

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	令和4年度 第1回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	令和4年7月27日(水) 午後3時00分～4時00分				
開催場所	本庁舎6階 601会議室				
出席者 及び欠席者	<p>●出席者： (委員) 鈴木文彦会長・関根康洋委員・山本優子委員・上坂裕美委員・北山ゆう子委員・小河憲司委員・田中洋佑委員・植木修委員・和田誠委員・野崎満委員・平岡和富委員 (市事務局) 屋代まちづくり部次長・立河交通課長・小宮山交通企画係長・疊交通事業係長・香西主任・山崎主事・會田事務員</p> <p>●欠席者： (委員) 中條基成委員・米澤暁裕委員・服部浩明委員 (市事務局) 山下まちづくり部長(都市計画担当)</p>				
傍聴の可否	傍聴可能	傍聴不可の場合はその理由		傍聴者数	7名
会議次第	<p>1. 開会 ○ 委嘱状交付(机上配布) ○ 事務局自己紹介(まちづくり部交通課) ○ 会長挨拶</p> <p>2. 議題 ○ 東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅路線の時刻表改正について</p> <p>3. 報告事項 ○ 令和3年度におけるグリーンバス乗車実績について ○ 新たな移動手段確保の方向性に関する提言について ○ 燃料費応援金について ○ 諏訪町循環路線上の工事に伴う運行変更について</p> <p>4. 閉会</p>				
問い合わせ先	まちづくり部 交通課 交通企画係 電話番号 042-393-5111(内線3707) FAX番号 042-393-6846				

会 議 経 過

1. 開会

資料の確認

- 次第
- 資料1 東村山駅東口～新秋津駅路線の時刻表（改正案）
- 資料2 東村山駅東口～新秋津駅路線の各バス停の時刻表（改正案）
- 資料3 現行時刻表と時刻表改正案の比較と乗車実績
- 資料4 現行時刻表と時刻表改正案の運行本数等比較
- 資料5 コミュニティバス路線別乗車数及びガイドラインに基づく路線別収支率
- 資料6 令和3年度におけるグリーンバスの乗車実績（詳細）
- 資料7 新たな移動手段確保の方向性に関する提言書
- 資料8 諏訪町循環路線上の工事に伴う運行変更について
- 燃料費応援金チラシ

出席状況の確認。東村山市地域公共交通会議条項第5条第2項により、本会議は成立していることを報告（14名中11名の出席。欠席者3名。）
事務局が開会を宣言。

(1) 委嘱状交付

- ・感染症対策のため机上配布

(2) 人事異動紹介（事務局）

(3) 会長挨拶

新型コロナの感染状況は一進一退である。私に関係している自治体では、一か所を除いて対面で会議が開催され、イベント等も実施できるようにはなってきた。報道等でご承知の通り、感染者が増えるということは濃厚接触者が増えるということで、出勤ができない人が増えるということである。そのため、バス事業者では減便をせざるを得ない状況である。JR九州では特急列車の減便が報道されたが、これもJR九州の話だけではなく、地方鉄道会社、JR各社においても、似たようなぎりぎりの状況で輸送を確保している。状況を一つ一つ見据えながら、今後のことを考えていきたいと思う。

《会長》

傍聴希望者の確認

傍聴希望者：7名

傍聴希望者の入室許可について、委員に確認後、傍聴者7名入室。

2. 議題

(1) 「東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅路線の時刻表改正について」

《事務局》

本日の協議内容は、「東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅路線の時刻表改正の内容について、合意形成を図ること」である。

今回の時刻表改正は、当該路線において遅延が常態化していることに伴い、「運転手の適切な休憩時間の確保並びに安全運行の確保、時刻表の適正化」を目的として、改正を行うものである。

前回会議では、平日ダイヤの時刻表改正案をご確認いただき、ご意見を頂戴していたので、今回は土休日ダイヤを含めた時刻表の改正案について、最終的な合意形成が図られたうえでの、令和4年10月1日の時刻表改正を考えている。

変更の周知方法としては、9月15日号の市報及びホームページ、マップの作成、掲示物等を予定している。

なお、時刻表については、一部を変更することで、全体にも影響が生じてしまい、ご意見をいただいた場での修正が困難になると考え、あらかじめ、皆さまのご意見を確認するため、事前配布としているが、ここであらためて、時刻表について説明する。

(資料1について)

西武バスの時刻表改正案。上半分が時刻表の改正案、下半分が現行の時刻表となっており、表が平日、裏が土休日の時刻表である。

(資料2について)

時刻表改正案の各バス停における時刻を表した資料。

上半分が東村山駅を出発する便、下半分が東村山駅に向かう便となっており、先ほどの資料1と同様、裏面が土休日の時刻表となっている。平日、東村山駅から多摩北部医療センターへ向かう便の所要時間が、17分から20分と3分増となり、東村山駅から新秋津駅へ向かう便が、32分から37分と5分増となるなど、適正な運行時間に合わせた時刻表の内容に設定している。

(資料3について)

現行の時刻表と時刻表改正案に加え、昨年6月に実施した、乗降調査の結果を加えた資料となる。平日に比べ、土休日の乗車数が少ないなど、曜日や時間帯によって乗車数が異なるので、時刻表の改正案を検討する際の参考としている。

(資料4について)

現行の時刻表と改正案での運行本数等の比較を表した資料となる。

前回会議では平日部分のみだが、今回、土休日分を追加している。

土休日は平日に比べ、元々の運行本数が少ないことから、減便の本数も土休日が少なくなっており、現行と比較して、土休日で7本の減便となる。

今回の時刻表改正の目的は、収支率の改善ではないが、令和2年度の収入実績を基に、予測される収支率を試算した結果を記載している。また、運行経費は令和4年度の単価を基礎としており、減便等により運行距離が減少するなど、運行経費は現行と比較し、減額する見込みとなっている。

改正後1が、運行距離の減少分となる、距離按分で収入を試算したものである。

現行と比較すると、収支率は29.10%と2.37%減少する予測になっている。一方で、改正後2は、今回の時刻表により、今まで乗車時間が合わなかった方への新たな利用需要の喚起や、新しい時刻表に合わせ、既存の利用客に行動時間の変更をしていただくなど、時刻表が市民ニーズと上手く合致する場合、現行の運賃収入を確保できる見込みとして試算し、収支率は33.91%と2.44%上昇する予測となっている。

時刻表の改正による乗車数や収支率の予測は非常に難しく、改正後1・2のように試算結果にも幅があることから、改正後の乗車数の推移など、注視してまいりたいと考えている。

以上、冒頭申し上げたとおり、時刻表の改正を行うことにより、「運転手の適切な休憩時間の確保及び安全運行の確保、時刻表の適正化」を図ってまいりたいと考えている。

時刻表の改正については、地域公共交通会議での協議が必須ではないが、地域住民への影響や利用者の利便性を考慮し、地域公共交通会議での協議事項とさせていただいた。以上、ご協議をお願いしたい。

《会長》

今回最終的な時刻表改正の案が出てきたのでご確認いただき、合意形成を図っていききたいと考えている。事務局の提案について意見等あるか。

《会長》

特に意見等がなければ、この案の通り改正をさせていただくがよろしいか。

《委員》

・・・ 異議なし ・・・

《会長》

事務局から説明があった通り時刻表の改正は地域公共交通会議で必ずしも協議をすることではないが、大きな改正であること、若干の減便を伴うことでもあるので、地域公共交通会議で協議を経ての改正とさせていただいた。改正の要因や目的等については前回の会議でも説明をいただいているのでよろしいとおもうが、私の今までの経験では、バスが毎回遅れてくるよりも、多少本数が少なく、等間隔でなかったとしても、時刻表通りにバスが来ることのほうが利用者から信用される。今回時刻表通りにバスが走れるように時刻表を作成していただいたと思うので、是非、より信用されるグリーンバスとしての運行になってもらえればと思っている。

それでは時刻表改正案については、提案の通り進めさせていただくことにする。

本日の議事については、これで終わりである。

続いて、「報告」である。

3. 報告事項

・令和3年度におけるグリーンバス乗車実績について

《事務局》

(資料5について)

グリーンバスの令和3年度実績となる。全体で298,200人となっており、令和2年度比で約3万人以上の増加となるが、令和元年度と比較すると、約8万人の減少となっている。

路線別でも、全路線で乗車実績が令和2年度と比較して増加しているが、増加の割合は路線別で差がある状況である。

(資料6について)

コロナ前となる令和元年度と比較した資料となる。令和3年度は、令和元年度実績の78.7%となっており、令和2年度の68.61%から回復傾向にあることがわかる。さらに、令和4年度実績も5月分まで記載しているが、いずれも80%を超えており、令和3年度よりも回復しつつあるが、現在はコロナの感染者数も増加傾向にあることから、乗車数が今後伸び悩む可能性もある。

収支率については、決算確定後に改めてお知らせするが、全体としては収支率40%を確保できない見込みとなっている。

裏面は、路線別の乗車実績となっている。久米川町循環・諏訪町循環の回復が他の路線に比べて低くなっているため、今後も引き続き、乗車数等を注視してまいりたいと考えている。なお、令和4年度においても、収支率40%の確保が困難であると予測される場合は、昨年度同様に秋ごろに開催を予定している地域公共交通会議において、グリーンバスの今後の運行について協議する予定としている。

・新たな移動手段確保の方向性に関する提言について

《事務局》

(資料7について)

令和2年10月に設置した「地域公共交通あり方検討会」において、新たな移動手段に関する検討を進め、令和4年3月に「新たな移動手段確保の方向性に関する提言」を取りまとめた。

具体的な運行内容については、この地域公共交通会議で検討を進めていくことになるので、まず提言内容について、ご説明させていただく。

お時間の都合上、すべてをご説明はできないが、表紙の裏面をご覧いただきたい。1の検討の背景、2の現在のサービス・ニーズ、3の今後の可能性の3の1調査結果のまとめまでは省略させていただき、「3.2 新たな移動手段の導入に向けた提言」40ページから説明させていただく。

(資料40ページ「新たな移動手段の導入に向けた提言」について)

新たな移動手段の必要性について、グリーンバスの利用状況調査から多様な目的で利用がされており、市民アンケートの各移動でも、路線バス等の利用がされており、現在の移動に不満があると回答していない方は、約75%となっているので、多くの市民が現在の移動に不満を感じていないことがわかった。一方で、検討地域を中心に、現在の移動に不満がある方が一定数見られ、60歳以上の方を中心に将来の移動に不安を感じている方も見られた。

今後少子高齢化が進む見込みの中、高齢者や子育て世代の方から公共交通の利用が困難であるとのご意見をいただいている。

これらを踏まえ、すべての方が快適に移動できる環境の整備の一環として、新たな移動手段の導入を含めた移動環境の整備が必要と考えている。具体的には、短期的な取組とし

て「新たな移動手段の導入」「モビリティマネジメント」、中長期的な取組として「近隣市との連携」「地域公共交通の利用環境の向上」、技術進展に応じて「自動運転やMaaS等の活用」を挙げている。

(資料4 1 ページについて)

市民アンケート結果から、買い物の移動手段の割合を中心に、様々な移動目的で自家用車での移動割合が高くなっている。昨今の社会情勢を踏まえると、環境面への配慮や免許証の返納など過度に自家用車に頼らない移動環境が求められている。つきましては、検討において、過度な自家用車の利用に頼らない、多様な移動手段を選択できる環境整備を行うため、新たな移動手段が必要であると考えている。

(資料4 2 ページ「新たな移動手段の考え方」について)

地域や目的地など、項目別にまとめている。まずは、新たな移動手段の検討を優先する地域である。地域については、新たな移動手段の利用意向と現在の移動に対する不満が高い地域を優先に検討することが望ましいと考えている。

先ほどご説明した、市民アンケートの結果から、検討地域内において、新たな移動手段の利用意向が高い地域や現在の移動に対する不満が高い地域がそれぞれ存在しており、それらを考慮しながら、優先順位を決めることが望ましいという考えに至った。

(「新たな移動手段の目的地」について)

それぞれの地域から、市の中心核へ接続することが望ましいと考えている。現在のサービスや市民アンケート結果から、新たな移動手段の利用について、鉄道駅を目的地とする比率が高く、現在の移動実態とも合致していることに加え、市のまちづくりの観点からも中心核に定める駅周辺に都市機能を集約し、賑わいを創出する点についても合致することからこの設定に至った。また、地域からこれらの鉄道駅に向かう経路上にある買い物先や通院先を経由することでニーズや移動実態ともより合致してくると考えている。

(資料4 3 ページ「新たな移動手段の利用対象者」について)

利用意向や免許の保有状況などを踏まえたサービス内容とすることが望ましいと考えている。

公共交通として、誰でも利用できることを前提に、アンケートでも幅広い年齢層の方から利用意向が確認できている。その中でも、免許を持たない方や将来の移動に不安を感じている方は、60歳以上の方の割合が多くなっているため、これらの状況を踏まえたサービス内容とすることが望ましいと考えている。

(「新たな移動手段の利用時間帯」について)

多くのニーズが重なる時間帯を優先することが望ましいと考えている。アンケート調査より移動の目的別に幅広い時間帯で移動のニーズが存在していることが確認できたので、それぞれの移動時間を比較しながら、より多くのニーズが重なる時間帯を中心に利用時間帯を検討することが望ましいと考えている。

(資料4 4 ページ「新たな移動手段の事業継続性の確保」について)

グリーンバスの収支率のように、運行における目標を設定し、事業の継続性を持たせることが必要である。少子高齢化に加え、新型コロナウイルスの影響によりグリーンバスの利用者が減少しており、補助金額も8,000万円を超える状況になるなど、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。また、既存施策であるグリーンバスとのバランスを図る必要もあることから、運行の継続基準である目標値を設定する必要がある。

(「新たな移動手段の担い手」について)

市民のニーズ(需要)と車両や運転手(供給)のバランスを図ることが必要である。そこで、送迎車両を有する事業者やタクシー事業者に対して、調査やヒアリングを実施した。その結果、送迎車両を有する事業者は困難との回答が、タクシー事業者からは協力はできるが朝の時間帯は対応が困難との回答をいただいているところである。利用者ニーズがあっても運転手がいなければ運行ができない可能性もあるので、運行事業者と運行内容を調整する必要があると考えている。

以上、これらの内容を踏まえ、今年度の地域公共交通会議で新たな移動手段の具体的な運行内容を決定するため、協議を進めていくこととしている。

また、新たな移動手段の検討と並行して進めるべき施策として、モビリティマネジメントを挙げている。あり方検討会の委員からバス停がどこにあるのかわからない方や路線図がわかりづらい方がいるとのご意見があったので、公共交通マップの更なる周知に加え、行動プラン法といった今までバスを利用したことがない方が利用していただくような取組が必要になると考えている。

(資料4 5 ページについて)

新たな移動手段として想定される運行方法を7案示している。想定される運行方法や対象者、当市のニーズと合致するかなど、項目ごとにまとめているので、今後はこれらも参考にしながら検討を進めていければと考えている。

(資料4 6 ページ「中長期的な取組として進めるべき施策」について)

一つ目の施策としては、近隣市との連携の強化についてである。検討会の委員から、生活実態としては、隣接する市の鉄道駅を利用する方も多くいるとのご意見をいただき、市民アンケートでも、買い物や通院などで、近隣市に向かう移動が確認できている。新たな移動手段としては、まず市内での移動を中心に検討させていただいているが、近隣市との連携については、東京都が中心となって、現在取組が行われているところである。東京都では、東京における地域公共交通の基本方針として、利用者視点の行政界を感じさせない地域公共交通ネットワークを構築するとしており、現在当市も会議に参加しながら関係自治体と協議を進めている。今月も、東京都や小平市、東大和市等の近隣自治体との協議の場があり、具体的に連携できるエリア等について、各市の考え等を協議したところである

ので、新たな移動手段の検討と並行して、今後も具体的な運行エリアや運行内容について協議を進めていきたいと考えている。

二つ目の施策は、地域公共交通の利用環境の充実についてである。市民アンケートや検討会でもご意見があったが、バス停の屋根やベンチなど利用環境へのご意見をいただいている。歩道の有効幅員等の関係から、これらの整備は困難であることから、公園や民間の施設などの活用や逆に待ち時間をなるべく少なくするため遅延情報をリアルタイムで提供することなどを検討する必要があると考えている。

また、市内での移動を中心に、その多くが徒歩・自転車となっている現状から、歩行や自転車の走行環境整備を求めるとご意見をいただいているので、都市計画道路整備と併せた環境の整備が望まれる。

(資料47ページ「今後の技術進展への対応」について)

自動運転や多様な小型モビリティなどが徐々に開発されており、今後、これらの技術が活用できる環境が整った場合は、必要に応じて検討することが望ましいと考えている。また、公共交通を一つのサービスとして提供するMa a Sといったサービスも浸透しつつあるので、これらのサービスについても、必要に応じて検討をすることが望ましいと考えている。以上が、提言内容の説明となる。

(今後のスケジュールについて)

まずは市民アンケート等の結果を踏まえて取りまとめたこの提言を基に、実際に実験運行を行う運行方法や運行時間帯、地域、運賃などを運行案として提示し、次回以降の地域公共交通会議において、具体的な内容を協議してまいりたいと考えている。

次年度以降で時期は未定となるが、今年度協議した運行内容について、例えば半年間など期限を区切った実験運行を実施し、実験運行の運行結果や利用者アンケート結果の分析、新たな移動手段の導入を予定する地域住民との意見交換などを踏まえて、再度運行内容の見直しを行いながら、今度は本格運行を前提とした実証運行につなげることを想定している。

つきましては、当市の実情に即した移動手段の導入を目指し、この地域公共交通会議での協議を進めてまいりたいと考えているので、よろしくお願ひしたい。

・燃料の高騰に対する対応について

市では事業に必要な燃料費の高騰を価格に転嫁することができず収益が減少しているなど影響を受けている事業者に対し、独自支援事業として「燃料費応援金」による支援を実施する。内容につきましては、別紙のとおりとなるが、補助率は購入費用の30%で、支給限度額は個人事業主等20万円、法人40万円となる。問い合わせや申請については、東村山市商工会となる。詳しくは8月1日号の市報でご案内を予定しているが、交通事業者の皆さまにもぜひご活用いただきたく、先行してご案内する。なお、本件に関する問い合わせ等に関しては8月1日から開始となる。

・ 諏訪町循環路線上の工事に伴う運行変更について

(資料8について)

諏訪町循環路線図となるが、現在、東村山駅西口を出発後、「ふるさと歴史館」、「徳蔵寺」という順番でバスが運行しているが、今回「徳蔵寺」バス停の先で徳蔵寺橋の周辺で溢水対策工事が行われることにより徳蔵寺バス停周辺が通行止めとなる。赤い線で示されているところが通行止め区間となる。さらにその先の区間についても運行ができない。通行止めにより「徳蔵寺」のバス停が使えなくなってしまうことから、西宿通り沿いに仮設バス停設置を予定している。

(現在のグリーンバスルート図について)

現行のルートではB地点を左折し、徳蔵橋のほうに向かって行くところであるが、B地点から先、「徳蔵寺」バス停周辺が通行止めになることから、本来であればB地点を左折するところを右折し、B地点から先、勝陣場橋に向かって運行していくことになる。実際の運行ルートとしては、仮設の「徳蔵寺」バス停を右折後、新山の手病院に向かうような運行となる。時期については、9月12日以降、運行ルートを変更する予定である。工事終了は、令和5年2月頃を予定しているが、工事の進捗状況により前後する。

グリーンバスの運行ルート変更については、9月1日号の市報、市ホームページ、現地での掲示等を行いながら利用者の皆様には周知をはかっていると考えている。約5か月の長い期間なので、ご利用者様には大変ご迷惑をおかけすることになるが、安全な運行を心掛けてまいりたい。

《会長》

事務局からの報告が4件あったが、ご意見、ご質問はあるか？

《委員》

諏訪町循環の運行ルート変更について伺いたい。東村山駅西口をスタートして、公事道を通り、新山の手病院まで行ってまた同じところを通るという考えかと思うが、9番「公事道北」、10番「公事道南」は以前片道しか通らなかった停留所であるが、運行ルート変更後は行きも帰りも停車することになるのか。

《事務局》

停車する停留所の順番については、現行通り、2番「ふるさと歴史館」、3番「徳蔵寺」、4番「新山の手病院」、5番「白十字病院」の順となる。変更後の運行ルートでは、3番「徳蔵寺」、4番「新山の手病院」の間に、10番「公事道南」、9番「公事道北」付近を通過することになるが、停留所は道路の反対側に設置されているため停車しない。

《委員》

新たな移動手段確保の方向性に関する提言について。過度に自家用車に頼らずに公共交通に転換していくとなっているが、最近若い方はカーシェアを使うようである。その点についてはここではあまり触れていないが、どのように考えているか。近所にレンタカー店ができて結構利用されているようなので、いきなり自家用車をやめてバス等にしましょうとはなかなかないと思う。カーシェアに関する市の考えを伺いたい。

《事務局》

過度な自家用車利用からの転換を考えている。多様な選択肢があることは皆様にとっては良いことだと思うので、バス・自転車・徒歩と同じようにカーシェアも選択肢に持ちながら、多様な移動手段を持てるような環境づくりが求められるので、カーシェアも移動手段の一つと考えている。

《委員》

新たな移動手段確保の方向性に関する提言について。44、45ページには様々な運行形態が記載されており、また持続性も掲げられているが、グリーンバスの負担がそれなりに大きいという評価の中で、東村山市として、これ以上予算を取れるかというところだと思うが、どのように考えているか。

また、運行形態はどのようなものがよさそうかというあたりはあるか。例えば、車両が小型化すればするほど、AI化すればするほど、より一層きめ細かい輸送が可能になるが、公的負担は高くなる可能性がある。新たな移動手段を導入しても、継続するのは非常に厳しい状況かと思うので、考えを伺いたい。

《事務局》

具体的な検討はこれからになるが、令和5年度以降の実験運行にむけて、会議の場等で皆様からのご意見を参考にさせていただきながら、行政負担という観点を含め、何が最適かなど検討していきたい。

《委員》

財政負担については、現時点では上限を決めるという考えはないが、市の財政状況を鑑みながら検討していくことになる。

《委員》

新たな移動手段確保の方向性に関する提言の40ページ「高齢者に加え、子育て世代でもバス等の利用は困難との意見も出ている」とあるが、バス等の利用が困難である具体的な理由があれば教えていただきたい。高齢者は足腰が弱っている等が理由として考えられるが、子育て世代がバス等を利用しにくい理由についてはどのように考えているか。

《事務局》

あり方検討会では、子育て世代の方にも委員としてご参加いただき、「ベビーカーを持って乗車することは、制度上利用できるとわかっている、実際には勇気がいる、ハードルが高い」という意見があった。

《委員》

弊社では、ベビーカー利用者の利便性向上を考えている。市も、ベビーカー利用者がバスを利用しやすい環境を作ることで、利用者増加に繋がるという考えか。

《事務局》

ご認識の通りである。

《委員》

「子育て世代の利用が困難」と書かれているが、バスに乗ると、子育て世代の方が利用する姿を見かける。

《委員》ベビーカーを持って乗車することにより、遅延が生じてしまうのではないかと不安があるかもしれない。

《事務局》

乗っている方もいる一方で、ハードルが高いと感じる方も一定数存在するように思う。不安を払拭できるような適切な周知を今後検討していきたい。

《委員》

今あるパイの中で乗車数を増やしていくことも手段の一つであるが、まちづくりの観点からもアプローチが必要であると感じる。東村山市は、東村山駅に特急が停車し、自然も豊かであり、現役世代にとっては魅力的な街であるように思う。リモートの環境整備が更に進むことで、通勤の必要性も減ってくる。現役世代が移り住みたいと感じるような市の魅力を発信していくことで、将来的な様々な課題解決につながるように思う。財政的な観点では、企業誘致等の可能性も検討していただきたい。

また、東村山駅ロータリーの横断歩道によるバス遅延が常態化している。駅前の再開発が進められているが、ロータリーの横断歩道撤去についても考慮いただきたい。また、さくら通りと府中街道の交差点では、桜の木の葉がこの時期生い茂っており、信号が見づらりと運転手から報告を受けている。まちづくりという観点から、道路整備についてもご対応をお願いしたい。

《事務局》

まちづくり部として、まちづくりの観点から一体的に進めてまいりたい。

《会長》

新たな移動手段は、やること自体が目的となつてはいけない。課題解決が目的であるため、将来的に持続可能な交通を育てていくということを念頭に置いて、議論を進めていただきたい。

《会長》

交通事業者から、近況についてご報告をお願いしたい。

《委員》

4月～6月は、コロナ前の80%程度で、グリーンバスに近い傾向である。路線バスを運行している北多摩地域や埼玉県の一部地域は、都心部に比べてテレワークによる通勤客減少の影響が少ないため回復傾向にあったが、最近の感染者数増加により、運転手の確保が難しく、減便を検討している。提言でも触れられているが、バス業界の運転手不足は深刻である。バスだけでなく、タクシー業界も同様である。公共交通利用をお願いしたい。

《委員》

4月～6月の乗合事業の乗車数は依然として7割～8割程度であるが、売上は9割程度まで回復している。テレワークが減ったことによる定期券購入者増加が要因である。貸切事業も以前に比べ稼働率が回復しており、学校の遠足や社会科見学、合宿や遠征の再開が要因と考えているが、今後は感染者数増加によりキャンセルが生じることが予想される。学校関係以外の一般の観光需要は依然として乏しく、土日の稼働は低いままである。また、燃料費高騰の影響も非常に大きい。

《委員》

様々な自治体から、新たな移動手段としてデマンド交通導入のご相談をいただく。住民にとっては、移動の選択肢が増えることは良いことであるが、新たな移動手段の導入によ

り、既存交通が先細りしてしまう可能性がある。新たな移動手段と既存交通とのバランスを慎重に検討してほしい。

《委員》

遅延解消を目的として、時刻表を改正していただけることを感謝したい。商業施設ができると道路状況は大きく変化する。将来的には東村山駅周辺の高架化も予定されており、道路状況の変化に応じて、今後も検討いただけるとありがたい。

バス運転手の労働時間について、今後も見直しが進む予定である。働く側からするとありがたい話である一方で、事業者としては、業界全体で運転手確保が困難な状況にある中、労働時間短縮に伴い更なる人員確保が必要となる。こうした状況を皆さんにも把握していただいた上で、ご協議いただければと思う。

《会長》

以上で、令和4年度第1回地域公共交通会議を閉会する。

4. 閉会