

会議録

会議の名称	令和2年度 第1回西東京市地域公共交通会議
開催日時	令和2年8月3日(月) 午後2時から午後3時30分まで
開催場所	田無庁舎2階202・203会議室
出席者	<p>【委員】松本委員(会長:まちづくり部長)、稲垣委員、関根委員、新見委員、町田委員、依田委員、堀越委員(代理 藤本様)、植木委員、桑島委員、小河委員、滝沢委員、島田委員</p> <p>【事務局】長塚交通課長、坂本課長補佐、大倉主査、梶木主事</p>
議題	<p>(1) はなバスの改善策の検討について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ改正について ・利用促進策について <p>(2) はなバス第4北ルート 西原町4丁目(田無ファミリーランド)停留所の休止について</p>
報告	<p>(1) 令和元年度 はなバス運行実績について</p> <p>(2) 移動支援の今後の進め方について</p>
会議資料の名称	<p>《説明資料》</p> <p>資料1 現行/ダイヤ改正案 比較表</p> <p>資料2-1 はなバス第4北ルート 西原町4丁目(田無ファミリーランド)停留所の休止</p> <p>資料2-2 道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書</p> <p>資料3 緊急事態宣言の延長に伴うはなバスの運行縮小について</p> <p>資料4 新型コロナウイルス感染症拡大に伴うはなバスへの影響</p> <p>資料5-1 はなバスの運行実績</p> <p>資料5-2 令和元年度はなバスの見直し基準における算出結果</p> <p>資料6-1 はなバスの利用促進等に向けた取組の検討状況</p> <p>資料6-2 はなバス第4南ルート芝久保児童館の停留所の新設について(予定)</p> <p>資料7 事前送付資料へのご意見等に関する回答(まとめ)</p>
記録方法	<input type="checkbox"/> 全文記録 <input checked="" type="checkbox"/> 発言者の発言内容ごとの要点記録 <input type="checkbox"/> 会議内容の要点記録
会議内容	
<p>1 開会</p> <p>○会長: 会議開催にあたり、西東京市地域公共交通会議設置要綱第6第2項に規定する定足数、委員の過半数を満たしていることを報告する。なお、本日、関東運輸局の堀越委員の代わりに東京支局の藤本様に代理出席いただいている。</p> <p>議事に先立ち、会議の公開についてお諮りする。当会議は、西東京市地域公共交通会議設置要綱第7の規定により、会議録も含め、原則公開となっている。公開でよろしいか。</p> <p>～全員賛成～</p> <p>○会長: それでは、本日の会議については原則どおり公開とする。</p> <p>～傍聴人あり～</p>	

2 議 事

議題 はなバスの改善策の検討について

- 会 長： はなバスの改善策の検討の1つ目であるダイヤ改正について、事務局より説明を求める。
- 事務局： 資料1より、ダイヤ改正の概要を説明。また資料7より、事前送付した資料に関する委員からの意見等への回答について説明。
- 会 長： 事務局より、ダイヤ改正の目的、改正の方向性や改正時期について説明があったが、質問、意見があれば発言願いたい。
- 委 員： 2点質問がある。資料1より、パターンダイヤが読み取れないので、どのようにわかりやすくなったのか説明してほしい。また資料7の契約形態に関する質問について、もう少し丁寧な説明を求める。
- 事務局： ダイヤ改正案では、第2ルートと第3ルートで車両を分けてダイヤを編成したことや、運行サイクルのパターン化やわかりやすいダイヤを意識し、バス事業者と調整を図った。
また、契約形態については、武蔵野市や小平市と同条件で運行していると各バス事業者を確認しているが、詳細な部分についてはバス事業者の説明をお願いしたい。
- 会 長： まず10月1日のダイヤ改正前に、改めてパターンダイヤについて追加資料として出すことは可能か。
- 事務局： 追加資料として提供することは可能である。改めてダイヤ改正前に提供する。
- 会 長： 契約形態の質問については趣旨を含めて、差し支えなければ質問者に説明を求める。
- 委 員： 乗務員の契約条件を知りたい。例えば年間契約なのか、月単位の契約なのか。乗務員のスケジュールを簡単に変更することは可能なのか。武蔵野市コミュニティバスのムーバスは乗務員の人件費が高く、以前は再雇用者を登用していると伺った。
- 委 員： 1,300人以上の乗務員を雇用しているが、数人の乗務員の変動については事業の中で吸収できるため、それほど大きな影響は受けない。12の自治体で運行を受託しているが、経費の計算の仕方や考え方は同条件であり、運行に関する協定を締結し、その中で欠損補助を自治体にさせていただいている。
- 委 員： ムーバスとはなバスについては、武蔵野営業所で一括管理しているが、一般路線バスとは別でコミュニティバス専属の乗務員を時給制で雇用して

おり、両コミュニティバスで乗務員を共有している状況である。

○委員： 緊急事態宣言が出た直後、ムーバスの対応が早急であったが、はなバスについては対応が遅かった。同じコミュニティバスなのに、なぜ差があるのか。収益や補助金についても影響が出ているのではないか。

○事務局： まずムーバスについては、4月より土休日ダイヤを導入する予定があったため、速やかな対応がとれた。また、本市では、新型コロナウイルスの感染症拡大の防止の観点から、緊急事態宣言の延長後の5月14日から5月31日まで運行の縮小を実施したが、その経緯としては、はなバスの運行目的を踏まえたことや、夜間の不要不急の外出自粛について政府から要請があったことを受け、両事業者と調整を図った上で実施に至った。

○委員： バス事業者に何うが、自治体と情報の共有はしているのか。

○委員： 自治体と意思疎通が全く出来ていないという訳ではなく、どのような対応が実施できるか検討するのに時間を要したのが実情である。しかしながらムーバスは土休日ダイヤを持っていたため、迅速な対応がとれたと考える。はなバスについては全日ダイヤであり、協力し合って運行の縮小を実施することができた。また杉並区コミュニティバスのすぎ丸については、緊急事態宣言後も通常ダイヤであった。一般路線バスについても土休日ダイヤを基本として運行の変更をしており、夜の利用者が特に少ないため深夜バスを運休している。今後は10月1日より、土休日ダイヤを導入する予定なので、もし緊急事態宣言が再度発令された場合には土休日ダイヤで運用し、それでも利用が少ない場合については、次の対応を考えた方が良いと提案する。

○会長： 今までの説明の中で理解いただきたいところとして、様々な自治体でコミュニティバスの運行事業を行っているが、運行に関する判断は各自治体が行っている。

○委員： 市民の立場からすると、はなバスとムーバスとで運賃以外に何が異なっているのか不明であるため知りたいという趣旨で質問した。

○委員： 資料4にも関わるが、夜の需要が激減している中で、このダイヤ改正案で良いのか。緊急事態宣言が再度発令された場合、ルート沿線の商業施設や公共施設等は休館し、その影響を受けるので、平日ダイヤ及び土休日ダイヤの他に、自粛用の臨時ダイヤを編成するのはいかがか。

○事務局： 新型コロナウイルスの感染症拡大の影響や新しい生活様式の定着について動向を注視しながら、はなバスの運行目的を踏まえると、市民の混乱を招かないよう、今までの利用実績を踏まえた上でダイヤ改正を実施していきたいと考える。

- 会 長： 例えば、本日より、東京都内の酒類を提供する飲食店については22時までの営業といった時間短縮の協力依頼が出たが、このダイヤの改正案について事務局としてどう考えるか。
- 事務局： 今回は22時までという協力依頼なので、はなバスの運行時間帯に影響はなく、運行縮小の意向はない。今後は国都の動向やどのような自粛の体制がとれるのかなどを踏まえ、状況に応じて臨時ダイヤの検討も行う必要があると考える。
- 会 長： この時点で、10月以降の新型コロナウイルスの感染症拡大の影響を把握するのは難しいが、緊急事態宣言を含めて、社会状況に変化が起きた場合に、事務局とバス事業者で迅速な調整を図るという回答として、捉えて良いか。
- 事務局： そのとおりである。
- 委 員： 周知に時間が掛かり、徹底されていなく、待ちぼうけになる利用者が少なからずいる。平日ダイヤや土休日ダイヤの他に、臨時ダイヤについても事前に市民に認識してもらうことによって、緊急事態が起きた場合に柔軟に対応できるのではないかと提案する。
- 会 長： ダイヤ改正の周知の仕方など補足はあるか。
- 事務局： 周知の時期や方法については適切に実施していきたいと考えるが、臨時ダイヤについては、導入することによって市民の混乱を招く可能性もあると考える。
- 委 員： 具体的なプランニングが必要であり、各社には事業継続計画がある。今回の場合も災害と同等の状況となっており、交通事業者も打撃を受けていると市民にも段々理解されつつある。得体の知れないウイルスについて、どう対応するか事前に計画を考えなければならない。市民への周知や、事業者との運行に関する調整についてどれくらい時間がかかるのか、具体的な費用や計画を立てて議論しなければならない。
ご提案のような自粛用の臨時ダイヤはわかりやすいが、果たして今後の緊急事態宣言の発令にマッチするかはわからないため、こういう計画をもって対応するといった計画を行政として作るべきである。
- 事務局： 今回の運行縮小について経験を積んだ部分があるので、今後もバス事業者と事前の調整等を図っていく。
- 会 長： ダイヤ改正案について他に意見はあるか。無いようであれば、事務局でいただいた意見を整理した上で、10月の改正に向けて準備すること。
続いて、利用促進策について事務局の説明を求める。

- 事務局： 資料6-1、資料6-2より、利用促進策の進捗状況について説明。
- 会長： 事務局より、具体的な利用促進策の進捗状況について説明があったが、質問、意見があれば発言願いたい。
- 委員： 停留所はどのくらいの間隔で設置しているのか。
- 事務局： はなバスの停留所は、停留所から半径300m程度で設置しているが、今回の芝久保児童館前の停留所の設置については、地形上高低差が有る地域であり、以前より高齢の利用者にとって不便という声があったため、設置に至った。
- 委員： ムーバスの停留所は、高齢者が歩くことが可能な距離を基に200m以内に設置している。はなバスの停留所も何かしらの基準をもって、設置した方が良いと考える。
- 事務局： バス利用者の年齢階層が変わってきているので、今後のご意見を踏まえて検討していく必要があるが、停留所を多く設置しても、所要時間が掛かり、定時性の確保や運行本数に支障をきたす場合があるので、適切なバランスが保てるよう課題として捉えていく必要がある。
- 委員： 予算に制約があるが、バスロケーションシステムを導入することで、停留所での利用者の待ちぼうけがなくなるため、利用の促進に繋がると考える。
タクシー事業はアプリが普及し、市内のタクシーは全社スマートフォン上で把握することが可能な時代に変わりつつある。IT化が進む中で、コミュニティバス事業は普及が遅いと感じるため、それを導入しない限り利用者は増えないと考える。MaaS（「Mobility as a Service」の略）に対応していかなければならない時代が来ているため、対応できないか。
- 事務局： バスロケーションシステムは、予算を含め重要な検討課題であると認識しているが、遅延については、今回のダイヤ改正時に改善できるよう編成をした。
- 委員： MaaSについて、国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課がMaaSを担当しているが、議論になっているのがデータベースを統一しておかなければ、複数の交通手段を跨いだ検索が難しいという話がある。基本的には、グーグルのフォーマットに準拠した形で準備しないと、ルート検索などの一元的な検索が出来ない。利便性を確保する点から言うと、情勢の流れを見ながら導入していく必要があり、各事業者の努力で様々なシステムが構築されている。それを跨いで一元化することがMaaSであるため、動向を注視した方が良いと考える。
1つ質問があるが、資料6-1で、地域主体の応援するしくみづくりと記載があるが、今後検討するつもりであるのか伺いたい。

- 事務局： 課題区間を中心に検討していきたいと考えている。
- 委員： 柳沢地域において移動支援を議論した際に、地域とパートナーシップを構築していかなければ持続可能ではないということが明確になったので、新型コロナウイルスの感染症拡大の関係で、ワークショップ等集まって意見交換することが難しいが、その動向を注視しながら、将来的に市民参画としてはなバスを応援するという議論を継続的にしていただきたい。
- 会長： 利用促進策について他に意見はあるか。無いようであれば、いただいた意見を踏まえ、事務局で引き続き検討を進めること。
続いて、議題（2）はなバス第4北ルート 西原町4丁目(田無ファミリーランド)停留所の休止について、事務局より説明を求める。
- 事務局： 資料2-1、資料2-2、資料7より、停留所の休止について説明。
- 会長： 事務局より、はなバス第4北ルート 西原町4丁目(田無ファミリーランド)停留所の休止について説明があったが、質問、意見があれば発言願いたい。
- 委員： 資料7について、折返し運転における安全性の担保について伺いたい。
- 事務局： 多摩六都科学館停留所には敷地内に転回できるロータリーがあり、車両をバックしている訳ではないため、安全性に関して支障はないと考えている。
- 会長： 他に意見はあるか。既に4月から休止しているが、道路運送法上の手続きとして必要な事項となるため、「協議が調っていることの証明書」を運行事業者に交付し、関東運輸局へ各種申請を行う手続きとなる。協議が調ったとして挙手願いたい。

～挙手全員～

- 会長： それでは本会議において合意をいただいたとさせていただく。議題（2）はなバス第4北ルート 西原町4丁目(田無ファミリーランド)停留所の休止については以上とする。

報告事項1 令和元年度 はなバス運行実績について

- 会長： 報告事項1「令和元年度 はなバス運行実績について」事務局に報告を求める。
- 事務局： 資料3、資料4、資料5-1、資料5-2、資料7により、令和元年度のはなバス実績や新型コロナウイルスの感染症拡大の影響について報告。
- 会長： 事務局より、はなバスの実績について報告があったが、質問、意見があ

れば発言願いたい。

○委員： 資料3のデータをはなバスの停留所、車内、及び市のホームページのはなバスの時刻表に掲出できないか。また将来の緊急事態に備え、柔軟な対応がとれるように、運行縮小といった過去の経験を利用者に周知しておいた方が良く考える。

2点目に資料5-2について、夜間帯の運行縮小を行うなかで、第3ルートや第4北ルートについては1人あたりの公費負担額が大きい。他自治体のタクシー事例では、複数の乗車人員で公費負担額を捉えている場合があるので参考にするのも良いかもしれない。

○事務局： 緊急時の対応については、今後どのように今回の経験を活用していくことが可能かバス事業者を含め調整していきたい。

公費負担額についても課題として認識していきたい。

○委員： 新しい生活様式に対して、どのように運営していくのかバス事業者より情報提供をいただきたい。

○委員： 新型コロナウイルスの感染症拡大防止策については、厚生労働省や日本バス協会などに準じて対策を講じている。しかしながら、需要の減少については現状を見極めているところである。5月の運行縮小は、一般路線バスや他自治体も運行について悩まれていた中で実施した。確かに武蔵野市の対応は早かったが、他自治体は運行縮小を実施していない。また、運行縮小については、市に周知を最大限協力していただいたが、それでも周知が行き届かない部分もあった状況を踏まえると、ダイヤの変更は利用者の混乱を招く場合もあるので慎重に行う必要がある。

結果をみれば、乗車人数がいなかったため、減便した方が良かったのではないかという内部の声もあるが、コミュニティバスなどの小さいバスについては、減便すると密な状況を作り出してしまう可能性や、移動手段として必要不可欠な方、買い物、通院、やむを得ず出かけている方等が移動されていた。その状況に基づき、利用者は少ない状況ではあったが、通常運行のままとした。

また7月の運送収入も前年比約3割減であり、公共交通にとっては非常に厳しい状況であるが、今後経営の中で運行に関して段階的に検討していく必要がある。

今後の対策については、必要不可欠な移動を支援するという形で、可能な限り市に協力していきたいと考えるが、厳しい状況であることは理解していただきたい。

○委員： 新型コロナウイルスの感染症拡大防止策について、ビニールハウスの材料を活用し、自前でビニールカーテンを作成し、路線バスやコミュニティバスに設置した。その他、営業所においてはアルコール消毒や乗務員の検温を実施し、また点呼場にサーモグラフィを設置している。サーモグラフィについては、新型コロナウイルスの感染症が流行する前に、ほとん

スであった乗務員の体調不良による事故を鑑みて昨年導入したものである。

乗車人数については、前年比約3割減であり、特にゴールデンウィークが約7割減と非常に厳しい状況であったが、緊急事態宣言解除後、徐々に回復傾向にあった。しかしながら、3週間前は約2.5割減と少し回復したが、ここに来て状況が悪化してきている。また、高速バスも同様な傾向を示していることや、夜の乗車人数が特に回復しないため、深夜バスを運休している状況である。今後の状況を見ながら、ダイヤ改正を実施していくが、利用者にとっては度重なるダイヤの変更で迷惑を掛けてしまうこととなるが、経営が厳しい状況であることを理解いただきたい。

○会 長： 他に意見はあるか。無いようであれば、報告事項1「令和元年度 はなバス運行実績について」は以上とする。

報告事項2 移動支援の今後の進め方について

○会 長： 報告事項2「移動支援の今後の進め方について」事務局に報告を求める。

○事務局： 移動支援の今後の進め方について口頭で報告。

○会 長： 意見はあるか。無いようであれば、移動支援については今後進展があり次第報告をお願いする。

3 その他

○会 長： 本日の議事は、以上である。事務局から他に何かあるか。

○事務局： 次回の会議は11月頃の開催を予定しており、日程は改めて調整させていただく。

また新型コロナウイルス感染症拡大の防止対策として、本日の会議後から2週間以内に体調不良が見受けられた場合は連絡をいただきたい。

○会 長： 以上をもって令和2年度 第1回西東京市地域公共交通会議を閉会する。

以上