

令和元年度
第 2 回

東大和市地域公共交通会議会議録

令和元年 1 1 月 1 9 日

東 大 和 市

令和元年度
第 2 回

東大和市地域公共交通会議会議録

日 時 令和元年11月19日(火)
午後2時40分～午後4時30分
場 所 市立中央公民館3階 301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	欠	9番	蛭間浩之委員
欠	2番	吉田幸夫委員	出	10番	新井淳一委員
出	3番	木内健司委員	出	11番	小澤浩委員 (代理 吉川氏)
出	4番	楠木行雄委員	出	12番	島崎健一委員
出	5番	深川勇委員	出	13番	佐藤昌彦委員
出	6番	西脇明美委員	出	14番	依田修委員
出	7番	平井通善委員 (代理 堀氏)	欠	15番	小河憲司委員
出	8番	堀越千秋委員	出	16番	鈴木菜穂美委員 (都市建設部長)

1. 委員の出席・欠席(臨時)

出・欠	議席	氏名
出	1番	粕谷公彦委員

1. 市側出席者

職名	氏名	職名	氏名
都市計画課長	神山尚	計画調整係長	福田智宏
都市建設部副参事 (公共交通担当)	内藤峰雄	計画調整係主事	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) 芋窪地域コミュニティタクシーの試行運行の実施について(協議)

3 その他

2. 傍聴者

1人

○（神山都市計画課長） 皆さん、こんにちは。都市計画課長の神山と申します。

本日はお忙しい中、令和元年度第2回東大和市地域公共交通会議にご出席いただきまして、誠に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、東大和市地域公共交通会議設置要綱の改正についてご報告いたします。

本日、机上のほうに設置要綱を当日配付させていただいていると思います。今回、コミュニティタクシーの試行運行に関する協議の円滑化を図るため、臨時委員を設置することを目的としまして、要綱の改正を行っております。この改正に伴いまして、湖畔地域コミュニティタクシー試行運行の事業者でございます小平交通有限会社の粕谷社長様に臨時委員ということでご就任いただいております。

任期は、コミュニティタクシーの試行運行に係る協議及び試行運行から本格運行への移行に係る協議が完了するまででございます。

なお、臨時委員の出席は、コミュニティタクシー関連の議題がある場合となります。

先ほど申しましたけれども、改正後の設置要綱につきましては、本日机上配付させていただいております。後ほどご参照いただければと思います。

次に、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、吉田委員、蛭間委員、小河委員から欠席のご連絡をいただいております。したがって、本日は委員定員の17人に対しまして、14人の出席をいただいております。よって、会議設置要綱第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、前回の会議以降、新たに委員に就任された皆様、ご紹介させていただきます。

東大和警察署の平井交通課長にご就任いただいております。本日は代理の方のご出席をいただいております。

また、臨時委員としまして、小平交通有限会社の粕谷社長様にご就任いただいております。

委員の名簿につきましても、本日、机上のほうに配付させていただいております。

それでは、就任された委員で、本日ご出席の方に自己紹介をお願いしたいと思います。

委員、よろしく申し上げます。

○（委員） わかりました。

初めまして。一生懸命やりたいと思いますので、よろしく申し上げます。

○（神山都市計画課長） どうもありがとうございました。

また、都市建設部長につきましては、前回欠席させていただいておりますので、この場でご挨拶をさせていただきます。

鈴木部長、お願いします。

○（鈴木都市建設部長） 都市建設部長の鈴木と申します。皆様、よろしくお願いいたします。

今年度より、前任の直井部長の後を引き継ぎまして、在籍しております。

7月の第1回の会議では欠席となってしまいまして、誠に申し訳ございませんでした。この第1回の会議におきまして、委員の皆様方におかれましては、湖畔地域における試行運行の実施についてご協議をいただきまして、おかげさまで来年2月より運行を開始する予定となりまして、現在準備を進めているところであります。

また、この間、芋窪の地域のほうにおきましても、これまで地域の方々が主体となって検討を行い、関係機関との調整を行ってまいりました。本日は、この芋窪地域について、関係機関との調整が調ったことから、試行運行を開始するための協議をお願いしたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

○（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、傍聴の申し出がございましたので、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項によりまして、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） 次に、本日の会議資料の確認をさせていただきたいと存じます。

事前に配付させていただいた資料といたしまして、それぞれA4、1枚ずつでございますが、インデックスがついております。資料1、資料2、資料3、資料の4、資料の5、資料の6、ここまでは1枚ずつでございます。資料6は両面印刷となっております。

資料7につきましては、表紙から中を見ていただきまして、1ページから44ページまでとなっております。

また、本日コミュニティバス等運行ガイドラインをお持ちでない方、いらっしゃいましたら、今お配りさせていただきますので、手を挙げていただけますでしょうか。

それでは、ここからの進行は座長、よろしくお願いいたします。

- （座長） 改めまして、皆さん、こんにちは。お忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

これから、第2回の地域公共交通会議を開催いたします。

先ほどもありましたように、本日の議事、芋窪地域コミュニティタクシー試行運行の実施についてということで、協議をお願いすることになります。ひとつよろしくお願いをいたします。

それでは、議事、芋窪地域コミュニティタクシーの試行運行の実施について、まずは事務局から説明をお願いいたします。

- （内藤公共交通担当副参事） 改めましてこんにちは。地域交通を担当しております内藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

すみません、着座にて説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、資料に基づきましてご説明をいたします。

初めに、資料1をご覧くださいと思います。

芋窪地域コミュニティタクシーの試行運行の実施について（協議）ということで、本地域公共交通会議で協議を調えることによりまして、道路運送法に基づく許可申請の円滑化を図りたいということで、ご協議申し上げるものでございます。

この資料1にございます2の協議事項について、本日ご審議をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

初めに、1の協議の目的でございます。

地域の一部に公共交通空白地域が存在する芋窪地域におきまして、地域の検討組織であります芋窪の地域交通検討会、小平交通有限会社及び市が協働でコミュニティタクシーの導入について検討をいたしました。

下記のとおり、試行運行の実施内容がまとまりましたので、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まして、芋窪地域コミュニティタクシーの試行運行の実施について協議を行っていただくものでございます。

この東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインにつきましては、平成28年3月に、市内の公共交通のネットワーク化を図るということを目的に、既存の公共交通を利用しにくい地域等に対して、限られた地域への運行を可能にしたいという思いが

ございまして、策定したものでございます。これに基づいて、地域の方たちと検討してきた内容をこれからご説明させていただきます。

2番の協議事項でございます。

(1) 予定いたします運行事業者は、小平交通有限会社様にお願いしたいというふうに考えております。運転手の確保及び車両の活用を考慮いたしまして、湖畔地域コミュニティタクシー試行運行の運行事業者でございます小平交通有限会社に芋窪地域におきましても運行を依頼したいというふうに考えております。

(2) 試行運行の実施内容でございます。これにつきましては、1枚ページをめくっていただきまして、資料2をご覧いただきたいと思っております。

芋窪地域コミュニティタクシー試行運行実施内容でございますが、こちらにつきましては、運行事業者にアドバイスをいただくとともに、関東運輸局、東京運輸支局への相談等に基づきまして、地域の方たちと検討した内容でございます。

それでは、順を追って説明させていただきます。

1の運行目的は、1つ目といたしまして、一部に公共交通空白地域を抱える芋窪地域において、通院、買い物等の市民の日常生活に必要な移動手段を確保することを目的とするものでございます。

2つ目といたしまして、この1の目的を達成するため、道路運送法第21条に基づく6カ月間の試行運行を行い、時間帯、停留所ごとの需要及び運行計画の妥当性を検証するものとするものでございます。

続きまして、運行内容に入ります。

(1)の運行期間でございますが、令和2年8月17日から令和3年2月16日の月曜日から金曜日までといたします。その間の祝日、年末年始は除くものとするものでございます。

(2) 路線数でございますが、定時に定路線を運行する1路線でございます。後ほど系統図に基づいて詳細を説明させていただきます。

使用する車両について、(3) 車両、①の配置車両等でございますが、常に使う車は、常用車といたしまして、日産キャラバンの送迎用、定員は運転士を含めて10人のものを1台使います。予備車といたしましては、運行事業者のタクシー車両であるセダン型のタクシー車両を併用させていただきたいというふうに考えております。台数につきましては、これから必要な台数等、運行事業者と協議をさせていただきたいというふうに考えております。

また、常用車、予備車ともバリアフリー基準の適用除外申請を行いたいというふうに考えております。バリアフリー基準の適用除外、簡単に言ってしまうと、車椅

子をそのまま載せて走れるような仕様には、道路の環境であったり乗車定員の関係等からかなわないということで、このような形をとらせていただきたいというふうに考えております。

また、②の予備車についてでございますけれども、予備車は、故障や事故対応等の代替移送に使用し、定員超過の際の追走は試行運行では行わないということにしたいと思っております。追走が必要かどうか、そういったことの検証も試行運行の目的としたいというふうに考えているところでございます。

(4) 運行系統は1系統になります。お手数ですが、次のページの資料3をご覧くださいと思います。

上のところに凡例がございます。後ほど詳しくご説明いたしますが、新設の系統をこの凡例の上から2つ、黒の実線と黒の破線、先回り、後回りと書いてございますが、これが新設の系統、今回運行するコミュニティタクシーのルートになります。

あわせて、この図には他の交通機関等を表示してございます。他社の系統で上から西武バスで運行している東大和市のコミュニティバスが少し濃い青で表示されております。上北台から蔵敷3丁目、芝中団地のほうに行く濃い青でルートが表示されているのがコミュニティバス、ちょこバスでございます。

緑色が西武バス、黄色が都バス、薄いブルーが立川バス、それから紫が武蔵村山市で運行しておりますMMシャトルでございます。

それでは、新設のルートについて説明をさせていただきます。

路線は、上北台駅を起終点とするものでございます。地図のゼロ番、上北台駅を起終点とし、最初に、実線のとおり、バス停の1番、2番、3番、それから4番の大橋というところから南下いたしますが、この部分について、4、5の区間につきましては、武蔵村山の市道を通行するものでございます。芋窪地域、もう少しこの市内で道路を通行できる場所というのを検討していたところでございますが、なかなか道路環境等の問題から市内の通行はかなわないということで、通行が可能な武蔵村山市内をルートとして選定させていただいております。

その後、6番、7番、8番、東大和警察署のところを通り、上北台の駅に一度戻ります。そこから、次は破線のルートを通りまして、9番、10番、11番というふうに戻り、12番のところにつきましては、本年4月に整備が終わり供用開始された新しい都市計画道路の完成したところを通りまして、また上北台の駅に戻るといったルートでございます。

このルートの距離でございますけれども、先回りをいたします西側のルートは約3.7キロメートル、続きます東側のルートが約2.9キロメートルで、合計6.6キロ

メートルというルートが1路線ということになります。

また、資料2にお戻りいただきたいと思いますが、(5)の運行回数でございます。1日9便を予定しております。この後ろの括弧についてはまた6番のところの運行時間との説明とあわせて説明をさせていただきます。

運行時間につきましては、上北台駅を8時45分から16時15分まで出るという内容のものになっております。

お手数ですが、資料4をご覧くださいと思います。

第1便から第9便まで、時間が45分間隔ということになりますので、少し慣れないと見づらい表になっているかもしれませんが、この先回り、後回りのルートを合わせて45分でダイヤ設定をし、1日9便の運行をするものでございます。

第5便と第6便の間に時間があいております。2時間15分があいておりますけれども、このところは、1人の運転士が1台の車で1日を運行するというのを考えまして、ここで休憩時間をとるということで、13時台の運行はございません。これは、昨今の運転士の確保の問題や、この事業をガイドラインに即した基準で運行するというようなことを考えた上での工夫でございます。

続きまして、また資料2にお戻りいただきたいと思います。

ここで、先ほど(5)と(6)のところの説明の括弧書き、令和2年8月17日に限りという部分でございますが、運行初日の8月17日に限りましては、出発式を行い、先ほどの時刻表の第3便からスタートしたいというふうに考えます。なおかつ、上北台の駅ではなく、停留所番号3番の貯水池下から運行したいということで、これは、今後、地域の方たちと出発式をどうするかといったことは検討いたしますが、芋窪の地域の中で待ち望んでいた交通であるというようなことから、芋窪の中からスタートしたいというようなことで、今、まだ完全に詳細を決めているわけではございませんが、今後、そういったことを検討していきたいというふうに考えているところでございます。そういったことから、括弧書きで示させていただいております。

(7)の運賃でございますが、こちらにつきましては、資料5をご覧くださいと思います。

試行運行の運賃でございますが、大人は1乗車200円です。子供は1乗車100円。未就学児につきましては、保護者1人につき2人まで無料とするということにしております。

2の定期券です。この試行運行期間中にこの適用方法の下のように、1、2、3、4、5、6と丸番号が付してございますが、この期間の定期券を発行するというのを考えました。期間及び金額については、限定された1カ月ごとの期間で、1カ月7、

000円ということで検討をいたしました。適用方法でございますが、定期券を提示することにより、この①から⑥までの期間内に限り、何回でも乗車できることとし、定期券1枚につき同居の家族を1人まで同乗させることができる。ただし、同乗者と同じ区間に行くということですね。この1人まで同乗させることができるというよう内容につきましては、付き添いで出かけるというようなことを可能にするということを一応考えたものでございます。

また、今回の定期券につきましては、限った期間、最初から決まった期間というような設定をさせていただいております。このやり方でどういう問題があるかとか、いろんなところで買やすい面もあるかもしれませんが、乗ってから1カ月といったほうが良いという意見ももしあれば、そういったことは本格運行の際に検討していく必要があるというふうに考えておりますが、課題整理にもなるかというふうに考えております。

3でございますが、令和2年8月17日から令和2年8月21日までの期間は、試乗期間といたしまして、運賃を無料といたします。これは、最初の1週間は試乗期間にしたいということで、このような措置をしたいというふうに考えているところでございます。

また、先ほどちょっと触れました定期券なんですけど、1カ月7,000円というふうにさせていただいておりますけれども、この定期券を設定する意義といたしましては、運転士が小銭を扱う煩雑さといったものを軽減できるといったようなこともございますし、この交通を地域で支えるという意味から、1カ月7,000円分乗らなくても支援するという気持ちで定期券を買っていただいて、乗車が可能だということも含んでおり、そういったことも考えた上で設定したものでございます。

それでは、また資料2にお戻りをいただきたいと思います。

(8)、運行収支でございますが、試行運行に要した経費のうち運賃収入等で賄えない部分は、予算の範囲内で東大和市が補填するという、この内容は、先ほどガイドラインの中に東大和市からの補助の限度額をおおむね500万円程度ということに定めておりますので、その予算の範囲内で市が補填するという内容でございます。

(9)、試行運行の中止についてでございますが、不測の事態が生じた場合に、地域公共交通会議の協議を調べて試行運行を中止することがあるということを実施内容とさせていただくものでございます。

それでは、資料1の協議のペーパーにお戻りいただきたいと思います。

2、協議事項の(3)の試行運行内容に係る軽微な変更についてでございます。

試行運行の期日・停留所位置・運行ダイヤ等に軽微な変更を行う必要が生じた場合、

芋窪の地域交通検討会及び運行事業者と協議の上で変更できるものとし、変更をした場合、東大和市地域公共交通会議への事後報告とすることで、ご承認いただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

続きまして、協議事項の（４）でございます。運行基準との整合です。資料６をご覧いただきたいと思います。資料６は、裏面もございますので、最初に６ページ側のほうから説明をさせていただきます。

１の利用予測といたしまして、１日当たり７０乗車を設定させていただきます。利用予測といいましても、利用の目標ですね。運行計画上の目標にもなっているものでございます。

最初に、この利用予測をする上でアンケートをもとにした部分もございますので、実際後ほどご説明いたしますように、ちょっと数値的な開きはございますが、アンケートの概要についてご説明をさせていただきます。

このコミュニティタクシーの検討に当たりまして、平成３０年の２月から３月にかけて自治会を中心にアンケートを実施させていただきました。対象地域は、ここに自治会名が書いてございますけれども、芋窪地域全体でございます。

回答対象を１５歳以上の個人といたしました。

調査方法は、自治会で世帯ごとに配布し、回収をしていただいたものでございます。

調査期間は、先ほど申しあげました２月から３月です。

配布世帯数が６８３世帯、回収世帯数が５５２世帯、回収率は８０．８％となりました。

総回答者数は１，３３８人でございました。

ここで、ちょっと資料７の２ページをご覧いただきたいと思います。

アンケートの設問をそのまま載せてございます。当初の検討のときのルート案がここに示されております。芋窪の青梅街道より北の丘陵のほうを回るといような設定で考えていきたいということでお示しをしたものでございます。

しかし、この案につきましては、車両は通行できても、道路の状況として急坂であったり屈曲が多いということから、停留所をこの豊鹿嶋神社のほうをめぐるルート上に設置することができませんでした。

ということで、停まらないのに車両だけ走ってもいろんなリスクを抱える、時間もかかるということで見直して、今回、先ほど説明したような旧芋窪街道から東側と西側をコンパクトに回るといような形で最終的にルートを設定したものでございます。

すみません、また資料６にお戻りいただきたいと思います。（２）需要推計の部分

です。

アンケートの設問で、ルート案を評価していただきました。「このルートで地域交通を利用しますか」という設問をし、「利用する」というふうに回答をしていただいた方530人の回答にクロス集計をかけまして、利用の頻度及び自動車の運転を利用するとか、他の移動手段を持っているかといったようなことを確認しまして、補正を行い、需要推計といたしましては、1日当たり127.3乗車というような非常に運行計画を考える上では頼もしい数字が出ました。これにつきましては、後ほどご覧いただきたいんですが、先ほどの資料7の42ページから44ページのところにどのような形で推計したかということで記載させていただいておりますので、ここでの詳しい説明は省かせていただきたいと思います。

しかし、このような推計ができたものの、需要推計の最後のところにも書かせていただいておりますけれども、当初想定したアンケートと運行ルートが大きく変わっていること、また、当初のルートの案では、停留所等の表示をしておりません。と申しますのも、なかなか停留所の位置を決めるというのも、いろいろな制約がありまして難しかったことから、最初ルートを考えるときにそこまでのことができなかつたということがございます。そういったことから、利用予測については目標値であります1日当たり70乗車を設定したものでございます。

次ページ、7ページをご覧いただきたいと思います。裏面になります。

この1日70乗車という利用予測を確保するための利用促進策を2に記載してございます。現在のところ、7つ、7点ほどのメニューを出しているだけでございますけれども、これの一番最初の出発式及び試乗日の実施といったようなことについては、ある程度、今回第1週目はこれに当てるんだというようなことが決まっております。その他の説明会の実施だとか具体的なものについては、今後、地域の検討会の方たちと一緒に検討し、詳細化していきたいというふうに考えております。

続きまして、3の収支予測になります。

先ほどから説明させていただいておりますけれども、市のガイドラインには、コミュニティ交通運行の基準といたしまして、市からの助成額は年間500万円程度を上限とするというふうに定めております。そのため、本格運行において芋窪地域でのコミュニティタクシーの運行が想定する条件のもとで運行基準に適合していることを確認したものでございます。ここでいう本格運行においてというふうに記載してございますけれども、試行運行と本格運行では、1点では車両の減価償却的ところで経費のかかり方が違ってまいります。そういったことがございまして、本格運行では市のガイドラインにのっとりた形での運行が可能ですよということを記載したもので

ございます。

試算の前提といたしまして、年間運行日数は、運行経費の見積もりにおきましては250日といたしました。収入額の見積もりにおきましては、無料で運行する期間5日間を除いて245日として試算をいたしました。運行時間及び便数は、先ほど説明した内容で行っております。車両については、常用車として新車を購入し、予備車としては中古車を使用するという形で、減価償却は一般に行われるように5年償却としたものでございます。

これに基づき、(2) 運行経費でございますが、人件費、運行管理経費、燃料費、油脂費、車両修繕費、保険料、諸税、施設使用料、減価償却費2台分といたしまして、801万円という見積もりになりました。

(3) 収入につきましては、1乗車200円、1日70乗車とし、広告収入を見積もりまして312万4,000円を見積もり、この差額、488万6,000円が500万円を下回っているということを確認したものでございます。

4の本格運行への移行についてでございますが、試行運行の結果を検証した結果、本格運行がガイドラインに定める運行基準に適合すると判断された場合には、市は本格運行の実施について本地域公共交通会議への協議を行いたいというふうに考えてございます。

説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

○ (座長) ありがとうございます。

それでは、この協議事項としましては、資料1の2の協議事項、後ほどご意見をいただいたりした後、協議事項としては、この(1)から(4)全体でご了承いただけるかどうかを諮りたいと思いますので、どの点からでも結構ですので、ご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。

どうぞ。

○ (委員) いつもお世話になっています。

ちょっと何点か確認したいことがありまして、すみません。

まず、1点目なんですけれども、運賃無料にする5日間について、車両はどの車両を使って無料にするんですかというところと、無料にした場合に例えば緑ナンバーを使った場合には、その辺の運賃の補填だとか、そういった部分はどのように考えているのかなど。それがまず1点目。

それで、2点目につきましては、武蔵村山市さんの道路を通るといようなお話を

お伺いしました。停留所も1つ置くというような計画になっていると思うんですが、武蔵村山市さんとの協議はなされたかどうかというところをちょっと確認したいです。

- (内藤公共交通担当副参事) 1点目の無料の運行についてでございますが、車両につきましては、ここで導入いたしますキャラバンそのものを使います。また、運賃の補填につきましては、運行経費で見るとということで、こちらについては、結局はその市の補助金が500万円を限度として中におさまるといふことの確認の中でも、先ほど最後のところで運行経費の試算したところで、収入については無料で運行する乗車期間5日間を除いて試算したという部分ですね。7ページの3の(1)の試算の前提のところで書いてございますけれども、おさまるといふことも確認ができましたので、これでやらせていただきたいと思いますと考えています。

2点目の武蔵村山市道を通行することにつきましては、道路管理者及び交通を考えている部署にあらかじめ確認をいたしまして、支障はないということで、また、これが公共交通でありますので、武蔵村山の市民も利用できるということについてもご説明してあり、承認を得ているところでございます。

- (委員) 追加で質問なんですけれども、無料の場合、キャラバン、緑ナンバーがついている車両で運行すると思うんですけれども、これはチャーター、時間制か何かで貸し切るんですかね。例えば8時間なら8時間なんですけれども、通常、無料ですとお客さんから運賃を取らないと思うのですが、タクシーを運行させるのであれば費用がかかるわけであって、そういった場合に、もちろんタクシー会社として収入は得たいと思うので、多分時間制運賃を使うのかなと思うんですが、時間制運賃ですよ、多分。

- (内藤公共交通担当副参事) すみません、申し訳ございません、ちょっと私のほうの認識が不足していたのかもわかりませんが、この期間、乗り合いタクシーとして運行をします。ただし、イベントとして1週間だけは料金を取りませんということで、許可は難しいのでしょうか。

- (委員) 別に構わないです。許可は別に構わないのですけれども、例えば、じゃ乗った人数に応じて運賃の200円を補填するということですか、東大和市さんが。

- （内藤公共交通担当副参事） 結局は、こちらの試算のやり方というのは、その間は丸々この運行経費で見るということになったので、市が補填するということです。
- （委員） 運行経費で見るということでいい。となると、じゃ時間制運賃なんですかね、タクシー、小平交通さんの。時間制運賃でやるんですかね。
- （委員） いや、特にその件については、すみません、何も。
- （委員） まだ考えていない。
- （委員） はい。以前、私ちょっと無料はまずいんじゃないのかなという話はお伝えはしてあるんですけども、申請時にそれは聞いたんですよ。
- （福田計画調整係長） はい。交通会議で協議が調べば特に問題ないということでお伺いしてまして、その中で言われたのが、タクシー会社さんの経営が危なくなったらまずいので、その分は市がきちんと補助金として補填するんですよという話がありまして、それが確認されて、そのとおり、無料の5日間は収入が入ってこないんで、その間に係る運行経費は市が補助金として出しますと。
- （委員） 運行経費イコール時間制運賃にならないと、多分タクシー会社はだめだと思うんですよ、恐らく。だから、多分場合によったら、その5日間の期間を外して21条の許可申請をしてもらおう。なぜかという、その5日間は、個々に運賃取りませんので、乗合旅客運送許可ではないんですね。なので、東大和市さんと小平交通さんのほうで契約を結んで、時間制運賃の運送契約を結んで運行する、5日間は。だから、21条の許可申請は、それが終わった後の期間として申請をしてもらえればと思います。

5日間の前の日付で許可申請してもらおうと、その間、運賃取らないと乗合旅客運送許可にならないので。運賃取って、その運賃の、利用者は無料だけれども、その乗車した人数掛ける200円を市で補填するよということであれば、また別ですけども。じゃないんですよ。多分カウントはしないんですよ。
- （内藤公共交通担当副参事） だんだんと、すみません、理解が進んでいったんですけども、実はどういう形でその運賃というか、運行事業者さんに対して運行を保障す

るかといった部分のお話ということですね。

- （委員）　そうです。
- （内藤公共交通担当副参事）　では、今後また許可申請の相談とかいったときに、具体的にその辺を詰めさせていただきたいと思いますので、できれば、ここで協議の内容といたしまして、本日はその1週間を無料とするというようなことの出し方をしていますけれども、その運行自体の区切りとしましては、ここの協議の内容とそんなに変わることはないので、できれば、この内容でご了解いただく……
- （委員）　そうですね。いや、私これがだめというのではなくて、ちょっとどのようにやるのかなという気になったもので。
- （内藤公共交通担当副参事）　許可の取り方ということですね。
- （委員）　そうですね。ご相談してください。
- （内藤公共交通担当副参事）　そこは相談させていただきたいと思います。ありがとうございます。
- （座長）　いわゆる市民向けの運行開始としては、予定の8月17日に運行開始をします。ですから、市民サイドから見ると、最初の1週間は無料で提供されるわけですが、許可のあり方としては、有料になる時点から道路運送法21条の適用を受けると。その前は貸し切りの契約をタクシー事業者と結ぶと、こういうふうな形でということですね。
- （委員）　と思います。今話を聞くとです。
- （座長）　わかりました。他にはいかがでしょうか。
どうぞ。
- （委員）　直接は余り関係ないことだと思うんですけども、これ、初期投資というか、先ほど車両も購入されるという話でしたよね。それから停留所の費用とか、そういっ

た初期投資の大体設備資金といいますか、どのくらいお金がかかったりするのをおおよそ教えていただきたいと思うんですが。

- （内藤公共交通担当副参事） こちらの車両につきましては、先ほどご説明いたしましたように、ここで湖畔地域で先に始まりますので、それを継続するという面がございまして、湖畔地域で車両を売却したと仮定した車両が新規に購入したというところから経費を見積もりを出します。それから、半年後に売却した金額を差し引いたものがこの運行経費に入ってくるという見方をいたします。

また、停留所等の整備につきましては、ここで予算の見積もりを行っているところでございますけれども、道路のガードパイプを切り開いたりだとか、そういったところを工事するのにどのくらいかかるかといったものを道路管理者とも相談しながら集めているところでございます。

- （委員） 試行期間はダブっていませんよね。終わってからするという。

- （内藤公共交通担当副参事） そうですね。先ほどの8月17日からという予定になっておりますけれども、7月にご協議いただいた湖畔地域につきましては、8月3日で試行運行は終了します。それから多少準備期間があって、17日からということになっています。

以上です。

- （座長） 他にはいかがでしょうか。

- （委員） このルートの問題なんですが、資料3では、今現実にやろうとしているルートですね。それから、資料7の2ページというのは、アンケートのときにとったルートだと。先ほど、なぜ違ったかという説明は受けたんですが、どう違うかというのは、北のほうの出っ張り部分が資料3のほうでは消えているということと、もう一つ、モノレールの上北台駅から北上するルートの分が資料3では加わっているということですね。この2つですね。

- （内藤公共交通担当副参事） はい。

- （委員） それで、問題は、利用予測の出し方なんですが、資料6のほうで下から3行

を私はよく理解できないんですね。ルートが違っているのに、こんなことができるのかと。もうちょっと何かひねって、当初案であった地域については、アンケートの個票はあるわけですから、その人たちを除外してしまうと。それから、最終案のルートで加わった分については、それに近い人を何かうまく加えるというような形で補正を行って、この127.3というのがどれぐらい減るのか増えるのかというのをやるようなことはできないんでしょうか。

- (内藤公共交通担当副参事) 非常に需要予測で大きな数字が出て、地域の期待が大きかったというようなことを考えて、ある意味この1日70乗車といったものは、もともとのガイドラインをつくるときに、市の上限額を500万円程度としたときにさかのぼってしまうんですけれども、小平市が成功事例として運行していた内容を、市もある程度踏襲したときに、同じような仕組みを考えて、予算措置的に可能な目標数値といったものも1つ持っておりました。そういうものがある中で、ある程度アンケートで予測があれば、それに基づいた運行計画を立てられれば良いというふうに考えたんですが、アンケートをもう一度やり直すといったような内容でやると、また全体にしないと、その地域の補正だけでは済まない内容かなというふうに考えます。

と申しますのは、最初の想定したルートについては、バス停を明示していなかったということもございますし、非常に訴えのあった中でカットした地域というものもございまして、それをもう一度やり直すということが、ちょっとそこまでなかなか市ではできなかったというのもございまして、何か最初に70ありきのように捉えられてしまうかもしれませんけれども、ある程度のスキームで考えていた1日の乗車数といったものを目標に掲げて、それに向けて努力することがいいのではないかとというようなことで、地域の方たちと話し合っ、ここに目標値というのを掲げたというところでございます。

- (委員) いや、ちょっと誤解があるといけないんですけども、私は、もう一回アンケートをやれと言っているわけではないんですよ。アンケートに個票があって、どの地域に住んでおられるかというのがわかっているんだから、例えば北のほうに住んでいる方だけちょっと確認してもう一回集計だけしてみても需要推計することはできないですかと。もう一つ欲を言えば、上北台駅から北へ向かうルートの人たちがあれば、若干その人を他の地域と同じような性向があるというようなことで類似推計して、追加すると。そうすると、さっきちょっとおっしゃいましたけれども、この70というのがいかに結果から導き出したような数字に見えちゃうんですよ。その嫌らし

さが消えるんじゃないかと思うんですけれども。できないですかね。

- (内藤公共交通担当副参事) アンケートをとったときの道路の事情というのが、先ほど説明に出ていたように、12番の停留所が設けられる道路がまだできておりませんでした。そういったことから、最初のアンケートのときにこっちをめぐる旧芋窪街道から東側をめぐるというのは、ある程度落としてしまっていて、旧芋窪街道がメインになるようなルートといったような形の考え方をしてまいりましたけれども、そこで道路整備の状況も変わったというようなことから、いろいろと通行できるルートを考えているうちに、このように変わってしまったというのもございます。

アンケートの個票をもう一度見て、自治会主で行っているアンケートの、この自治会の範囲というのは19ページ、報告書の19ページをご覧いただきたいと思います。縦長で区分されている地域になっているというのもございます、なかなかここを青梅街道から北の部分の個票を特定するといったことも困難な状況にもございます。

- (委員) いや、ただね、今、さっきおっしゃった都市計画道路ができたというのはプラス要素でしょう。

- (内藤公共交通担当副参事) はい。

- (委員) ですから、最初にあったものより新たに追加になる要素であって、それは別に構わないんじゃないですか。マイナス要素がどうなるかということの議論をしているわけで。

それから、今おっしゃった19ページの地図を見ますと、②というところが、これが芋窪の、これは何というのか、チュウというんですか、ナカというんですか、自治会。

- (内藤公共交通担当副参事) 中(なか)自治会です。

- (委員) 中自治会。ここですか、ここはすごく回答率が低いんですよ。4つの中で際立って低いんですよ。1ページ、ご覧いただきますと、芋窪中は59.5%、他は80、90%なんだ。そこは、余りもしこれが北に偏って住居があるんだとしたら、余り響いてこないということがあるかもしれませんよね。そういうプラス要素、マイナス要素をもっと整理して教えてもらえませんか。今のままだと物すごく乱暴な統

計理論のような気がするんですよ。

○（座長） 何か事務局からありますか。

この6ページの需要推計の最後の3行のところが、ここの展開が乱暴だということですよ。

○（委員） ええ。

○（座長） そういうことですよ。つまり、需要推計、アンケートから来る需要推計としては、1日当たり127.3乗車が算定された。ここまではアンケートの結果を分析した結果。ただ、そのアンケートをとったときと実際の計画とが異なっている、そのところの補正をかけると、こういう結果が出ます。だから、その数字が大体このくらいの範囲だから、最終的にはこれはあくまで需要推計ではなくて乗車目標数値として70としてやりたいと、こういうことだったらいい、わかるという話ですよ。

○（委員） それはもともとそうだろうな。だから、この間が何か抜けていませんかと言っているわけですね。かつ、間が何かあって、それが多分事務局が悩まれたのは、定量的に出ないということだと思いませんか、この間の話が。でも、さっきから私が思ったのは、定性的な議論も少しはできるのではないですか。それをもうちょっと説明していただければ、せっかく納得しようと思っている気持ちがなかなか前へ進まないということなんですよ。

○（座長） そのアンケート結果として出てきた需要推計から目標値としての70に至るまでの、ここの部分の展開の仕方ですよ。

○（委員） 個票だって、すごくたくさんあるように思いますけれども、少し無差別に抜き出してみて、それで今言った定性的な判断するぐらいなら、ある程度できるような気もするんですけどもね。もうガイドラインをつくったときに予算金額も決まった、それを逆算するとこの数字になるから、じゃここでぱっと飛躍して推しましょうというふうの下3行は捉えちゃうんですよ。皆さんもそういうおそれがあるなと思うから、さっき説明のときちょっと出ちゃったんでしょ、それが。

僕は、余りそんなふうには解釈されたくないの、ここで議論したことについて。

- （委員） いいですか。
- （座長） どうぞ。
- （委員） 芋窪は見たことございますか。
- （委員） 自転車ではね。
- （委員） 上のほう、北の部分は歩いたことございますか。
- （委員） 湖畔のほうは行ったことあるんですけども、芋窪はないですね。
- （委員） 一度見て回られたほうがいいと思いますけれどもね。非常に人口は密度が薄いです、非常に。加えて、新しいルートを……
- （委員） そうしたら、そういうことをここへ書いていただけたらいいと思うんです。
- （委員） それは検討会の中で、芋窪検討会の中で話し合いまして、それで試算をして、それで最低70はいくだろうという形で試算を多分されたと。
- （委員） ただ、会議にかかったのはこの紙ですので、今おっしゃったようなことが書いていないと、あるいは口頭でもきちっと説明がないと、ちょっと私どもとしては納得しがたいと。
- （委員） それは口頭で説明していただければよいのではないかと思うんですけどもね。目標であって、試算が80であれ90であれ、それを書くよりは、最低限の目標として70という数字を出して、それに向かって一生懸命頑張っていくということで納得いただければと思いますけれども。
- （内藤公共交通担当副参事） すみません、なかなか実際のところ、このアンケートに基づく推計を出したときに、非常に高い数値だったために、この事業は非常に1乗車の運賃を安くしても成り立ってしまうというのが見える事業のように感じました。

ところが、実際の運行に当たって、本当にそういう予測どおりの、アンケートの集計どおりの利用があるのかといったようなことを考えて、せっかくアンケートをやっているんですけども、やはり大きく変わった場合には、それなりの対応というのをどうすべきかということも検討した中では、アンケートをもう一度やり直すというのは非常に困難だというふうなことから、先ほど委員からもお話ありましたように、丘陵の旧坂があつて、道路も狭くて、実際にそんなには張りついていないんですけども、利用したいという方が何人かいるかもしれませんが、非常に少ないところについて、もう一度新たなルートを示して全体でアンケートをするといったことが、この計画を進め検討する上でいかなものかということもございまして、今言ったように、どこに目標値を設定すべきかといったようなところの議論から、目標値を乗車目標にして70といった数値をとらせていただいたということでございます。

- (委員) そうすると、この下から2行目に運行ルートの設定ができなかったこと等と書いてある、この「等」が物すごく皆さんおっしゃったのは意味深なんですね、じゃ。いろんな意味で。そういうことならわかりますよ。
- (委員) 私は、逆に非常に低い数字じゃないかなと思ったんですよね。実際にこの127人に対して55%なんですよ、この70人というのは。それで、前の湖畔地域の場合は、あの推計のときは、需要推計は幾らぐらいの数字に至ったんですかね。
- (内藤公共交通担当副参事) 湖畔のときは67人です。
- (委員) 67ですか。じゃ、非常にこれは高いですよ、確かに。ちなみに、この芋窪地域というのは、人口が5,300人ぐらいいるんですよ。非常に高いんですね。それで、しかも若い人が結構多いんですね、なぜか。60歳以上の人の割合がむしろ芋窪の場合は低いんですよ。それで、一方で、湖畔のほうは2,600人か700人しかいないんですよ。あのルートは湖畔だけを回るルートですからね。だから、非常に利用者が少ない。ただし、非常に切実に利用したいと考えている人が結構いるんじゃないかと思うんですけどもね。その辺の違いというのが、何かその辺をどういうふうに考えるかということも、何か必要じゃないかなという気がしますけれども。全体のそこに住んでいる人の数ないしはそのルートに近いところの人の全体の割合といますかね、人口の比率。特に高齢者が利用をしたいと考えているはずですから、その辺のあれがどうなのかということも、この判断材料の一つになるんじゃないかと

思うんですけれどもね。

だから、その辺もちょっと加えていただくと、多分これは。70人、同じ70人で
すよね、湖畔とこと。だから、何となく、何で70人なのかなと。

それで、もうちょっと言いますと、収入と支出の差がやっぱり同じようなデータに
なっているんですよね、両方ともに。だから何か最初に500万という市のいわゆる
限度といいますか、運行に係る赤字部分の補填の限度500万というのを頭に意識し
た中で、こういう数字がある程度出てきたのかなという感じがしてしようがないん
ですよね。

だから、これはあくまでも推計だから、別に必要性が高ければマイナスだっていい
と思うんですよね、逆にちょっと開き直ったような考え方をしますとね。要するにそ
れでもやっぱり必要なだと、ちょこバスでは補填できないということであれば、こ
れは本当にモデルケースとして非常にいいんじゃないかなと思うんですけれども。だ
から、ちょっとその辺も何となくはっきり釈然としたというか、そういうあれじゃな
いんです、私自身も。さっき言われたようなことを考えると。

- （委員） すみません、それを言い出すと、また湖畔の部分も最初からやり直さなけれ
ばならなくなると思いますけれども。
- （委員） いや、もう決まったことですね。
- （委員） 湖畔もコース変わっていますよね。
- （委員） いや、湖畔はもう決めたことを。
- （委員） 決めましたよね。決めましたけれども、こういう手順を踏んで決めています
ので、これがまたそれを蒸し返すようになりますと、湖畔もまた蒸し返さなきゃなら
ないですよね。どういう基準でそこへ至ったのかということも、湖畔もまた問われる
ことになります、改めて。
- （委員） いや、それは。
- （委員） と私は思いますけれども。

- (座長) いや、結局この6ページの最後の行の書き方が余り上手でないというところがあると思います。というのは、利用予測と目標値って本来別なものなんですよ。だから、ここでは利用予測、需要推計としての利用予測は利用予測で本来はこのぐらいですと。そこに至るまでの経過については、どういう基準にしてもいいんですけども、アンケート結果で算出された数字はこうだったけれども、実際の計画経路とは変わってきているので、その分をこのぐらい差し引いたらこうなりますというところまでが需要推計。だから、この需要推計という文章の中ではそこまでしておけばよかった。そして、利用予測としてこの数字がもとであれば、利用予測として1日当たり70乗車でいけるでしょうということであれば、話の筋は通るはずだったんです。
- だから、そういう意味でちょっと需要推計の(2)のところの文章の書き方が余り上手ではなかったということは言えると思います。ちょっとその辺は、本来はそういう間が入るんだというふうに理解をしていただけるかどうかというところですよ。

- (委員) よろしいですか。

今、いろいろ両地区の比較も出ましたけれども、この会議体でいろいろ議論をして、そこで出たことはみんな考えた上で決定するということですから、それはそれで私はいいいんじゃないかと思えます。今、座長おっしゃったように、ここのところをもうちょっと意味深長なところを最初から補っていただければよかつたんじゃないかと思えましたので、どうぞよろしく願いいたします。

- (座長) そこを整理して、もう一回ご説明をいただいて、改めてというわけにはいきませんから、そこをちょっと口頭でとりあえず補っていただいて、こういう意味合いでの資料ですというふうにしていただけるとありがたいです。

- (内藤公共交通担当副参事) わかりました。すみませんでした。

ちょっと予測と推計といったところで、2つを混同するような見え方になってしまっているということで、表現の仕方が悪かったというところで、ちょっと訂正をさせていただきます。

まず、需要推計につきましては、先ほど座長からもお話ありましたように、アンケートのクロス集計によりまして、127.3乗車という推計がされました。しかし、この交通を全体、総合的に考えた上で、目標値とするところを1日当たり70乗車と設定させていただきたいというふうに考えた次第でございます。

途中の、そこからどれだけ落ちるかといったようなところについては、細かい試算

的なところはできませんが、交通を考える上で70乗車を目標値に設定させていただきたいというふうに考えた次第でございます。

以上です。

○（座長） どうですか。

○（委員） いや、もうちょっと欲しいとは思いますが、しかし、今は無理だとおっしゃるなら、それはしょうがないですね。

○（座長） 今までの説明の中で、たどった経過についての大体のことはご理解いただけたかなと思います。アンケートをとった時点とその後の計画の違いがありますので、その分を考慮して、いわばその分の低減というか、その処理を行った結果として、目標値として70を設定したというふうな流れになるという形をご理解いただければというふうに思いますが。

○（委員） その考え方でよろしいかと思います。といいますのも、私も他の市の地域公共交通会議、区部、多摩地域問わず結構出ていますけれども、大体アンケート結果に基づく推計値をそのまま使うと、後で実際そこまでの利用者が確保できることはまずないですね。ですので、やっぱり特にアンケートの結果の出方ともきちんと見て、実際にどのぐらい減るだろうか、そこまで達しないだろうというところも厳し目に見て収支の予測をしておくというのが大事だと思いますので、そこをおわかりだからこそ、2の利用予測を確保するための利用促進策7点出しておられるんだらうと思いますので、こういったのとあわせてしっかりと利用を促していく、そのPRのほうの取り組みもあわせてしっかりやっていくのが大事なのかなと。

ですので、「等」の書き方の部分、日本語としては今お話があったとおりで思うんですけども、大きな流れとしては、正しい事業に当たっての、試行に当たっての考え方なのかなと思いました。

○（座長） ありがとうございます。

他にはいかがでしょう。

○（委員） ちょっと1ついいですか。このコミタクを利用する方が、ちよこバスのほうに無料で乗れるという話がありましたね。あれはどこでしたかね。この資料7の2ペ

ージの。これは、今どうなっているんですか、(5)。

- (内藤公共交通担当副参事) アンケートを実施する際には、このルートでなおかつ1乗車180円、なおかつ乗り継ぎを無料にしたいというような、こういう交通にしたという目標でこのアンケートを実施いたしました。しかし、いろいろ考え検討し具体化されていく中で、ちょこバスの運行事業者とこのコミュニティタクシーの事業者が異なることや、収入をきちんと確保して、この交通でどれだけの収入があるかといったことを試行運行でしっかり見たいといったようなこともございまして、それは本格運行へ行く際の検討課題という形にしたいということで、今回はその部分は、この想定したとおりにはいかなかったというところでございます。
- (委員) そうですか。私、その前の湖畔のときのアンケートも実は見たら、これと同じことが書いてあったんですが、ここは今どうなっているんですか。
- (内藤公共交通担当副参事) 湖畔も同じでございます。
- (委員) やっぱりアンケートにはあったけれども、実際はとりあえず試行段階ではないと。
- (内藤公共交通担当副参事) はい。
- (委員) このままやると、今度は逆にちょこバスのほうからこのコミタクに乗ってきた場合も無償にせにゃいかんけれども、そんな運賃がちぐはぐだったりしたりして、難しいのにどうしてこうなっているんだろうと今思ったものですからね。
- (内藤公共交通担当副参事) その辺の整理が今の段階ではついていないということで、今後の検討課題というふうに考えております。
- (委員) なるほど。
- (座長) 少なくとも試行運行の段階ではそれはやらないということになりますね。
- (委員) 本格運行ではやる可能性もあると。

- （座長） 検討するということですね。
- （内藤公共交通担当副参事） はい。試行運行の状況を見て検討したいというふうに考えます。
- （委員） ちょっと変なこと聞きますけれども、ちょこバスとコミタクの何というか、責任者の違いというか、そういうことをちょっと伺いたいんですが、ちょこバスの場合は、運行者はあくまで市からそれを依頼されるわけですよね。ですから、本来の責任者というのは東大和市ですよね。道路運送法上の運行責任者はバス会社ですけども、この市民の足を確保するという事業に関しては、東大和市が最終責任者ですよね。ですから、予算なんかも東大和市が用意して、もしどうしても予算が足りなければ補正予算組んだりしてそれを補填したりしておられるわけでしょう。違いますか。
- （内藤公共交通担当副参事） 交通政策として市民の公共交通の足を確保するというところで取り組んでおりますので、このコミュニティタクシーは位置づけとしては同じ形になります。
- （委員） 片一方だけ乗り入れを認めると、コミタクからコミバスへの乗り入れを認めると、それはコミバスについて責任を持っている東大和市が無料で乗ってもいいと認めたことになるということですかね、そうすると。普通、運行事業者が違う場合は、なかなかそういうのは実現しませんよね。
- （座長） ここに書いてあるのをやった場合ということですよ。
- （委員） ええ、そういうことです。
だから、何かもっと他にも論点があるような気がしますので、ちょっと実際に今後検討課題に載せるというのは、そういったことをいろいろ検討していただきたいなと思います。よろしくお願いします。
- （内藤公共交通担当副参事） それも整理したいと思います。
- （座長） 他にはいかがでしょうか。

特になければ……

- (委員) すみません、ちょっと。前回、秋の補正予算みたいなことで、湖畔について市議会にかけるようなことをおっしゃっていませんでしたか、試行運行の。あれはどうなったんですか。
- (内藤公共交通担当副参事) 第3回定例会に試行運行に係る今年度分の補正予算を提案させていただき、ご承認いただきました。また、今年度分は2月3月の運行になりますので、残りの4カ月分、来年度4カ月分についても債務負担行為を組んで、きちんと6カ月の運行ができるという措置をとっております。
- (委員) そうすると、2カ月分で金額は幾らですか。
- (内藤公共交通担当副参事) 今年度分が412万1,000円余りでございます。こちらについては、車両代を今年度見ているということで、非常に大きな額になっているように見えています。
- (委員) そうすると、車両費を除いた運行費のいわば補助的な分は、1年間を500万としてその12分の2ということですか。
- (内藤公共交通担当副参事) 先ほども申し上げましたように、試行運行では、車両を6カ月償却という見方をせざるを得ないということで、必ずしもその500万の中にはおさまってございません。それで、先ほど本格運行を前提とした見積りの仕方というようなことで、本格運行であれば車両は2台それぞれ5年償却とする見積もり方ができますけれども、試行運行では6カ月の間で償却してしまうという見方をせざるを得ないので、必ずしも500万を12で割った分の2カ月分という見方ではございません。
- (委員) ガイドラインの最後の19ページを見ていただきたいんですが、この19ページの米印の2というところに、試行運行の場合の補助額の上限は、年間補助額の上限を試行月数で案分した額とすると書いてありますね。これでいくと、その500万のうちの車両費用をもし除いて、残りを12分の2とやれば、さっきの数字になるんじゃないですか。具体的にその市議会で幾らやったかを知らないで言っているんです

けれども。

- （神山都市計画課長） 今の部分なんですけれども、今の米印の2番の2行目、最後のほうに、本格運行へ移行することはできませんということで、本格運行へ移行するという判断のときには、今おっしゃったように純粹に計算するということであります。なので、試行運行をやってみて、70人乗れば年間で500万円で行けるというめどが立ちますので、試行運行をやってみて70人乗れば本格運行へ行けるようなラインになる。そういう意味です。
- （委員） すみません、実際に市議会にかけた金額で説明してくれませんか。
- （内藤公共交通担当副参事） すみません、ちょっと今資料がないので。
- （委員） この500万というのは、そもそも車両費入っていたんですか。
- （委員） いや、入っていないでしょう。あくまでも運行経費。
- （内藤公共交通担当副参事） 19ページの運行基準の表の下の米の1のところ、車両費の減価償却費というものも含まれています。運行経費にですね。
- （委員） でも、それは減価償却費だから年々の費用で、最初の初期投資としての車両購入費はこれに入っていないでしょう、そうすると。運行経費には。当然のことですよ。500万を12で割った数字の2カ月分だけ市議会で、少なくとも運行経費としては議決したんじゃないですか。そこを知りたいんですよ。
- （内藤公共交通担当副参事） 6カ月で償却させるという考え方で算定をいたしました。取得価格から6カ月たって売却したということを想定し、それを車両費、車両代という形で見、予算計上しております。
- （委員） もう一回同じものを入手するか、それをどうするかとか、扱いによってちょっと変わってきますね、これ。きつとね。確かにガイドラインやっているとこの辺の議論を余りしていなかったですね、そういえば。余りここで言っても時間をとって申し訳ありませんので。

○（座長） 実際に年度をまたぐ、その辺の例えば予算措置のあり方等は、ちょっとここでの議論とは変わってきますので。

○（委員） ちょっとその、何というか、古いガイドラインをやったときにいたメンバーとしては何かそこが気になったものですから、後でまた教えてください。

○（座長） 他には何かございますか。

よろしければ、これは協議事項ですので、皆さんの合意が得られるかどうか、ちょっと確認をしていかなければなりません。協議の内容としましては、最初に申し上げましたように、資料1の協議事項の（1）から（4）の内容全体について、皆さんからのご意見というか、ご了承をいただけるかどうか、諮らせていただきたいと思えます。

それでは、この協議事項の内容、芋窪地域コミュニティタクシーの試行運行の実施についての協議事項につきまして、皆さんご了承いただけますでしょうか。

ご異議ございませんか。

（異議なし）

○（座長） ありがとうございます。それでは、異議なしと認めまして、芋窪地域コミュニティタクシーの試行運行の実施について、協議が調ったということにさせていただきます。ありがとうございます。

それでは、本日の協議事項はここまでです。議事としては、私がやるべきことはとりあえず議事までなんですけれども、次、その他1つですので、そこまでちょっと私のほうで進めさせていただきます。

3番のその他ですけれども、事務局からご提案といいますか、あるようですので、まずお願いしたいと思います。

○（神山都市計画課長） それでは、1件、ちょこバスについて情報提供させていただきます。

来年、令和2年に東大和市は市制施行50周年を迎えます。市では、市制施行50周年を次の50年に向けた新たなまちづくりの始まりと位置づけておりまして、アクションプランを策定し、記念事業を展開することとしております。この記念事業の中

に、ちょこバス関連の事業が2つほど含まれております。1つは、ちょこバスの車体に50周年をPRするための簡単なワンポイントのラッピングを施すこと。もう一つは、来年の9月26日土曜日になりますけれども、この日、記念の式典を行います。この日にちょこバスを特別料金で乗車できるちょこバスDAYを実施するという事です。

このちょこバスDAYについてであります。市制施行50周年をPRするため、当初、事務局といたしましては、当日に限りどなたでも現金50円で乗車できることを検討しようというふうに考えておりました。その後、西武さんにいろいろアドバイスいただきながら調査していく中で、現金払い50円という運賃にいたしますと、例えばICカードで170円支払った後に現金50円に気づいたお客様とトラブルになるような、そういった可能性もあるということがわかりました。このトラブルを防ぐためには、当日に限りICカードを読み取り機にかざすと178円ではなくて50円を引きさるような、そういうシステムの変更をする必要がございますけれども、システムの変更の費用としては約10万円ほどかかるということです。

事務局としましては、そういったこともありますので、ちょこバスの運賃を無料とする方向で検討を進め、支障がなければ実施していきたいというふうに考えております。この件につきまして、ご意見がありましたらお伺いしたいと思っております。

先ほどのコミュニティタクシーの件でも、運賃の無料の件でいろいろご意見いただいておりますので、もし国交省さんからもアドバイスいただけるのであれば、いただきたいと思っております。

以上です。

- (座長) それでは、ただいまのご提案につきまして、何かご意見があればお願いしたいと思っております。ご指名もありました、いかがでしょう。
- (委員) 西武さんのほうから基本的な運賃の届け出を出していただけたらと思いますので、イベント割引みたいな形になると思いますので、特段問題ないかと思っております。
- (神山都市計画課長) わかりました。
- (座長) 他には何かご意見ございますか。
何月何日でしたっけ。

- （神山都市計画課長） 9月26日土曜日でございます。
- （座長） じゃ、きょうの段階ではそういう計画があるということを皆さんにご説明させていただいて、まだ少し先の話ですので、また皆さんからご意見等あれば、今後の会議の中でも出していただければと思います。
- （神山都市計画課長） 西武さんから届け出していただければ、もう大丈夫ということで、特に交通会議の協議事項という訳では……
- （委員） ちょこバス自体、協議路線ですよ、一応。協議路線なので、交通会議においては協議をしていただきたいと。
- （神山都市計画課長） 協議事項ということで。
- （委員） 運賃ですので。
- （神山都市計画課長） わかりました。
- （座長） では……
- （委員） 来年度の協議会でいいんじゃないですか。
- （神山都市計画課長） 来年度の第1回目のときに提案させていただきたいと思います。その間に何かご意見等ありましたら、個別にお寄せいただければと思います。
- （座長） 他には何かございますか。
- （委員） じゃ、1つ。
- （座長） どうぞ。
- （委員） ちょこバスの路線を変更して、金額も変更して、今4年目ですよ。もう4年になる。ほぼ4年ですか。それで、今の収支率ですとか、それから、確かに乗車人

員もどんどん増えていますね。非常にいい方向に向かっていると思うんですけども、今後ますます需要が高まるんじゃないかというふうにも思っていますけれども、一方で、いろいろやはり経費も相当増えてきていますよね。それで、収入の増とそれから経費の増、それを考えてみると、将来的に、将来というのは近い将来、よくおっしゃいますように、持続可能性といいますか、そういった面から見て、市のほうではどういうふうに今の実績を評価されているのかをちょっとお聞きしたいなと思う。

というのが1点と、それから、今でもやっぱり路線の変更をそろそろ考えたらどうだろうという意見も、私はそういう意見を二、三聞くんですけども、市のほうに具体的にそういったことに対していろいろ要望なり、そういったものが届いているのか、来ているのか。ちょっとその辺も教えていただきたいと。この2点をちょっとお願いしたいです。

- (神山都市計画課長) 実績の評価ということですけども、今おっしゃったように、お客様は増えております。すみません、今日はちょこバスの議題じゃなかったものですから、資料を何も持ってきておらないんですけども、かなりのパーセンテージで増えていると思います。おっしゃいますように、経費のほうも、たしかこの会議でもご説明させていただいたと思うんですけども、運転士さんの確保ということで、金額、経費が上がってきているというような部分がございます。私どもとしましては、少しでも多くの方に乗っていただいて、経費を抑えたいというふうに考えておりますが、例えば今年度ですと、免許返納者にちょこバスの回数券を配ったりとか、そういった効果も徐々に現れてくるのではないかなというふうに期待しております。

実績の評価ということですけども、最初は、いろんなお話があつて、値上げというふうなのが前面に出ていまして、お客様も減ったという事実がありますけれども、かなり今は増えておりまして、昨年度で1日当たり440人あたりぐらいまで回復しています。ちょこバスが最盛期500人ぐらいでしたから、今年度に入ってもまだ増えていますので、あと何年増えるかというのは、ちょっと見込めないんですけども、かなりのレベルまで行っているかなというふうに思っています。

それから、路線の変更ですけども、今、コミタクのほうも前段で協議させていただいたように、空白のところは空白のところ個別にやっております。ちょこバスもお客様が増えていますので、今路線の変更というのはもう全く考えていないということです。

- (委員) そういう話は聞きませんか、余り。

- （神山都市計画課長） 要望。私のほうではそんなに。そうですね、例えば、イトーヨーカドーさんとか、スーパーのところに乗換えなしで行きたいとか、そういうのに合わせたルート改正をお願いしたいとか、そういうのは私も何回か見たことあるんですけども、乗換えさせていただくしかないのです。例えば、皆さんが一人一人が行きたいところに行くようなルート改正というのは、何百通り、何万通りになってしまうような、そういう世界ですので、そこまでやるつもりは今のところない。

- （委員） 要望してもいいですか。コミュニティバス。芋窪を通してください。

- （神山都市計画課長） 前段でコミタクのほうで協議調いましたので、地域の皆様に盛り上げていただいて、残るようにお願いします。

- （委員） わかりました。頑張ります。

- （座長） 他には、皆さんから何かございますでしょうか。
特になければ、以上がその他ということで、これで全ての予定を終わりました。
これをもちまして、第2回東大和市地域公共交通会議を閉会したいと思います。
ご協力ありがとうございました。