

令和6年度
第 1 回

東大和市地域公共交通会議会議録

令和6年11月5日

東 大 和 市

1 事務局から庶務報告

(委員の出欠報告、資料確認など 省略)

2 議事

- (座長) ただいまから令和6年度第1回東大和市地域公共交通会議を開会したいと思います。早速ですけれども、本日議事は内容としては2つご用意されております。初めての委員の方もいらっしゃいますので、まずは、ちょこバスの利用状況等についてという議題を先に進めさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

では、事務局から説明をお願いします。

- (水越交通対策担当係長) 皆さんこんにちは。都市基盤課の水越と申します。よろしくお願いいたします。

では早速ですが、議題1、東大和市コミュニティバス「ちょこバス」の利用状況等の報告について、内容をご説明させていただきます。

資料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。上段の方にあります表の右側から3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年度は107.5、29年度が120.5、30年度が128.5、31年度が129.4と増加してまいりました。ただし、令和2年度につきましては、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、4年度が124.2、5年度は132.7と順調に回復し、運行ルート改正後一番の乗車実績となりました。令和6年度の上半期におきましても、各月で前年実績を上回る実績を記録しております。

続きまして、資料2をご覧ください。こちらにつきましては、ルート別の乗車人数を令和4年度と令和5年度で比較した資料です。一番下の合計欄の網掛けの部分をご覧ください。令和5年度の1日の平均乗車人数は循環ルートで319人、令和4年度に比べて約8%の増加となっております。往復ルートにつきましては134人、約5%の増、合計で453人で約7%の増加となっております。なお、令和5年度につきましても、全体の乗車人数の約7割が循環ルートの利用者、残り3割が往復ルートの利用者となっております。

引き続きまして、資料3-1をご覧ください。こちらのグラフは各バス停から乗車したIC利用者の人数をルート別、あと年代別に示したものでございます。左側の棒

が令和4年度、右側の棒が令和5年度になります。こちらの資料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して、両面刷り裏面になります資料3-2をご覧ください。内回りにつきましては、上北台駅の他、武蔵大和駅入口、狭山、あと湖畔地域からの利用が多くなっております。

続いて資料の3-3をご覧ください。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、玉川上水駅の各停留所からの利用が多くなっております。

資料4をご覧ください。こちらは運賃収入実績の資料でございます。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1でご説明したとおり、乗車人数の増減と概ね同様の傾向でございます、平成31年度までは全体的に右肩上がり、令和2年度でやはり大きく落ち込みまして、令和3年度から5年度にかけて上昇傾向となっております。

資料5をご覧ください。令和5年度の収入と経費の実績額について、ルートごと、科目ごとの内訳を示した資料です。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按分して推計しておりますが、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、こちらの方が25,013,171円でございます。真ん中より少し下の網掛けをしてある経費の合計につきましては、85,345,579円でございます。こちらを差し引いた収支差は、マイナス60,332,408円で、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たものでございます。

今度、右下の表に、前年度と比較、小さな表なんですけどそちらがございまして。総収入の方は、利用者数の増加に伴い、1,454,054円増加いたしました。支出に当たる総経費が人件費やその他の経費、その他の経費こちらは水道や光熱費が該当するんですが、そちらの増加により、2,271,979円増加した結果、補助金といたしましては令和4年度と比べて817,925円の増加となっております。総収入を総経費で割った収支比率につきましては29.3%と、前年度と比較して0.9%の増加となっております。

資料6をご覧ください。こちらにつきましては、東大和市役所停留所における乗継可能率についての資料です。ダイヤ改正につきましては東大和市役所停留所の発着時間は変更いたしません、外回りは上北台停留所から東大和市役所、内回りにつきましては東大和市から上北台駅までの所要時間を5分ずつ増やす内容ですが、成果といたしましては外回りルートから往復ルートへの乗り換え率がほぼ100%可能となり、順序な運行状況となっております。しかし一方で、運行の所要時間が超過した場合、循環ルートの終点地であります上北台停留所の到着が遅れますので、運転士の休憩時間が確保されないという課題もあります。こちらについては天候ですとか、道路工事

とかの要因にも左右されまして、頻度そのものはそう高くはございませんが、引き続き状況の方は見ていこうと思っております。

ちょこバスも運行開始からおおよそ 20 年が経過いたしまして、走行環境が徐々に変化しております。具体的には乗客の高齢化ですとか市内交通の増加です。これは乗客の高齢化により、乗降車の際に各停留所での乗車時間が伸びる傾向にあること、また市内交通量につきましては、コロナ禍の後の密を避けての公共交通機関の利用控えによります自家用自動車等の交通量の増加により、定時運行が厳しくなってきた走行環境の変化のことを申し上げております。運行の所要時間の確保とともに、安全性と定時性と、あと利便性が向上するように、引き続き取り組んで参ります。

資料の説明については以上となります。

○ (座長) はい。それではただいまの報告につきまして、皆さんからご意見、ご質問を受けたいと思いますが、運行事業者の西武バスさんから何か補足するような話がございますか。

○ (委員) はい、ありがとうございます。西武バスでございます。改めて、よろしくお願いいいたします。

ご説明ありがとうございました。資料 6 でありましたとおり運行開始から 20 年ほど経過いたしまして、60 分に一本という運行回数が、今お話があったように乗客の方の高齢化だったり交通状況の変化によってですね、なかなか 60 分の運行というのが今、現状厳しい状況に来ているところが現実としてありますので、この辺については今後また、お示しした中にも 65 分に一本にするとか案がいろいろありますけども、その辺についてはまた東大和市さんと協議をさせていただきたいと思っておりますが、個人的には、私見ではありますけど、私も実は 2003 年の運行開始当初、一担当者として、ちょこバスを当時の市の担当者と一緒に作り上げてきた身としてはですね、この 60 分に一本だからこそお客様に利便性が非常に高く、どこの停留所からも毎時何分でわかりやすいというような、東大和市のこれはもうアイデンティティみたいなものだと思っておりますので、できる限りこの 60 分を今後維持していくような方策の中で、どうやって、例えば今 1 個お示しありましたけど、ルートをちょっと短縮して何とか 60 分を維持したりとか、何とかその利便性と定時性を両立できるような内容にしていきたいというのは運行事業者として考えてますので、今後またこちらの会議も含めて市と協議しながら、より良いちょこバスを作っていけたらなと思っておりますので、また引き続きよろしくお願ひしたいと思います。以上でございます。

○（座長） はい。ありがとうございました。

それでは皆さんから、ご質問ご意見お聞きしたいと思いますが、ご意見ある方、挙手をしていただきまして、私の方からご指名させていただきたいと思います。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

○（委員） 今おっしゃったように60分でまわしていくというのは、本当に私は理想的だなというふうに思います。ただ、今現状、これからまた乗降者が増えるにつれて、それにかかる時間も多分増えていくと思いますので、ダイヤの改正、するかどうかは分かりませんが、ルートを変えるとか、あとは停留所を減らす方向も1つかなとか思ったりなんか、今でもちょっと考えているんですけども。何かしら方向性を出して、いい案を出して60分でまわしていくのが私は理想的かなというふうには思いました。

○（座長） はい。ありがとうございます。他にいかがでしょう。ご感想等でも結構です。はい、どうぞ。

○（委員） 素朴な疑問なんですけど、東大和市駅って行かないんですか。

○（座長） では、この辺は事務局から発信していただければ。

○（水越交通対策担当係長） はい。お手元の方にちょこバスのこちらにダイヤとか載せさせていただいて、ご指摘のとおり、東大和市駅の方へのちょこバスというのは伸びておりません。赤紫色で細い線、ちょこバスのルートではなくて入ってるんですが、これが西武バスさんですとか、そういったルートになっております。ですので、ちょこバスを利用して東大和市駅の方へ行こうとする場合、一回、市役所の方で乗り継ぎをしていただいて、こちらの往復ルートにまた乗り換えをしていただくということになりますので、多分、利便性という部分でおっしゃられると一本で乗り継ぎなしで行きたいなというところだと思いますが、ちょっとその辺はご不便をおかけするような、外回り内回りと先ほどお話があったように、1時間に一本ですとか、そういった部分の確保を考えると、なかなかルートを長くというのはとりづらい部分で、皆さま方にご理解をいただいているところです。もちろん今後必要性があれば、十分検討の課題になるとは思いますが、現状としてはそういうご説明になります。以上です。

- （座長） 他にはいかがでしょう。はい、どうぞ。

- （委員） ルートを増設してくださいっていうんじゃなくて、芋窪に住んでいる人が、芋窪の方は病院に行くにしても西武バスしかなくて、もうすごい不便で、なんで芋窪は取り残されているんでしょうかって言うんですね。

- （委員） 確かに。本当に、でもただ乗降数が少ないです。利用者が少な過ぎて、やはりそういう利便性から見ると、やっぱり外したほうがいいかなというのは全体的な考え方で、外れてしまいました。もちろん芋窪の人間としては、来ていただければ助かります。助かりますけども、全体的なことを考えると、やはり外されても仕方がないのかなっていう部分はあります。ただ、今また何年も経過してるので、今どれぐらいの乗降数が見込まれるか、それはまた検証してもいいのかもわかりませんが。あまり多ければまたそれはちょっと考えようもありますから。私が見た限りでは現状そんなに、これからちょこバス多く利用されるという感じではなさそうには思えますね。空白地帯ということで、コミュニティタクシーを半年間やりましたが、それもあんまり乗りませんでしたし。まあ、ありがたいお話ですが。はい。全体的に見ると致し方ないのかなっていう思いはいたします。

- （委員） その人も、循環ルートで1時間に一本というのではなくて、困っているのは、朝、病院に行くときとかなので、朝8時台に一本とかね、グルグル毎時間回ってるんじゃないかって、変則ですけどね、芋窪地域は利用者が少ないので朝一本、お昼一本。彼女、東大和病院を想定して言ってるんじゃないって思って話を聞いているんですけど。やっぱり全市民のことを考えたら、利用者が少なかったら毎時間運行じゃなくって、朝だけ、昼だけ、夕方だけ、1日3本っていうのだったっていいと思うんですけど。そういう変則はできないんでしょうか。ただの案ですけど。

- （委員） 6千万の赤字を増やさないようにしないと。

- （委員） 赤字問題ですと、やっぱりシルバーパスを使えるようになるのは無理なんですか。結構年配の方から聞かれるんです。私ももう年配ですけど。

- （座長） これは事務局から答えていただいてもいいんですけど、東京都の制度で、コ

コミュニティバスのように自治体が主体になって、いわゆる補助を出してやっているコミュニティバスについては、シルバーパスの、東京都からの補助対象になってないんですよ。ですから、使えるようにするためには、市が負担するか、事業者が負担するか、つまり東京都からの補助がないので、その分誰かが負担しなければならいわけですよ。それで多くのコミュニティバスでは使えない形になっているような状況。もともと運賃が、路線バスと同じ運賃でスタートしたいいくつかの市で使えるところがあることはあるんですけど、それは、いわゆる路線バスの中の一環として、ということであって、実はいくつか違う運賃のところでも使えるところがあるんですけども、そこは市が全部その分負担をしています。それで使えるようにしてたのに、やめた市もあります。はい。

○（委員） はい。わかりました。ありがとうございます。

○（座長） はいどうぞ。

○（委員） 私、上北台を通るとですね、武蔵村山のコミュニティバスをよく見かけるんですよ。どこの市でもみんな今やってますよね。でも、なかなかその連携するのは難しいということを伺ってるんですけど、少なくとも武蔵村山の温泉は今中断しちゃってるんですけども、例えば温泉が再開するらしいんですけど、上北台からコミュニティバスが来て、温泉の方に行きたいっていう時、案内っていうんですかね。何分に武蔵村山のバスがそこに来るんだっていう、そういうことはできるんじゃないかと思うんです。だからPR、なんて言うんですか他市の紹介もね、村山温泉なんかいいですよ。そういうのどうかなって。

○（委員） 私は、玉川上水までバスで行って、玉川上水から武蔵村山のMMシャトルはシルバーパスが使えるので、シルバーパスで武蔵村山市内の行きたいところはみんな行ってます。市に文句があるんじゃないかって、都のシルバーパスは公共ですよ。私も都民税払ってますちゃんと。みんな払っていると思うんですよ。東京の補助がなぜコミュニティバスみたいな公共交通機関に先に出ないのかって、それがすごく疑問なんです。東大和市が無料にしろっていうんじゃないくて。東京都がね、シルバーパスは西武バスさんとか、西武バスさんを悪く言うつもりはないんですよ、ようするに営利団体ですよ企業は。そこには補助するのに、公共のコミュニティバスには補助しないっていうのがね、どうしても理解ができないんですよ。都内の都営新宿線なんか

はシルバーパスで乗れますから、多摩格差なのかなあと色々考えます。それで私は、180円って高いんですよ、往復360円。急ぎじゃない時は歩いて帰って来たりします、帰りね。できるなら、初年度シルバーパスの人は半額にして、半額にするには統計取れなければ半額にできないですよね利用したって。それでその半額の分を、東京都にシルバーパス利用者がこれだけいます補助金出してくださいって言ってね。署名活動して都に出すんだったら私、住民全員の署名取るよってぐらい思ってるんですけど。そこがね、都のシルバーパスの目的ってなんなのって思うんですよ。公共なのに、まず公共を先に補助をなんでしないんだって単純な疑問ですよ。

○ (座長) なかなか今その当事者がいるわけではないので。東京都のその当事者がここにいるわけではないので、直接のお答えをすることはできませんけど、事務局から何かありますか。

○ (福田都市基盤課長) 都市基盤課長をやっています福田と申します。よろしく申し上げます。ご意見ありがとうございます。

先にシルバーパスの関係なんですけど、市で言えるとしたら、市の方でもいろんな機会がありますので、東京都さんの方にシルバーパスをコミュニティバスでも使えるようにしてくださいという要望はさせていただいてるようなところです。ご疑問を持たれているような、どうしてそういうふうに使えないのかというのは私の方でわからないんですけど、できる限りお願いしますということはやっていっていますので、それでご理解いただければなということでございます。

もう1つ言われていた関係なんですけど、ちょこバスのマップのところに、例えば上北台駅だったらベルーナドームに行けますよというのが載ってしまっていて、その前には、これの1つか2つ前の版にはですね、武蔵村山の温泉にも行けますっていうのが実は載ってました。さっき言われたように時刻まで載せるのはちょっとスペース的に難しいかもしれないんですけど。私どもとしても、ネットワーク、いろんな公共交通機関を使って、先ほど話ありましたけど乗り継ぎにはなってしまうんですけど、いろんなものを使って、好きなところに行けるようにしたいという思いがありますので、こういう結節点、乗り換えができるところには、他の交通機関を利用して行けるところを載せてさせていただいてると。武蔵村山市の温泉は今、閉館しちゃってるので削っちゃってますけど、一応そんなこともやりましたので、今後、また復活するのであれば、情報を捉えて、こういう乗り継ぎができますというのも考えていきたいと思っております。

以上です。

- (委員) ありがとうございます。

- (座長) はい。どうぞ。

- (委員) シルバーパスの話なんですけれども。基本的に営利団体に何で補助金が行くのかっていうんですけれども、補助金というのは逆に言うと営業補償なんですよ。1年間 1,000 円もしくは 20,510 円という金額で発売しておるじゃないですか。それで実際、バス会社っていうのは大体一月、定期で買うと 9,000 円ちょっとなんですよ、9,500 円とか。普通の定期を買えば。それはその会社しか使えないという形。それを1年間で、要は 20,510 円で使えるっていうのは、結構破格な話になっちゃっているんですよ。その補償を都からいただいているっていうのが実際でして、だから逆に言うと営利団体に来るわけですよ。我々は、本当はそれ、もうちょっといただきたいんだけど。

- (委員) 営利団体って言ったのは悪いけど、それは良くわかっていますので。

- (委員) 続いてもう1つ。そういう運賃補償があるんですけれども、私もちょっと聞いた考え方があるらしいんですよ。コミュニティバスっていうのは、市なり何なりの補助が入ってるじゃないですか。そういった補助も受けつつ、こっちも補助があるのかっていうとちょっと整合性が取れないのではないかな？っていうのもあるんですよ、話としては。ただ、コミュニティバスは基本的には使えないっていうのがあったらしいんですけれど、ちょっと今ごちゃごちゃになっちゃって実際に乗れちゃうところもあるんですよ、今までの経緯から考えると。今はどちらかと言いますと、220 円とか 230 円とか今バスの運賃大体それぐらい取ってるコミュニティバスで、協議が整ったものについては使うことができますよというような方向性にはなってるんです。ただ、その使うことができますよっていうそのお金の出所はどこかっていうと、市なり事業者ってそういう話になっちゃう、ということになると思うんですね。一応、流れとしてはそんな流れでございます。

- (委員) 普段、駅に行くのに西武バス使わせてもらいますが、見せるだけで、乗せてもらって、元は取れていないんだろうと思って、感謝をしています。そういった意味でね、儲かっているというんじゃなくて、補助金ももっと都がね、都は黒字なんだから。

すみません、私、税理士を30年間やっていたもので。東京都がすごいお金持ちなの分かってるから、都民全員でね、都内だけじゃなくて、何で多摩格差でね、多摩がそうやってされるのかって。差別されるから、みんな市町村であの、息子がね武蔵野市にいますけど、100円で乗れるから。ムーバスっていうんですけど、ムーバスはいつも満杯ですよ。わざと、西関東バスとかね競合するところも、利用者が多いところも、構わず走るんです。そうすると、みんな100円で乗れるからムーバスの方に乗るわけですよ。だから、利用者が多いから元が取れるっていうのもあって、色々だなあと思ってるんですけど。武蔵村山はね210円です。本当ならいくらですかっていつも聞きながら乗るんですけど。そうやって、よくやりますねって言ったら、「いや要望が多いので」ってバスの運転手はそれしか言わない。私、東大和市の財政が困難なの、大変なのも知ってますので、都が補助してくれないかなって。補助してくれないんだったら、料金のことは、いくらにしようかちゃんと考えないといけないわけだから。それはそれで、文句を言いたいのは東京都ですよ。

- (委員) 東京バス協会もシルバーパスを請け負ってはいるんですよ、業務を。発送とか何とかってやらせていただいているんですけども。ただ、これをどうしようっていう決める立場にはないので。こうやりますからねっていうのをいただいて、やらせていただいているっていう形なので。今回、都の方いらっしやらないですけど。そういう方向に話をされた方がいいのかなと。
- (座長) はい。
- (委員) コミュニティバスってほとんどの市でありますよね。コミュニティバス協議会みたいのがあるんですか。もし、そういうのがあれば、情報交換してね、コミュニティバスに付加価値がまたついてくるかも。全部あるっていうことは、やはりこれ組織体を作って、やっぱりコミュニティバスの付加価値をね、何かあるんじゃないかなと思うんですよ。いかがでしょうかね。
- (座長) はい。どうぞ。
- (福田都市基盤課長) ありがとうございます。市が集まって、コミュニティバス担当というわけではないんですけど公共交通をやっている担当、まあ大体そこがコミュニティバスをやっていることが多いんですが、東京都さんの方で、東京都行政連絡協議会

みたいなのを立ち上げてくれてまして、年に何回か研修とかはやっていますね。時代なんでしょうけど、ここでコロナを挟んで結構 Web 会議が多くなってはいるんですけど、他にもいろんなところで、バスの関係だと研修みたいな講演会とかいろいろやってくれたりするので、そういうのには積極的に参加して、他のバスの担当さんと仲良くして、いろんな情報交換はやっているようなところですよ。はい。

○（委員） よろしいですか。

○（座長） はいどうぞ。

○（委員） 今、見ていると経費が。収入も増えてます確かにね。ただ、経費も上がります。逆にマイナスだったんですよ。4 ページですか。でも東大和の乗車人数ってそんなに、2 倍だとか 3 倍だとか、そんな状況レベルじゃないんで。でもただ、今後は、経費は必ず私は上がっていくと思っているんですよ。物価も上がるでしょうし、かなり。そうすると、経費は必ず人件費等々を含めて上がって行って、収入もそこそこ伸びていったとしても、それに追いつかないと、今度赤字が今もう 6,000 万ですよ。そうすると今度はもう 6,000 万で済まないで 7,000 万、8,000 万になっていく可能性があったときに、運賃、もう、でもしょうがないから、そのままいくのかどうか。上げるかどうかというところは、やっぱり考えるんでしょうかね、そこは。しょうがないから、いくら赤字出てもそのままいっちゃおうとか、どっちなんですか。いや、すぐにはね、決めないんでしょうけど、そういう可能性もあるのかなというような気もしたものですから。

○（座長） とりあえず今の段階で何か事務局からコメントありますか。

○（福田都市基盤課長） そうですね。こちら皆さんにお配りさせていただいてと思うんですが、今はこの「コミュニティバス等運行ガイドライン」というものに基づいて、やっています。その中で、運賃に関しての考え方は、民間路線バスの初乗り運賃を標準としますということをやっていますので、これはどちらかというと収支の話ではなくて、他のバスさんと競合しないように、さっきちょっとお話ありましたが例えば昔はちよこバスも 100 円でやったんですが、それで同じエリアを走ってしまうと民間の路線バスさんと食い合いになってしまう。両方とも衰退しちゃうと困るので、同じ民間路線バスの初乗り運賃に合わせた運賃設定とするということをやっているんで、例

例えば経費が増えたから、収入をふやす手段として、運賃上げるということは今のところは考えていないというところでございます。今後もし万が一、西武バスさんの運賃が上がったりすると、それに合わせてという形はあるかもしれないですけど、ちょっと考え方が違うのでということです。

○（座長） よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

○（委員） この地図を見てるとですね、武蔵大和駅からのおすすめスポットへのアクセスってありますよね。具体的にね。他の東大和は交通機関のアクセスしか書いてないんですけど、例えば小平だったらふるさと村とかね、それから田中博物館。いっぱいあるんですよね。東村山だったら八国山とか色々あるじゃないですか。そういう名前を主なものは入れた方が、アクセスって言ってるんだから、そっちを出した方がよりみんなが見てくれるんじゃないかなって思うんですよね。いかがですか。

○（座長） いかがですか。

○（福田都市基盤課長） はい。その辺も、また今度作るときに考えてみたいと思います。ありがとうございます。

○（委員） それで付加価値がついてくると思いますよ。

○（座長） あとちょっと私から言うと、路線バスのバス停は入っているんですけど、路線バスもラインで入れておいた方がいいと思います。路線バスがどこを通ってるかっていうね。

はい、よろしいでしょうか。どうぞ。

○（委員） 西武バスでございます。先ほどご意見の中で、武蔵野市のコミュニティバスの話が出てきたので、ちょうどいい話だと思うので、ついでに補足させていただきますと、武蔵野市、西武バスの方が運行しております、私の方も武蔵野市にも同じようにやらせていただいて、1週間前もムーバスの方向性という議論をけんけんがくがくやってきたところだったんですけど、やっぱりムーバスって25年ほど前に始まって、100円運賃でお客様が非常に多くて、やっぱり今もかなり多くのお客さんに利用されていて、武蔵野市の方も非常にプライドを持って接しているなって、非常に思っ

てるんですけど、一方でこの25年間で、先ほど鈴木先生がおっしゃったように、路線バスが一方で220円とか210円でやっていて、その一本隣で100円でやられることによって、やっぱり路線バスの収入に大きな影響が出てきたことは25年間否めないことなんですよ。やっぱりそこで同じ運賃でないことが、今まで路線バスの光と影じゃないんですけど、光の中でムーバスはすごい乗ってる、儲かっているみたいな話が一時あった中で、西武バス、関東バス、京王バスなんかは、やっぱり220円210円の運賃を取られてですね収入が悪化してる25年間というのが一方でありますので、今後の担い手不足の中で労働力が減っていく中でどう公共交通をやっていくかっていうと、やっぱりコミュニティバスと路線バスでもなるべく運賃を同じにしていかないと、持続可能な公共交通に繋がらないよねっていうのはこの自治体でも今、同じような話をしているとかなので、まあただ、ムーバスがそれで100円をやめるかっていうとなかなかやめる気はなさそうな感じもしますけども。しますけども、全体的な流れの中では、やっぱり今コミュニティバスは100円ありきじゃないよねっていうところは今どこもあってですね。私どもの、さっき福田課長もおっしゃってましたけど、東大和市も最初100円で始めました、小平市も100円で始めました、西東京も始めました、私どもでやってるコミュニティバスはすべて100円でやりましたけど、やはり私どもの路線バスに影響があったかという、決してなかったわけじゃなくてですね。180円190円でやってた路線バスにも影響は必ずありましたので、その辺今後、労働力が厳しくなる中では、そういうところを見直しは1つの方策として、していかなくちやいけないのかなってなりますので、ご承知おきいただければ非常にありがたいと思います。以上でございます。

- (座長) ありがとうございます。この議題1の方は、一応その報告、利用状況等についての報告ということで、いろいろ関連するご意見をいただいたところでですけども、もう1つ、2つ目としてちょこバスのダイヤ変更についての協議がございますので、そちらの方に、そろそろ移らせていただきたいと思います。

それでは、ちょこバスのダイヤ変更について、事務局の方から説明をお願いいたします。

- (水越交通対策担当係長) 今の中でも、いかに続けていくかということでの話があったと思いますが、同じような形です、今度、議題2といたしまして、ちょこバスのダイヤ変更についてご説明をさせていただきます。

お手元の資料7をご覧ください。バス、タクシーといたしました公共交通分野ですと

か、あとトラック物流業界において、全国的に課題となっております担い手不足。あと令和6年の4月から労働時間に関する規制が変更となったことによって生じる2024年問題などというのがテレビ等で報道されていると思いますが、こちらの方が、非常に解決が困難なものとなっております。当市のコミュニティバスを委託運営しております西武バス株式会社様の方からも、必要な乗務員の配置の対応に苦慮する状況が報告されておまして、運行計画の見直しについて協議依頼がありました。コミュニティバスの持続的な運行を目的に、運行時間帯、運行日数の見直しを実施しまして、今回、年末年始の運休と土曜日ダイヤの日曜日、祝日ダイヤ化を検討いたしました。

まず1つ目の年末年始の運休によりまして、限られた輸送力、こちらの方を効率化いたしまして、乗務員の稼働日数を下げることで運転士の削減効果が発生いたします。ちよこバスは平日と土曜、休日とも6仕業で運行しておりますが、大幅な利便性低下を防ぐために、平時より需要が少なくなっております年末年始の6日間を運休することで、6仕業掛ける5日間、元旦がもともと休みですので、6日じゃなくて掛ける5日間で30仕業を削減し、効率的な運用が可能となり、令和6年から7年にかけての年末年始からの開始を目指しております。

2つ目といたしまして土曜日ダイヤの日曜日、あと祝日ダイヤ化につきましては、ダイヤの削減によりまして、2024年問題に対応した運転士の1日最大拘束時間の短縮と、運転士の勤務間インターバルの確保が可能となりまして、効率的な運用が可能となります。令和7年1月4日からの開始を目指しております。

なお、年末年始の運休を実施した場合の影響人数は約1,500人、運行の赤字額のうち約92万4,000円が削減されると推計しております。また、土曜日ダイヤの日曜日、祝日ダイヤ化を実施した場合の影響人数は約850人、運行赤字額は37万5,000円が削減されると推計しております。説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

- (座長) はい。ただいまちよこバスのダイヤ変更、具体的には、年末年始の6日間の運休と、それから土曜日の日曜ダイヤへの変更について説明がございました。ご意見ご質問があればお願いしたいと思います。どうぞ。
- (委員) 西武バスでございます。ご説明の方ありがとうございました。今、状況をご説明いただいたようにですね、バス事業者全体としては担い手不足という非常に厳しい状況になっていましてですね、やはり土日とかお客様が比較的少ないところをですね、少ない人数でなるべくやっていくことが、平日の運行をより余裕を持ってという

か、余裕はないんですけど、ゆっくりやっていくために、必要な施策だとは思っておりますので、ぜひご協力をお願いしたいというふうに思っております。

弊社の状況を申し上げますと、今私ども、東大和市さんをはじめ12自治体のコミュニティバスを運行しているところをごさいます、大体毎日90人弱ぐらい各コミュニティバスに人員を割いて運行しているところをごさいます。ただ、しかしながらですね、さっきお話があったとおり6,000万円ほど毎年補助金、東大和市さんからいただいでですね運行させていただいておりますけれども、それはもらえる、もらえるものはもらえるんですけど、あくまで赤字補助であって、経費の中から収入を差引いたものを赤字補助として、あくまでいただいておりますので、会社としては、言い方は変ですけど、儲けもないし損もしないとか、そういうようなスタンスでございしますので、今まで私どもバス事業者が堅調に運営してる中ではですね、地域貢献とかも含めながらコミュニティバスを受託することは非常に意義あることだと我々思って20何年やっておりましたけども、このコロナが始まってですね、旅客収入の減少だったり、あと燃料の高騰とかもあって、それにさらに改善基準の見直しとか、担い手不足とか四重苦みたいな状態になってるんですけど、その中でコミュニティバスの維持していくことは非常に厳しい状況です。6,000万もらわなくても言ったら変ですけど、本当コミュニティバスをやるのが非常に今厳しくて、首都圏でも、ニュースで目にしているかもしれませんけども、首都圏でもコミュニティバスを撤退する事業者が出たり、隣の埼玉県とかでも今コミュニティバスを撤退する事業者が出たりしているのも事実なので、なかなか今本当に厳しい状況であるということです。我々はなかなか、さじ投げるのは簡単って言ったらいけないんですけど、そこまではしたくないと思っておりますので、できるだけ地域と協調しながらですね、コミュニティバスを運営していくための今回一つの方策として、今回の案を出させていただきましたので、何卒ご理解をいただきますと、非常にありがたいと思います。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。それではご意見ご質問のある方、お願いしたいと思います。はい。どうぞ。
- （委員） やはりSDGsではないんですけども、やっぱり続けていくことがすごく大事なことになるので、やはりこういうダイヤの変更もやむを得ないと思います。ごみの収集もね、これから休みになったらですね、そういう、もう休みだよ、年末年始は。そういう流れでやむを得ないと思います。いいと思います。

- （座長） ありがとうございます。他にいかがでしょうか。
- （委員） 病院や市役所がやってない日は、本数減らしてもいいと思います。ちょこバスは病院に行くためとか市役所に行くためにあるって私は思っています。
- （座長） はい、他にはいかがでしょう。はい。
- （委員） 路線バスもですね、平日ダイヤと土日ダイヤって、もうそういうもんだとみんな思ってますんで。これ私も、コミュニティバスもそうじゃないかと。これ見て初めて。違っててもいいんじゃないかって思うんですけどね。もうそういう認識ありますよね。だって路線バスは皆そうですもんね。だからいいんじゃないかと思うんですけど。今頃やんのかなんて言ったら申し訳ないけど。
- （座長） 確実に土日、平日に比べると利用される方は減るんですよ。そういう中で、例えばさいたま市なんかでは、平日運行のコミュニティバスだったんですけども、一時期、要望があって土曜日、じゃあ実証実験をしてみようって土曜日運行したことがあるんですが、西武バスさんの路線でやったんですけど、いやもう実は惨たんたる結果でして、やっぱり利用が非常に少なくて、結局、土曜日やっぱりあんまり平日と同じような動きはしないんだなってことがわかったので、結局、実験やっただけで終わりになったんですけどね。やはり平日と、それから土休日、或いは朝夕と日中とか、それぞれのニーズがあると思うんで、そういうことをこれからはちょっと合わせた形で考えていく必要があるかもしれないですね。
他はいかがでしょう。
正直、私この近辺だけで 20 ぐらいの自治体のこういった地域公共交通会議担当してますけど、正直、今年度で撤退したり、或いは令和 8 年度までで撤退したいといったような、事業者さんからの申し入れというのは実際出てます。ですから、そういう流れからすると、やはり少しでも続けるにはどうしたらいいのか、或いは、そういった撤退申し入れがあったようなところでも、じゃあ今後その地域の移動手段を確保していくためには、どういうふうに変えていったらいいのかあたりのところの議論をこれからしていかなくちゃいけないところなので。そういう中でちょっと、皆さんにも考えていただきつつ、今回、西武バスさんの方からの提案もございましたので、こういうような中で進めていければ、とりあえず継続していける範囲の話になってくるかなという感じがしますよね。

はい、どうぞ。

- (委員) 多少なりともだとは思いますが、いろいろいいと思います。でも、またさらに今後、これ以上もまた、先程、座長の考えでいていいのかなとは、やんなきゃいけないとかってそういうことは言いませんけど、他に削るところがあれば、また考えてもいいのかな。逆に、ちょっと逼迫して、いつまでちよこバスが続けられるのかというような、そんな雰囲気はちょっと感じたもんですから。少しでもね、長くできるようにするためには、今後も考えていただきながら、助かるなと思いました。はい。

- (座長) それでは、一応今までのご意見伺ってる中でも、今回のダイヤ変更について、流れとして、或いは現状こう見ると、この方向で続けていくことの方が望ましいんじゃないかという形でのご意見だったかと思います。よろしければ、このような形でダイヤ変更するというので、合意いただければと思いますがいかがでしょうか。

(委員から拍手)

はい、ありがとうございました。それでは、ダイヤ変更につきまして、このような形で進め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、これをもちまして本日の議事はすべて終了いたしましたけれども、他に何か皆さんから。はい、どうぞ。

- (委員) 西武バスです。何度もすみません。ご承認いただき、年末年始ダイヤありがとうございました。

私ども、引き続き安全運行に徹して参りたいと思っておりますし、公共交通機関は、我々が目的になることってないんですよ。やっぱり目的の先に何か、外出する目的があるから初めて手段として、我々バスをご利用いただくと思っておりますので、先ほど委員がおっしゃったように例えばかたくりの湯に行きたいとかね、そういう何か外出の目的があって、初めてバスを利用していただけのものだと思ってる、我々がいくら努力してもちよこバスのお客さんって増えないんですよ。いくら、ちよこバス新車入れたからって抜本的に急にね、急に来るわけじゃないし、コンビニの商品と違うって言うと怒られちゃいますけど、そういうもんじゃないので。やっぱり外出機会をふやすことが、公共交通の利用促進に繋がると思っておりますので、この会議以外にでもですね、何かうまく利用、外出する機会を作っていただくと非常にありがたいなと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひします。以上でございます。

- (座長) はい、ありがとうございました。ちょうど事業者さんいらっしゃってますので、最近の状況などをちょっとお伺いできればと思うんですが、立川バスさんいかがでしょうか。

- (委員) はい。いろいろね、ちょこバスさん努力されて、いろいろ乗り継ぎを良くされたり、収入に寄与されてるなあというふうに非常に思ってるところでございます。立川バスもですね、今言われたようにですね、路線バスをここでですね運転手不足の関係でですね、減便等も行っている経緯もございます。なかなかですね、若い運転手さんがなかなか入ってこないなかで、高齢者がどんどん、運転手さんが高齢者になってどんどん退職していったりというなかで、これ以上採用されないと、どんどん運転手さんがいなくなってしまうかなというところもありますので、できるだけ私どももですね、公共交通として維持できるように努力してまいりますので、今後ともよろしくをお願いいたします。そんなところの状況でございます。ありがとうございます。

- (座長) はい。ありがとうございました。都営バスさん。

- (委員) はい。そうですね都営バスの方もご利用状況はですね、徐々に回復、コロナ前と比較して、全体ではやっぱり、ちょっとまだコロナ前には届いてないんですけども。路線の一部には、コロナ前を超えてるところもある。利用状況は徐々に回復しているところではございますが、やはり今話題になりました、2024年問題ですね。私どもも、50代後半の乗務員がほぼ大半を占めてまして、今後大量に退職、定年退職していくっていう中でですね、乗務員の確保が非常に課題になっています。そういった中で、バス会社同士で運転手を奪い合うっていうのは非常に良くないので、各社でも取り組んでおりますが、私どもも免許をお持ちでない方を採用して、採用後に給料は払いながら免許を取っていただいて、一人前の運転手さんになっていただく、養成制度と呼んでいますけれど、そういったものに力を入れていかなければいけないなというところではございます。とりあえず状況としては、そういう新たな担い手の掘り起こしみたいなので事業を続けていければなというふうなことを考えておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

- (座長) ありがとうございます。タクシーもいろいろ厳しいかとは思ひますが、いかがでしょうか。

- (委員) 私ども、所沢方面を中心に仕事をさせていただいていますけれども、やはり乗務員の高齢化だとか、あとはいろんな競合他社もありまして、なかなか厳しい状況が続いております。乗務員の高齢化もありますし、稼働状況としては70%行かない状況です。そんな中で、デマンド交通とか、そういったことでお話をいただいておりますが、一社あたりがだんだんこう上がってきてますので、その分の乗務員さんをデマンドの方でというところもありますので、なかなか、ただ、地域の方とか、その方の輸送のために一生懸命取り組みたいと思っています。以上です。

- (座長) ありがとうございます。東京バス協会さん、全体的に何かありますでしょうか。

- (委員) 先ほどから2024年問題のお話がありまして、乗務員不足ということで皆様方にご迷惑をおかけして申し訳ないなというふうに思っているんですけども、そもそもこれなんで起こったのかといいますとね、2024年に改善があつて、これいい話なんですよ。今まではインターバル8時間あれば、要はその夜の10時に仕事が終わったら次6時から仕事やっても合法だったんですよ、合法というかね。それをもうちょっと延ばしましょうって話で、拘束時間をマックス条件つきですけど16時間まではOKですよっていうのがあつたんで、それをちょっと短くしようという話で、まあ、いい話であるんですよ。で、5年間猶予があつたんですよ。施行するまでに。こういうふうにやりますからねってことで。じゃあ何でそれに間に合わなかったのかって言いますとコロナなんです。少子高齢化で、運転手さんの不足ってのはあつたんですよ、もともと。今までも実はカツカツでやってたところがあつて、事業者によっては、バスって今ちょっと条件若干変わってますけど、21歳じゃないと大型免許を取れないんですよ。二種免許っていうのが。ってことは、基本的にすべて中途なんです。新卒ってあんまなかったんですよ。なんだけれども、高校とか大学卒業した人を新卒で採用して、その間事務所で事務員をやってもらって、例えば免許取って3年経てば大型も取れるようになるので。今はちょっと若干短くなってあるんですけども、そこで初めて大型を取ってもらって運転手さんになるとか、いろんなあの手この手でいろいろやってたんですよ。ところがコロナで収入が6割ぐらい落ちちゃったんですよ。バスは多少減便させていただいたんですが、人が減っていくっていうのはわかってたんで、運転手さんは基本的にすべて確保したんですよ。6割しかないのに。うちはどうしたかっていうと採用を抑えたんですよ、採用しなかったんですよ。要は

定年であるとか自然減だけで少しずつ何とかこうやっていって、その間はもう結構採用しなかった。運転者さんの採用っていうのは、大体2～3ヶ月に1回か、事業所によっても違いますけれども、10人、20人っていうのが、100人とか一気に招集できないので、そんなんで、少しずつこう入っていただく。それが3年間丸々なかったんですよ。その間どんどん定年で抜けちゃった。じゃあそれを補充しましょうって、100人に一気にやりましょうっていても無理なんですよ。ちょっとやっぱり世の中の流れも変わっちゃったみたいで、そのバス業界っていうのがちょっと何となくそんなイメージになっちゃったのか分からないですけど、あんまり応募もなくなっちゃったっていうのが現状でして、それが今に至るっていうような形で、2024年に顕在化したただけであって、実はずっと今までもそれはあったんですよ。それがいつかは、ヤバい人がなくなるとか思ってたんですけど、3年前倒しになっちゃったんですよ、取れなかった分が。それが今出てきてるのかなっていうところなんですよ。でも、逆に言うところこれ構造的なものもありますので、事業者がやれば、なんとか人を集めればっていうのではなくて、ちょっともうバカーンとそこが抜けちゃってるので、今後すぐに好転するってことはないかなのなど。少なくとも、もともとこう下がったとこなので、ちょっと難しいのかなっていうのが正直、思っているところです。収入も一応6割から戻ってはいるんですけど、せいぜい9割なんですよ。コロナ前まではとてもじゃないけど戻らない。だから我々もいろいろと考え方を変えていかないといけないっていうのが現状でございます。以上です。

- (座長) ありがとうございます。現場から何かご意見ありますか。

- (委員) 働く側の方でいろいろと乗務職のメンバーでしたり、ダイヤを編成して運行管理をするメンバーからもですね、この2024年問題、非常に扱いづらいという意見が、かなり声が出てます。要員不足の根底の理由ってのはいろんな思索があると思うんですけど、一つ私の私見なんですけど、運転免許証の取得の費用もかなり、ここ数年で高額になっているというところも一つの要因なのかなといふように考えているところです。各社、個社です、先ほどもありましたとおり、養成の採用等々をやっておりますけども、いかんせんそれだけでもまだ足りないというところがありますので、いろいろと弊社の方でも工夫しながらやっていきますけども、何分にも公共輸送の従事者として責任を果たすために、いろいろと知恵を出していきたいなというふうに考えております。今後とも、ご指導いただければと思いますので、よろしくお願いたします。

○（座長） はい。ありがとうございました。いろいろ、本当になかなか機会のないお話が聞けばいいんじゃないかなというふうに思いますので。はい。今後、こういった背景の中でですね、どうやったら最適なものがつくれるのかというあたりの議論をこれからもしていきたいと思いますので、ひとつ引き続きよろしくお願いをしたいと思います。

それでは、これで議事の方はすべて終了いたしましたので、これもちまして、令和6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。ご協力いただきましてありがとうございました。