

令和4年度 第2回 小平市地域公共交通会議

1 日 時

令和5年2月9日（木）10時00分から11時45分まで

2 場 所

市役所6階 大会議室

3 出席者

小平市地域公共交通会議委員 15人（内、代理出席1人）
事務局（都市開発部 公共交通課） 2人

4 会議次第

- 1 開会
- 2 「バスとタクシーのひろば in 小平2023」について
- 3 「（仮称）小平市の地域公共交通の基本方針」の検討について
- 4 令和4年度コミュニティバス・コミュニティタクシー乗車実績について（12月末現在）
- 5 現状や取組状況等について
- 6 その他
- 7 閉会

5 配布資料

- ・資料1 「（仮称）小平市の地域公共交通の基本方針」策定に向けた取組状況と今後について
- ・資料2-1 小平市地域公共交通に関するアンケート調査集計結果
- ・資料2-2 小平市地域公共交通に関するヒアリング調査のまとめ
- ・資料2-3 ワークショップ「地域で支える公共交通」のまとめ
- ・資料3 「（仮称）小平市の地域公共交通の基本方針」の骨子案（たたき台）
- ・資料4 令和4年度コミュニティバス・コミュニティタクシー乗車実績（12月末現在）

6 会議内容

1 開会

都市開発部長の挨拶、出席委員数及び資料の確認、傍聴者の確認

2 「バスとタクシーのひろば in 小平2023」について

会長

例年、5月の土曜日に、ブリヂストンの駐車場にて開催していたが、新東京自動車教習所様から第3日曜日の休校日であれば、会場の提供が可能である旨の提案を受け、来年度の実施に向けて、事務局が現場の確認、及び借用条件等を調整したところ、5月21日（日）に会場を借りられることとなった。

事業の概要について、事務局から説明をお願いしたい。

事務局

事業概要について説明
質疑なし

委員

このイベントは、昨年度は、新型コロナウイルス感染症の影響で3年ぶりに7度目の開催となり、参加者も徐々に増えて3,500人程であった。市の中でも外せないイベントの一つとなっている。市民の皆さんも期待しており、今後発展させていきたいとの考えから、今回は新東京自動車教習所様にご協力いただくこととなった。

是非、皆様にもご協力の程、よろしくお願いいたします。

会長

来年度は、新東京自動車教習所を会場に、開催することよろしいか。

委員

異議なし。

会長

それでは、ご協力の程、よろしくお願いいたします。

初めての会場での開催となり、確認、調整することが多くなるが、地域の交通事業者等が連携、協力しながら、盛り上げていきたいと考えている。

3 「(仮称)小平市の地域公共交通の基本方針」の検討について

事務局から、資料1、2-1~3、3に基づき説明

委員

公共交通を考えるにあたり、乗務員の担い手不足が言われている。第二種運転免許取得者が減っていることから、乗務員の募集をしても人が集まらない状況である。

路線バスやタクシーとの住み分けを行い、競合しないように、交通政策を進めていく必要があると考える。

事務局

市の南西部地域は実証実験運行の結果、コミュニティタクシーが運行しておらず、現在、地域とともに新たな交通手段としてデマンド型交通について検討をしている。検討に当たっては、路線バスやタクシー事業者との競合を避けるため関係機関と連携・協議をしながら、住み分けをして進める必要があると考えている。

委員

アンケート調査を実施するにあたり、民間のリサーチ会社に委託しているのか。

事務局

委託はせずに、公共交通課の職員で実施した。

委員

職員が直接、市民の意見を聞くことが大切だと考える。

当社では、高齢者が医療・介護の世話にならないように健康増進や交通事故防止に役立てればとの考えがあり、運転免許証返納者には1年間無料で乗車できるお達者定期を進呈している。富山市でも同様の取組があり、市で費用を負担しているが、医療費の削減に大きな効果があったと聞いている。

会長

1990年代からコミュニティバスの運行が各地で広がってきたが、走ることによって元気な高齢者が増えると言われている。それにより、公共交通の大切さが段々理解されてきている。

ヒアリング調査の結果から、生活交通を維持するために市がコミュニティバスの運行経費を補助しているという点について、知らない人が多いことが分かる。公共交通が維持されている仕組みについて、もっと周知し、アナウンスを工夫する必要があると考える。

公共交通の担い手には限界があるので、超えた部分を補え合えるような、それぞれの手段が無理なく継続して、最大限に発揮できるような方策を考える必要があると考える。

交通不便地域への対応として、デマンド型交通などの方法が考えられるが、ノウハウを発揮できるように進めていく必要がある。

委員

資料3の骨子案の4「地域公共交通の課題」で、課題①②④は常に取り組んでいくものとする。一つにまとめてもいいのでは。

また、基本方針の策定期間はどれ位か。

事務局

骨子案の表記については、それぞれの課題への対応として、個別に目標や施策を設定しており、そのため課題も分野ごとに分けて表記している。

策定期間は令和4～5年度の2年間で、令和6年3月末の策定を予定している。

委員

基本方針については、平成18年の市の公共交通に対する基本的な考え方があるので、これを元に、社会状況の変化を考慮して、アンケート調査やヒアリング調査を踏まえ、ゼロから策定する訳ではないということで良いか。

事務局

市の公共交通に対する基本的な考え方をベースに、社会状況の変化や現状を踏まえて、新たな考え方や方向性をプラスして策定していく。

会長

平成18年の市の公共交通に対する基本的な考え方を示してから、社会状況等の変化は激しい。乗務員不足などは以前からあったが、現状、危機的な状況である。新たな役割分担や全体の交通ネットワークづくりが主眼となってくるので、本会議の中で検討していただくと良い。

委員

第二種運転免許の取得が必要な大型バスの担い手が少なくなっているので、第二種運転免許の取得方法を容易にするなどの検討や、大型バスについては、将来自動運転化も視野に入れた検討が必要と考える。

会長

自動運転化については、もう少し先の話になると考える。担い手不足については、社会全体の問題として取り組む必要があるが、地域ぐるみで考えることも必要である。

基本方針の策定を検討する中で、考えていただけると良い。

委員

デマンド型交通やAIの活用について考えている自治体もあるが、地域のニーズに合った交通手段について、議論していく必要があると考える。

事務局

いただいたご意見については再検討し、反映できるものについては、骨子案に反映させていく。また、いただいたご意見については、庁内の基本方針検討委員会に報告していく。

4 令和4年度コミュニティバス・コミュニティタクシー乗車実績について（12月末現在）
事務局から、資料4に基づき説明

会長

今の説明について、質問、意見はあるか。

委員

コミュニティタクシーの目標人数や、公的負担についてはどうなっているのか。公費負担の上限は1日平均70人であれば、抑えられることになるのか。

事務局

当初、コミュニティタクシーの目標人数は概ね70人で、1ルートの補助の上限額は500～600万円程度としていたが、人件費や燃料費、物価高騰など社会情勢の変化により、500～600万円程度に抑えるには、90～100人程度の人数が必要となっている。

委員

当初の目標人数と乖離している現状については、どのように考えているのか。

事務局

現状の目標人数1日乗車平均70人では、市の補助上限額を超えてしまうので、骨子案の方針2、目標2の「適正な運賃設定」において、社会情勢の変化に対応した運賃や補助上限額のあり方について、公的負担や受益者負担のバランスを考慮しつつ検討していく。

委員

コミュニティバスの目標人数は何人か。

事務局

1日平均700人と設定している。

委員

資料4では、1日平均548人とあるが、目標人数に達成していないということか。

事務局

目標人数よりも少ない人数となっている。コロナ禍前は650～680人前後で推移しており、少しずつ増加傾向にあったが、コロナ禍で大幅に減少した。現在は、コロナ禍前の7～8割程度に回復している。

会長

全国的にもコミュニティタクシーで1日平均80～90人の乗車がある事例はまれで、良くて50人程度である。それと比較すると、小平市は非常に多い実績を挙げていることになる。定員が9人以下だと運賃収入にも限界があるので、事業の採算性は低く、行政が補助することが前提となって運行している。誰がどれくらいの負担をするかが議論となり、運賃を上げていくのか、市の負担を増やすのかなど、慎重に検討する必要がある。

利用が少ないと結論は早いですが、これだけ利用しているコミュニティタクシーを考えると、しっかり議論しなければならない。

他市の事例では、利用促進策を進めていくと追走が増えてしまうので、対応に苦勞していることもあり議論が難しい。

コミュニティバスも1日平均548人は、他と比べ良い数字と言える。

委員

コミュニティバスは運行開始から20年弱、ダイヤ改正をしていない。社会情勢や交通状況も変わっており、また、コロナ禍によりマイカーの使用で渋滞が増えているので、20分間隔のダイヤでは運行が難しくなっている。いかに利便性と安全性を高い水準で維持していくかが、課題であると考えます。

事務局

道路状況や社会情勢の変化、慢性的な遅延が生じている現状を踏まえ、方針1、目標1の施策①「道路交通事情や運行実態に即したコミュニティバス運行への支援」の中でダイヤ改正や運行ルートの見直しについて検討していくことを示している。

5 現状や取組状況等について

会長

各委員から、現状や取組状況等などについて、情報提供いただきたい。

委員

令和4年度はコロナ禍前の平成30年度に比べ85～90%程の収入であり、燃料費高騰も高止まりで運行経費の支出が増えている状況である。

令和6年度から適用される、バス乗務員の労働時間に係る改善基準告示の見直しに対応するためには、ダイヤ改正を行う必要があり、新基準に基づくと減便になる。

土・日曜日の利用は非常に少なくなっている。特に土曜日は、道路が渋滞するため定時運行ができず、予備車の手配が必要となり、予備の乗務員で対応するため人件費が増えてしまう。土・日曜日の状況を踏まえ、運行本数の削減により収支を調整することが課題である。

路線バスの障がい者割引については、今まで障がい者手帳の提示により、乗務員が割引していたが、障がい者用パスモが3月18日から導入される。コミュニティバスについては、障がい者割引が無いが、予備車では自動で割引となってしまう。

委員

コロナ禍前には戻らないと考えるので、引き続き利用状況等を確認しながら、ダイヤ改正について検討をしていく。

委員

赤字路線について検討をするにあたり、「あれば便利」なのか「なければ困る」のかを見極めて、整理する必要があると考える。

交通安全に関して、最近、キックボードの使用が多くなっており、危険な状況も増えている。交通ルールを守って使用してもらう必要がある。また、高齢者の利用が多く、車内事故が増えている。高齢者は簡単に怪我をするので、神経を使うことが多いが、みんなで安全に公共交通を支えていくという意識が大切と考える。

委員

令和4年度は、コロナ禍前の平成30年度に比べ85%程の収入であり、コロナ禍前に戻るのには難しいと考える。

ダイヤ改正により、効率化を図り、需要に応えていくことを検討している。また、深夜バスは乗客が戻っていない状況であり、減便を検討している。

他の自治体の交通空白地域における実証実験に参加しているが、乗車が少ない状況である。「あったら便利」なものを続けていくには、交通事業者にも限界があるので、自治体には市民の意見を丁寧に聞きながら進めてもらうことが必要と考える。

委員

令和4年度の乗合バスはコロナ禍前の平成30年度に比べ80%程の収入であり、貸切バスの利用は戻っていない状況である。

一般の旅行が動いておらず、インバウンド減少の影響を大きく受けている。

燃料費は3割以上上がっており、売上以上の上昇となっている。その中で、小平市から公共交通事業者継続支援金による支援を受けることができたことはありがたい。

まちが活性化され人口が増えると、公共交通の利用者も増えるので、まちづくりについても頑張っ取り組んで欲しい。

委員

バス会社が挑戦していることとして、貨客混載や第二種運転免許の取得者不足の対策などに取り組んでいる。例えば、連節バスは1.5倍の輸送力があるが、道路環境整備等のハード面の整備も必要となってくる。

環境に配慮したゼロカーボンを目指して、EV車や水素燃料車の推進を考えているが、充電時間が掛かるため運用が難しかったり、水素ステーションが少ないためロスが生じてしま

う。チャレンジするにも課題が多い。

委員

タクシーの乗客は少しずつ回復傾向にあり、特にアプリ配車が増えているが、その対応として高齢の乗務員が多いため応答率が低く、稼働率が下がってしまう状況である。定年前に退職する方が増える一方、若手が入らないことで乗務員が減少傾向にある。

現在、コミュニティタクシーは、2ルート4人の厳しい体制で運行している。

委員

タクシー業界について、多摩地区全体は厳しい状況に変わりはない。23区・三鷹市・武蔵野市は、令和4年11月に初乗り運賃を500円に値上げしたが、実績は好調である。多摩地区は、令和2年2月に初乗り運賃を730円から500円へ変更したが、コロナ禍の影響を受け、令和4年度は令和3年度の85%程の売り上げであった。

乗務員を募集しても集まらない状況であり、多摩地区のタクシー事業者は57社の内、1割程減少している状況である。

多摩地区では、タクシー事業者が運賃の値上げを国土交通省に申請をしたところ、事業者数が審査をする基準の7割を上回ったので、令和5年1月に審査に入ったと聞いている。

委員

バス乗務員の労働時間に係る改善基準告示の見直しにより、時間外労働が減り収入が減ってしまう状況となる。

物流問題として運転手の確保が困難で、第二種運転免許の保有者は60歳以上が58%で、定年を延長するための努力が必要と考える。

委員

市からの情報提供として、鷹の台駅の駅前広場については、令和4年6月から令和5年3月までに整備を進める予定である。

また、たかの台本通りの無電柱化については、事業の実施に向けて令和5年2月10日、11日に事業の目的や工事の流れなどを説明するオープンハウスを開催する。

6 その他

(1) 南西部地域の公共交通について、事務局から情報提供

事務局

南西部地域については、平成30年7月から令和3年3月まで、3つのルートでコミュニティタクシー実証実験運行を行ってきたが、いずれのルートも当初の目標を大きく下回り、継続運行には移行できなかった。

その結果を踏まえ、地域の特性やニーズに即した、コミュニティタクシー以外の新たな交通手段について検討するため、会の名称をこれまでの「小平南西部地域コミュニティタクシーを考える会」から、「小平南西部地域コミュニティ交通をみんなで考える会」へ変更し、デマンド型交通に絞って月1回、検討を行っている。

運行システム等の内容については、適宜、地域公共交通会議へ報告するとともに、実証実験運行を実施する際は、協議をお願いしたい。

(2) ぶるべー号チョコロQの販売について、事務局から情報提供

事務局

市制施行60周年を記念して、ぶるべー号チョコロQを作製し、昨年の9月から、にじバス・ぶるべー号の利用促進活動として、コミュニティバス・コミュニティタクシー共通回数券や限定デザインの1日乗車券とセットで販売している。

販売場所については、1日乗車券セットは、コミュニティタクシー車内での販売の他、市役所では公共交通課、市内の図書館全館で販売をしている。

7 閉会

会長

それでは本日予定していた議事は全て終了し、以上で令和4年度第2回小平市地域公共交通会議を閉会とする。

長時間にわたり活発なご議論をいただき、ありがとうございました。