

令和5年度第1回瑞穂町地域公共交通会議

1. 開催概要

日 時：令和5年9月21日（木）15：00～16：20

会 場：瑞穂町役場庁舎4階委員会室（オンライン併用）

委員：

No	所属	役職	委員氏名	出席状況
1	瑞穂町	副町長	栗原 裕之 ★	出席
2	日本大学 理工学部 土木工学科	教授	大沢 昌玄 ☆	出席
3	瑞穂町寿クラブ連合会	会長	中村 憲一	出席
4	瑞穂町福祉作業所さくら	施設長	戸村 仁郎	欠席
5	公募（町内在住）		小暮 彰	出席
6	公募（町内在住）		徳永 道子	出席
7	立川バス株式会社	運輸部計画課長	佐藤 祐浩	出席
8	西武バス株式会社	計画部計画課長	秦野 凌	出席
9	東京都交通局	自動車部計画課長	若田 瑞穂	出席
10	横川観光株式会社	代表取締役社長	山口 和彦	出席
11	武州交通興業株式会社	事業部部長	濱田 興紀	欠席
12	一般社団法人東京バス協会	乗合業務部長	米澤 暁裕	欠席
13	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局	首席運輸企画専門官	鎌塚 俊充	出席（代理：関口達也）
14	立川バス労働組合	執行委員長	土岐 雅人	出席
15	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所	計画課長	古川 克利	欠席
16	東京都 西多摩建設事務所	管理課長	高橋 伸子	出席（Web）
17	福生警察署	交通課長	杉本 伸幸	出席

★:会長 ☆:副会長

傍聴人:9人

次 第

- 1 開会
- 2 委員交代報告
- 3 議事
 - (1) 瑞穂町コミュニティバス運行状況の報告について
 - (2) 瑞穂町コミュニティバス運行評価基準について
 - (3) その他
- 3 閉会

2. 議事録

■委員交代報告

- ・国土交通省関東運輸局東京運輸支局からは、前任の清家氏に代わり鎌塚委員が就任
- ・国土交通省関東地方整備局相武国道事務所からは、前任の山田氏に代わり古川委員が就任

■議事

(1) 瑞穂町コミュニティバス運行状況の報告について

- ・令和5年7月までのコミュニティバス利用実績について、事務局より報告を行った。
- ・運行計画の見直しを踏まえた利用者アンケート調査の結果について、事務局から報告を行った。

【委員】

アンケートの満足度には表れていないが、買い物難民への対策として、オリンピックに新たにバス停を設置したことで感謝の声が届いている。

【副会長】

資料の9頁にあるアンケートの結果で、コミュニティバスを片道のみ利用している人が半数以上を占めているが、帰りはどのような手段を使っているのか。

【事務局】

片道のみ利用者の、コミュニティバスを利用しなかった行き・帰りの交通手段について聞いているが、家族等による送迎が44.4%、次いで徒歩が35.6%となっている。

【副会長】

家族による送迎が多いことを考えると、利用ニーズは残っているかもしれない。OD調査を実施することなので、その結果を待ちたい。

【委員】

免許を返納した方がどのような手段で移動しているか、どのように買い物をしているのかアンケートの結果からはわからない。

【会長】

利用状況ではなく、生活実態の調査を行わないと把握できない。

【副会長】

抽出率が低いものなので代表性にはやや難があるが、東京都市圏パーソントリップ調査で免許返納に関する項目があり、返納した人の交通行動がわかると思うので見てみるとよい。

【会長】

高齢化率は高まってきている。コミュニティバスで全ての買い物難民をカバーすることは難しいが、ある程度の柔軟さは必要になってくるのかと思う。

(2) 瑞穂町コミュニティバス運行基準の考え方について

- ・コミュニティバスの運行評価基準案について、事務局から説明を行った
- ・武蔵野コース、箱根ヶ崎・長岡コースについては現行の利用状況が続く場合は代替交通手段への切り替えとなる見通しが示された

【委員】

最も乗車実績のよい元狭山コースでも収支率が10%程度というところに難しさを感じる。路線バスに関しては運賃の値上げの動きがあるが、コミュニティバスにはないのだろうか。

【委員】

立川バスの路線バスでは、11月下旬に運賃改定を予定しており、初乗り運賃は180円から210円になる。コミュニティバスの運賃については、事業者ではなく町で決定するものである。

【事務局】

町内では現在立川バスのほかに西武バス、東京都交通局のバスが運行しているが、そちらは現状では値上げしないということなので、町内全体でのバランスを見て今の運賃を維持したい。今後西武バス、東京都交通局の運賃値上げがあるようであれば、地域公共交通会議の場で協議させていただきたい。

【委員】

運賃以外に収益を確保する方法はないのだろうか。

【事務局】

これまで運賃以外に車内放送広告、車体のラッピング広告に取り組んでいる。なかなか事業者の協賛を得られておらず、車内放送広告は昨年度1件契約があったが今年度には継続されていない。ラッピング広告は広告代理店を介し、5路線で年間約16万円を得ている。収入を得るための広告も必要だが、コミュニティバスの意義を考えると、たくさん収入を得るというよりは、町の企業や見どころを紹介するなど、地域の活性化に繋がることを重点として動いていきたい。

【副会長】

運賃外収入としては広告が最初に考えられるが、焼け石に水の程度である。バス停の広告の事例もあるが、道路占用許可も必要で、バスの収入とは言い難い。

【委員】

実証実験運行はいつまで実施できるのか。

【事務局】

実証実験運行は令和6年9月までとする予定で、その後元狭山コース、元狭山・長岡コース、石畑・殿ヶ谷コースは本格運行に切り替える見通しである。本格運行となった場合であっても継続的な運行を保証できるものではなく、運行評価基準を定めて評価を行い、その結果次第では運行計画の見直しが必要となる。場合によっては廃止となることもある。

【委員】

利用実績を見て納得する部分は多いのだが、5年後には団塊の世代が車を運転できなくなるような時代になる。そうした状況の中で本数を減らすというのはやむを得ないが、全面的に廃止となると苦しい人もいると思うので、細々とでも継続してほしい。

【委員】

武蔵野コース、箱根ヶ崎・長岡コースはいつ廃止となる見通しなのか。

【事務局】

あくまでまだ検討段階であり、OD調査の結果なども踏まえて考えていくことになる12月の会議で方向性をお示しし、3月の会議で決定したいと思うが、廃止するとしても代替サービスへの切り替えに向け、国道交通省からの認可を得ることやアナウンスに時間を要するため、令和6年9月までは継続することになる。

【委員】

羽村駅、福生駅などでは、タクシーの供給が不足しているようで利用者が多く並んでいる。デマンド交通への切り替えなども簡単ではないと思うので、現実的に可能なのか検討してほしい。

【事務局】

担い手についての検討が重要なのは仰る通りである。タクシー事業者の委員にもどのレベルで、どの対象なら可能なものなのか確認を行っているところであり、瑞穂町の公共交通としてふさわしいのか検討を進めていきたい。

【会長】

コミュニティバスの代替手段なので、町外への移動に使うのはどうなのか、という話もあり悩ましいところである。

【副会長】

収支率は他の自治体と比べて低いと言わざるを得ない。代替サービスについては、担い手、経済という2つの視点が重要である。ここ数年の議論は担い手があるという前提に立っているものだが、今後サービスが提供できないということも当然出てくるので、提供する側の判断基準を入れないといけない時がくる。また仮にデマンド交通を導入するとしても、現行を上回るような費用がかかるのであれば考えなくてはいけない。

(3) その他

【委員】

コロナ禍による減収、燃料代の高騰、改善基準告示の改定に伴う2024年問題、乗務員不足といった問題が生じている状況なので、西武バスとしても運賃改定の可能性はある。これまでは、少ない黒字路線の収益で多くの赤字路線を補填する形でやってきたが、コロナ禍を経てそのスキームは成立しなくなっている。既存民間バス事業者がコミュニティバスの運行を担えるとは限らず、実際にコミュニティバスの運行から撤退したバス事業者もある。様々なモビリティが上手く共存できるような形でやっていきたい。

【会長】

上手く棲み分けを行うためにこのような会議体があるのだと思うので、どのような形がベストなのか検討していきたい。

【事務局】

専用定期券はこれまでコース別で販売していたが、運行計画の見直し後、路線の重複もあるので全路線共通のものに切り替えたい。また元狭山コースで遅延が発生することがあり、11月中旬を目途に朝の1便についてダイヤを変更する。改善基準告示のこともあるので、抜本的な変更は行わない。バス停の借地については、継続で快諾を得られた。ただし、みずほクリニックは営業を終了するようなので、「けんちの苑・みずほクリニック」は「けんちの苑」だけになる

【事務局】

箱根ヶ崎駅西の公有地活用について、「OHAKO MEET UP」というイベントを行う。箱根ヶ崎西公有地活用プロジェクトについては株式会社けやき出版、相羽建設株式会社という事業者の選任を行い、公有地の活用法について検討を行っていく。待合空間の検討も実施しており、令和6年2月のイベント終了後に整備を行う。

【委員】

待合空間はどのくらいの規模のものになるのだろうか。

【事務局】

10人程度が入れるものを想定している。トイレも整備する。

【委員】

タクシー業界の現状を共有する。西多摩地区では6社が営業しているが、どこも運転手が不足している。新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行に伴い利用が伸長しているほか、GOアプリなどでの配車もあって、車両が駅まで回らない状況である。これまでは普通二種免許を所有している人を募集してきたが、今は国の補助制度を活用し、普通一種免許だけを持っている人を採用して、講習を受けさせるようになっている。横川観光では檜原村、あきる野市でデマンドバスの運行実績があり、タクシーとバスの中間のような形で運行しているものもあるので、そういう形で提案していきたい。資料にある自家用有償旅客運送が悪いわけではないが、最終手段だと認識していただきたい。二種免許は人を運ぶため、人の命を預かるためのもので、その大切さは理解してもらえるとありがたい。

【会長】

次回日程については、OD調査の実施後に設定するので改めて案内を行う。

以上