

令和5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5年5月18日（木）9：30～11：15	
開催場所	東久留米市役所7階 702会議室	
出席状況	委員	秦野委員、吉野委員（代理：菅原氏）、米澤委員、渡部委員、細田委員、鎌塚委員、植木委員、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	8名
次第	<p>1 開会</p> <p>2 新たな委員の紹介・委嘱状の交付</p> <p>3 市長挨拶</p> <p>4 会長挨拶</p> <p>5 会議録署名委員の指名</p> <p>6 議事</p> <p>（1）子育て世帯向けアンケートの結果について</p> <p>（2）デマンド型交通に係る指標について</p> <p>（3）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>7 その他</p> <p>報告事項</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 妊婦及び子育て世帯の移動支援を図る「くるぶー」の改善策の検討</p> <p>No.4 東久留米市デマンド型交通実験運行の検証に係る指標について</p> <p>No.5 検証数値の根拠資料</p>	
会議録	<p>次第1 開会</p> <p>開会：9時30分</p> <p>＜事務局紹介＞</p> <p>＜配布資料の確認＞</p> <p>次第2 委嘱状交付</p> <p>新たな委員の紹介および委嘱状の交付</p> <p>次第3 市長挨拶</p> <p>次第4 会長挨拶</p> <p>次第5 会議録署名委員の指名</p> <p>会長より会議録署名委員を2名指名</p> <p>次第6 議事</p> <p>（1）子育て世帯向けアンケートの結果について</p>	

【会 長】

私から説明する。妊婦及び子育て世帯の移動支援グループの改善策の検討という形でまとめさせていただいている。こちらは、私の研究室の大学院の学生の研究として調査研究させていただき、東久留米市に調査協力を依頼して実施した成果報告である。

始めに結論に近いものを述べるが、東久留米市デマンド型交通について運行形態変更による需要予測を見込んでいるが、車両の実際の運行状態や費用対効果の検証までは結びつけていない。そのため、まだまだこれから検討を深める必要がある。

また、子育て世帯に特化した移動の支援を行う自治体は全国的にも少なく、事務局とも相談しているが、このくるぶーの利用動向などもさらに精査し、日本福祉のまちづくり学会などにて成果報告していきたいため、事務局と可能であれば一体となって進めていきたいと考え、今回はその一環で報告を聞いて頂ければと考える。

資料に沿って説明する。

<くるぶーの特徴 (P.1) >

登録対象者は70歳以上、妊婦、0～3歳児である。セダン型ではない運転手を含めた10人乗りの車両で運行している。

<利用人数の推移 (P.2) >

具体的な報告は事務局から発表いただくが、2021年度以降の緊急事態宣言下に運行開始したが、利用者数が順調に伸びている。

<アンケート調査 (P.4) >

今回、このアンケート調査を実施した目的は、多くの自治体でシニア向けにアンケートを多数行っているため、シニアのデマンド型交通利用の傾向を分析することはできると考えられるが、子育て世帯や妊婦については実例が少なく、子育て世帯や妊婦がどのようにデマンド型交通を利用しているか把握・分析するために実施した。

アンケートは市内の子育て世帯を対象に、令和4年11月29日から12月19日に実施した。全部で1476件配布し398件の回答を得たため、回答率は27%となった。

<アンケート調査結果 (P.5) >

回答者の年齢は35歳から39歳が最も多くなっている。回答者の職業は専業主婦を含む無職の方が27.4%、フルタイム正社員が41.5%となった。

<お子さんの年齢 (P.6) >

世帯にいるお子さんの年齢についてアンケートを取ったところ、くるぶーを利用できない4歳以上のお子さんが30%以上いた。

<「くるぶー」の利用者 (P.7) >

くるぶーの認知度についてアンケートを取ったところ、若い世代では91.9%がくるぶーを知っており、認知度は上がっている。利用登録者は約半分の

52. 9%、実際の利用経験者は34. 8%となっている。

一番下の赤で囲った、自家用車を所持していない世帯の登録状況や利用状況が70%を超えており、くるぶーは自家用車を持たない子育て世帯にはよく使われていると判断できる。

< 「くるぶー」を最後に利用した時期と理由 (P. 8) >

くるぶーは0~3歳児までが対象となっているため、最後に利用した時期と利用しなくなった理由についてアンケートを取ったところ、「子どもの健診がなかった」、「子どもの成長に合わせて自転車を利用できるようになった」、「子どもが4歳以上になった」という理由が多く、子どもの成長に合わせて交通モード(公共交通利用者が最も利用したい交通手段)が変わったという事が読み取れる。また、本来は使いたかったが、年齢制限のため使えなくなったという事も読み取れる。

< 利用頻度と利用時間帯 (P. 9) >

朝10時に出発し、概ね午後2時から午後3時に帰ってくる傾向が大きい。

< 希望の時間に予約出来ているか (P. 10) >

希望の時間に予約が出来ているかアンケートを取ったところ、「毎回予約できている」と「たまに予約できないときがある」という回答が合わせて約85%であるため、概ね予約できていると言える。

次に、予約できなかった時の代替手段として「バスで移動する」、「タクシーで移動する」という回答が多く、別枠で囲ってある『「くるぶー」利用前の交通手段』についてアンケートを取ったところ、バスやタクシーの利用が多いため、一定数がくるぶーへ交通手段を転換したと考えられる。

そのため、今後くるぶーを本格運行する段階になった時に、他の公共交通機関(事業者)との調整を図っていくことが重要であると思われる。

< 「くるぶー」を利用しなかった人の理由 (P. 11) >

くるぶーを利用しなかった人の理由として、若い世代はスマホ世代であるため、電話での予約が面倒であるという意見が多い。また、未登録の方の意見として自家用車があるから使わないという声が上がっている。

くるぶーの改善案を提案するために、現状の運行をどう改善したら利用するかアンケート集計した結果が次のページからである。

< 土休日の運行について (P. 13) >

くるぶーが土休日に運行する場合、利用するかアンケートを取ったところ、「料金が安くなったら利用する」や「自家用車を利用できないとき利用する」という意見が多く、土休日だから利用するという意見は少ないと考えられる。

< スマホアプリの利用について (P. 14) >

自由意見の中で「予約するのが面倒」や「電話をするのが大変である」という意見が多く見受けられた。そのような意見が多い中で、スマートフォンアプリを利用して予約が出来たとしたら、どのような機能が求められるかアンケートを取ったところ「いつでも予約が出来る」機能という意見が9割を超えた。

また、予約時間の変更や予約のキャンセルが出来る機能の要望が多く、予約に係る機能が求められている。

< 共通乗降場として利用したい目的地 (P. 15) >

子育て世帯が希望する共通乗降場として、アルテミスウィメンズホスピタルやイオンモール東久留米などが挙げられた。

< 運行サービス (案) の提示 (P. 17) >

このページからは、くるぶーの現行運行形態 (運行時間・料金) を変更し、予約できる可能性をそれぞれ設定したときにどれだけ利用されるかアンケートを取った結果である。

まず、運行時間について現行の9時から17時までから、1時間前倒して8時から17時までの運行、1時間後倒して9時から18時まで、その両方を行う8時から18時までの3ケースを設定した。

次に、予約成立の可能性であるが、現行は85%予約できているが、その可能性を75%、85%、95%に振り分けて設定した。

さらに、予約可能時間を1時間前、45分前、30分前の3ケース、一番影響が大きいと予想される利用料金について現行の500円、350円、200円とそれぞれ設定して、どの組み合わせだったら1カ月又は1週間に何回利用するかアンケートを取った結果である。

< 非利用者のシナリオ別利用者人数の割合 (P. 19) >

これはくるぶーを全く利用していない子育て世帯の利用傾向である。月2回以上利用したいと答えた方は、利用料金200円のケースの場合が多く、約8割の方が月2回以上利用したいと回答しており、500円の場合は約45%の方が月2回以上利用したいと回答している。つまり、非利用者にとっては利用料金が安くなると、利用しないという結果が読み取れる。

< 利用者のシナリオ別利用者人数の割合 (P. 20) >

非利用者のシナリオ別利用者人数の割合と比較して、利用者のアンケート結果はどのケースにおいても月2回以上利用するという回答が多く、利用しないという回答は少ない。つまり、現在利用している方たちは500円支払っても、対価に見合うサービスを享受できていると考えている。

つまりくるぶーは利用料金を下げなくても現状のサービス水準を維持していれば問題ないと考えられる。

< 運行サービスの変更に伴う利用頻度の推計 (P. 22) >

このアンケートは大学院の学生の研究であったため、アンケートの結果を読み解くだけでなく、結果を用いた推計を行うため、重回帰分析を実施した。この推計はどのような項目 (説明変数) が利用頻度に与える影響が大きくなるかを確認するものである。

< 重回帰分析の推計結果 (P. 23) >

重回帰分析の結果から、赤枠で囲ってある「料金」と「子ども世帯」の項目 (説明変数) が今回の分析に大きな影響を与えるという事が確認できた。しか

し、サンプル数の関係により十分な説明力があるとまでは言えないが、一定の傾向を把握することができた。

<パターン毎の推計 (P. 24) >

重回帰分析により得られたモデル式を用いることにより、運行時間や利用料金を変更した結果、子育て世帯の利用がどれくらい変化するか推計できる。

<利用者数と年間増収入の推計 (P. 25～P. 28) >

モデル式を用いて、現状から運行形態を変更することによって、利用者数増加が最大になるパターン、利用者数増加が最小になるパターンを推計した。また、施策と書かれている通り、「運行時間のみ変更した場合」、「予約成立する可能性を変化させた場合」、「運賃を変更した場合」に、利用者がどのように変化するか推計した。これらの分析を行った結果が以降のページにまとめてある。先ほどの説明変数の中で、影響が少ないものについては考慮しないで分析している。

効果という欄は、現状の利用者数を1とした時に、どれくらいの比率になるか、また運賃収入がどの程度増えるか推計したものである。

「運行時間を1時間後倒し」、現状よりも他の予約が重なったため「予約成立する可能性が75%に減少」、「運賃を500円に維持」したことを想定した場合、子育て世帯の利用者は2.2倍に増えると推計された。つまり、現行から1時間後倒すだけでも利用者数増加が見込まれる。

次にP. 27のまとめであるが、現状の予約成立する可能性で利用時間を前倒しした場合、後倒しした場合、または両方実行した場合にどの程度利用者が増加するか比較した推計と、現状電話応答による予約受付・ルート設定・予約確定の一連の流れを、AIシステムを用いた効率化を図ることにより予約可能率が95%になった場合に、利用時間変更を行った時の推計である。どちらの場合でも、前後1時間の運行時間拡大を行うケースが利用者数増加につながるが、来年度からは運転手の運行管理が厳しくなり、人材確保が大変厳しい状況になる。そのため、最大1時間しか運行時間拡大が出来ない場合に、子育て世帯にとっては朝の時間への前倒しが、夕方の後倒しよりも効果がある事を示している。

最後にP. 28のまとめであるが、利用者増が最大となるケースは運賃収入を路線バスと同水準の200円にするケースであるが、利用者が増えても一人当たりの運賃が下がるため、AIシステムを用いて予約を効率化し、運賃を500円に据え置きしたケースとほとんど差がない。そのため、収益の面での運賃を下げる効果は見込めないことが読み取れる。

<現状との比較によるベストシナリオ (P. 30) >

ここでは、現状から収益を上げるためのベストなシナリオというものを整理しているが、あくまで試算であることから、運行経費と比較しながら費用対効果という形で検討していかなければ、効率的な運行が出来ているかの評価にならないため、冒頭話をした事務局と協力して具体的な検討を進めていく必要があると考えられる。

<おわりに (P. 32) >

最後にこの検証のまとめである。

- ・重回帰分析を用いて子育て世帯のくるぶーの利用向上策を検討した。
- ・一定程度、項目（説明変数）との関係性を把握できた。
- ・運転手の労働時間管理厳格化によって、制約される運行時間拡大の効果的な時間設定を検討した
- ・A Iシステムを念頭に置いた利用向上を見込まないと、運行サービス拡充をすることは難しい。

質問などはあるか。

【委員A】

資料No. 3のP. 28であるが、単純に読み解くと最大218万円の増収となりこのシナリオが最適であると考えられる。事務局に聞きたいが、このデマンド型交通くるぶーを運営している現在、1年間の支出はどのくらいか。収入が最大になって収益が上がるのであれば最適であると考えられるが、運行時間が増えることにより人件費も増える。現在の支出から収入を差し引いた分が市の税金である。その点を明らかにしないと十分な検討が出来ないと思われる。

【事務局】

年間の支出は約2800万円である。

【委員A】

このような収入の伴う事業を行う際には、収支の比較が基本であるため、その辺りを明らかにする必要があると考える。

【会長】

補足すると、この結果はあくまで妊婦や子育て世帯の検証であり、実際に利用するパイ（利用者数）はシニアの方が圧倒的に多い。そのため推計のように運行時間を変えていくと、シニアの利用率も向上する。東久留米市の場合、エリアは小さいが市内全域を対象としているため、1台1日あたり何人の利用客が見込めるか推定しなければならない。

様々な自治体でデマンド型交通を運行しているが、（1日あたり）おおよそ30人から40人程度の利用人数である。さらに、さらにこの利用人数は4人乗りのセダン型で運行した数値である。

東久留米市の場合、9人乗りのワゴンを使用し、乗合率は1.6人／運行程度であるため、これよりも乗合率を上げるためには電話対応では困難であると思われる。A Iシステムという仕組みを入れて運用すればこの比率が上がるのではないかと思われる。しかし、システム費用や、需要に応えるため現行3台での運行を増やすことができるか。その辺りの収支バランスを併せて検討しなければならない。

さらに、デマンド型交通の利用ニーズがあれば自治体は応えるものではあるが、一方で交通事業者の利用者を減らしているかどうか、検証しなければならない。私自身、武蔵村山市の公共交通会議に携わっており、そこではコミュニティバスの運賃をワンコイン（100円）に切り替えたことがあった。これは公共交通会議でも反対したが、トップダウン型という形で運賃変更が行われ

た。そのため、コミュニティバスの利用率は上がったが、地元バス業者は年間で1000万円を超える減収が発生したので、運賃改定をしてワンコイン（100円）をやめたという事例もある。

現在くるぶーは実験運行期間であり、運賃収入や運行経費を試算していく上で、交通事業者との競合を検証していかなければ最終的な判断はつかない。

実際に税金を使うところであるから、この公共交通会議の中で事務局が出せるものを出しながら検討していく必要がある。

【事務局】

後ほど説明予定である、資料No.5の中に運行経費と利用運賃の比率があり、年間2800万円の運行経費に対し、約300万円の運賃収入があるため、およそ10%になっている。

【会長】

つまり、収支率は10%である。この10%をどのように捉えるか議論の余地がある。この収支率は検討が難しい数値であり、私が携わっているコミュニティバスやデマンド型交通を運用している自治体は、大体20%程度を目安にしているところが多い。千葉県では東京都に近い市川市、船橋市、流山市、柏市は収支率を40%から50%と高めに設定している。千葉県の南側に下がっていくと20%とか15%となっている。つまり、一概に数字だけで議論できない難しさがある。

東久留米市の場合、利用者のうちシニアを70歳以上に限定しているため、年齢要件を撤廃した際にはどのように収支率の目安を変えていくべきか、公共交通として問われてくる。

逆の言い方で、0～3歳児については市の政策としてこの層、つまり子育て世帯の移動支援をしていきたいという考えがあり、現状子育て世帯に使われているのであれば、問題ない数字になる。その判断をどういった層の運賃収入が上がっているのか、分けた形で示しながら本格運行に向けて検討していかなければならないと考える。現状収支率が10%程度であるから、まだまだ効率化を図って収支率を上げていくのではないかと考えられる。ほかの自治体に比べ、3台でかなり手厚いサービスを提供しているデマンド型交通であると考えられる。

色々と数字を出していきながら、検討を進めていき、様々な意見を委員の皆様から頂ければと考えます。

【委員B】

今伺った話を整理すると、コストが2800万円で収支率が10%程度であるため収入が300万円程度であると思われる。そのため、1時間前倒しするだけで、210万増収するという事は、2倍近い増収が実現するという事か。

【事務局】

会長の説明通り、委託経費が変わらなければ90%程度、つまり200万増えることになる。

【委員A】

収入は300万円から500万円に増えることになるが、労働時間が2時間増えるため、おそらく支出の2800万円は1割から2割程度増えることになるのではないと思われる。それでも、運賃収入が上がるシナリオが最適ではないかと思うが、運転手確保の問題や、民間企業との競合について十分検討しなければならないかと思う。

【委員C】

デマンド型交通がサービス拡充すると、その分バスの顧客は取られることになる。また、朝方に需要が偏っているという事か。

【会 長】

お子さんを抱えている世帯は、朝から行動して自宅へ帰るという行動パターンが多い。しかし、妊婦の場合は異なった行動をとる。妊娠初期の段階は早朝から行動開始し、午前中で予定が終わってしまうが、継続して行動を観察してみると、妊娠中期以降の安定期に入ると活動エリアが広がるため、シニア世代と同様の行動をとる。朝行動開始する際に片道運行で利用して、帰りは使わない、つまり夕方17時以降に帰宅する行動パターンになるため、朝に偏ることになる。

推計値については実質値として200万円から300万円上乗せされるわけではなく、支出の差分が上乗せになってくるため、影響要因をどのように想定し、実際の政策をどう進めるかの判断を今後しなければならない。

【委員A】

この時間を拡大するシナリオは収入も増えるが支出も増える。収支が伴う事業でよくみられるのが、やればやるだけ赤字が増えてしまうような事業に思われるため、例えば4歳児以上の未就学児も利用対象者として取り入れた方が、支出が多少増えるが収入も増えることになり収支率はよくなるのではないかと思う。

【会 長】

ご指摘の通り、4歳児以上の未就学児を利用対象者に加えることで、一定数利用者が増えることは間違いない。しかし、いきなり上がるのではなく徐々に利用者が増えて収入が上がるのではないかと考えられる。

事務局が運行パターン変更による利用者の変化、その際の支出、運転手の確保、交通事業者への影響等を横並びで検証し、選択して実験運行の中でやってみてどこに影響が出てくるのか検証し、本格運行へ移行する際の落としどころを探る必要がある。それこそ利用者を限定した形で本格運行に移行するか、年代を広げた形で移行するのか、そういった面も別の議論としてこの会議の中で丁寧にしていかなければならない。

【委員D】

委員として交通事業者が会議に参加されているが、実験運行ではあるがこのくるぶーについてどのように考えているか意見を伺いたい。

【会 長】

この5年かけて実験運行をやっている中で、今回運行時間拡大の推計値などが出てきてバスの利用者数が減少する可能性もあり、なかなか賛成の手を上げにくいことではあるが、どのような感想を持っているかお話しいただきたい。

【委員E】

くるぶーに関しては運行開始時から時間帯を区切っていること、高齢者及び子育て世帯を対象にしていることなど、利用者を限定しているため、多少、バスからくるぶーへ利用者が転換されていることは承知しているが、朝のラッシュ時間の重複は避けてもらっているため、多少の減少はやむを得ないという認識で様子を見させていただいている。

我々の企業はハイヤー・タクシー事業を展開する子会社を抱えており、所沢市や飯能市で定時定路線の小型のハイエースを用いて乗合ワゴンを運営している。埼玉県内はかなり交通空白地帯が多く、各自治体がデマンド型交通を検討している中で、我々もデマンド型交通について社内検討を行っている。その中で、議論に上がっていた利便性を上げれば上げるほどコストがかかるという点が一番の懸念事項であり、収支率をどう設定していくかが一番大きなポイントであると考えている。我々も埼玉県のとある市で検討したところ、運行エリアを拡大すれば需要も増える可能性があるが、人件費も増えてしまう。また、運行時間を前倒した結果、朝方に集中して利用されてしまうため、利便性が低下し、今まで予約出来たお客様が予約出来なくなるという事態を危惧している。「何回予約電話をしてもつながらない」、「予約を使用としても埋まっている」、このような状況が続くのであればデマンドは利用しないという「デマンド離れ」が起こってしまわないかを恐れており、その解決策というものはまだつかめていないが、今後こういう会議の中で議論し調整して、民間事業者が一掃されないようにしていただきたい。

また、若い社員が混じって議論している中で、デマンド型交通では予約受付のオペレーションにコストがかかっていることが問題に上がっている。予約のために専門のオペレーターを2、3名常時配置して受け付けることは、お年寄りの方にとっては電話で予約することが楽なのは承知しているが、どうしてもコストがかさんでしまう。我々の議論では例えばインスタントメッセージアプリだけで予約を受け付けるなど、オペレーションのコストを削減する手法そのものについても会議の中で議論して、より効率的な収支が上がる方法を模索して行ければと考える。

【委員F】

くるぶーの運行をしている事業者である我々から申し上げる。実際に運営している中で、予約をお断りしなければならぬ状況がなるべく発生しないために、ルートを工夫して設定し、できる限り時間通りにたくさんの人を乗せられるよう、オペレーターがノウハウを積み重ねながら、頑張っている。一方で、オペレーター・ドライバー皆が苦勞しているところは、タクシーと同じ感覚で利用されている方が多く、料金に対するご意見だとか、乗合であるため時間通りに運行しないことをご理解いただけないために、厳しいご意見を頂

くという事である。

また、毎日確実に運行するという事は非常に大変なことである。運転手不足が顕在化している中で、運転手を確保することは非常に困難である。新たに募集をかけてもほとんど応募がないため、ドライバーの賃金を上げていかなければならないし、上げたとしても必ず応募があるとも言えないため、現場としてはかなり厳しい状況である。そのため、AIシステム対応や人の手配など、直面している課題・問題などを含めて議論をしていければと考える。

【委員B】

全体的なお話として、各市町村でこのデマンド型交通を運営されているが、結構難しい事業形態であると考え。トライしたが1年間の実証実験をやめてしまうという事例も目の当たりにしている。

デマンド型交通を実現するにあたって3点が揃わないとできないと考えられる。1つ目はターゲット層にきちんと照準が合っているかという事である。例えば、交通弱者のためであるとか、交通空白地域解消のためであるとか、そういうターゲットに照準が合っているかという事である。2つ目は事業性である。単に安いことを売りにして導入するものの、本当にそういうニーズがあるのか、その疑問を解決できないとうまくいかない。3つ目は既存の事業者との競争を回避できているかである。これら3つが叶わないと導入に至らないのではないかと考える。これらは持論であるため、くるぶーが必ずしも該当するとは考えていない。

総合的に見ると以上のような感触が得られた。

【会長】

運行システムがあっても、実際に運行できる主体（運転手やオペレーター）が揃わないと実現しないという事は、その通りである。また、東京都は条例で公共交通空白地域を駅・バス停から200m以上離れているエリアとしており、ある意味公共交通空白地域が拡大してしまい、手厚いサービスを提供しようという促進にはなっているが、空白地域が拡大したエリアについても公共交通会議の中で議論していかなければならない。その議論では交通事業者と、市が行う事業とで全体のバランスを検討しなければならず、大変難しい議論になると考えられる。

冒頭で話にあったが、今回の推計では収支のバランスについては検討しておらず、そもそものパイ（利用ポテンシャル）がどういう形にあるかというものを見た手がかりのようなものであり、今後の議論の展開に利用していただければと考える。

一方で、シニアの方たちの実質利用よりも0～3歳児や妊婦さんの登録割合や利用割合が多いという事は、ターゲットにあった仕組みであると確認できる。あとはどう伸ばしていくか丁寧に議論していかなければならない。

さらに、交通空白地域に住まれる方たちと、乗用車を所持していない方たちが、どういった地域の方たちとして利用しているか、そういった分析も重ねていかなければならず、やるべきこと検討できることはまだまだ存在する。

運行開始から3年2カ月、残りの実験期間が2年足らずという中で、その方向性を見極めるという大きな議題について、極めて熱い議論をこれからしていかなければならないため、引き続きいろいろな情報を共有させていただけれ

ばと考える。

【委員D】

事務局が今後の方向性を考える中で、バス・タクシー事業者の方からご意見頂いて、理解できればという意味で質問させていただいた。

【会 長】

また、実際こういう課題がある、問題がある、困っているという事があれば、どんどん公共交通会議の場に投げかけていただく事が、重要であると考えます。そうすることで、現在ここに問題がある。それは事業者としての問題かもしれないし、公共交通が競合する事の問題かもしれない。しかし、この公共交通会議を、公共交通を地域の中で一体になって行う事が、特に国交省のこれからの方向性の中で「共創」という形で改めて全体のネットワークを考えていくような場にしていければと考える。

引き続き、デマンド型交通に係る指標についてという事で、事務局より説明いただく。

(2) デマンド型交通に係る指標について

【事務局】

(資料No.4、資料No.5に沿って設定した指標について説明をした。)

今回設定した指標について、委員の皆様にお諮りして了承が得られれば、今後現在の状況を検証し、市民アンケートなどを活用したりしながら必要な調査を進め、利用満足度等の変化を把握しながらその解決のための検討を進め、本格運行に向けた具体的な方向性を打ち出して参ります。最終的に次回会議においてその内容を示し、令和7年4月以降の方向性を出していきたいと考えております。

この時期に指標を設定した理由は、令和7年4月から本格運行するために、運行に係る準備や予算確保の必要性がある事から今年度中に方向性を打ち出していきたいと考える。

【会 長】

質問などはあるか。

【委員A】

先ほどの収支の話に戻るが、この利用者人数が最大になるシナリオが、良質なシナリオであると考えていたが、例えば支出が2800万円で収入が300万円で収支率が約10%である。そこから、収入を200万上げるシナリオを実現することで、支出も200万円上がったとすると、支出3000万円、収入500万円で収支率は上がる。しかし、税金の持ち出しは収支の引き算であるため、先ほどの変更前と変わらない。仮に収支率が10%から30%になったとしても、支出が1億円であれば、税金の持ち出しは7000万円と増えてしまう。そのため、単純な収支率だけの検証ではなく、税金の持ち出しも考慮した検証が必要であると考えます。

【会 長】

まさしくその通りで、実際にはその数字の裏側を読み取らなければならない。先ほどの①から④の方向性の中で、特に子育て世帯に手厚い運用がなされているとか、健康寿命を延ばすための外出支援につながっているかだとか、そういった税金投入の根拠づけとなる指標になり、市の中でそれが強調出来て、東久留米市民がその税金の使い方に納得できるか、そういったところまでイメージしていかなければならない。

その他質問はあるか。

【委員B】

今説明いただいた指標だが、この活用方法はそれぞれ目標値を設定するという事であるか。現状の値はこれだが、この辺りに目標を設定するという事か。今後本格運行するにあたって、これよりも超えたというような使い方ではなく運営するための視点に立つという事か。

【事務局】

課題を把握する目的でもあるし、費用対効果を検証するための目安とも考える。

【会 長】

運用の仕方として、アウトプット評価（現行の運行で出された数値の評価）とアウトカム評価（運行モデルから導き出される数値の評価）というものは別物である。現在くるぶーを運営しているが、どのような実態で運行しているか見えてこない。くるぶーに限らず新規事業というものは計画をして、実行して、評価して、改善する方策につなげるPDCAを回すことが重要であり、回すためにどういった指標で見えていくべきか考えなければならないが、くるぶーにはその指標がこれまでなかった。そのため、事務局としては目標設定した4つの方向性に向けて、「見える化」されるようなデータが取得できるか検討し、今ここに並べられた。

そして、現状の値として認識しておく指標と、先ほど委員が述べられたように、市の政策として目標値を設定し、そこに向かって努力する指標とに分けられる。努力する指標はこれら全てかもしれないし、一つかもしれない。その辺りはこれから検討を深めていかなければならない。

特に収支の関係の所は、くるぶーの実績だけを見ると決してOKが出る数字ではないが、市の政策と重ね合わせて、その政策が市の方向性や妥当性の評価につながってくる。それは今後、市民満足度調査であるとか、様々な手立てを考えるための基礎であると理解いただければいいのかと思う。

その他、質問はないか。

今回上がってきた指標が最終決定であるというわけではなく、まずはこれで調べ始めて、その検証を継続していく中でどう変えていくかという事を含めて、今後の公共交通会議の中で議論を進めていきたいと考える。

今回、一定程度のご了解を得たという事で、この指標の検証を進めていただければと思う。

(3) 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）

【会 長】

先ほどデマンド型交通に対してはご意見を頂いたが、これまでのコロナ禍において、売り上げが6割から7割程度に下がってしまったという事は聞いている。5月に新型コロナウイルスが5類相当に格下げされたことにより、事実上コロナが明けたことにより、公共交通のポテンシャルが戻りつつあるという状況が見えており、事務局としても公共交通の問題点を把握しておきたいという意味で、お話を伺えればと考える。

I. バス事業者からの発表

<コロナ前後の収益について>

前回の会議で発表した内容と一部重複する内容もあるが、簡単ではあるがコロナ禍からの状況を説明させていただく。新型コロナウイルス蔓延が2020年頃から始まっているため、コロナ前の2019年と対比して、2020年については約7割、つまり3割の減収となった。2021年については、約8割で2割の減収となった。2022年については確定値が出ていないが、おおよそ9割弱くらいまで収益が回復している。残りの1割については、新しい生活様式の浸透等（テレワークの普及など）により、この9割というのが上限ではないかと会社としては感じている。

<バス業界について>

バス業界に限らず運送業界は労働集約型産業であり、特に人件費の占める割合が非常に大きいため、収支率改善に向けてコストカットをしていくためには、乗務員のシフトを削減が必要であり、利用の少ない夜間の時間帯などを鑑みながら減便することで対応している。

さらに、昨今の燃料費高騰の影響をかなり受けており、一民間企業の企業努力ではどうにもならない範疇にまで影響している。どの運送会社も同じ悩みを抱えていると思われる。

また、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」により、2024年度からトラック・バス・タクシー運転手の、同労働時間が厳しく制約されることになる。そのため、バスにおいては今までと同じ運行本数を保つためには、乗務員を増員しないと維持できない。しかし、乗務員を増やそうとしても収支状況との兼ね合いの為人を増やすことができない状況もあるし、大型二種免許取得者の不足が深刻化している。令和3年度では、大型二種免許取得者の8割が50歳以上である。バス業界全体の共通認識であるが、若い世代に対して募集をかけても集まらない事が問題視されている。

外国人労働者に係る議論については現在、国でされているが、人もバスも増やしたくても増やせない。経営状況も厳しい。このような二重苦・三重苦というのが現在の状況である。

<今後の展望>

今後の展望であるが、新型コロナウイルスが、5月8日から感染症法上の位置づけが5類感染症に変更されたり、3月13日からマスク着用の考え方が緩和されたりと、肌感覚ではあるが徐々にお客様が戻ってきている感覚はある。特に、4月の収入が比較的良好であった。さらに、定期券の売れ行きであるが近年まれに見る伸びを見せており、通勤・通学に定期を利用されている方が多いのではないかと考える。そこから、利用者が増えることを期待している。

<運賃改定について>

昨今のインフレや化石燃料高騰の影響により、運送業界全体で運賃改定という話が出てきており、当社も運賃値上げの検討に入っている。近隣業者のK社は3月16日から値上げをし、T社も運輸支局に申請を出して、夏ごろに値上げをする予定であると聞き及んでいる。

しかし、バス業界全体では平成9年の運賃改定以来、消費税率引き上げに伴い上げたことはあるが、純粋な運賃についてはこの四半世紀以上値上げを行っていない。この25年以上で物の価値などが変わっていく中で、バス業界はサービス水準と価格を維持してきた。鉄道の場合はバリアフリー化のための費用を加算し、国から運賃改定の認可を得ているが、バスはそのような加算を全くせず、薄利多売で営業努力をしている。このような状況を、委員の皆様にはご承知おき頂きたい。

ただ、運賃改定すれば増収するとは限らない。鉄道の場合は移動距離が長いので、多少運賃改定しても乗らざるを得ないお客様が多いが、バスの場合は短距離移動が基本的に多いため、ライバル（他の交通手段）が多いと考える。例えば、自転車やバイク、7月から公道を走行可能になった電動キックボードなど代替交通手段が多種多様である。さらに、コロナ禍を経過したことで、公共交通を利用する事が不安な方は、自家用車による送迎に切り替える可能性も高いと考えられる。そのため、値上げした分そのまま増収するとは考えておらず、引き続き旅客状況などを鑑みながら検討していきたいと考えている。

【会 長】

どの事業者にも話を伺っても同じような事を聞く。さらにコロナ禍の影響で車両の更新をストップした事業者が多く、コロナ明けの現在はその整備もしていかなければならない。バス車両は年間何十万キロメートルも走行するため、車両そのものを新調しなければならない時期が訪れるが、現実には更新しないで使用している実態もある。バスを地域の中でどう利用できるか位置づけていくことが非常に重要である。

自治体が行う公共交通事業と民間事業者が行う公共交通事業が、首長方式のトップダウン型でバッティングさせてしまう場合もあるが、様々な情報を地域公共交通会議で挙げていただき、本当にその状況が適切であるか、様々な事情・意見をご説明いただき、公共交通会議の中で議論し、判断していくことが求められるのではないかと考える。

【事業者】

会長の車両について述べられたので、当社のPRも兼ねてご説明したいのですが、当社もコロナ禍において車両の更新サイクルを止めて、車両を都度整備し延命して、経費の削減を図ってきた。バスは1輛およそ2500万円から3000万円程度の価格であるため、更新にはかなりの費用負担が発生する。当社の場合は10年から11年と比較的短いサイクルで車両を更新していたが、コロナ禍においてはバスの延命をすることで設備投資を抑え、収支改善を図ってきた。一方で、持続可能な公共交通というテーマを踏まえて設備投資をしていかなければならず、今年4月7日から隣接市の清瀬市内で電気バスを運行し始めた。軽油が限りある資源であることを鑑み、新エネルギーを導入し

持続的な公共交通を企業としても取り組んでいかなければならない。財政的に厳しい状況であったが、清瀬駅北口から旭ヶ丘団地を中心に2台運行している。エンジンがないため非常に静かな車両であるため、機会があれば乗車いただけると幸いである。

電気以外にもバイオディーゼルやリニューアブルディーゼル、東京都ではかなり多く導入されている水素など様々な燃料を試しながら事業を進めることができ、当社では水素バスを1台リース契約し所沢で運行している。

電気バスは自前で充電設備を整備しなければならず、今回の導入にあたっては設備投資がかなりかかった。新座営業所に2台分の充電設備を設置し、バスが帰ってきたら充電し、また出庫するというサイクルを繰り返している。そのための充電設備やそれに伴う太陽光発電システムを事務所棟の屋根に設置するなど、設備投資の面ではかなり厳しいながらも持続可能な公共交通のために今回取り組ませていただいた。

【会 長】

分譲住宅地やマンションなどにおいて、EV化するための設備投資の費用が大きく実現が難しい方たちに対して、自治体の取り組みとして補助金を交付するような例が増えてきている。公共交通事業者向けの助成については、カーボンニュートラルやゼロカーボンなどの方向性を強く打ち出している自治体などで、交通事業者を含め企業と一体型で実現するための施策として検討しているところもだいぶ出始めている。ぜひ、持続可能な社会実現のためにも、縦割りの組織ではなく、横の繋がりを大切にしながら検討していただければと考える。

II. タクシー事業者からの発表

タクシー事業としては、このコロナ禍は非常に苦しい思いをしていたが、昨年くらいからはお客様が戻ってきており、地域の方々に需要があると考えられる。そのため、現在の水準で回復して行けば事業継続は可能であると考えている。

タクシー利用に関して、以前は駅待ちや電話予約というのが多かったが、近年はCMなどでもやっているようにアプリによる予約・迎車出来るようになって、当社もアプリ予約を導入し、アプリ予約の比率が大幅に増えてきている。また、キャッシュレス化がどんどん進んでおり、ほぼ3割の方がキャッシュレス決済を利用されている。つまり、タクシー利用方法も新しい手法にシフトしていると感じている。

一方でタクシードライバーの高齢化や、新規にタクシー事業に従事される方が少なくなっているため需要に応えられないケースが増えてきており、人材確保が現在の課題であると考えている。

【会 長】

何か質疑はあるか。千葉県の野田市では、コミュニティバス事業を運営するにあたり、バス事業者とは競合しないように調整出来ていたが、タクシー事業者と競合したため、6社あるタクシー事業者のうち2社が倒産するという結果になった。そのため、行政が公共交通に携わる是非ということも問われる状況であるため、このような会議の場で情報提供していただき、これから進める

デマンド型交通「くるぶー」の運行検討についても丁寧に議論していきたいと考えるため、事業者や委員の方々についても引き続きよろしくお願ひしたい。

次第7 その他

【会 長】

その他、報告として警察から報告がある。

【警 察】

警察では高齢者の方に運転免許証の自主返納を促している。手元に資料を2種類お渡ししているが、1種類目の資料名「まずは相談」であるが、記載にあるように、周りが見えづらくなったり、体の動きが鈍くなったらこの相談ダイヤルに相談し、運転免許証返納をしませんかと促している。

警察の活動では、交通事故の頻回者、つまり繰り返し事故を起こされる方のお宅に直接伺い、免許証の返納を促すことを行っている。その中で多く出る意見が、自分の足が奪われるという事である。自動車を自身の生活圏の中で、利用されている高齢者が意外と多い。そのような方たちに自主返納を促すという事は難しいと感じている。

2種類目の資料「自主返納をサポート」というものだが、高齢者運転免許自主返納サポート協議会というものが存在する。この資料をご覧いただきたいが、警察署や運転免許試験場で運転免許証を自主返納した際に、運転経歴証明書を作られた方たちに対して、ここで紹介されている様々な公共交通機関や企業、お店などで運転経歴証明書を提示すると、様々な特典が付くという事を紹介している。最初に述べた通り、高齢者の足を奪う事なので、それをサポートしていかなければならないという状況から、このような活動が存在する。

平成31年の東池袋自動車暴走死傷事故を踏まえ、運転免許証を自主返納される方が非常に増えたが、警察としてもこのような企業の方々のご協力を頂きながら、運転免許証の自主返納を促す活動を続けている。前回会議でホームページに掲載されているとだけ一方的に情報提供したが、是非このような活動がある事を周りの方々にご紹介いただければと考える。

【会 長】

千葉県警の方に公共交通会議の中で様々なお話を伺うが、このコロナの状況では、特に南部の地域で足を奪われることにより移動が出来なくなるため、運転免許自主返納の割合が極端に下がる。

老人世帯や独居老人の方が多く、一度車を手放してしまうと生活できないという状況が多く、東久留米のような都市部では返納の割合がある程度あるかと思われるが、地方都市では自動車を手放すことは非常に難しい。

返納を促すことが難しいと思うが、警視庁がこのようなサポートをしていることを知らなかったのが非常に良い資料であると考えている。

事務局から何か報告事項はあるか。

【事務局】

今年度は本日を含め2回会議開催の予定をしている。次回開催内容や議事については、改めて連絡する。

	<p>次第 8 閉会</p>
--	-----------------------

閉会：11時15分