、非常に少ない人数で走らせたということ、相当５００万どころじゃない、１，０００万ぐらいの補助になっちゃうんじゃないかぐらいに思っているんです。ですから、決算をやはり公開してほしいなというふうに思いました。

- （座長） 公開はされるわけですね。ただそれは当然、決算の時期とかいろいろあるでしょうから、それはもう市のほうの時期になると思いますけれども、公開はされる。
- （委員） この会議の中で、前回湖畔のときに発表したようにタイムリーに、変なときに、ずっと後になってからというんじゃなくて、報告、お知らせいただけるものなんでしょうか。
- （委員） それは、先ほど事務局の方がおっしゃったとおり、報告書ができた段階でこの会議で皆さんに周知してくださるということなんで、それは一定の整理ができていと思いますよ。
- （委員） それはいつ頃になるんですか。
- （福田道路交通課交通対策係長） そうですね。報告書の作成自体に今年いっぱいぐらいの期間をちょっと見えていますので。
- （委員） 今年、今年度じゃなく。
- （福田道路交通課交通対策係長） 今年、はい。
- （委員） 今年ですか。今1月ですけれども、そんなにかかるものですか。
- （福田道路交通課交通対策係長） はい、地域の方と話し合いながら、なので、今回数字だけ取りあえずまとめたものをお渡しさせていただいておりますが、どうしてこうなったんだとかいろいろ考えながらやっていきたいと思いますので。まだこれからお話ということなので。
- （委員） 湖畔のときはそんな時間かかってないですよ。5月21日に終わったのに、ちゃんと収支決算出たのはついこの間。運転が5月21日に運行を切り上げた。
- （委員） 早急に知らなきゃならない理由でもございますか。

○（座長） もちろん必ず数字は出しますので。

○（一ツ木道路交通課長） これからまとめをするんですけども、1回でまとまるものではないんじゃないですか。芋窪の地域検討会でいいのかな、組織があつて、通常の仕事をお持ちしながら皆さんお集りしていただいている会があるんですよ。その夜間とかにどうしても仕事の都合をつけていただいでやっていくときに、数回、やはりそういう会を持ったりするんですよ。

その中でやはり、こういう表現にしましょう、こういうふうにしましょうという形でお話をしないといけないので、私たちも今回、先ほど福田のほうでお話した数値というのが、12月が終わって年明けになって作り始めて、出来上がったものを皆様に今日発表するというので、検討会のほうにも先週あたりですよ、やっと数字だけ郵送でお送りすることだけできたんですよ。なので、これから検討会の人たちの役員さんたちと相談させていただいて、いつ頃から会議をまた始めまして、じゃ、何がいけなかったとか、もちろんこれ半年間やっている間に、最初乗車見込みやって、70人という数字がありましたけれども、なかなか無料期間のときは20人ぐらいでしたよね、無料期間が終わると十何人になりましたね、日によってばらつきがありますよねとかってというような形を、月1回程度、皆さんとちょっと市役所でやり取りとかいろいろしていたんですよ。

それで、先ほど福田のほうからお話がアつたように、11月頃に大型のスーパー、ベルクというスーパーができるということがあるので、それでも呼び込みができるのかということで、市のほうでもベルクと調整をしたりとか、あともっと通院で使ってもらえるように、上北台のところでもメディカルビルかな、病院がいっぱいあるビルがあるんですけども、そういったところにチラシを置かせていただいたりとかっていうことを、組織の皆さんからお話を聞いたりとかしたので、いろいろちょっと動いたりしたんですけども、なかなか目標の人数には行かなかったという現状が出てきたと。

でも、どうにか市のほうのもともと持っているお財布というんですか、予算の中はそれは完走できたという形になったので、今後、やっと組織として、市として、資料を今検討会のほうに配っているの、今後皆様にお声をかけさせていただいて、役員会とか全体会とか踏まえて、皆様からいろんな意見を出し合っていた上で、報告書を取りまとめて作りました。作ったものをまた皆様のほうにお渡ししたいというような形で考えています。

それで、市役所のほうの決算のほうもまだ、今回の運営費、要は運賃収入だとかそ

ういったものとかってというのは出るんですけども、例えばタクシーを1台用意するに当たって、陸運局に登録をしたりとか、あとラッピングしたりだとか、それを今度は外したりだとか、解約したりとかっていう、そういう手続なんかもまだあったりしたので、なかなか速報という形で今現在お渡ししていることができていない。

市役所の会計年度というのが一応3月までというような形になるので、先ほど委員のほうからお話があったように、こちらのほうも速やかにお出ししたいと思っはいるんですけども、なかなか取りまとめができていないというのもありますので、できましたら報告書の作成と一緒にようなタイミングでお出しできたほうが、そのほうがより分かりやすいのかなと思いますので、そういう形にさせていただければと思っております。

以上でございます。

- （座長） おっしゃられるような、公開はちゃんとしますので、それは進められるというふうに思っていたいて結構かと思えます。

ほかにはないでしょうか。

ちょっと報告にもありましたように、残念ながら実数ちょっと少ないとは聞いていたんですけども、この資料の2-2であったり、あるいはお配りされているこういうチラシであったり、様々な工夫はなされていますので、こういったことをこれから検証していただいて、今後、じゃ、地域でどういう形が望ましいのかあたりのところをまた検証の結果を得て、検討していただければと思えます。

私も、当初の検討の段階で、いろいろ地域の方とお話しさせていただいたりしましたが、今後もできることはやらせていただきますので、ぜひ地域にとって一番いい方法を、最終的にはつくっていただけるものと思えます。

それでは、芋窪地域コミュニティタクシー試行運行についての報告は以上とさせていただきますので、議事としてはこの2つです。ほかにその他という部分があるんですけども、その他、事務局から何かご用意しているものがありますか。

- （事務局） 特にありません。
- （座長） 皆さんから何かその他として。よろしいですか。
- （委員） この次の運営会議はいつ頃になりそうでしょうか。

- （福田道路交通課交通対策係長）今のところは多分この時期ぐらい、今ぐらいの、ちょうど来年の2月とかぐらいに、芋窪の報告書が出来上がった後あたりを見込んでいます。
- （座長）何か新たな動きがあったり、必要があればもちろん招集することはあり得ます。
- （委員）あと、今回の会議の内容とか、それからちょこバスのこと、それからコミュニティバスのこと、これは毎年度出される行政報告書というのがありますけれども、これには全部出ているんですか。
- （福田道路交通課交通対策係長）そうですね、全く同じ資料を出しているわけではないんですけれども、ちょこバスの利用人数だとか、補助金が幾らですみたいなやつは載っています。
- （委員）それには収支なんかも。
- （福田道路交通課交通対策係長）載っています。
- （一ツ木道路交通課長）行政報告書は、市役所の行政を報告するというので、大体年度が明けて5月、6月ぐらいに私たちが作って、皆様にお目にするのが9月以降じゃないとお目にできない形になるんですよ。その中には、もちろんちょこバスの関係も載るし、今回でいうと「いもたく」の関係も全部載るんですけれども、今日ちょこバスの資料とかお目にされたりとか、「いもたく」の資料をお目にされたりしていると思うんですけれども、そういうそこまでの細かい資料っていうのは載せないんですよ。  
もっと、言葉あれなんですけれども大ざっぱなものしか載せていないので、それを見ていただければ、ざっとだったら収入とか支出だとかっていうのが分かったりだとか、乗車人数というのが分かるんですけれども、私たちは、この公共交通会議でお出しするときには、もう少し今回みたいに分析ができるような形ができそうな資料を、もう少し細かく作っていくということもあるので、決算がどうしても終わって、審議が終わるのが9月とかになるので、それ以降からまた取りかかって作ったりとかしますんで、どうしても時期がこの辺ぐらいになってしまっって、遅くなって申し訳ないん

ですけれども、これから何とかもう少し早くできるのかというのは、また一生懸命頑張っていきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上でございます。

○（座長） ほか、よろしいでしょうか。

それでは、本日の議事は全て終了いたしましたので、これをもちまして令和4年度第1回東大和市地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。

大変お忙しい中ありがとうございました。