

平成29年度  
第1回

# 東大和市地域公共交通会議会議録

平成29年4月18日

東 大 和 市

平成 29 年度  
第 1 回

## 東大和市地域公共交通会議会議録

日 時 平成 29 年 4 月 18 日 (火)  
午後 1 時 30 分～午後 3 時 30 分  
場 所 東大和市立中央公民館 201 学習室

### 1. 委員の出席・欠席

出・欠	議席	氏名	出・欠	議席	氏名
出	1 番	鈴木 文彦 委員	出	9 番	中西 宏 委員
出	2 番	吉田 幸夫 委員	出	10 番	原口 一郎 委員 (代理 土谷氏)
出	3 番	佐竹 芳浩 委員	欠	11 番	島田 尚利 委員
出	4 番	楠木 行雄 委員	出	12 番	和田 明 委員
出	5 番	深川 勇 委員	出	13 番	和気 康彦 委員
出	6 番	西脇 明美 委員	出	14 番	今野 浩児 委員
出	7 番	秀島 文明 委員	出	15 番	小河 憲司 委員
出	8 番	柳瀬 光輝 委員 (代理 小野寺氏)	出	16 番	直井 亨 委員 (都市建設部長)

### 1. 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 (公共交通担当)	神山 尚 内藤 峰雄	計画調整係長 計画調整係主事 計画調整係主事	関根 崇 佐藤 真一 有富 佑美

### 1. 次第

- 1 事務局から庶務報告
- 2 議事
  - (1) ちょこバスの利用状況等について
  - (2) ダイヤ改正について
- 3 その他

### 2. 傍聴者

4人

○（神山都市計画課長） それでは、皆さん、こんにちは。

定刻となりましたので、会議を始めさせていただきます。本日はお忙しいところ、平成29年度第1回東大和市地域公共交通会議にご出席いただきまして、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。

本日の会議に当たりましては、立川バスの島田委員からご欠席のご連絡をいただいております。また、吉田委員につきましては連絡がございませんけれども、多分遅れていらっしゃるんじゃないかなと思います。したがって、本日は定員16人に対して現時点で14人のご出席をいただいております。よって、会議設置要綱の第6条に規定する過半数に達していることをご報告申し上げます。

続きまして、事務局の体制に変更がございましたのでご報告いたします。

本年、4月の人事異動によりまして、3月まで本会議の委員を務めておりました内藤が公共交通担当副参事として新たに事務局に加わることとなりました。

○（内藤公共交通担当副参事） こんにちは。事務局体制が充実したというふうに評価されるよう頑張っております。どうぞよろしく願いいたします。

○（神山都市計画課長） 続きまして、前回の会議以降、新しく委員になられました方をご紹介させていただきます。後ほど自己紹介をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

まず、市民委員の皆様です。平成28年10月に新たに公募させていただきました結果、吉田幸夫委員、佐竹芳浩委員、楠木行雄委員、深川勇委員、西脇明美委員の5人の委員の方にご就任いただいております。なお、楠木委員におかれましては、再任でございます。

次に、関係行政機関の委員の皆様方です。平成28年9月の人事異動により、警視庁東大和警察署交通課長の秀島文明委員にご就任いただいております。

次に、本年4月の人事異動にて、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柳瀬光輝委員にご就任いただいておりますが、本日は代理の方のご出席をいただいております。

次に、同じく4月の人事異動によりまして、東京都北多摩北部建設事務所管理課長の中西宏委員にご就任いただいております。

次に、西武バス労働組合執行委員長が交代されまして、新委員長の小河憲司委員に

ご就任いただいております。

最後に、市長またはその指名する委員といたしまして、同じく4月の人事異動によりまして、都市建設部長の直井亨委員が就任いたしました。

それでは、ただいまご紹介いたしました委員の方々に自己紹介をお願いしたいと存じます。恐縮ですが、初めに、吉田委員、よろしく願いいたします。

- （委員） 吉田と申します。遅れて参りまして申しわけございません。多摩湖畔2丁目に住んでおりまして、高齢化が進んでいる地域でございますけれども、私自身しょっちゅう、ちょこバスは利用させていただいております、大変恩恵を受けているところでございます。どうぞよろしく願いいたします。
  
- （神山都市計画課長） 続きまして、佐竹委員。
  
- （委員） 狭山3丁目在住の佐竹と申します。私も狭山3丁目という東大和の北部に住んでおりまして、ちょこバスの利用地域の委員として、座長初め委員の皆様、そして事務局の皆様のご指導いただきながら、何とか自分なりに市民目線でいい意見を発表できればなと思っています。どうぞよろしく願いいたします。
  
- （神山都市計画課長） 続きまして、楠木委員、お願いいたします。
  
- （委員） 楠木と申します。前回から引き続きはどうも私だけのようですけれども、前回の経緯はいろいろありますので、1人ぐらいいてもいいかなと思っております。今住んでおりますところは桜が丘1丁目です。それと、日本交通学会というのに入っております、航空とか鉄道のことは知っておりますが、バスは素人でございます。よろしく願いします。
  
- （神山都市計画課長） 続きまして、深川委員、お願いいたします。
  
- （委員） 深川でございます。よろしく願いします。私は桜が丘3丁目に住んでいます。ちょこバスは毎日見ております。ただし、私自身は乗る機会というのは余りたくさんございません。あれは往復ルートですよね。ちょっとやっぱり乗車率、いつも非常に少ない皆さんが乗っております、ちょっとそれが気がかりといえれば気がかりです。いろいろ議論させていただきたいと思っております。よろしく願いします。

- （委員） 続きますして、西脇委員。
  
- （委員） 西脇です。清原の東京街道団地に住んでおります。ちょこバス、今日の議題のちょこバスはちょっと縁がないというか、どんどんルートを外されまして、団地に住んでいる方たちは立川・久米川間を走る西武バスを利用して、駅へ行って、駅で乗りかえてまた市役所とか東大和に出るとかという不便なことになってしまったところですので、ぜひ代表というか、私はこれから団地に住む方が高齢化、一番高齢化しておりますので、何とかいいルートができるようにと思って今回参加させていただきます。よろしく申し上げます。
  
- （神山都市計画課長） 続きますして、秀島委員。
  
- （委員） 東大和の交通課長をしています秀島でございます。どうぞよろしく申し上げます。
  
- （神山都市計画課長） 続きますして、柳瀬委員の代理の方。
  
- （委員） 東京運輸支局の小野寺と申します。本日は柳瀬の代理で参りました。私も4月から着任いたしましたので、いろいろと話をお伺いできればと思います。よろしくお願いいたします。
  
- （神山都市計画課長） 続きますして、中西委員。
  
- （委員） 北多摩北部建設事務所の管理課長をしています中西と申します。よろしく申し上げます。
  
- （神山都市計画課長） 続きますして、小河委員。
  
- （委員） それでは、改めまして、皆さん、こんにちは。西武バス労働組合の小河と申します。どうぞよろしくお願いいたします。東大和市の皆様におかれましては、日ごろ西武バスをご利用いただきまして、まことにありがとうございます。この会議につきましては、運転手が組織する団体の代表ということで参加をさせていただきます。

どうぞよろしくお願ひいたします。

- （神山都市計画課長） 続きまして、直井委員、お願ひします。
  
- （委員） 4月1日付で東大和市都市建設部長になりました直井でございます。3月までは墨田区のほうで都市計画部長をしておりました。東京都から出向してこちらに着任させていただいておりますけれども、この3年前につきましては西武住宅建設事務所長ということで都営住宅団地の建替等の仕事をしておりまして、東大和市で言えば、東京街道団地ぐらいですか、今やっていると申せば。ただ、隣接の武蔵村山でも団地の建替等もさせていただいております。よろしくお願ひいたします。

- （神山都市計画課長） どうもありがとうございました。

ここで傍聴の申し出がありましたので、ご報告いたします。また、傍聴者に入室していただきますのでご了承ください。

なお、東大和市地域公共交通会議設置要綱第6条第2項により会議は原則公開となっております。

（傍聴者 入室）

- （神山都市計画課長） それでは、ここからは座って説明させていただきます。  
それでは、最初に本日の会議の資料の確認をさせていただきたいと存じます。  
事前に送付させていただいた資料といたしまして、右上に資料番号が書いてありますが、資料1-1、それから資料2-1。2-1は3枚あります。次は資料2-2、こちらは1枚、それから、本日机の上に配付いたしましたものとして、資料1-2、1枚、それから補足資料としまして右上に「当日配付」と書いてある「ちょこバスの乗継制度とこれまでの経緯について」という、ぺらが1枚あります。それと交通会議の委員名簿と設置要綱、それから、武蔵大和駅の時刻表を本日机の上に配付させていただいております。よろしいでしょうか。  
それでは、ここからの進行は座長をお願いしたいと思います。鈴木座長、よろしくお願ひします。
  
- （座長） 皆さん、こんにちは。座長を務めさせていただいております鈴木と申します。初めての方もいらっしゃると思いますので、簡単に自己紹介をさせていただきます。

東大和市地域公共交通会議発足以来座長を務めさせていただいております。本業は交通、特にバスあるいは地方の鉄道などについて取材をして、それを文章にするのが本業でございます。肩書としては交通ジャーナリストというふうに言っていますが、これは言った者勝ちでして、別にそういう、どこでも通用する職名かどうかはわかりません。ただ、こういった仕事、今年で33年目になります。そのぐらいやっておりますので、ほぼ全国が対象ですので、こういった仕事も実は、こういった地域交通の会議だとか、あるいは協議会のようなものであったり、あるいはアドバイザー的な仕事も現状、今、北は岩手から西は山口までいろんな地域で務めさせていただいております。主に市民の方と一緒に地域交通をつくっていくといったようなことを各地で今までやってきております。

そういった中で東大和市のケースも、コミュニティバスとして運行しているちょこバスも当然この地域公共交通会議の中では主要な検討材料になるわけですが、そのほか西武バスの路線だったり、あるいは鉄道とのリンクであったり、それから、今後、では、全体としてその地域交通をどういうふうに構築していくのか、またトータルでのネットワークといったような考え方もあわせて考えながら、いろいろと議論させていただければというふうに思っております。

そんなところで、これからしばらくの間このメンバーで会議を進めさせていただきますので、ひとつよろしく願いいたします。

ここからは着座で進行させていただきます。

それでは、まず、議事に入る前に副座長を選任させていただくことになります。これについて皆さんにご提案なんですけれども、会議設置要綱第5条において選任方法は委員の互選によるということと定められております。これまで副座長につきましては、行政の役割という観点から市の選出の委員の方に務めさせていただいておりました。そんなことで、これまでどおり市選出の委員ということで、今回就任された直井委員に副座長をお願いしたいと思いますが、皆さんいかがでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

○(座長) ありがとうございます。

それでは、直井委員に副座長をお願いしたいと思います。

それでは、議事に入らせていただきます。本日の議事につきましては……

じゃ、移動をお願いします。

(副座長 席移動)

- (座長) それでは、大分気温が上がってきたようですので、もし暑ければ、私もちょっと暑いなと思っているんですが、上着を脱いでいただければと思います。私も失礼します。

それでは、議事に入らせていただきます。本日、議事は、1、ちよこバスの利用状況等について、それから、2、ダイヤ改正について、それから、議事のほかにその他ということで用意されております。

まず最初に、議事1、ちよこバスの利用状況について、事務局から報告をお願いいたします。

- (神山都市計画課長) それでは、説明いたします。

最初に、新しい委員の皆様もいらっしゃいますので、これまでの経緯について簡単にまとめさせていただきたいと思います。

ちよこバスのご利用案内、お持ちでしょうか。

よろしいでしょうか。

ご利用案内、開いていきますと地図がございます。ルート図がございます。

ちよこバスの運行は今から大体14年ぐらい前になります。平成15年2月からちよこバスを運行しております。そのときのルートは今ごらんのルートの青と赤のルートがございますが、ほぼこれに近いルートでございました。平成15年2月から運行開始したときのルートはこの青と赤のルートにほぼ近いルートでございます。

このときは運賃が100円です。乗車人数は、平成18年度が最大でしたけれども、約19万6,000人、年間で乗っておりました。1日換算すると大体540人ぐらいです。これは最高の年度です。

補助金額は3,100万円前後、赤字額、補助金額は3,100万円前後でございます。

そのルートで約6年7カ月、平成21年8月まで運行しておりました。その後、平成21年9月からルートの改正を行っております。どういう改正だったかといいますと、今ごらんいただいています青と赤いルートに、右下のほうですね、清原のほうに乗り入れる、それから、左下のほうですね、桜が丘のほうにも乗り入れる、延ばすと、それから、左上の芋窪のほうにも延ばすというような長いルートになっております。平成21年9月から平成27年2月まで約6年6カ月、この長いルートで運行しておりました。



そのとき運賃は100円です。乗車人数は、平成26年度が最も多く、約13万2,000人、1日あたりにしますと大体360人でした。補助金額は3,900万から4,000万円ぐらいの間で推移しておりました。

そして、平成27年2月から現在、ごらんとおりのルートに変わっております。赤と青の循環ルート、それから、緑とオレンジの往復ルートと2つのルートに変わっております。これは、28年度の乗客数は13万4,000人ぐらいですね。1日あたりにしますと約370人ぐらいです。補助金額は約5,100万円ぐらいになります。それにつきましては、後ほど収支のほうをお出ししておりますので、そちらのほうで説明させていただきたいと思います。

ルート、それから乗客、補助金の額等の大まかな推移は今申し上げたとおりになります。

それでは、資料のほうをごらんいただきたいと思います。右上に資料1-1と書いてあるものでございます。ちよこバスの利用状況、平成26年度から28年度というものです。

グラフの上のほうに見出しがついております。①乗車人員の推移です。下のほうの折れ線グラフが3色ございます。緑、赤、青です。緑が平成26年度、赤が平成27年度、青が平成28年度の折れ線グラフになってございます。

まず最初に、緑色、平成26年度の折れ線グラフをごらんください。この年度は平成27年2月にこの長いルートから現在のルートへ変更しております。したがって、緑色の折れ線の4月から2月まで、これは昔の長い旧ルートの数字でございます。

赤い折れ線をごらんください。平成27年度の乗客の折れ線でございます。こちらは現在の新しいルートでございます。緑色と赤い折れ線を比べてください。おおむね11月ぐらいまでは旧ルートの緑色のほうが赤よりも上回っているような状況です。12月以降は平成26年度、緑色、若干上回っているところもあるかなというところ です。

下のほうに表がございます。表が2つありまして、2つある表の上のほうをごらん いただきたいと思います。乗車人数の表です。右側に合計欄があります。合計欄の27年度をごらんいただくと12万4,589人、緑色が13万1,659人というこ とで、26年度に比べて27年度は5.4%減っていたという状況でございます。

次に、青い折れ線グラフをごらんください。平成28年度のグラフでございます。旧ルートの緑色の線と比べますと、8月ぐらいまでは青い線は緑色の線を下回って いますけれども、9月以降はおおむね緑色を上回るような状況になっております。

また、下のほうの乗車人数の表をごらんいただきたいと思います。乗車人数、右側

の合計欄のところで、28年度は年間13万3,947人と、その2つ上の緑、26年度の13万1,659人を1.7%上回っているというような状況でございます。

平成27年度と28年度、赤い27年度と青い28年度を比べてみますと、年間9,358人の増と、前年度と比べますと28年度は7.5%の乗客の増ということになっております。

このように赤いグラフと青いグラフを月ごとに比べていただくと、1月を除いて全ての月で青い28年度が赤い27年度を上回っているというような状況です。この状況は、現在もこの増加傾向が続いているということになります。

先ほど7.5%ぐらい28年度は27年度を上回ったというふうに申し上げましたけれども、ルートごとで見えますと、循環ルートは対前年度で約5%の増、それに比べて往復ルートは対前年度で18%の増、数字だけを見るとそういう形になります。それらをならしますと、7.5%全体ではふえているといったような状況でございます。

折れ線グラフの一番上に黒い線がありますけれども、これは当初の予測した数字でございます。この数字の出し方ですけれども、先ほど申し上げました平成18年度、19万6,000人乗っていた、そこから積算しております。当時は100円で運行しておりましたので、それを180円に改定をすると、そうすると2割ちょっとぐらいお客様が減るというデータがありますので、そこから基づいて出したのがこの黒い予測値ということになります。予測値に対しまして現状の乗客数は約7割といったところでございます。

次に、1ページおめくりいただきまして、運賃収入の推移のグラフをごらんください。26年度が運行ルートを変える前の折れ線でございますけれども、収入につきましては、運行ルート変えた後は上回っているというような状況でございます。そして、青い28年度は赤い27年度を、1月を除いて毎月上回っているというような状況でございます。なお、黒線の予測値と比べますと予測値の約6割程度という状況でございます。

続きまして、1枚おめくりいただきまして、資料1-2をごらんいただきたいと思っております。こちらは右下にありますとおり、西武バスさんに作成していただいた資料を一部加工しているところでございます。

この資料をごらんいただきますと、大きく収入と経費に分かれております。収入のほうを見ていただきますと、運送収入と運送雑収というのがございます。運送収入は運賃収入になります。運賃につきましては、現金の場合180円、ICでお乗りいただくと175円、回数券を90円券を25枚つづりで2,000円で販売してござい

す。これは1乗車160円相当ということになります。あとは、一日乗車券というのを発売しております、こちらが、大人の方が500円、子供が半額の250円というような形になっております。

この表をごらんいただきますと、循環ルートと往復ルート、それを足したものが合計というふうになっております。例えば、回数券を買って乗られる方は循環ルートに乗ったのか往復ルートに乗ったのかよくわかりませんので、この仕分けの仕方としては、ルートごとにICの比率ですね、現金とICの比率で分かれているということになっております。

それから、運送雑収でございますが、これは何かといいますと広告収入であります。広告収入につきましては、こちらに9万3,000円を載せてあります。内訳としましては、車内の窓の上につける広告、それが6万6,000円です。車内放送が12万円です。そして、西武さんと市のほうで2分の1ずつ収入としておりますので、今申し上げた数字の2分の1、9万3,000円が広告収入として計上しているものでございます。

次に、経費の関係でございます。経費につきましては運送費、それから一般管理費、諸税といったものに大きく大別されます。運送費につきましては、縦書きで運送費と書いてありますけれども、これは基本的には営業所さんの経費ということになっております。そのうち人件費、運転手の額、それから、その下にその他とあります。このその他は営業所の事務員や整備士の人件費などでございます。

それから、運送費の中のちょうど真ん中辺に車両使用料というのがあります。これは、昨年ですか、ちょこバスのCNG車両が火災を起こしまして使用不能となりました。その際に西武バスさんのほうのご尽力によりまして、ほかの市でコミュニティバスとして使っていた車両を借り上げていただいて、予備車的にここに充てているといったものでございます。なお、その車両は日野・リエッセという車両でございます。

それから、その2つ下に、その他経費というものがございます。これは営業所の光熱水費や施設修繕費などでございます。

それから、その2つ下に一般管理費というのがございます。これは西武さんの本社の経費、人件費や光熱水費などの経費でございます。

それから、縦書きで諸税とありますが、諸税の中にその他費用というのがあります。これは先ほど西武さんのほうから車両を1台お借りしている、その車両の方向幕、行き先をあらわす方向幕を整備したときの費用、並びに一日乗車券のほうで印刷をいたしましたので、その印刷に関する費用でございます。

そして、今の経費の関係でございますけれども、右側のほうに算出基礎というのが

ございます。ここにありますとおり、基本的には基準の単価に実際に走った走行キロ、これに乗じて経費を算出しているということでございます。

それで、ごらんいただいておりますように、収入から経費を差し引いた額が収支差ということで、下から六、七行目ぐらいになります。28年度につきましては5,078万6,802円のマイナスということで、こちらが補助金額になります。

こちらの表の右下のほうに対前年度との比較の表を入れてございます。平成28年度と27年度の比較です。総経費、経費につきましてはマイナス197万1,650円、増減率マイナス2.7%でございます。総収入につきましては、プラス147万4,928円ということで増減率8%となっています。差し引き運行補助額はマイナス344万5,948円で、マイナス6.4%というような状況になっております。

あと、西武さんのほうで何か補足があればお願いいたします。

○（委員） 特にないです。

○（神山都市計画課長） 説明は以上です。

○（座長） ありがとうございます。

それでは、今、乗車人員の推移、それから収入の推移と、それから収支状況について事務局からご説明がありました。ただいまのご説明につきまして、ご質問あるいはご意見等があればお願いしたいと思います。

○（委員） 細かいことですが、さっきおおむね27年度に比べて28年度は乗客が多くなっているというご説明があり、ただ、1月だけは例外であると、これは何か理由があるんですか。

○（座長） いかがですか。

○（神山都市計画課長） 一番は、推測ですが、天候の影響が大きいかなと思います。冬、雪が降ったり荒天が続きますと、お客さんがかなり乗ることがありまして、28年度は特に雪が降った日というのが、雪が積もった日というのがなかったものですから、その辺の影響があるのかなということです。

○（委員） 私が想像したのは、前回でしたか、年末年始の運行体制をこの場で議論した

んですね。それで、最初は少し年始を増やそうよ、運行を増やすような感じもあったんですが、結局はおさまって、休日ダイヤみたいな形にするという話になったかに記憶しているんですが、ダイヤがそもそも当年度と昨年度と違うということはないんですか。

○（神山都市計画課長）そこは多少あると思うんですけども、12月も同じく休日ダイヤにしておりますので、29、30、31ですね。1月は1日は運休ですので、2、3の2日の影響ですけども、12月は3日の。

○（委員）それでは、それだけではないということですね。

○（神山都市計画課長）そうですね。今まで平日ダイヤで年末年始を運行していたんですけども、今回の年末年始から平日ダイヤじゃなくて休日ダイヤで運行するようになりました。その影響があるので1月が減っているんじゃないでしょうかというご質問です。

○（委員）はい、わかりました。

○（座長）どうぞ。

○（委員）これもちょっと細かい話なんですけれども、さっきの収支表の中で一番最後に出てきた循環ルート往復ルートの総走行キロ比率とありますが、これが大体7対3ぐらいなんです。それで、実際に循環ルートと往復ルートというのは何か前にたしか10キロぐらいと、11キロですか、あと8キロぐらいか、走行キロで距離が短いんです。これはどういうあれですか。ダイヤの数でもってこういうふうな違いが出てくるということですか、それとももう1点。この循環ルートと往復ルートのそのような乗車人員、教えてほしいんです。

○（神山都市計画課長）1点目の循環ルートと往復ルートの総走行キロの関係ですけども、循環ルートのほうは73.3%と多くなっています。やっぱり、便数がまず違います。それから、あと距離も違います。距離は右側のほうの算出基礎のところに出ておりますけれども、距離が違います。それから、循環のほうはやっぱり両方回っていますので、運行の便数が違います。それから、時間帯も循環のほうは朝6時台から

夜は8時台までということで、便数が異なっていますので、その辺の影響が出ていると思います。

それと、人数ですね。平成28年度の循環ルートの乗車人数ですけれども、10万231人、往復ルートが3万3,716人、合計しまして13万3,947人でございます。

○（委員） 毎年変わりませんね。要するに、往復ルートが極端に少ないですね。3分の1ぐらいですね。

○（神山都市計画課長） そうですね。

○（座長） ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○（委員） 収入のところの運送雑収入9万3,000円とございまして、これはたしか広告収入というお話だったでしょう。ほかに何か車内の関係で6万6,000円と、放送が12万円とおっしゃった。それはどこに入っているんですか。

○（神山都市計画課長） 9万3,000円の中に入っています。

○（委員） 9万3,000円……

○（神山都市計画課長） 西武さんと市で広告収入を2分の1ずつ分かち合っている。

○（委員） なるほど、わかりました。

○（座長） ほかにいかがでしょうか。

○（委員） 基本的なことをよろしいでしょうか。

○（座長） はい、どうぞ。

○（委員） 私は初めて出させていただきますので、前に決まったガイドライン、そ

れの作成がどういう過程で行われたかというのわかりませんので質問するんですけども、いわゆる収支率ですね、これが今回一応出していただきましたけれども、20%台からぎりぎり30%で推移しておるんですけども、一応、ガイドラインの中には40%以上を出したいと、25%を切るようなことがあれば見直しをしたいと、ガイドラインにはそういうふうに書いてあるんですけども、その算定根拠、算出根拠、そういう数字の設定をどういう形でやられたのか、その辺がわかればちょっと教えていただきたい。ほかの方はわかっていらっしゃるかもわからないんですが、私はちょっとわからないので。

- (神山都市計画課長) 資料1-2の収支表の真ん中よりちょっと下のほうですか、収支率というのがあります。下から6行目ぐらいです。そこが今28.2%というふうになっています。こちらの関係のご質問だと思います。それで、ガイドラインというのを平成28年3月に作成いたしましたして、その中では、ちょこバス収支率40%以上を目指すものとし、おおむね25%を下回る場合は見直しを検討しますというような内容になっています。

ご質問がその40%とか25%はどうやって設定したんでしょうかということでございますけれども、過去に収支率、平成15年に運行を開始したときに、一番乗っていたあたり、平成18年あたりの収支率が37.6%と、一番乗っていたときのその辺です。目指すのはまずそこらあたりを目指そうというところで考えております。

それと、一番最後ですね。おおむね25%を下回る場合は、その25%なんですけれども、それが今回ルートを改正する前の長いルートのときの収支率は大体23、4%ぐらい、3%から4%の間ですので、そのレベルになったら見直しが必要なんじゃないかということで作成をしたと。

以上です。

- (座長) ほかにいかがでしょう。

今の件、少し補足しますと、その数字を別に理論的な計算のもとで決めたわけではありません。収支率をどう考えるかというのは、1つは、利用される方が支払われる運賃が収入の基礎になるわけですけども、実際に利用される方という意味での受益者と、それから行政負担のバランスをどの辺に求めるかというあたりのところで、やはり、ある程度は実際に利用される方が支払う運賃でそれなりの部分を賄っていくべきであるということの中で求められるべきところと、それから、余りにいわゆる財政負担の比率が高くなってはもたないであろうというようなところのラインとして、こ

れまでの推移を参考に決めたというふうに思っただけであれば、何らかの公式をもって決めたわけではありません。

○（委員） 座長さんも、さっきご紹介の中でいろんな自治体、いろんなところを回っていろんなことを調べていらっしゃるということだったので、そういう……

○（座長） それももちろん、ある程度私のほうで参考意見としては申し上げております。大体、首都圏のようなそれなりに人口もある、いわゆる都市圏における傾向からすれば、やはり40%ぐらいは求めるべきところとしてあるだろうと。実際には、もちろん、30%ぐらいのところから、中には路線によっては黒字で運行しているようなところも首都圏の中にはありますけれども、これはそれぞれ状況が違うことですから、そういう中で見たときに、決して過疎地域のような状況ではない都市圏において、やはり4割ぐらいは運賃収入で賄うようなことが望ましいであろうというようなことは申し上げた経緯がございます。

地方の過疎地域の状況ですと、求めるべきところが30%ぐらいを見込んでいる、あるいは、もっと低く設定しているところもありますけれども、これはやはり過疎地域のような人口が少ないところで限られたニーズに対しての最低限の輸送サービスを提供するような場面と、それから、それなりに人口があるところで、いわゆるその利用促進が図れる可能性のあるところとでは、やはりちょっと違いはあるなということとは言えると思います。

○（委員） 先ほどのご説明で、往復ルートと循環ルートの27、28、対前年の率が往復のほうがかなり大きいという話がありましたね。それで、それは10月という乗り継ぎ等のいろんな対策をした後でとったのか、それともならしてずっとそうなのか、そこら辺はわかりますか。

○（直井委員） 去年で言うと、一応出てはいるんですけども、27年度につきまして、4月、5月、6月が非常に少なかったんですね。そこまで考慮すると、前半のほうが伸び率は高いです。4月、5月、6月につきましては、まだ往復ルートの利用者が定着していなかったようで、27年度ですね。ですから、非常に少なかったのも、そういう点での伸びは高くなっているんで、ちょっと特殊要因かなというふうに思いますので、前半と後半を統計的に比べられるような状況にないような状況になっていきます。



- （神山都市計画課長） 全くの新規ルートだったものですから、最初はちょっと鈍かった。
- （委員） ただ、一言申し上げますと、これの全体の数字はどんどん出てきているんですけども、先ほどこちらからご説明を求められた往復と循環の個別の、別々の数字って、やっぱりあらかじめ出してもらいたいですね。そうすれば、今月の話も質問せずに済んだかもしれない。
- （座長） 次回からは、じゃ。
- （神山都市計画課長） 次回、いたします。
- （委員） 乗り継ぎ利用の傾向というのは何かありますか。
- （神山都市計画課長） 乗り継ぎの傾向ですけれども、28年10月に運行ダイヤを改正しました。その前は大体4%、5%、4から5ぐらいの間の乗り継ぎ、パーセントですね、だったんですけれども、10月にダイヤ改正したところ、それよりちょっと落ちているかなと、3%から4%ぐらいの利用率というふうに考えています。この後の議題でもありますけれども、乗り継ぎができない便が発生しておりますので、その辺の影響が出ていると思います。
- （座長） ほかに。
- （委員） 今の乗車人数、わかる範囲で結構なんですが、繰り返しの質問になってしまうんですが、循環ルートで、ちょっと循環ルート伸びているということなんですけど、どの停留所とか、そういうのというのはわからないのですけれども余りっていないということですか。
- （神山都市計画課長） 今、ICでバスに乗れますので、そのICで乗ったバス停の人数というのは西武バスさんのほうでは資料として作成できると思うんです。今現在、28年度分のそれがまだできていないものですから、次回あたりでできるようであればお出ししたいと思います。

○（座長） ほかに。

よろしければ、利用状況等につきましてはご報告をいただき、それについて皆さんのご意見いただいたり、あるいはご質問を受けたりする内容ですので、この後の2つ目の議題にも若干かかわってくる場所もございますので、議題のほうは2つ目に進ませていただきたいと思います。

それでは、2番目のダイヤ改正についてですけれども、これについて事務局、お願いいたします。

○（神山都市計画課長） それでは、ダイヤ改正について説明いたします。

まず、本日の当日配付の資料、右上に「当日配付」と書いてある、それをごらんいただきたいと思います。表題は「ちょこバスの乗継制度とこれまでの経緯について」ということであります。1番の乗継制度の導入でございます。

先ほども申し上げましたけれども、長大ルート、長いルートをコンパクトな2ルートに改正しております。この改正したのが平成27年2月でございます。

改正当初、両ルートとも起終点は東大和市役所でございます。

それで、ちょっと図を使って説明させていただきますけれども、当初、この往復ルート、この循環ルート、2ルートに分けました。どちらもこの東大和市役所が起終点でございます。ですので、ここから出発してこう回っていく、ここから出発してこう回っていく、ここから出発してこう来て、こう来て、それでとまる。これが一番最初の、当初のルートでございました。

乗り継ぎにつきましては、こういう方向で乗り継ぎができるように、こう回ってきたのと、これが乗り継ぎできる。こちらから回ってきたのこちら側が乗り継ぎできる。ですので、こういう乗り継ぎはできないんですね。同じ方向で来たものは乗り継ぎできるような、そういう設計になっております。

平成27年2月に見直したときには、循環ルートがここで1周回ってきて約15分間とまっていた。往復ルートはここで戻ってきて7分から10分とまっていた。15分とまっているのと7分から10分とまっている、その中で乗り継ぎが完全にできていたわけです。ただし、ここに15分循環ルートはとまりますので、乗り継ぐまでにかなり時間がかかるんですね。それがお手元に当日資料として配付させていただきましたこちらのほうで、真ん中より下に表がありますけれども、乗り継ぎの待ち時間ということで、改正前が13分、11分、12分、11分と、これだけ待ち時間があったのを、改正後、4分から10分というふうに変更しております。

これは2つの、乗り継ぐためにはここで両ルートが長くとまる必要はないんです。片方はタッチ・アンド・ゴーでも大丈夫です、1個がとまっていれば。ということで、こちらの循環のほうは15分とまっていたのを4分とまるように、短くしました。それには、ここを越えて利用していく人たちも便利になるだろうと、そういうようなことも期待して改正をしております。

それで、現在の時刻表を見ていただきますと、これは時刻表がついております。時刻表の、こちらに外回りの時刻表があります。東大和市役所入口というのが下から6個か7個目ぐらいにあります。その下が東大和市役所のバス停がございます。市役所入口を29分に出て、東大和市役所、その次は35分というふうになっていますけれども、市役所の入口から東大和市役所まで大体2分ということを考えますと4分、市役所でとまっているというのがこの時刻表上からおわかりになるかと思えます。

それと、あと、この時刻表の中には、バスが回ってきますとやっぱり遅れが出てきますので、それを解消するようなこともこの時刻表の中で見込んでおまして、例えば、番号の左の22と23のところが3分間の差になっていますけれども、ここは実際にはそんなにかかりませんので、こういう調整時間が途中で設けられております。

それから、33と34番の仲原四丁目と都営向原アパート、ここも3分間かかっていますけれども、ここは調整時間も含んでいるような、そういう内容のものでございます。

それで、今ごらんいただきましたように、外回りの便が市役所に到着するのが31分、今こちらでごらんいただきましたけれども、前のバス停を29分で、大体2分ぐらいかかって市役所に到着しますと31分に市役所に着くというのがこちらになります。外回りが31分に着きます。その外回りが時刻表上35分に出発するという形になっております。

それから、往復ルートの時刻表もついているんで後ほどごらんいただきたいんですけども、往復ルートのほうは市役所に25分に着くようにダイヤが今組んであります。発車が35分でございます。ですので、外回りが31分に時刻表上着くんですが、道路状況によって遅れた場合、32分に着く、33分に着く、34分に着く、35分に着く、ここまでに着けば前の往復ルートは発車していませんので乗り継げるというような、今ダイヤになっています。ということで、4分到着が遅れても今、乗り継ぎはできるようになります。逆に言いますと、この外回りが市役所への到着が35分を過ぎてしまいますと往復が発車していますので、乗り継げないというような状況になります。

それで、先ほどのこのルート図なんですけれども、やはり、上北台駅を出発しまし

てぐるっと回ってきて市役所、非常に長いんです。ですので、遅れが、到着が31分に市役所に着く予定ですけども、それが遅れて36分に着いちゃうともう前が、往復ルートが発車して乗り継げないというようなのが今の現状になっております。

それで、これは都道128号線が整備していただいたんですけども、信号機に右折の信号がないということで、ここで信号待ち1回、2回しますとやっぱり2分、3分というのが、遅れが出てくるということで、この信号待ちの状況によっては市役所への到着が遅れてしまっているというような現状があるようでございます。

それで、今申し上げましたとおり、その遅れの状況なんですけれども、それは資料のほうの2-2をごらんいただきたいと思います。こちらは循環外回りの遅延状況と効果予測ということになっております。今現在、1月から3月まで実際にバスの遅れの状況を調査しております。乗り継ぎできたか、できないかを調査しております。

1月から3月までで乗り継ぎ可能だった便が973便で、全体の87%でございます。乗り継ぎができなかった便は150便ありまして、全体の13%という状況であります。乗継不可の1分と書いてありますけれども、これは1分早く市役所に着いていれば乗り継ぎできたという便が39便ほどあるという結果です。この場合、右から4列目を見ていただくと、時刻改正した場合の乗継確率ということで、例えば1分、上北台駅の発車を早める、東大和市役所への到着を1分早めるようなダイヤ改正をしますと、この39件の便が救われて90%まで乗継可能率が上がりますというような表です。

2分、外回りの市役所への到着を早めるダイヤ改正をすると、乗継可能率が93%まで上がるということです。あとごらんとおり、3分、外回りの時間を早めれば96%、このような感じで上がってくるということでございます。

それで、事前に配付してある資料なんですけれども、資料2-1をごらんいただきたいと思います。資料2-1のダイヤ改正案についてということで、A案、B案、2つ考えられます。

まず1つなんですけど、まずB案のほうからお話ししますが、先ほど申し上げましたとおり、こちらのルート図で、1周外回りが回ってきて市役所に到着が遅れる、そのために先に往復ルートが出発してしまうということなので、循環の外回りが上北台駅を出る時間を早めるというダイヤ改正をしますと市役所への到着も早まりますので、まずこれが1つの案で、今回はB案ということでお出ししております。

ただし、このB案につきましては、そもそもこの時刻表のダイヤの設定の考え方なんですけれども、今、ちょこバスの時刻のダイヤの設定は、武蔵大和駅とちょこバスの接続ということを第一に考えて時刻表設定しております。これは湖畔地域の方の利

用が一番多いということもございまして、その湖畔地域の方が武蔵大和駅から外に出ていく、そのときの利便性向上ということで、その接続を今、中心に考えてダイヤ設定をしております。

今申し上げましたように、改正の方法としては、この外回りのダイヤを早めるというやり方があるんですけれども、それをやりますと、今回は時刻表、武蔵大和のを一応つけてありますが、武蔵大和の駅の接続が悪い方向にシフトしてしまう。ちょこバスを降りて武蔵大和の駅に乗り継ぐときに乗り継ぎの待ち時間、電車の待ち時間がふえてしまうようなほうにシフトする改正になってしまうということです。事務局といたしましては、そもそもこの時刻表のコンセプトが武蔵大和駅の電車の接続というのがありますので、これについては、現状ではなるべく避けたほうがよろしいかなというふうに思っております。

もう一つのやり方といたしましては、循環の外回りが上北台駅からぐるっと回ってきて市役所に着くのが遅れが出てきます。遅れが出てきますので、往復ルートの出発を遅らせるダイヤ改正を行う。往復ルートの出発のダイヤ改正を遅らせれば、外回りが多少遅れてもその分吸収できるんじゃないかということで考えております。

それにつきましては、こちらをごらんいただきたいんですけれども、今、外回り、市役所に31分に到着して35分発ということで、これが遅れが生じる可能性があって今乗り継ぎが難しい状況になっているんですけれども、往復ルート、着時間25分、35分というのをずばっと後ろにずらすんですね。今、この案ですと3分ほど後ろにずらしております。そうしますと、この外回りがダイヤ上は31分着なんですけれども、7分遅れてもこの発車に間に合うというような形で考えています。

そして、これにつきましては、もう一つ別の見方がありまして、西武さんからご指摘をいただいているんですけれども、今申し上げたのは、循環のルートが到着が遅れるので、それを見越して往復の出発を遅らせましょうというのが今申し上げましたこちらになります。往復を遅らすのはいいんですけれども、往復ルートが行って、玉川上水まで行って今度戻ってくるんですね。戻ってきた便が、今度こちらの循環の内回りと乗り継ぐんですけれども、その乗り継ぎが難しい場合が生じてくるという、そういう懸念があるということです。

今、往復ルート、市役所から玉川上水に乗りかえるときで、それがどの程度遅れるかというのが資料2-1の3ページをごらんください。これは4月8日と9日だけの表です。西武バスさんによりますと、平日は往復ルート、大きな遅れはないということです。土日祝日で買い物のお客さんがあの辺のスーパーのところに集中するということで混む場合があるということです。

4月8日と9日を見ますと、最大で6分遅れているというような状況です。これにつきましては、まだこの2日しかデータをとっておりませんので、この後、5月いっぱいぐらいまでデータをとらせていただいて、そのデータに基づいて、今、予定ではもう一回6月ぐらいに交通会議を開かせていただいて、また最終的な決定のほうをさせていきたいというふうに思っています。

ですので、今日はちょっと途中の経過的な報告、こういうことを考えているというような報告になります。ごらんとおり、往復ルートが玉川上水へ行って戻ってくるときに最大で、この資料ですと6分遅れるということです。そうしますと、今こちらの往復ルート、市役所に56分にダイヤ上着くようになっているんですけども、これが資料で言いますと最大6分遅れる。6分遅れると2分に着く、6分遅れた場合です。その場合、内回りのほうは3分発車ですので間に合うということになります。

これを、往復ルートを今、53分着、56分着と3分ずらしているんです。これをもっとこっちにずらしちゃいますと、遅れたときにこの発よりも着が遅くなっちゃうということが生じますと乗り継げなくなってしまうというような状況が見られます。

ですので、往復ルートのほうの時刻を後ろにずらすと、そのずらす時間は往復ルートがどれぐらいで戻ってこられるか、どれぐらいの遅れで戻ってこられるのかというのを確認した上でないとなかなか設定できないというふうに考えています。

そういうことで、現時点では、事務局といたしましては、往復ルートの遅れの状況を踏まえた上で往復ルートの時間調整を行うことによって乗り継ぎの可能性を向上させたいというふうに考えているところでございます。

説明は以上でございます。

- (座長) 多分、初めての方はどういう状況なのかというのをつかむこと自体が大変だったのではないかと思います。基本的に往復ルートと、それから循環ルートの一つの方向において接続させるという大前提、それから、循環ルートの場合は武蔵大和駅のところで西武多摩湖線の小平・新宿方面、そちら方面の電車とうまく乗り継げるように、こういうことを考慮しながら今までダイヤを組んできました。

これは、ある意味、かなりアクロバットなんです。つまり、往復ルートを1台のバスで行って帰ってくる。両側へ行って帰ってくるというようなことをしながら、これを市役所のところで循環ルートと接続をさせる。それから、循環ルートのほうは電車の接続を見ながら、1時間ヘッドというのを守りながら、今度は市役所では往復ルートのほうと接続させる。この時間調整というのは、これまでのダイヤをつくるに当たってもかなりのアクロバットをやっているわけです。ぎりぎりのところでやって

きているという面はあるわけです。

ただ、現実問題として、だから多分、直感的にいくと1分ぐらいなら待ちゃいいじゃないかというような考え方もあるかもしれませんが、今度は待つと後に影響するというぐらいのぎりぎりの時間設定で今までやってきているわけですね。そういう中で、よりその接続がきちんととれて、本来の目的を果たせるようなダイヤにするためにはどうしたらいいかという、現実には乗り継げないケースがある程度のパーセンテージ出ているということから、これを改善したいということで事務局からの提案があったわけです。

今も説明の最後にありましたように、今回これで、この方向でいきましょうということを経済決定するわけではありませんけれども、A案、B案という形で現状がどういう状況であるかということと、それから、A案、B案が提案されていますので、これについて皆さんからご意見をいただいた上で再度検討させていただければということでございますので、今のご説明についてのご質問、ご意見、どうぞいただければということです。

どうぞ。

- (委員) 先ほどお話の循環ルートで、私の住んでいる多摩湖畔のところから武蔵大和に乗れる、西武線に乗れるよという話があったんですが、実際には、私はしょっちゅう利用するんですが、武蔵大和駅まではバスに乗らないんです。むしろその前で、清水観音堂で降りちゃうんです。そこから降りて駅まで歩いたほうが早いんです。なぜならば、あの辺の地理をおわかりの方はあれなんです、要は、右折をして武蔵大和の駅の乗り場に行くわけですけれども、右折するのに相当時間がかかる。つまり、東村山のバスが来たり、いろいろ来ますから右へ曲がれない。曲がって、着いて、またそこから駅まで歩くわけですから、それよりは清水観音堂でおりたほうがはるかに早い。

したがって、私もいつもおりますが、西武線に乗る人はほとんど全部、清水観音堂で降りています。降りて、歩いていっています。だから、駅としては武蔵大和駅というのがあるけれども、そこまで行って、そこから降りて駅に行く人は余りいないと思います。ですから、それはむしろご参考でございますけれども、実際、受益者の立場からの経験で申し上げても、それは1つ申し上げます。

それから、さっき、もう一つは、市役所の乗り継ぎの話がございましたけれども、これは確かに数字上というか、時刻表上はそれでいいんだと思うんですが、実際に乗り継ぎをされる方がどのくらいいるのかしらというのが、人数ですね。それをご利用

になっているお客さんがどれぐらいいらっしゃるのかなという点が実はちょっとわからない。

私も1回か2回しか乗っておりませんからコメントできないんですが、市役所から私は外回りに乗ることがあったんですが、市役所で外回りを待っていたら、それは循環バスあるんですが、外回り来る前に循環は出ちゃいます。だから、乗り継ぎできなかった。僕は外回り乗りますから、そのままがいいんですけども、外回りのバスが来て、そのときに間に合わなくて行っちゃうということであるんですけども、乗った人は1人か2人いたかなというような感じなんです、実際乗り継いだ人は。

むしろ私は市役所から外回りに乗って、そのまま上北台まで行って、そこでまたちょっと待って、上北台からの外回りで帰ってきたということを一度やっているんですけども、ですから、戻ると、乗り継ぎの時刻表を見ていらっしゃるんですけども、どのくらいそこで乗りかえられる方がいらっしゃるのかなという点がちょっと私にはよく見えない。わからないですけども、そのあたり、わかればと思うんですけども。

- (座長) 何かあれば。
  
- (神山都市計画課長) 武蔵大和駅の電車の乗りかえについては、私どものほうも清水観音堂で降りられて歩かれている方が多いなということは認識してございます。  
2点目の乗り継ぎについてですけども、例えば、平成28年度ですと、乗客数が13万3,947、先ほど申し上げた、別な資料もありますが、13万3,947人乗客数がいて、そのうち乗り継ぎをされたという方が4,847人、乗り継ぎ率は3.6%ということです。前年度は4.3%であります。乗り継ぎ利用者が減っているということで、率的には少ないんですけども、私どもとしては乗り継ぎをPRしてなるべく使っていただきたいというのを思っているんですけども、今PRがなかなかできない。乗り継ぎができない便が生じているということで、なかなかPRしづらい状況なので、これがもう少し、100%は無理でももう少し改善できれば乗り継ぎのPRも再開するようなことを検討したいと。
  
- (直井委員) 一月当たり400人程度になりますので、1日当たりにすると13人程度ということですので、余り乗り継ぎをされていることは多くない。
  
- (委員) 今の住民の方のご意見、大変参考になりますけれども、そういう方のご意見



を酌んで今回の話が出てきたのか、それとも市が率先して事務局として出したのか、あるいは西武さんが、もしご自分で全部、仮にの話として出しているなら、そういう状態をふまえいろいろ考え、そういうことを考えていただいたという、3つ可能性が考えられるんですけども、今回この話が出てきた発端は何なんですか。

- （神山都市計画課長） もともと2ルートに分けたときに、市役所で結節させて乗り継ぎというのが前提でした。それは、東大和の駅とか玉川上水の駅に出たいというご要望が大きかったのです。長大ルートで玉川上水、東大和市駅に行くのと遠回りになりまして、時間もかかって1時間に1本も出せないということで、2ルートに分けた。

それは、前提として、乗り継いで駅まで行けるんだという前提で制度設計しております。今回、利便性を図るために昨年10月にダイヤ改正をやりましたけれども、結果的に乗り継ぎができない便が13%ほど出てしまうという状況があります。これは、やっぱり利便性が、乗り継ぎについて言えば利便性が下がっている。それから、利用者の方も、乗り継ぎができないと、先ほど吉田委員からは上北台まで行っていただいている話もありましたけれども、次の乗り継ぎって1時間後なんですね。相当お待ちいただくようになってしまっ、大変不便なバスということになってしまいますので、乗り継ぎを向上したいというのは事務局も考えています。

- （委員） 私はもうちょっとお願いしたいんですが、そういう、ある意味で理論的な面とか建前的な面じゃなくて、現実にこういう、住民の方からこういう苦情があったとか、陳情があったとか、そういう話があるのか、あるいは西武さんのほうから自分のほうで気がついたことだけと来たのか、そのきっかけを教えてください。

というのは、我々はこの会議で議論して、それで、事務局の方はご存じだと思うけれども、ここで議論した結果がダイヤ改正の手続が簡略化されるということになるわけですね。それには、皆で、そういうもとのきっかけが何かと、よく知っていきやいけないと思うんですよ。お願いします。

- （神山都市計画課長） 利用者の方から乗り継ぎができない苦情というのも結構受けています。今週も、職員が電話で受けております。窓口に来て、乗り継ぎできないと、市役所がやっている日ですと窓口に来て、何で乗り継ぎできないんだというお叱りもかなりお受けしております。

西武さんは待てないのかという、多いんですけども、やっぱりそれは待てませんので、出ていっちゃうわけですね。出ていかないで待ってくれないのかというご要望

も多いんですけども、それはちょっと西武さんとしてできないものです。私どもとしては、ここでやっぱりダイヤを見直すしか方法はないんじゃないかと考えています。利用者の声というのも多くいただいている。

○（委員） もうひとつ西武さんは……

○（神山都市計画課長） 西武さん、苦情か何か、西武さんに行っていますでしょうか。

○（委員） いわゆる、その場で対応する乗務員のほうが直接お客様の声をいただいたりするところは市さんの窓口と同様にありまして、そうした点からすると、今回A案、B案という形でそれぞれありますけれども、どちらかの形で改善を図って、なるべく多くの方がこういう乗り継ぎをして利用できる形のほうに対応を図られたらなというふうに考えています。

○（委員） 資料2-1です、お配りしていただいた。改正の概要の（1）改正の目的は、なお書きで、「なお、遅延の一因である武蔵大和駅前の交通管制について改善を要望しており」とありますが、そこは右折信号等ができればより循環ができるようになるのかもしれないですが、この辺の見通しというのはございますでしょうか。

それとあと、それに加えてなんですけれども、私も武蔵大和駅を利用するんですが、一番早いのが一緒なんですけど、清水観音堂ではなく、あっちの多摩湖のほうの側に出て、側道に出て、右折しないでそのままという、いつもそういうふうに思っているんですけども、これは停留所を変えてしまうことですから慎重にいかないといけない。128号線に出ないで、すぐに出ないで清水観音堂のところを出ないで左側に多摩湖遊歩道にも出ていくというルート、これの外回りにつきましては解消されるのかなという、ちょっといつも感じています。管制は要望とか検討みたいな。

○（内藤公共交通担当副参事） では、ちょっと私のほうから、信号機の改善の要望の状況でございますけれども、これは既に東大和警察署を通して公安委員会のほうに上げております。その状況なんですけど、まだいつというふうにはなりませんけれども、当市のちょこバスだけでなく、一般の交通利用者からもそのようなご意見をいただいているということで、検討をさせていただいているところでございます。

この右折がしづらい状況が、時間帯が非常に朝晩というようなところに限られているというようなところから、いろんな管制の意味からも検討が必要だというふうに関

いているところでございます。

また、この清水観音堂のバス停につきましては、副停留所名で郷土美術園というような名称もつけておりますけれども、こちらにつきましては吉岡画伯がアトリエにしていたというところで、市でも文化財として残していこうとしている、観光上もポイントになるようなところがございますので、できればルート全体を変えるということよりも、残していきたいというふうな気持ちはございます。

信号管制がどうなるかという状況を見た上で、またそういったことも総合的に検討する必要があるかなというふうには考えております。

以上でございます。

○（座長） ほかにはいかがでしょうか。

A案、B案、2つの案が出ていますけれども、これについては何かご意見ありますか。

○（委員） ちょっとわからないことがあるんですが、両案のメリットの【3】ですね、資料3ページですが、メリット②番と、デメリット⑩、何でこう違うんでしょうか。

○（神山都市計画課長） 時刻表を改正するときはバス停の時刻表も当然修正かけなきゃいけないんですけども、修正の規模が大きいと市だけで直すというのはなかなか難しいものがございます。A案のほうの往復ルートだけを直すのであれば何とか市の職員だけで修正ができるかなと思うんですけども、循環ルートを直すとなるとバス停の数が多いものですから市だけでは無理だということで、西武さんのほうにご協力いただくとなると若干費用も出てくるというところなんです。

○（委員） その点はわかりました。

あともう一つ、このメリット・デメリットに余り出てこないんですが、先ほどのお話のように、往復ルートと、それから循環ルートでは利用されている人数が大きく違いますね。そのどっちをいじるかによって、せっかく利用していただいているお客様のニーズに大きな違いがありますよね。同じ分をこっちで入れるのとこっちで入れるので考えたら、利用されている人数が多いところほどそのニーズを大事にしくちゃいけないですよ。

そう言う往復ルートを利用されている方には申しわけないんですけども、そっちのほうは相対的に言えば少ないから、そっちの応用といたしますか、そういうものが

多少は減ってもしようがないという考え方もあると思うんですね。そういう考え方はここに余り出ていないような気がするんですけども。

○（座長） つまり、そのメリットとして言えば、多いほうの、多くの利用者への影響が少ないとかいう。

○（委員） それをメリットと言っていいのかどうか、私も若干躊躇はするんですけども、あえてぎりぎり判断すると、一つの物差しにはなるのかなという感じはいたしますね。

○（座長） 事務局としてはどうですか。

○（神山都市計画課長） バス停の発車時刻を覚えられている方も、定期的に使っていらっしゃる方もいらっしゃると思うので、時刻が変わると多少の影響はあるかと思えますので、参考にさせていただきたいと思えます。

○（座長） ほかに。

小河さん、現場のほうでは何か、この遅れ等について、ドライバーさんの声なんかはお聞きになっていますか。

○（委員） 特にこのところでは、武蔵大和の駅のところの話は多少出ておりますけれども、大きくはまだ聞いていないところです。

○（座長） ほかに特になければ、今いただいたようなご意見を参考にしながら、事務局としての意見としてはA案優位ということなんですか、今のところね。今までのご意見をお聞きしても、特にA案よりもB案というふうなご意見が出ているわけではありませんので、A案をベースにしながら今のご意見を、今いただいたご意見を参考にしながらさらに練っていただいて、次回確定をしていくというようなことで進めていくということよろしいでしょうか。

それでは、そんな形で進めさせていただくことにしまして、この議題2につきましてはそういうことで締めさせていただきます。

そうしますと、議事についてはこの2つで終了でございます。

その他ですけれども、皆さん、何か議事以外のことについて。

○（委員） お尋ねしてよろしいでしょうか。その金額がですね、先ほどの数字で何か市の負担が違っているということを感じますが、前にも私は一度お伺いしたことがありました。土木学会で出しているバスハンドブックという本がありまして、そこに市の赤字額の8割は特別交付税で出る。もちろん、特別交付税を使えば市の一般財源で、メリット・デメリットは関係ないんですけども、気持ちの上では大分違いますね。これは平成23年度から出ているのは、前回の会議で私は確認させていただいておるんですが、この27年度とか28年度はちゃんとバスに関して8割出ているんでしょうか。できればその数字を教えてください。

○（内藤公共交通担当副参事） ただいまの地方特別交付税の額でございますが、27年度は5,582万1,000円、28年度が3,679万円という額でございます、これにつきましては、市のほうで財政当局を通じましてかかっている経費というものを報告し、その計算上の約8割ということで計算されて交付されている額となっております。

以上でございます。

○（委員） そうすると、ちょっと確認しますが、平成27年度の5,582万円というのは、これはバスを購入しているんで、その分が入っていて、実際の運行経費というのは前にお伺いしましたが4,012万円ぐらいだと、それでよろしいですね。

○（内藤公共交通担当副参事） そのとおりでございます。

○（委員） これが今度3,627万円になったのは赤字額が減ったから、8割という率は変わらないけれども、赤字額が減ったからこうなると、こういう理解でよろしいですか。

○（内藤公共交通担当副参事） はい、バスの分が入っていないということでございます。

○（委員） わかりました。ありがとうございます。

○（座長） ほかにはよろしいですか。

はい、どうぞ。

- （委員） 収支表の、今のご質問と大体関係するんですが、それで29年度、年度が変わったわけですが、収入とか経費とか、数字がありますよね。29年度は一体どうするか。例えば、運賃収入は1,900万円だけれどもこれを幾らに伸ばすとか、あるいは、運送雑収は9万3,000円だけれどもこれを幾らにしようかとか、そういうのは目標を立ててそれに向かって走るということはしないわけですか。

つまり、我々は民間会社の発想ですから、当然今年の成績がこうだったね、来期は10%アップしようねとか、それに向かって走ろうねとか、こういうようなことをやるわけですが、そういうことは特になさらない。やるとすれば一体どうやってやるんだというあたりの、実は、最初の会議ですから、やや、突拍子がないかもしれませんが、その辺ちょっと教えていただきたいと思います。

- （神山都市計画課長） 利用促進の考え方かと思うんですが、まず、私どもは今回、このダイヤ改正で乗り継ぎの利便性を上げて乗り継ぎ率を上げたいというふうに思っています。

それとあと、実際にお客さんをどのように増やしていくかということについては、いろんなやり方はあるかと思うんですが、例えば、地域の皆さんと一緒に考えるとかいろいろあると思うんですが、その辺につきましてはこの会議でも皆様方のご意見を聞きながらやっていければと。

- （委員） 例えば、さっきは広告収入9万3,000とございましたけれども、じゃ、今年は、この1年間はこれを15万にしようよとか、13万にしようよとか、そういうような目標は立てないわけですか。広告収入を1つ例に挙げているわけです。9万3,000円ですよね、去年1年間。これを、それじゃ、この29年度は13万にしようよとか、そのためにどういうふうにやろうかとかいうような議論をこの場ではしない。

言っている意味、わかります。つまり、いわゆる普通の民間の会社であれば当然のことだから、収入を増やそうよねと、9万3,000円ならそいつを、それじゃ12万にしようよねと、どうしようかと、どこに当たったら広告出してくれそうかねと、そこに当たろうかとかいうのを考えるわけですが、やっぱりこういう我々の考えからすると、そういうような議論はもうしなくて別途、市役所の中で議論されているということなのか、そこでしないと、そういうことは行政というのはしないもんだということなのか、その辺をちょっと、感触をお聞きしようと思って。

- (神山都市計画課長) 広告につきましては、新しくお店ができればそこにアプローチしてということはやっているんですけども、従前からあるお店で今までやってきていないところには、これまでは行っていません。ですので、もしそういうところまで行ったほうが良いというのであれば、この体制の問題もありますけれども、それは検討材料にはなると。何かお店ができたりすれば、そこにアプローチということはしていると。
  
- (委員) 今の非常に関連する話なんですけれども、29年度の予算、設定されています。コミュニティバス事業として、それで一般財源で5,200万でしたか。それで、そのうち5,100万が補助金、100万ちょっとくらいがその他一般の経費、そういう数字になっている。私が知りたいのは、その5,100万円というのは補助金ですよ。今のあれは、西武バスさんに対しては、いわゆる実際の乗車賃ですね、売り上げ事業収入、これが幾らあるのかわからないんです。

というのは、逆に言えば、西武バスさんの実際の経費は幾らかというのはわからないんです。それを予算化されているときには当然それなりの数字があると思うんです。予算化をされていると思うんです。その辺を教えてくださいなんですが、わかりますか、私が申し上げていること。
  
- (座長) 何かコメントありますか。
  
- (神山都市計画課長) ちょこバスの補助金の予算の計上の仕方ですけども、今現状では、収入については前年度を参考に出している。それから経費については、西武さんに見積もりをもらって出しています。その経費の見積もりの仕方なんですけれども、それはこの資料の1-2にございますけれども、この考え方と同じように、これに基づいて出している。基準単価掛ける走行距離で、この単価はどうかということについては西武さんのほうでもしよければお話しいただければ。
  
- (委員) 見積もりという形で当社のほうで予算を作成する段階の前に提出させていただいております。この中でまず、基本的には基準単価については、一般のバス路線と同じような形で算出しておるんですけども、それに対して走行キロを掛けるという部分は変わらないんですけども、それに翌年度でダイヤ改正をすとかしないとかというところのご意向を聞きながら、まずはこれを算出しているというところ。一番この中で変動する可能性があるのが、燃料油脂費の関係がそのときの市況によ

って金額が変わってくるというところがありますので、翌年の予測をもとにそちらのほうを、その経費を踏まえて数字を出しているような形で算出しております。

それで、これらに関してはおおむねここに出ている、この資料とそれほど変わらない金額で推移するのではないかなというふうに思っています。

- （委員） これは毎年、協定を結ばれているんですか。
- （委員） そうですね。
- （委員） さっきお話があった代車の問題ですね。要するに、不具合があって西武バスさんに提供していただいたと。非常に初歩的な質問で申しわけないんですけども、今4台ありますよね。全部市の所有ですよね。
- （神山都市計画課長） 3台です、所有は。
- （委員） 市の所有は3台ですか。1台は西武バスさんの。
- （神山都市計画課長） 一応、代車ということで。
- （委員） 代車ということで。壊れた場合、もし市の3台のうち1台が壊れた場合には、やはり西武バスさんのほうで代車をしてもらえると、こういう話。
- （神山都市計画課長） はい。
- （委員） それは、その都度費用はやっぱり払う。
- （神山都市計画課長） 代車をですか、その都度。
- （委員） した場合ですね。
- （神山都市計画課長） それはいいです。ただ、こちらの代車分、4台目の分の使用料は、こちらに書いてあるとおりにお支払いしています。車両使用料、真ん中辺にあるんですけども。



○（委員） 車両使用料ですか。わかりました。

もう一つ、いわゆる乗車人員数、予測値を出しておられますね。それは19万何千人か、一番ピークの時、それを一応目標にしていますと、それから2割減にしたりいろいろ計算して出していますね。それにしてもなかなかそこに到達しませんね。数字というの、もうちょっと現実的な数字をやっぱり積み上げて、今の乗車人員が13万だったら13万プラスの何割か、割合このくらいかなというようなところでないと、結局、要するに、事業収入が減るわけですよ、余り高い目標にしていると。ということは、補助金がふえますよね。27年度が、去年はちょっとわかりませんが、補正を組んでいますよね、予算。ということは、要するに手間がかかるわけですよ。だから、もうちょっとそういう点、余り低い数字もどうかと思うんですけども、何かそれなりの数字を設定するということが必要じゃないでしょうか。

○（神山都市計画課長） 目標の数値は平成18年度の最高のときの実績、そこから逆算するような形で出したものです。そのときはルートの変更と運賃の改定を同時にやっているということで、結果としてかなり乖離してしまったということは反省をしておりますけれども、見込みがやはり非常に難しかったということもございます。そうです、多分この見込みというのは、恐らくなかなか、市の職員だけの力で見込むというものなかなか厳しいものがありまして、ある数字から出していくということしかできなかった。だから、そういう意味では、実際ふたをあけてみてかなり差が開いてしまったということについては反省をしておりますけれども、その予測のやり方というものなかなか難しいものがございまして、その結果がこれだったということで。

○（内藤公共交通担当副参事） ちょっと補足させていただいてよろしいですか。本日の資料の1-1等で目標、当初の予測値といったこの当初の意味でございますけれども、平成26年度に現在の循環ルートと往復ルートの運行見直しを行ったときに、そのときに予測した数値でございまして、これは先ほど都市計画課長のほうからご説明がありましたように、平成26年度の利用率等から推計したというものでございます。

この予測数値につきましては、年度ごとに定めているという数値ではございませんで、改正をするときにこれを目標にしたいということで、このぐらゐの利用があるんじゃないかというふうに推計したものでございまして、それをいじっていない数値で挙げているということでございます。その辺、そのまま使っているということでご理解いただきたいと思います。

以上でございます。

- (委員) 今のご意見を、私なんかも前加わっていた人間として反省しなきゃいけないのかなと思うんですが、非常に難しかったんですね、予測が。ですから、これを、このとおり今も目標と受けとめるのが本当にいいのかどうかと。当時のお話だと逸走率というんですか、運賃を上げたら途端にいなくなっちゃうだろうというのは、その見通しが甘かったと、今考えますとね。

なぜかという、今回も委員が出ておられますが、湖畔から来られた方がおっしゃったことが私は非常に印象に残っているんですが、100円から180円になって、これが運賃だというふうにみんな思ったんだと。これは、それまでは何かちょっと気軽に乗っていた、100円で。ところが、民間バスと同じ180円になって初めて運賃と実感したと、そういう感じに湖畔から来られていた方はおっしゃって、私もなるほどと、そこまで我々は気がつかなかったけれども、そうだったんだと。

ただ、なぜ民間バスと同じにしたかという、今回往復ルートを決めるに当たって東大和市駅と玉川上水駅が入る。そうすると、どうしても民間と競合する。民間はそれは困るということになるということの調整の結果、全員でぎりぎりの判断をして180円やむなしということになったんだということですから、そうすると、この目標をいつまでも絶対的なものだと考えるわけにはいかないんじゃないかという感じがしております。

すみません、言いわけみたいな。

- (委員) 結局そのあれですね。その、ここであらわれてこない数字というか、その事業収入が29年度幾らの補助がありました。私なんかわからないわけです。だから、結局それと実績が物すごく乖離してきた場合には、それは当然、補助金額の増加につながりますよ。だから、その辺をもうちょっと近い数字にある程度合わせるという努力は必要かなと、そう思うんです。変なことを答えたんですけども。

- (座長) ありがとうございます。

先程おっしゃられたご提言も1つなんですけれども、いわゆるその目標値を求めて、それに向かって何をするかという考え方は、実は余りしてきていないのは事実です。本来は、やっぱりそういう考え方が必要なんだと。そのときに、じゃ、過去に出したこの資料に出ている目標値を目標値とすべきかどうかというのは、これはまた別の話。

ただ、現状、今の結果としては少しずつ上がってきているような数字が今回、資料

1にも出ている中で、今後どの辺を目指して進んでいくのかというあたりは、やっぱり議論のベースとしては必要なんだろうなというふうに私も思います。

そういう意味では、ちょっと今後の利用促進ということについては今後も議論していかなければならないこと、テーマの大きな一つですので、そのときに、じゃ、その目標というのはどういうふうに考えていくかというあたりは、私のほうも事務局とは調整をしてみたいと思いますので、なるべくであれば、目標値があって、それに向かってどうするかというほうが議論もしやすいしわかりやすいということもあります。ちょっとそんなことを考えて。

そのときに、繰り返すようですけども、過去に出した目標値というのは、これはあくまでそのときの状況から推計をした目標値ですので、それを今、目標値とすべきかどうかというのはまたちょっと別問題とお考えいただければというふうに思います。そんなところでよろしいでしょうか。

ちょっとその辺は事務局と相談をさせていただきますので。

事務局からは何か、その他でございますか。

○（神山都市計画課長） 特にはないです。

○（座長） 次回は、じゃ、大体6月ぐらいと。

○（神山都市計画課長） 次回、6月ぐらいを予定して。

○（座長） 6月ぐらいにやって、今回提案のダイヤ改正についての結論を出すということですね。

じゃ、ほかに特に皆さんからなければ、議事につきましては全て終了いたしました。よろしいですか。

それでは、これもちまして本日の平成29年度第1回東大和市地域公共交通会議につきましては閉会させていただきますと思います。

大変ご協力ありがとうございました。また今後ともよろしくお願いいたします。