

ご意見等の内容	ご意見等に関する事務局回答
【1】 令和2年度 はなバス運行実績等について【資料1、2及び3】	
<p>便数変更等での苦情はありませんでしたか？</p>	<p>昨年度のダイヤ改正直後には、数件、利便性の低下とのご意見をいただきましたが、今年度はありません。</p>
<p>新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、公費負担となる運行補助金は前年度と比較して約5千2百万増となっている。 本年度も引き続き運行補助金はコロナ前と比較し増となると思われます。 新しい生活様式にあわせて高齢者等の外出を推進する為に慎重に検討し、無駄を省くダイヤ改正等を希望します。</p>	<p>今後の新型コロナウイルス感染症の状況、利用者の動向を注視して、引き続き利用状況改善に向けた検討を行ってまいります。</p>
<p>「新しい生活様式の定着」に合わせた「はなバス」の運行見直し、移動需要を把握しての検討に賛成です。一方で、現時点では激減している新型コロナ感染者が今後どう推移するのか、「新しい生活様式」についてどのような現象を基に定着したと判断するのか、頭の痛いところだと考えます。 この点について、何らかのお考えがあれば教えていただけるとありがたいです。</p>	<p>「新しい生活様式の定着」については、具体的な判断材料が無く、市としても悩ましい状況です。 緊急事態宣言が解除されていること、感染者数推移、ワクチン接種状況、新型コロナウイルス感染症拡大前の利用実績との比較等から、「新しい生活様式の定着」を総合的に判断していく必要があると考えております。</p>
<p>コロナ禍におけるはなバス利用減は大変厳しい状況ですが、事務局資料にある通り、はなバスの運行見直しについては、公費負担の増加はありませんが、行動制限などを終了し、新しい生活様式の定着後に検討することが良いと考えます。</p>	
<p><参考> 路線バス（民営）も収入・利用状況はコロナ影響で厳しく、2021年度も継続しています。</p>	
<p>① コロナ禍で減便はやむなしだったが、減便というよりも、たとえば当面土日祝ダイヤでの運行にするなどといった対応もできたのかもしれないと思った。その方が人流が戻った際、ダイヤが戻りやすかったのではないだろうか。 減便と始発バス、終バスの繰り上げ繰り下げが行われたので、私が利用する第3ルートでは改正前より利用がしにくくなったと体感している。利用しようとしても本数がない、運行が終了しているといった事態に何度も遭った。他ルートでも同様の事象があると推測される。 コロナも第6波が懸念はされているが、ワクチン接種の加速、対策の徹底などで今後、人流も戻る未来も遠くはないと思われる。 現に最近では感染拡大が止まり、予断は許さないが比較的動きやすくなっている為、人流は増えている印象である。 人流が戻り、利用したくともできない事態になるのは収益性の面でも良い事ではないのではないか。今後、増回予定はあるのかが気になる点である。一度減回すると戻すのは難しいと思うが、考慮いただくと幸いです。これ以上の減便は利用者離れを引き起こすと懸念する。 また、市民の大多数は市の運営するコミュニティバスはいつまでも維持される、あって当たり前という意識であると思われる。はなバスの現状、未来への展望を市民に周知する必要がある。今後の予測は困難であると思うが、市民の公共交通機関の在り方への意識を高め、利用を促進しなければ維持、発展は不可能であろう。経費の節減、最適化だけでは先細りの未来になるのではないか。</p> <p>② はなバスの収支率の悪化は理解したが、たとえば近隣自治体ではどのような状況であるのか、比較材料もあればより議論も深まると感じた。</p> <p>③ 資料2のグラフ類の内容読み取りが少しわかりにくかった。2ははなバス利用者数の推移（直近3年度）は破線や色味が紛らわしく、すんなりと頭に入らない印象であった。資料3収支率と乗車回数との関係は何を表現しているかを読み取るのが難しかった。</p>	<p>① 昨年5月に実施した20時以降の便の運休については、新型コロナウイルス感染症拡大の状況を踏まえ、昨年6月に運行を再開しております。 現在運行しているダイヤは、昨年10月に実施したダイヤ改正に基づく編制となっております。ダイヤ改正は、「はなバスの見直し基準」を用いた評価を踏まえ、利用実態に合わせたダイヤ編成を実施することにより、課題区間の収支率の改善を図る目的で行いました。 今後は、新型コロナウイルス感染症の状況、利用者の動向を注視して、引き続き利用状況改善に向けた検討を行ってまいります。</p> <p>②③ 議事に応じて、適切な資料を提示できるよう努めてまいります。 資料3につきましては、「はなバスの見直し基準」である収支率と乗車回数を軸とした散布図に表示することで、それぞれの目標値との乖離を明示したものにいたします。今後は読み取りやすくなるよう、表示を工夫してまいります。</p>
【2】 みどりバスの保谷駅北口の乗り入れについて 【資料4】	
<p>将来的にははなバスも練馬区同様の220円にする時期はありますか？</p>	<p>運賃改定の必要性については運行収支改善案の1つとして、今後議論する必要があると考えています。 運行収支改善につきましては、今後の新型コロナウイルス感染症の状況、利用者の動向を注視し、引き続き検討を行ってまいります。</p>
<p>運賃の差異が大きいが利便性の為にはしかたがないと思います</p> <p><参考> 他自治体のコミュニティバスが乗り入れとなることは基本的に良いと考えられ、本件も西東京市・練馬区境付近の新設停留所により利便が図られることとなります。 保谷駅北口は、はなバス第一ルート運行もありますので調整の程お願いします。</p>	
<p>資料から西東京市へのマイナスの影響はなく、取り立てて問題はないと思われる。今までは南口への乗り入れだったが、北口に変更になるとはなバス第一ルートとの乗り継ぎが便利になると推測されるが、各々、乗り継ぎがスムーズに行くダイヤ編成になれば互いの利用者増に繋がるのではないか。 他の自治体への乗り入れ（小平市、第4ルート）でも、ぶるペー号や乗合バス路線との接続がどのようにできるか、積極的にアピールをするのと良いと考える。全ルートで乗り継ぎ可能箇所、接続ダイヤの提案はできないだろうか。</p>	<p>みどりバス保谷ルートと競合は無く、地域住民の方の利便性向上につながるものと認識しております。 運賃については、西東京市区間内の設定について協議いたしました。資料にてお示しした理由から、現行通りの設定となっております。 他自治体へ乗り入れしているルートの路線バス等との接続の周知等については、今後検討してまいります。</p>