

令和4年度第1回東久留米市地域公共交通会議 会議録

開催日時	令和4年11月21日（月）14:00～15:30	
開催場所	東久留米市役所2階 204・205会議室	
出席状況	委員	秦野委員、吉野委員、米澤委員（代理：地宗様）、小池委員、渡部委員、細田委員、田中委員、吉川委員、塩田委員、藤井委員、久保委員（14名中11名）
	市	（事務局）道路計画課長、道路計画課職員3名
	傍聴者	4名
次第	<p>1 開会</p> <p>2 新たな委員の紹介・委嘱状・任命状の交付</p> <p>3 市長挨拶</p> <p>4 会長挨拶</p> <p>5 会長が指名する職務の代理者について</p> <p>6 会議録署名委員の指名</p> <p>7 議事</p> <p>（1）東久留米市デマンド型交通実験運行利用実績について</p> <p>（2）運行時間の変更について</p> <p>（3）アンケート実施について</p> <p>（4）公共交通（バス・タクシー）の状況について（事業者より意見発表）</p> <p>（5）その他（事務局報告等）</p> <p>・「にいバス」の東久留米駅東口乗り入れについて</p> <p>8 閉会</p> <p>* 配布資料</p> <p>No.1 東久留米市地域公共交通会議委員名簿</p> <p>No.2 東久留米市地域公共交通会議設置要綱</p> <p>No.3 事務局報告資料（東久留米市デマンド型交通実験運行利用実績）</p>	
会議録	<p>次第1 開会</p> <p>開会：14時00分</p> <p>会長が選出されるまで事務局により進行</p> <p><配布資料の確認></p> <p>次第2 委嘱状・任命状交付</p> <p>新たな委員の紹介および委嘱状・任命状の交付</p> <p>型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、机上配布</p> <p>次第3 市長挨拶</p> <p>次第4 会長挨拶</p> <p>次第5 会長が指名する職務の代理者について</p> <p>東久留米市地域公共交通会議設置要綱第5の4の規定に基づき、藤井会長が久保委員を指名</p> <p>以降の進行を、東久留米市地域公共交通会議設置要綱第5の3に基づき、事</p>	

務局より会長に依頼

会長が東久留米市地域公共交通会議設置要綱第5の5の規定により、本会議は成立していることを報告
(14名中11名の出席)

次第6 会議録署名委員の指名

会長より会議録署名委員を2名指名

次第7 議事

(1) 東久留米市デマンド型交通実験運行利用実績について

【会長】

事務局の説明を求める。

【事務局】

資料No.3 (東久留米市デマンド型交通実験運行利用実績報告書)に沿って、利用実績等について報告する。

1. 登録状況について

<登録状況の推移 (P.1) >

現在は、2ヶ月に1回市広報による広報活動や児童館、子ども家庭センター、公共施設などにパンフレットと登録申請用紙を置いている。また、母子手帳交付の際に妊婦の方へ配付している。

登録初月は、1000人以上の登録申請があったが、それ以降高齢者は50～70人/月程度、子育て世帯は20～30人/月程度の登録申請がコンスタントに行われている。

市広報折込みによる全戸配布によって一時的に申請が増えたが、翌月には元に戻るといった状況である。このことにより、現状の広報活動でもコンスタントに登録者を伸ばしていると推察される。

<登録者の分布 (P.2) >

登録者の分布を検証すると、市内にまんべんなく登録者が分布している。今後も継続して周知活動を行い、登録者の増加を図っていく。

<町丁目別の70歳以上の割合 (P.3,4) >

町丁目別登録者数の分析をするにあたり、基礎資料として国勢調査を基に人口の分布と70歳以上の割合を示した。人口は、団地やマンションが立地しているところが多く、また、70歳以上の割合は、団地が立地している地域に大きい。

なお、若い世代は、開発などによる新興住宅地に多い。また、駅に近い本町は、マンションに若い世代が入居していることが推察される。

<町丁目別登録者 (P.5～10) >

登録者数・対象者数・登録割合(あわせて登録分布状況という)について。

高齢者の登録分布状況は、高齢者が多く居住する滝山6丁目・下里4丁

目・氷川台2丁目などが多くなっている。登録率の全体的な割合は、20%から25%程度であり、登録者が増加する余地があると考えられる。

子育て世帯の登録分布状況は、駅に近いマンション、戸建て住宅の多い新興住宅地、国家公務員宿舎のある大門町が多く登録されている。登録率の全体的な割合は、多いところでは60%を超えており、周知の効果は高いと考えられる。

全体的な登録者数は、高齢者の分布とほぼ同一であり、高齢者の絶対数が多いことが影響していると考えられる。

2. 利用実績の報告

<月別運行状況 (P. 11) >

運行開始から利用者は右肩上がりに増えていたが、最近では運行回数・運行人数ともに安定している傾向にある。

予約のお断りについては、昨年の報告時より増えているため、現行の運営方針で、利用者数を増やすためには、乗合率を向上させる方策を考える必要がある。

<共通乗降場の利用者数 (P. 12, 13) >

共通乗降場の出発及び到着の回数を集計したところ、上位10位までの累計で利用者の9割を超えている。一番利用が多い共通乗降場は公立昭和病院で、次にわくわく健康プラザとなっている。

<利用者分布状況 (P. 14~16) >

利用者数については、登録者の多い地域が利用者数の多い結果となった。

子育て世帯の利用については、滝山周辺が0人であった。これは子育て世帯が利用する主な施設が、地域内のわくわく健康プラザであることが考えられる。

<時間帯別・共通乗降場別利用者数 (P. 17~22) >

全体を通して午前中の早い時間帯に利用者が多い。これは、共通乗降場利用者数の多い公立昭和病院や多摩北部医療センターを午前中に利用するためだと考えられる。同様に西部地域センターについても、隣接する滝山病院を午前中に利用しているものと考えられる。

一方、子育て世帯は、検診や予防接種などが行われるわくわく健康プラザの利用が多く、病院の利用者と異なった時間帯に利用されている。

駅や市役所は、突出した利用時間帯はなく、病院の利用者が利用していない時間帯に多く利用されている。

<OD調査のカウントについて (P. 23) >

出発地から目的地への回数をカウントしたOD調査の表である。全体通して自宅から公立昭和病院とわくわく健康プラザへの利用が多い。これらの結果を基に、利用者が多い5つの自宅と目的地間の地域別の利用状況について分析した。

<OD調査について (P. 13~21) >

●公立昭和病院

行き、帰りともに利用者が多い。行きの利用者が帰りも利用しているものと思われるが、利用者が少ないのは時間が合わない等の理由が考えられる。

●わくわく健康プラザ

行き、帰りともに利用者が多い。行きの利用者が帰りも利用しているものと思われる。わくわく健康プラザから遠い小山や本町、学園町などの利用が多い。

●多摩北部医療センター

行きは多いが帰りが少ない。公立昭和病院同様、帰りの利用者は、時間が合わない等の理由のほか、清瀬行へのバスもあるため、そちらを利用していることも考えられる。

●市役所

行きは多いが帰りが少ない。市役所周辺で要件を済ますと利用時間外になるということなどが考えられる。

なお、帰りについては、柳窪地域だけ利用が増えている。行きは他の利用者が多いため利用できないが、帰りは予約できるため利用しているということなどが考えられる。

●東久留米駅

これは東口、西口の合計値である。行きに多いが帰りが少ない。利用者が鉄道を利用したり周辺で用件を済ましたりすると、帰りは利用時間外になるということなどが考えられる。

【会 長】

質問やご意見はあるか。

【委員A】

東久留米市に限った話ではないが、利用者が多くなると、待ち時間が多くなったり利用できなくなったりする話は公共交通ではよくある話であるが、お客様の声でそのようなことは上がってきているか。

【事務局】

予約のお断り率は、前回令和3年度地域公共交通会議では、およそ4.96%と報告させていただいたが、令和4年10月末までで計算すると8.78%となっている。また、利用者の方からお電話で予約ダイヤルが繋がらない・断られるケースが増えているということをお聞きしている。

【会 長】

関連して資料No.3の11ページを見ていただきたいが、一運行あたりの利用者人数が1.62人である。通常のセダン型タクシーであれば、1.62人はよく頑張っていると言えるが、この事業では9人乗りのワゴン車を使っているため、必要のないいわゆる空気輸送を行っている。

1.62人という運行は、1人だけを乗せて運行又は同乗者1人を加えた2人を乗せて運行しているという状況である。これではマイタクシーと同じようなものであり、価格の安いタクシーを運行している状況は、市内を運行するタクシー事業者にとって競合するものである。

この1.62人を事務局としても問題と捉えているとのことだが、これをどう変えていくか、どう評価していくか考え方があれば伺いたい。

【事務局】

ワゴン車で9人乗れるうちの1.62人という数字は、乗合率が大変低いと考えている。運行回数は、これ以上見込む事が困難な状況であることから、乗合率を増やす方策を考えていきたい。

【会 長】

乗合を増やす方策については様々な形があるが、市民にとって乗合の認識・認知の仕方が異なっていると思われる。

セダン型の車両は、乗合をしないマイタクシーを想定するが、ワゴン車で来るといわれる乗合バスを想定し、乗合率が通常上がるといわれている。

くるぶーは、区域運行で3台運用しており、かなりサービスの質が高い運用をしていると思われるが、乗合率が伸びない事は、利用者側の問題であるか他に理由があるか、想定できそうか。

【事務局】

多くの方が自宅から共通乗降場へ向かう利用をしており、自宅が様々な箇所に分布していることで、需要に応じたルートを作ることに、手作業では限界があるのではないかと考える。

【会 長】

多くの自治体が同じ悩みを抱えている。それは、実験運行で開始した事業であるが、運行を開始した時の契約により、途中でシステムや運行方式を変えることができないということである。

また、1日当たりの平均利用者数であるが、32.7人という数字がある。私がかかわっている柏市では、同じくオンデマンド方式で、予約の際にAIを利用して、利用者をピックアップしながらルートを作成し、目的地へつなぐというシステムを導入している。

現在はそのようなAIシステムを導入している自治体がほとんどであり、AIによる配車ルート設定を導入したらどの程度問題が改善できそうか、改善できそうな要素があれば、次の契約の段階で取り組むべき仕組みとして入れることを前提として本格運行に変えるのか。

現在中間年という話であったので、本格運行するかどうか意思決定を行う時期であるため、事務局としてもそういった検討を進めていくことが望まれる。

【会 長】

他に質問や意見はあるか。なければ再度質問する。

東京都の補助金交付要件で、交通不便地域の考え方が変わったと聞いている。

他の自治体ではバス停から300m、鉄道駅から900mを設定しているが、東京都はバス停・鉄道駅ともに200mという非常に厳しい条件で設定している。

もともと住んでいる市民は、問題意識を持っていないと思われるが、行政として移動の支援を図る上には、交通不便地域をどのように捉えて市民にサポートしていくか考えていかなければならないと思う。

今回の報告では、丁寧なデータ作りをしており、どこに登録した市民が住んでいるかピンポイントで分かるようになっていたので、これまで交通不便地域だった人と、交通不便地域のエリアが東京都の要件により拡大したことによって該当する人との手続き状況や、利用状況を比較することができる。

そうすると、本質的に交通不便というものを地域の人たちが感じて、やはり公共交通に依存した形で移動しているといった確認もできてくるので、不便地域について、事務局としてももう少し丁寧に調べておくこともよいと思う。

次に、シニア世代の移動については、様々な事例があるが、子育て世帯と妊産婦についてのデータはほとんどない。

妊産婦は、公共交通が使いにくいという世代である。子育て世帯の方は、バスや電車に乗った時に、赤ちゃんがぐずるなどして周りに迷惑をかけていると感じてしまい、居心地が悪くなってしまうこともある。

周りに影響するのであれば、逆に1.62人という数字は安心して乗れるかもしれない。子育て世帯のメリットとシニア世代のメリットは、双方異なる可能性があるので、本格運行に向けてソフトランディングになるかハードランディング（になるかわからないが、世代ごとに検討が必要である）と考える。

もう一点は、サービスが手厚いと、他の交通事業者に影響することも考える必要がある。バスで行きにくい病院に行くためには、タクシーを利用することが、今までの公共交通の仕組みであったが、公共交通であるデマンド交通で、病院までのアクセスルートが広がったということなので、タクシー事業者とのバランスがきちんと担保されているのか（タクシー事業を圧迫していないか）検証していかないと、本格運行にした際に、デマンド交通以外の公共交通が継続できないという流れになりかねない。その点について検証によるフォローアップをしていただきたいと考える。

【委員B】

交通管理者として伺いたい。デマンド型に限ったことではないが、例えば常にこの場所は渋滞しているだとか、警察のほうで許可を出した道路使用によって交通の流れが阻害されてしまうために、公共交通の利用を敬遠されてしまうなどの声は挙がっているか。

【事務局】

昨年度のアンケートにおいては道路事情での敬遠などの意見は無かった。しかし、雨の日は渋滞しやすいなどの傾向があると考えられるので、今後の分析の参考にしたいと考える。

【会長】

恐らく定路線ではないので、混んでいる道路はその地域を理解している運転手のほうで、回避ルートなどを調整しているのではないかとと思われる。そうい

った情報が、本格運行時にA Iを導入するようにシフトした際に、道路の特徴として提供していれば最適経路の探索が可能となるかもしれない。

今はI C Tの時代であり、日進月歩に技術が向上し、3年後にはもっと使い勝手がよくなると思われる。事務局も本格運行を目指し頑張っていくのであれば、今の意見を参考にさせていただきたい。

その他、質問・意見はないか。

【委員C】

工事などでの渋滞はあまりないが、線路を通過する際の配車にあたって、時間が読めないことが課題になっている。

特に朝9時に事業所を出発するにあたっては、市役所・上の原方面へ行く際に時間をオーバーしてしまう。その部分でI Tを活用して、この時間踏切がどのくらい閉まっているのか等情報がもらえれば、もっと配車しやすくなると思われる。

【会 長】

実際のトリップデータを見ると線路を越えた利用も多くあるので、そのような情報は有効である。

【委員B】

踏切にかかる渋滞もあるが、その他に保谷駅で架線に異物が挟まり半日止まったという理由等により、イレギュラーな渋滞が発生することもある。警察としては早く解放したい反面、必要な実況見分や安全確認などをやらなければならないため、どうしても解放までに時間がかかり渋滞が発生させてしまうこともある。

【会 長】

その他、質問意見は無いか。なければもう一つ意見させていただきたいが、トリップデータなどでいろいろ見えてきた。

例えば、それぞれのトリップが時間帯ごとに、子育てなのか妊婦なのかあるいはシニアなのか、利用者別にどういう動きをしているか分析すると思う。これは先ほど事務局から報告があった通り、利用時間帯毎に利用される世代にバラつきがあると思われる。

以前、くるぶーのデータを分析した時には、子育ての方の往復利用率が高かった。多くは、午前中に自宅を出発し午後3時くらいに、わくわく健康プラザを出発する往復利用であった。

朝の利用は、シニアの方と妊婦の方が検診に使う利用割合が高い。当初、コロナが発生した際には妊婦の利用がほとんどなかったが、検診での利用が定期的にあるので、水曜日など曜日連動での利用が、妊婦の方にはあるのではないと思われる。

シニアの方は曜日関係なしに朝から活動するが、帰りの利用がほとんどない。これは先ほど説明のあった通り、時間帯のミスマッチが発生している可能性があり、時間延長することの是非について検討の余地がある。しかし、運行時間が延長されるため、現在の公共交通と競合しないように、他の事業者とよく調整する必要がある。

妊婦の方は前回報告されたデータを見ると、朝検診に行って昼に帰ってくるというパターンが多かったが、コロナ禍後は検診を受けた後にシニアと同様に夕方まで活動するというパターンが多くなり、利用パターンが変化している。

そういった行動パターンの変化を把握すると、どのタイミングでどのターゲットにサービスを提供するかなど局所的な対策を講じることが可能となる。というのは、冒頭少し話したが、ハイエース3台での運用はどちらかというと手厚い。さらにオンラインオンデマンドを入れると(人力でのルート選択に比べ)利用客数が通常2倍から3倍を見込めるとも言われている。しかし、今は電話対応という制約の中で人数が制限されている。

そこで、次なる改善でこういったターゲット、もしくは朝にそれほど(子育て世帯が)利用しないのであれば、世代対応として、子育て世帯がたくさん乗り合わせる時間帯に子育て用に1台運用するなど、様々な可能性がある。

実際にデータを見ないとわからないので、事務局としてこのようなデータを上げられるのであればどんどんやっていただきたい。ぜひ、いい分析をして本格運行に繋がる成果物を出していただきたいと考える。

他に質問はあるか。

(質問なし)

(2) 運行時間の変更について

【会 長】

運行時間の変更について、事務局より報告がある。

【事務局】

これまで営業所から遠い利用者の方から、早い時間帯の予約が取りづらいという意見があり、事業者と改善に向けた協議を重ねた結果、事業者より午前9時より前に営業所を出発して午前9時にお客様を乗車させたいとの申し出があった。

現在の運行業務委託仕様書の中で、運行時間は午前9時から午後5時までとし、午前9時に車両が営業所を出発し、午後5時までに目的地に到着するとなっている。これは、令和元年8月28日の東久留米市地域公共交通会議において協議が調ったものである。

一方、事業者が関東運輸局に提出した一般乗合自動車運輸事業申請書における事業計画では、運行間隔時間を9時から17時までとしている。これは9時にお客様を乗車させ17時に降車させるという運行を示していることから、認可上は午前9時にお客様を乗車させることが可能である。

したがって、仕様書の内容変更に伴う運行業務委託の変更により、令和4年12月から運行間隔時間を9時から17時までとして運行を開始したいと考えている。なお、費用については、原契約の中で対応可能であると事業者より回答を得ている。

【会 長】

利用者の利用ニーズに近づける形での運用をしていただけるとのことであった。何か質問はあるか。

質問が無ければ補足するが、今回の運行時間の変更は、東久留米市の事業者が自身の企業努力により実現したことである。

別の千葉の自治体で同様の協議があったが、事業者が9時事業所出発を譲れないということだった。なぜなら、午前8時から午前9時台は一般タクシーで予約が埋まってしまう。こういったところでドライバーを割り当てるのが難しいとのことであった。そういった中で、東久留米市では事業者から対応いただけることは大変珍しくありがたいことである。

【委員C】

利用人数増加の目的のほか、乗務員からも午前9時事業所出発すると、上の原や大門町に午前9時の便を配車するために午前9時30分の便にも影響が出てくる。オペレーターの方からも、その理由でお断りをするケースが多々あったと報告があったので、お断り件数を減らすという目的もある。

(3) アンケートの実施について

【会長】

アンケート実施について私から説明する。

このアンケートは、子育て世帯を対象とした、東久留米市デマンド型交通くるぶーに関するもので、全8ページとなっている。冒頭のあいさつでも申し上げたが、妊婦や子育て世帯を対象とした具体例はあまりない。学術研究でも子育て世帯をどういった形でサポートしていくか、本格運行に移行するまでにどんなアプローチをしていくか、検討したいという思いが強くなり、市にお願いしたものである。そのため、シニア世代は対象としていない。

シニア世代の公共交通は多くの自治体で取り組んでいるため様々な事例があり、ある程度推察可能であるが、データが乏しい子育て世帯については、未知な部分も多く、深く掘り下げるためにも子育て世帯を対象に取り組みたい。

また、若い世代は、時間に制約されながら行動し、子供も一緒に行動する。さらに、子育て世帯は、スマホなどの情報端末一つで動いてしまうため、何を優先して公共交通を使ってもらえるのか、そのあたりを仮説検証で調査をしたいと考える。

そのため、アンケートは見慣れない方式で、例えば時間がないとか運賃が高いだとか、高くても100%予約できるシステムがいいのか、予約できなくても安いシステムがいいのか等、子育て世帯の感覚を調査して、本格運行に移行する際に、具体的な配車の仕組みや必要台数・エリアの組み方・時間帯など個別の運用が必要かなどを検証するために、アンケート調査を設計した。

この内容を事務局にお願いしたところ、子育て世帯の需要を把握し、今後の本格運行に向けた検討資料として非常に役立つと考えるため、一緒に取り組むこととなった。今回公共交通会議に出させていただき、皆様にご了解をいただいた上で発送準備に入る。

アンケート対象者は、現在くるぶーに登録している子育て世帯とその同数の登録していない0～3歳児についてランダム抽出し、配布する予定である。

会議でご理解いただいて、次回年度末2月か3月に開催予定の地域公共交通会議の中で、具体的に報告させていただいき、中間年のステップアップの取組として事務局に利用させていただきたいと考える。なお、郵送費は、大学が負担する。

(4) 公共交通（バス・タクシー）の状況について（事業者より意見発表）

I. バス事業者より発表

現状のバス産業には、3つの大きな課題がある。

■ 3つの課題

1. コロナ禍における収支状況の悪化

2019年度に比べ、収支状況は2020年度が3割減、2021年度が2割減という結果になり、2022年度は今年残り5か月弱であるが、85%弱くらいになっている。(1.5割減)

10月に限っては雨が多かったので、近年稀に見る収入だったが、それでも2019年に比べ85%を僅かに超える程度になっている。この後、第8波ではないが、冬の冷え込みでどれだけ事業が維持できるか。一つ目の問題が、コロナ禍である。

2. 燃料高騰

バス・タクシー関係なく、燃料高騰が非常に重くのしかかっている。昨年度から燃料単価だけで25円上がったため、3年で3億円以上多く支出しており、経営に大きな打撃を与えている。経営努力でどうにもならない難しい問題である。

3. バス運転者の改善基準告示見直し

厚生労働省が「バスの運転者の改善基準告示見直し」というものをすすめている。2024年度から運転手の労働時間短縮を要請されており、今年度・来年度には当社においても、運転手のダイヤシフトを抜本的に見直さなければならない。

そのため、通常であれば、運行本数を維持するために、乗務員を増やして対応すべきところであるが、コロナ禍の状況で乗務員を増やすわけにもいかず、需要が少ない路線は、本数を減らす調整をしていかなければならない。

我々の事業は、人件費が大部分を占める労働集約型の典型的な産業であるため、本数を減らし乗務員のシフト削減を会社として検討している。

■ 今後の公共交通の方向性

今後の公共交通の方向性(トレンド)についてであるが、国のほうでも使っている言葉で「競争」から「共創」へというように、自治体と連携しながら地域の公共交通を目指すという流れが事業者にとって追い風になっており、自治体との連携を重要視している。

15年から20年くらい前に、とある自治体がコミュニティバスを運行しており、運賃100円で行った結果、収支が良好であったという記録がある。そのため、これに追随した形で北多摩のエリアの自治体が、100円でコミュニティバスを運行し始めた。

路線バスを運行している我々の180円のサービスと同じものが、100円で運行しているため、多くのお客様を取られ減収してしまった過去もある。

そこで、我々と自治体とで協議を重ね、我々が運行するコミュニティバスは100円ではなくなった。一部150円の自治体もあるが、すべての自治体と協議させていただいて最低運賃を180円にして、なるべく民間と公共のサービスに乖離がないようにまとめさせていただき、何とか輸送力の維持を図らせていただいているところである。

2点目が、輸送力の総動員という最近国でも言われている言葉であるが、今後持続可能な交通にしていくために、大型二種免許取得者が維持されていなければならない。しかし、大型二種免許取得者数は現在非常に減少してきている。

2021年のデータでは、大型二種免許取得者数が82万人いるそうだが、10年前は104万人おり、この10年で20万人減少している。また、82万人のうち50歳以上の割合が82%であり、若年層の少なさをデータが物語っている。

これが10年後に60歳定年を迎えると、若い方の大型二種免許取得者がいない状況になってしまう。そのため、エリアの中で共存共栄しながら自治体と路線を構築していくことが一番必要であると感じる。

3点目が、新しいモビリティである。今までは鉄道があり路線バスがありコミュニティバスがある中で、新たなモビリティの転向というのはどこの自治体でもやっているところであるが、移動ニーズが今までとだいぶ変わっているため、これまでは「駅」や「病院」への利用が圧倒的に多かったが、ライフスタイルの変化に伴って、移動需要が小口化・多様化している。

つまり、様々な場所に行きたいが、行きたい人数は多くない。このような状況で、バス事業・鉄道事業など単体で黒字化は難しいと思われる。その多様化した移動ニーズをまとめることが難しいと、他の自治体の会議でも議論されていることである。

どの路線を配置しても、地域の皆様に不公平感を与えてしまうことは、どこの自治体でも言われていることである。不公平感を解消するように路線を配置すると、路線網が広く薄くなってしまい利便性が低下するという問題が出てしまう。つまり自治体（単体の市町村）の枠組みだけでは対処できないと考えられる。

自治体単体で交通を考えると、その自治体の中心市街地に行きたいという交通しか基本的に考えない。そうなると、周辺地域で生活圏が違う別の自治体へ行く人にとっては不便であると思われる。例えば東久留米市の場合、小山地区の方は清瀬駅が近いし、弥生地区は花小金井駅が近い。さらに、柳窪地区の方は小平駅が近いなど、市内でも各々の生活圏がある。

そういった人たちが、その自治体の中心市街地を利用するかと言ったらそうでもないと思われる。そのため広域的な視点で需要を満たしていかなければならず、自治体を超えた枠組みが必要であると考えます。

現在、東京都では北多摩地域全体で公共交通を考え始めたと言われているので、全体的な公共交通が不便な地域を把握し、無くしていければと思っている。

4点目にシェアサイクルや電動キックボードなど新たな交通手段が出てきているが、事故のリスクが非常に高いと交通事業者として認識している。自転車の車道走行による接触事故等も多々発生しているため、道路整備なども同時進行でやっていただきたい。

■地域公共交通について企業によるCSR活動

公共交通を利用促進するために、期間限定でグループのバス・鉄道が連携して乗り放題券を販売している。この券にはアウトレットモールや観光地などで

使用できる1000円のクーポン券を付けており、お客様に外出の機会を創出する目的で実施している。会議出席の方にも是非ご覧になっていただきたい。

また、不定期に感謝祭を開催し、バス事業について多くの方に関心を持ってもらうよう活動している。

会社創立90周年である節目の年の今年は、遊園地の駐車場を借りて大々的に行う予定である。当社の車両だけではなく、その他の車両の展示も行う。お客様だけではなく同業他社にも参加いただく予定である。

■持続可能な公共交通のための活動

当社では、持続可能な公共交通を目指していくために、電気バスを導入する予定である。隣の新座市にある営業所に2台配備する予定で、東久留米駅東口にも到着する予定である。

II. タクシー事業者による発表

タクシー事業がどのような状況であるか説明する。

東久留米市は、かなり高齢化が進んでいるため、事故なども増えてきていると思われる。そのため高齢者でタクシーを利用されるお客様からは、免許返納による割引などはないのか等の問い合わせがある。当社ではそのようなことをやっていないため、タクシーを利用されない方に向けたデマンド型交通であるのではないかとと思われる。

高齢者のIT化についてであるが、当社もタクシー予約配車システムであるGOアプリを導入し、キャッシュレス決済を行っている。おかげさまでGOアプリの利用者は年々増えてきており、会社にかかってくる電話が減っている。しかし、高齢者の方はGOアプリの利用が難しいので、電話での依頼が多い。

売り上げに関しては、コロナ禍になってからは激減したが、2022年度は昨年の1.2倍まで戻ってきており、2019年度とほぼ同じ売り上げまで戻ってきている。しかしこの先、第8波や冬に向けてお客様の利用が少なくなると思われる。

次に、運転手自身の高齢化も進んでおり体力面や安全面などに不安が残る。

また、燃料高騰についても燃料だけではなく車両部品に関しても高騰しており厳しい状況が続いている。

運転手不足についてもバス事業者と同様の問題を抱えており、若い世代の方にタクシー運転手の魅力が伝わっていないのかと思われる。

安全システムの設備投資についてであるが、運用指導教育や保守体制バックアップをやっているが費用の増加があるため厳しい状況が続いている。

【会 長】

2019年度の水準まで売り上げが戻っているということは私のいる千葉では考えられない状況であり、東京圏の(需要)ポテンシャルの高さが見受けられる。

III. ハイヤー・タクシー協会による発表

協会として集計した内容について報告させていただく。

多摩地区の会員事業者としては、60社3000台ほどを集計しており、コロナ禍の前後で集計をした。

多摩地区では2020年に運賃改定を行い、当初2キロ730円だったが1キロ500円とした。そのため単純な比較はできないと思うが、運送回数については2019年度に比べ現在は8割に届いていない。収入に関しては運賃改定の影響もあり、8割以上の回復となっている。

特別区や武蔵野市、三鷹市についても、おおむね8割というような回復状況であり、多摩地区同様厳しい状況が続いている。ほぼ80%前後での推移が続いているため、新聞などで書かれる「8割の壁」というものをなかなか突破できないのが現状である。

人件費の問題についても、最低賃金の底上げがさらに行われている状況であり、改善基準告示見直しのため、労働時間短縮を余儀なくされ、その中で最低賃金を上げなければならない非常に厳しい状況である。

【会 長】

この3年大変厳しい状況が続いているとの報告であった。
何か質問はあるか。

【委員B】

免許証の自主返納による割引の制度はないかという問い合わせはよくあるか。

【委員C】

お客様からはたまにある。

別の業者がそのような事業をやっているようで、同様のサービスを提供してほしいと要望がある。障がい者割引についても会社でしてほしいとの要望もある。

【会 長】

自治体が免許返納に対する支援を行っているところもある。また、事業者が支援を行っているところもある。さらに、免許返納や妊産婦に対して補助を自治体が行う、あるいは自治体と事業者が契約をして割引をするという事例が増えてきている。そういった声を事業者が挙げてもらって、全体像の中で事業展開をするのかどうか、地域公共交通会議の中で議論していく必要があると考える。

厳しい財政状況で、自治体は予算を捻出しなければならないし、事業者は自身の懐を直接痛める形で支援を行う。そして、サービスへの要求は上がってきているというバランスの難しさを常に感じながら事業を行っているのかと思う。

トップダウンで一気に始められないのが支援の難しさであるが、このような声が上がったので、東久留米市でもどういった支援策がとられるか声を上げていただきたい。

千葉の公共交通会議では、警察の担当者から免許返納で自治体から補助が出ているリストがあり、「この自治体はまだ免許返納による補助に対応していない。何とか検討してほしい」と、千葉県警から依頼され事業展開したという例があるため、（支援を行うにあたって）様々なアプローチがある。公共交通会議という位置づけを持っているのであれば、この中でどういったことを考

えていけるか事務局として考えてほしい。

【委員B】

免許返納に関して、平成31年に高齢者による暴走死亡事故をきっかけに、自主返納が非常に増えてきている。免許返納は、高齢者の足を奪ってしまうことや、自分で外に出ていく機会を奪ってしまうこともあるため、警視庁の免許証自主返納のリーフレットの中に地域でこういう特典が受けられるという一覧がある。その中には公共交通機関の割引だとか、博物館の割引など様々な特典がある。ホームページでも紹介しているのでご覧になっていただきたい。

【会 長】

そういった情報が非常に大事で、市民に伝わっていくかまで事務局がやるべきことであるため、事務局で調べていただきたい。

【委員D】

先ほどバス事業者から課題をいただいた際に、電動キックボードやシェアサイクルなどの事故の話があったが、幹線道路を整備する際に、自動車と自転車との分離走行レーンを作ったりしている。なので、新規バス路線の開拓やそれに伴う展開など、予算の問題もあるが検討できるか。

【委員A】

新規バス路線については、地元から要望をいただいたりすることが多々あり、検討することはあるが、改善基準の問題もありかなり厳しい。

現在バスの拘束時間は、最大16時間であるが、今後1時間縮めることを要請されている。当社としても、基本的に拘束時間を縮める方向で調整しているが、利用者の多い朝と夜の輸送力を確保するか、輸送力を削るか二者択一を迫られている。現在、個別に各路線の収支状況などを出しながら、どこを削って対応するか検討している中で、削れないところは人を追加して今の運行本数を維持しているため、新規路線に人員を割くことができない。

さらに、新規採用も減少している上、定年による人材減少もあり、新規路線の運営にまで手が回らないのが実情である。しかし、状況が落ち着けば前向きに検討していきたいと考える。

【会 長】

タクシー事業者に話を伺った際に、稼働率が下がっている状況で働くことができず離職に繋がったケースがあり、需要が戻ったとしても雇用という形をとれずに現実的に廃業しているタクシー事業者がかなり存在した。

公共交通を地域の中で維持していくことが非常に難しい。そのような状況下で、事業者からお話を伺った範疇では、まだまだポテンシャルが感じられるが、辛さも伝わってくるので、こういった会議の場の中で色々お話しを伺いどういった部分で行政が支援できるか考えなければならない。

決して事業者全員が救いを求めているのではなく、自分たちの中でできる事は随時行い、難しい部分については「共創」というキーワード通り一緒になって作りこむ「再編」というものを地域公共交通会議の中で議論していければと考える。

(5) その他（事務局報告等）

【会 長】

その他として事務局より報告をお願いします。

【事務局】

先般、新座市より新座市コミュニティバス「にいバス」が東久留米駅東ロータリー内へ乗り入れるという連絡があった。現在、新座市のほうで陸運局に認可申請を行っており、運行開始は令和5年の4月の予定であると伺った。

【会 長】

今の件に関して何か質問などはあるか。

(質問なし)

それでは事務局よりその他報告はあるか。

【事務局】

地域公共交通会議について本年度は今回を含めて2回の開催を予定している。次回の開催日等については現在調整中であり、改めて開催案内と議事について連絡をする。

次第8 閉会

閉会：15時30分