

## 令和5年度 第1回 小平市地域公共交通会議 会議要録

### 1 日 時

令和5年6月23日（金）10時00分から11時20分まで

### 2 場 所

市役所3階 庁議室

### 3 出席者

|                  |               |
|------------------|---------------|
| 小平市地域公共交通会議委員    | 13人（内、代理出席2人） |
| 事務局（都市開発部 公共交通課） | 3人            |
| 地域整備支援課          | 3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 令和4年度コミュニティバス・コミュニティタクシーの乗車実績について
- 4 「（仮称）小平市の地域公共交通の基本方針」の検討について
- 5 小平南西部地域における新たな交通手段の実証実験運行に向けた支援について
- 6 その他
  - ・現状や取組状況等について（情報交換）
  - ・公共交通事業者支援金について
  - ・鉄道駅ホームドアの整備について
  - ・小川駅西口地区第一種市街地再開発事業の進捗状況について
- 7 閉会

### 5 配布資料

- ・資料1 「バスとタクシーのひろば in小平2023」開催報告
- ・資料2-① 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
- ・資料2-② コミュニティバス・コミュニティタクシー乗車人数の推移
- ・資料3 「（仮称）小平市の地域公共交通の基本方針」の骨子案、骨子案の補足・資料
- ・資料4 小平南西部地域における新たな交通手段の実証実験運行に向けた支援について

令和4年度第2回 会議要録（令和5年2月9日開催）

### 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

令和5年4月1日付人事異動に伴う新規委員自己紹介、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

事務局から、資料1に基づき説明

## 会長

開催日当日は、西武バスの臨時便が運行したが、運行便数や乗車人数などどのような運行状況だったのか。

## 委員

小平駅南口から小平営業所までの便を増便し、乗務員も通常より1.5人分のシフトで運行した。採算は取れていないが、交通に興味がある方が臨時便に乗車して来場していた。そのような意味でも、社会貢献として意義ある増便だったと認識している。

### 3 令和4度コミュニティバス・コミュニティタクシーの乗車実績について

事務局から、資料2-①、2-②に基づき説明

## 委員

コミュニティバスについては、土日曜日と平日では乗車状況に格差が大きく、特に日曜日の利用者が戻ってきていない状況が顕著にある。土日曜日と平日は別ダイヤにして、運行本数を減らさないと、収支が改善していかないのではないかと考えている。

また、乗務員不足により、就業シフトを組むのが難しい状況なので、効率的に回していく必要がある。今後、コミュニティバスのダイヤ改正については協議していきたい。

## 事務局

現在策定中の「（仮称）小平市の地域公共交通の基本方針」において、コミュニティバスについては、運行状況等を考慮しダイヤ改正についても、検討していくことを考えている。

## 会長

全国的に見ても、コミュニティバスの日曜日の乗車状況は平日の6割程度であることが多い。平日と休日それぞれで1日平均の乗車人数を出してもえると、状況が分かりやすくなる。

## 事務局

口頭での報告となるが、令和4年度のコミュニティバスの1日平均乗車人数は、平日が574.8人、土曜日は516.0人、日曜日は404.9人であった。平日では金曜日が1番多く、613.3人で、日曜日と比べると約200人の差がある。今後、乗車実績のデータを踏まえながら、ダイヤの見直しを検討していくことになる。

## 委員

現在、コミュニティタクシーは、土日曜日に運行していないことから、利用者アンケートにおいて土日曜日運行の要望が多い。コミュニティバスの乗車実績を見ても、土日曜日は平日よりも乗車人数が大幅に少ない現状を踏まえ、土日運行について検討していくことになる。

## 委員

コミュニティバスのダイヤ改正については、運行ルートを延伸した際も行われていないので、現状に即したダイヤの見直しをお願いしたい。

現在、タイトな運行となっており、定時性の担保は難しいが、一方で20分に1便のダイヤは分かりやすく、利便性はある。

東村山市のコミュニティバスは、令和4年10月のダイヤ改正で減便となり、当初は利用

者当等から様々な意見をいただいたが、ダイヤどおりに運行ができるようになった。ダイヤ改正については、安全第一に考え、引続き調整してほしい。

**会長**

コミュニティバスの遅延の状況はどうか。

**委員**

コミュニティバスについては、運行ルート上に踏切があることや狭い道路が多いことから、慢性的に遅延している状況である。運行開始当初から道路状況も大分変わってきているので、現状を考慮しながらダイヤ改正について検討していきたいと考えている。

**会長**

東村山市のコミュニティバスは、定時運行ができていなかった。地域公共交通会議で何を優先すべきか議論をする中で、安全に定時運行できるダイヤについて検討してダイヤを決めた。ダイヤ改正により減便となったが、定時運行できるようになったので、乗車人数は大きくは減っていない。

コミュニティバスについても、安全で定時運行ができるようにするため、今後、議論していく必要がある。

**委員**

コミュニティバスは、津田公民館・図書館で乗務員の交代をしているが、遅延が生じた場合も同じ車両で運行を続けるため、遅延が解消され難く、遅れを長く引きずっている。

現在、2台の車両を4人の乗務員でシフトを組んで運行し、1台は緊急時の予備車として残す必要がある。よって、遅延が生じた場合は、予備車で対応できないため、現状の運行体制となっている。

**事務局**

令和5年度はコミュニティバスを1台購入する予算を確保し、運行ローテーションに1台追加する予定である。引き続き、運行改善に向けて運行事業者と協議していく。

#### 4 「（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3に基づき説明

**会長**

ただ今の説明について、何かご意見、ご質問はございますか。

**委員**

「バリアフリー化の推進」の観点から、小平駅南口のロータリーについて確認したい。車椅子の方が乗車する場合、何度も切り返しをしないとバス停に付けられず、バス停の間隔が狭いので、乗務員は対応に苦慮していることから、バスの運行に係る導線に課題があると認識している。

また、折り返しの待ち時間を確保することが、定時性の確保につながる。

待機場所は労務管理上重要なので、バリアフリー化を考慮した整備をしていただきたい。

#### 委員

小平駅北口は、ロータリーが整備されていないが、現在、再開発準備組合が立ち上がり、都市計画決定に向けて再開発事業が進んでいる。交通広場の整備に当たっては、バスの発着場も考慮し、整備を検討していく予定である。

小平駅南口の駅前広場は既に整備されているので、今のところ、都市計画に関わる整備の予定はないが、今後の小平駅北口再開発事業の状況によっては、駅前広場の整備についても関連として検討の話が出てくるかもしれない。

#### 委員

小平駅南口の駅前広場において、市民は歩道の有効活用について注目している。路面舗装が痛んできているので、補修を行うに当たっては線形のリニューアルを視野に入れて対応していくこととなるが、近年中の整備は難しい状況である。

#### 会長

運行事業者と意見交換をしながら、今のインフラの中でできることもあるかもしれないので、できることがあれば進めてほしい。

#### 委員

地域公共交通計画ではなく、基本方針を策定するのか。基本方針策定後は、計画を作成するのか。

#### 事務局

法改正に伴い、地域公共交通計画策定が自治体の努力義務に規定されたが、市としては、計画ではなく基本方針を策定する。今のところ、方針策定後に計画を策定する予定はない。

#### 委員

地域公共交通の課題として、6つの課題が挙げられているが、交通事業者の視点に立った課題がない。課題④の生活交通の維持・確保は、非常に厳しい課題と捉えている。社会全体として働き手が減少する中で、10年後に今の交通網を維持できているかは難しい。

補足資料、方針2施策③に協賛金・支援金とあるが、当社の事例としてバスの目的地にある企業から支援金をいただき運行を維持していたが、コロナの影響で支援金がなくなり、運行が継続できなくなった。支援金は、不安定な収入源であることを実感した。

方針2目標2の3者の役割を踏まえた適正な運賃設定は大事なことを考えている。運行を継続するために必要な運賃がいくらなのかを考えなければいけない。

障がい者割引について、路線バスにはないサービスである。コミュニティバスが運行している地域の方は割引が受けられるが、運行していない地域の方は割引を受けることができないので、公共交通として公平性が担保できているのかと考えさせられる。

#### 事務局

基本方針については、交通事業者よりも利用者の視点で検討を進めてきた。課題を解決するためには、交通事業者の状況も踏まえ、市、利用者、交通事業者の3者で協議をしながら進めていく必要があると考える。

また、適正な運賃設定のためには、民間路線バスとのバランスが必要なので、協議をしな

がら進めていく。

障がい者割引については、令和5年3月にパスモが対応を始めており、近隣の自治体でも適用する自治体が増えてきている。そのような動向も踏まえながら、総合的に検討を進めていきたい。

#### 会長

乗務員不足への対応は、持続可能な地域公共交通とするために重要であり、限られた資源を有効活用することが大切であり、その視点を基本方針に盛り込んだ方が良いと考える。

持続可能な公共交通を確保するため、今後、1人当たりどれだけ公費負担しているのか検証する必要がある、この視点は欠かせない。

デマンド型交通を導入することが前提ではなく、交通課題を解決することが目的である。その地域に特性を合ったものか、地域で議論していく必要がある。

#### 委員

埼玉県交通空白地域では、デマンド型交通の運行について議論することが増えている。タクシー券の配布という手法も考えられるので、初めからデマンド型交通ありきではなく、様々な手法を検討した上で、その地域に最適な手法を柔軟に考える必要がある。

#### 事務局

デマンド型交通の導入ありきではなく、地域の交通課題を解決するために、どのような手法がその地域に合っているのか、地域とともに考える必要がある、持続可能な視点が重要である。

#### 会長

本日出た意見を踏まえ、引き続き検討を進めてください。

### 5 小平南西部地域における新たな交通手段の実証実験運行に向けた支援について

事務局から、資料4に基づき説明

#### 委員

デマンド型交通に絞る理由として、この地域は狭隘道路が多く、生活圏が分断されており、移動の目的により行先が分散されているとあるが、これだけの理由で絞るには唐突感がある。

#### 委員

これまでの検討の中で、デマンド型交通に絞るまでに、他の選択肢もあったのか。

#### 事務局

令和3年度から4年度にかけて、毎月、考える会の会議の中で、コミュニティタクシー実証実験運行の検証結果等を踏まえ、よりきめ細かいニーズに対応する新たな交通手段や、既存の交通手段の活用を検討してきた。その中で全国で実施されている事例を研究しながら、タクシー券の補助や、スクールバス、病院・社会福祉施設の送迎バスの活用などが挙げられた。その結果、考える会においてデマンド型交通に絞られた経緯がある。

#### 委員

平成18年にまとめた「市の公共交通に対する基本的な考え方」に基づき、市内を4つの地域に分けてコミュニティタクシーの運行に向け取り組み、現在、3つの地域で継続運行している。

しかし、南西部地域については、コミュニティタクシーの実証実験運行を実施したが、乗車人数が目標に達しなかったことから、継続運行に至っていない。考える会では、コミュニティタクシーに代わる交通手段として、デマンド型交通がこの地域には合っていると考え、現在、実証実験運行に向けて検討を進めている。

#### 会長

市民に分かりやすく説明するには、コミュニティタクシーの実証実験運行の結果、目標人数に達せず、この地域にコミュニティタクシーの運行方法が合わなかったということを示した方が良い。

#### 委員

地域住民の行先が分散しているので、需要に合わせた交通手段としてデマンド型交通の方が良い。また、狭隘道路が多いと定時運行することが難しい。

#### 委員

デマンド型交通は万能薬ではない。デマンド型交通はコミュニティタクシーと同様、乗務員の人件費が掛かる上に、予約・配車システム費の経費が更に掛かる。また、予約が重なれば待ってもらうことになり、これを解消するためには運行台数を増やすことになるが、運行経費の点で増やすことは難しい。デマンド型交通の特徴を地域の方へしっかり伝え、乗合をすることについて協力してもらえようようにすることが必要である。

#### 事務局

いただいた意見を踏まえ、地域と共有しながら検討を進めていく。

#### 会長

小さな車両に乗り合うことについてはストレスが生じることなので、どれだけ地域の方の協力が得られるかが、乗合率を高める決め手になるので、地域の方と検討してほしい。

#### 委員

デマンド型交通の乗降場所はどこに設定するのか。

#### 事務局

主な利用目的を、買物や通院と考えており、考える会の中で地図に落とし込みながら、店舗、スーパー、病院、公共施設、駅など、現在150箇所程を候補地として挙げているが、今後警察と調整を図り、さらに絞っていく予定である。

小平市では、タクシーとの競合を避けるため、乗降場所に自宅は含めず、自宅とバス停の間に乗降場所を設定している。デマンド型交通の特色を知ってもらい、利用につなげていきたい。

## 委員

東久留米市のデマンド型交通は、乗降場所を自宅と32カ所に設置している。乗降場所が多いので、乗り合いが難しい状況がある。

## 6 その他

- ・現状や取組状況等について（情報交換）
- ・公共交通事業者支援金について（事務局から情報提供）
- ・鉄道駅ホームドアの整備について（事務局から情報提供）
- ・小川駅西口地区第一種市街地再開発事業の進捗状況について（地域整備支援課から情報提供）

## 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。