

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	令和3年度 第3回 東村山市地域公共交通あり方検討会				
開催日時	令和3年10月21日(木) 午後2時30分～4時30分				
開催場所	市民センター2階 第2、第3会議室				
出席者及び欠席者	●出席者:(委員) 大沢昌玄会長・小嶋文委員・金田一弘明委員・高橋照定委員・越智あや委員 (事務局) 渡部市長・山下まちづくり部長(都市計画担当)・屋代まちづくり部次長・島崎交通課長・小宮山係長・香西主任・會田事務員・八千代エンジニアリング(株) 2名 ●欠席者: なし				
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	1. 開会 (1) 会長挨拶 (2) 市長挨拶 2. 議題 (1) 新たな移動手段の検討について 3. 報告 4. 閉会				
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2732) FAX番号 042-393-6846				
会 議 経 過					
1. 開会 資料の確認 ○令和3年度 第3回「東村山市地域公共交通あり方検討会」次第 ○資料1-1 コミュニティバス「グリーンバス」の利用状況調査結果 ○資料1-2 東村山市 移動手段や交通手段に関するアンケート調査結果 ○資料1-3 市内の送迎車両等の活用可能性調査結果 ○資料2-1 東村山市における移動手段確保の現状 ○資料2-2 地域別の現状整理					

○資料3 検討地域での移動手段確保に向けた課題

○資料4 東村山市における新たな移動手段の運行方法について

出席状況の確認。東村山市地域公共交通あり方検討会設置規則第6条第2項により、本会議は成立していることを報告（5名中5名の出席）。

事務局が開会を宣言。

### （1）会長挨拶

皆さんこんにちは。本日は7月から実施していただいたアンケート結果の内容のご報告を事務局からしていただけたと思います。皆さんも事前に郵送で届いた大量なデータに、驚かれたかもしれません。

しかし、事務局の皆さんにご尽力いただき多くのデータが整理されているかと思えます。そのため、市民のニーズや実態が把握できたと思えます。本日はそのニーズの実態を皆さんで共有するという大きな役割があると思えます。

また、今後政策をどのように展開にするかは次回以降の会議になるかと思えます。新型コロナウイルスがどうなるのか、よくわかりませんが、市民が交流をするために必要な移動手段を担保しておくことが重要と思っております。人々の生活の満足度をアップしていくことが重要だと思えますので、引き続き皆さん本日も議論の程よろしく願いいたします。

### （2）市長挨拶

皆さんこんにちは。本日は大変お忙しいところ、まただいぶ落ち着いてきたとはいえコロナ禍にもかかわらず、地域公共交通あり方検討会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃、当市の交通行政をはじめ、市政全般におかれまして、ご指導ご協力をいただきお礼を申し上げる次第でございます。

会長からお話がありましたように、今回は市民アンケートの結果を踏まえまして、どこの地域にお住いの皆さんが、どういったことに対してご不満をお持ちになっておられるのか、傾向をつかめるのかなと思っております。その辺から議論を進めさせていただいて、定時定路線バス交通以外の公共交通が、今の日本で行われているような種別をあげさせていただいて、本市として取りうる施策を事務局の方で示しをした次第でございます。その点についても皆様からご指導をいただければと考えているところでございます。

先ほど会長からもお話がありましたように、8月時点では全国的に大変なコロナの拡大状況でございましたけれども、現時点ではそれもだいぶ収まってきています。一つの要因は、ワクチン接種が進んだことが考えられると思えます。本市でも、すでに第一回目を接種されている方が77.5%。高齢者の方には二回目を接種された方を含めましても85%を超えます。かなりの方がワクチン接種を終えたことが、功を奏しているのかなと考えております。

しかしながら、ウイルスでありますので、ワクチンがきかないような新しい変異

株が発生しないとは言いきれないところでございます。現在、国ではワクチンの抗体が、接種から時間が経過すると後退することから、今年の年末から来年にかけて二回目の接種から8か月以上経過した方に、三回目のいわゆるブースター接種をするように指示が出されております。当市でもその準備に向けて進めているところでございます。引き続きコロナウイルスとの戦いが継続される中で、中長期的に今後の市民の皆さんの行動や活動がどうなっていくのかというのが、興味深いところであります。

後程お示ししますが、当市で運行しているグリーンバスの乗降客数がなかなか戻ってこない。鉄道事業者の方にお聞きすると、乗降客数はコロナ前の7割程度というお話があって、なかなか既存の公共交通についても経営的な面を考えた場合に持続可能性をどう確保していくのかが、新たな課題になっていくと感じているところでございます。

一方、当市も一時は人口減少があったのですが、ここに来てコロナ禍で働き方もだいぶ変わってきた影響もあり、不動産業の方にお聞きをすると、東村山市は非常に人気があるということです。

しかし、おそらく出生率が急激に上がるとは思いませんので、基本的には自然減が今後ずっと続くであろうと思います。社会情勢を加味していくと極端な人口減少が今後しばらくは起きないのではないかと思います。これが公共交通においてどのような影響をもたらすのかを考え合わせながら、なんとか持続可能な公共交通を構築できればと考えております。

本日は限られたお時間ですが、よろしくご審議いただきますようお願い申し上げて、ご挨拶に代えさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

《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) 新たな移動手段の検討について

《事務局》

- ・時間の都合上、すべての内容について説明できないが、調査の集計結果について、主な内容のみ説明する。
- ・資料1-1 コミュニティバスの利用実態調査結果について
- ・4日間の乗車人員3,124人中、アンケート回収3,103人、うち有効票2,810人と、90%以上の方から回答をいただくことができた。
- ・支払い方法は、回答いただいたうち、ICカードの利用が約83%、現金が約13%、回数券・1日乗車券が約4%であり、当市においてもICカード決済の比率が高くなっている。

- ・利用者の年代は、利用の中心と予想されていた65歳以上の利用が45%で、学生を除く64歳以下の方の利用が50%、学生が5%となっており、利用年齢の大きな偏りは見られなかった。
  - ・グリーンバスの利用者の約67%が通勤通学とその他私事での利用を占めており、それぞれ30%以上の利用割合となっている。また、土日では、通勤通学、通院の割合が減り、買い物の割合が増える傾向にある。
  - ・各路線とも、極端に利用者が少ないバス停が続く区間はなく、ルート of 適正化が概ね図られていることが確認できた。
  - ・新型コロナウイルスの影響により、全体の利用者数が減少となっていることから、利用者数などの推移をより注視しながら、必要に応じて乗降調査を実施するなど、コロナ終息後の利用実態の把握に努める必要があると考えている。
  - ・資料1-2 移動手段や交通手段に関するアンケート調査結果について。
  - ・本調査は、市内の2,500世帯に対し、1世帯2枚の調査票を配布し、809世帯、合計1,277名分の回答をいただき、回収率については、32%となった。移動実態として、自動車、自転車、徒歩などの利用が、通勤通学を除き、買い物、通院で、それぞれ84%、65%と比率が多く、市内の移動において公共交通を利用する割合は、低くなっている。
  - ・現在の移動に関する満足度は、利用圏域と検討地域を比較すると、満足度が5~10%下がり、不満度が2~5%上がるが、いずれも満足度が総じて高く、両地域の間大きな差はみられない。また、利用圏域においても、一定の不満があることがわかった。
  - ・将来における免許証返納や高齢化などを理由に将来の移動における不安は、検討地域において、買い物や通院など各項目が利用圏域と比較して13%程度高くなっている。
  - ・新たな移動手段の利用意向については、鉄道駅までの利用意向が最も高く、利用圏域で32%、検討地域で39%となっており、次いで、買い物、通院の順番で利用意向が高くなっている。
  - ・資料1-3 市内の送迎車両等の活用可能性調査結果について。
  - ・市内で送迎業務を行っている可能性のある、高齢者施設、医療施設、ドライビングスクールの計60施設を対象に調査を行った。
  - ・この調査では、施設における車両の保有状況や車両の運行内容など基本的な事項の他、新たな移動手段の運行協力についてお伺いをしている。
  - ・26施設から回答いただいております、対応を検討してもいいという回答は1施設、詳しい話を聞いてから判断したいという施設が6施設、協力は困難、不可能との回答をいただいたのは17施設となっている。
  - ・運行内容を協議する上では、使用可能時間や運行協力における条件などさまざまな課題があるので、引き続き、検討を進めていきたいと考えている。
- 《会長》
- ・資料1-1、1-2、1-3についてご説明いただいたが、あまりに端的過ぎて理解しづらい。私のほうでかいつまんで補足説明させていただく。
  - ・資料1-1はグリーンバスがどれ位利用されているかということで調査いただいた内容である。
  - ・1ページ目にそれぞれの調査結果の概要があるが、事務局にお聞きしたい。利用の状況とあるが新型コロナウイルス前に比べてどれぐらいの減少になっているのか。
- 《事務局》

・資料2-1 2ページに記載されているが、グリーンバスはコロナ前に比べて25%程度の利用減になっている。

《会長》

・資料1-1について補足説明。

・6ページには利用者の支払い方法。交通系ICカードが多数である。地方都市ではバスの乗り方が分からない方がいらっしゃる。交通系ICカードがあることによって、非常に分かりやすく、乗りやすいことが考えられる。交通系ICカードが使える新たな公共交通必要であることが読み取れる

・9～10ページはなぜ利用しているのか。6月4日の金曜日は通勤・通学が多く、土、日曜日の休日はその他の私事で利用している。

・11ページは年代ごとの支払い方法。クロス集計をかけていて、年代ごとに支払い方法を出している。高齢者もICカードの使用率が高い。

・12ページで年代ごとの利用頻度、13ページで年代ごとの利用目的、15ページ以降は各路線の便別利用者数、15ページ以降は各路線の便別利用者数、18ページ以降は区間別利用状況の内容が記載されている。

《会長》

・資料1-1について質問はあるか。

《会長》

・なければ私から、4ページで6月3日（木）に無効票が多かったが、回答してくれなかったのか、受取を拒否されたのか、どのような状況であったか。

《八千代エンジニアリング（株）》

・東村山駅～新秋津線路線の6月3日（木）にスポーツセンターとワクチン接種があり、混雑のため調査員がアンケート用紙を配布できなかった票が多く含まれている。また、拒否もあった。無効票は、その後の集計には含めていない。

《会長》

・9ページ 6月3日（木）、6月5日（土）、6月6日（日）の利用目的はその他私事が一番多い。通勤・通学は義務的行動であるが、通院、買い物は私事行動になる。買い物、通院以外のその他私事が圧倒的に多いが、どんな利用であるか、もしわかればお聞きしたい。

《事務局》

・アンケートではその他私事の内訳は分からないが、3日、5日、6日に関しては、ワクチン接種があった。土、日曜日は休日を外に出かける機会が増えているということ。また、通勤・通学、買い物、通院の3つの選択肢しかないので、それ以外を全てその他私事にしているため、選択される方が多くいたのではないかと考える。

《会長》

・その他私事が多かったので、反省点としてもう少し細かく聞くべきかと考えていた。

《委員》

・9ページの路線別利用者で東村山駅～新秋津駅路線の利用者が多いのは、運行開始年度が影響していると考え。運行開始年度を教えてください。

《事務局》

・新秋津駅路線は運行本数も多く、車両は3台使用している。他の路線は1台で運行している。

・新秋津駅路線は平成15年1月、久米川町循環、諏訪町循環は平成20年2月、東村山駅～久米川駅路線は平成28年9月より実証運行、平成29年9月より本格運行。

《会長》

- ・是非、運行開始が分かる資料を残していただきたい。
- ・新秋津駅路線は需要に応じて車両が増えていったのか。

《事務局》

- ・新秋津駅路線は当初から車両は3台であった。

《市長》

・当時市長ではなかったが、新秋津駅路線は中間地点に多摩北部医療センターがあることにより、そこに行かれる利用者が多くいらっしゃるということで、当初より3台で運行であったと思う。

《委員》

・6月3日、4日はワクチン接種の影響があったということだが、15ページ以降でもワクチン接種のような特殊な事例が多く含まれることがあれば、分かる範囲内で教えていただきたい。間違った方向にいかないように、注意して見るところがあれば教えていただきたい。

《事務局》

・4日は雨の影響、3日はスポーツセンター、5日、6日は市役所でワクチン接種が行われていたので、乗降者数が増えた可能性があると考えます。

・2ページに日程と天候が記載されている。また脚注でワクチン接種実施場所を記載している。

《委員》

・15ページ以降で、ワクチン接種のような特殊な事情が影響していることに注意して見るページはあるか。

《八千代エンジニアリング（株）》

・基本的に、ほぼ全ての集計でワクチン接種を除いて集計している。15ページ以降の利用区間についてもワクチン接種は入っていない。3日の場合、新秋津駅路線の対象便では、利用者が多くなっているため、16ページ、17ページのグラフで示した人数以上に車内は満杯感があったが、3日だけなのであまり気にしないでいただきたい。

《会長》

・ワクチン接種の乗降バス停がわかると変化が分かったりするので良い。街を活性化するための市のイベントがあれば交通状況が変わる。ワクチン接種は市のイベントと置き換えて理解することができるので、そこを踏まえて分析していただければと思う。

《市長》

・3日（木）にスポーツセンターでワクチン接種があった。新秋津駅路線はスポーツセンター前にバス停があるので、若干増えたかと理解しているが、基本的には各町から高齢者対象にワクチン接種の無料送迎バスを運行したので、5日、6日の新秋津駅路線がワクチン接種の影響を受けたかは微妙である。また新秋津駅路線以外の諏訪町循環、久米川町循環、東村山駅～久米川駅路線はワクチン接種会場へは運行していないので影響は受けていないと理解している。

・ワクチン接種の無料送迎バスの利用者は多くなかった。ワクチン送迎バスで利用者が多かったのは萩山町であった。

《会長》

・ワクチン接種の無料送迎バスの利用者もニーズの一部かもしれない。公共交通のあり方を議論する上で重要なことで、新たな公共交通のあり方を探ればと思う。

《会長》

・膨大なデータを理解するのは大変である。資料1—1の議論はここまでにして、質問があれば1～2週間を目途に事務局に随時ご質問いただければと思う。

《会長》

・資料1—2について補足説明。

・交通手段のアンケート結果。新たな移動手段のニーズについても聞いている。どのように移動しているのかが非常によくわかる、将来を考える上で重要なデータである。

・5ページは自動車、免許の保有状況。パーソントリップでは免許を保有し、自動車の保有者の外出率が高い傾向がある。自動車の保有は自由に移動できるので、自動車を保有しているかで外出の行動が変化する。

・6ページはそれぞれの移動目的に対してどんな交通手段を使っているのか。通勤・通学は鉄道が半数を占める。次に自転車で、ほぼ同率で徒歩であることから、将来的には自転車のレーン、歩道、道路空間の整備の必要性が読み取れる。

・買い物は自転車、徒歩で約50%であることから、東村山市は自分から移動できる元気な人が多いことが分かる。

・通院は徒歩が22%で最も多い。歩ける範囲内で病院を配置することが市として重要であることが読み取れる。

・8ページからは移動先別の移動頻度。通勤・通学は週5日以上が68%。週3～4日が21%。コロナ前にアンケートが取れていれば、どれくらい通わなくなったかが分かる。それが市の新たなニーズになっている可能性があった。

・10、11ページは有用なデータである。コロナによって何か影響があったのかについて。宅配や移動販売を利用していないが42%あるので、対面での買い物のニーズがある。宅配や移動販売を使う機会が増えた方は21%なので、物流に関してはさほど気にする必要はないが、今後宅配サービスが増えたら、人の移動だけでなく、物の移動も考える必要があることが読み取れる。

・23ページは、新たな移動手段ができた場合に支払ってもよい金額。鉄道駅までの移動、買い物先への移動、共に約7割が200円まで支払ってもよいである。多くの公共交通の利用料金は200円位なので妥当である。

・25ページは今後の公共交通に対する意向である。地域での取り組みに対する姿勢は、市内の交通手段を積極的に利用する努力をしたいというご意見が24%あった。

・資料1—2について質問はあるか。

《会長》

・なければ私から質問したい。18ページの新たな移動手段の利用意向の無回答が多いが、どう理解したら良いか教えていただきたい。

《八千代エンジニアリング(株)》

・無回答には2種類ある。一つは「鉄道駅まで何で向かっていますか」とい質問から始まっている質問のため、移動する手段がない方が無回答に含まれている。もう一つは、今駅まで移動する手段はあるが、新たな移動手段を利用したいかどうか無回答な方の2種類である。全員分を対象として集計しているので、そもそも駅まで移動していない方が増えてしまったが、省いて集計すべきであった。

《会長》

・アンケート結果なので、この結果が間違ったメッセージになってしまう可能性がある。無回答の方は乗らないのではないかと誤解が生じる。そもそも使っていない方は除く等加工をしないと、これを見ると無回答の人は利用しないのか、こんなにいるのかと思われては少しまずい気がする。課題点を修正して示していただければ

と思う。

《委員》

・示し方の意図について伺いたい。色の濃淡をつけてご紹介いただいているが、%で示していただいている結果については分かりやすい。数は赤の濃淡で示していただいている。たとえば6ページの買い物は久米川町と秋津町はもともとの回答数が多いので、一番多く答えられているところは赤くなっている。しかし、この状態だと他の地区が見にくくなっているように感じる。久米川町、秋津町では自動車が多くなっているが、本町を見てみると自動車が10で徒歩が34、栄町は自動車が13で、徒歩が62である。買物を徒歩で行かれている地区だといこうことが分かるが、そのことが消えてしまっている。この濃淡の示し方で伝えたい結果の考察があれば教えていただきたい。

《八千代エンジニアリング(株)》

・実数と比率で示した意図がある。実数にしたところはそもそも配布数がそれぞれの地区でばらばらという事もあり、少ない回答を%で示してしまうとそこに注目してしまう場合もある。人口比になっているので多い回答は多い回答で注目していただきたいので実数で示している。一方で、おっしゃたように一部の傾向を見るためには%表示で、今後は%と実数とそれぞれ示す必要があると思っている。

《会長》

・グリーンバスは、バス停に屋根やベンチなどが設置され、待ちやすくしてほしいという回答が圧倒的に高くなっている。現状はどのようなバス待ち環境になっているのか、配慮されているバス停があれば教えていただきたい。

《事務局》

・道路に屋根やベンチを設置することは困難であり、ほとんど設置されていない。設置されているのは、病院や市役所の施設で、それ以外は路上に設置できない現状である。

《会長》

・設置できないのは幅員の問題で、道路や歩道が狭くて道路占用許可がでないからか。それとも許可を出す前に空間が狭すぎるのか。

《事務局》

・ほとんど歩道も車道も狭く設置ができない。グリーンバスは旧道路に通っているため、なかなか変更ができない状況である。

《会長》

・バス停でバスを待っている間に、天候や気温の影響を受け、自分の車を利用してしまう可能性もある。利用者の皆さんが待っている時間をどう過ごすのか。例えば、コンビニ前にバス停を置いて、コンビニのイートインで待ち、バスが来たら出ていくように工夫する。また、あえて公園の前に設置することも案の一つである。武蔵野市は、バスが来たらすぐに行けるように、実際に公園の前にバス停を設置している。バス待ち環境のニーズが高いため、今後バス待ち環境の改善の検討が読み取れる。

《委員》

・バス停がどこにあるか知らないお母さんが多数いる。いざ利用する時に最寄りのバス停が何処で、どこに向かうバスなのかわからない方に情報をどうにかあげられないか。バス停に路線図がのっていたりはするが、分かりづらい。このようなところに行くという案内が載っているような印刷物がバス停に吊るされていれば、次回外出する際の参考になる。すぐにバス待ち環境を改善することは難しいので、待っている間に何かできる事、気をそらすような取組をしてはどうか。



《委員》

- ・高齢者や免許返納者への交通手段が必要と思う。

《会長》

- ・バス停の場所等のソフト施策について市のほうで何か考えはあるか。

《事務局》

・公共交通マップを市内の公共施設、セブンイレブンやイトーヨーカ堂に配布している。なかなか皆さんに行き届いていないかもしれない。今後もグリーンバスをアピールしていきたい。

《会長》

- ・このような問題を解決するにはM a a s であるか。

《委員》

・第1回の会議でも、モビリティマネジメントをソフト施策として考えて欲しいと申し上げた。公共交通マップを配布することで、自分がどこかへ行くときに、このバス停から乗るとどこに向かうかということを知ってもらえる。また、スマートフォンを使えば、一番自分が近いバス停を検索していただくこともできるかもしれない。モビリティマネジメントには、行動プラン法という手法がある。路線図や時刻表を見るだけでなく、目的地に向かうまでの行動プラン、例えばここに何時に着きたいので、どのバスに何時に乗るかを自分でイメージして行動プランを立ててもらうことにより、実行に移しやすくなる。市のイベントの時に実際にやっていただくような催しも考えられる。

《会長》

- ・スマートシティの取組はあるか。

《市長》

・昨年度、総務省の補助事業にエントリーをさせていただき、M a a s と地域内での消費喚起ということで、デジタル地域ポイントと無償で使える交通サービスを組み合わせた提案をして、一部採択をされた。今年の1月に富士見町を中心にタクシーをメインに乗り合い方式で久米川駅まで行き、駅周辺の商店で買い物をしていただいた場合にポイントをつけるという内容で実施する予定であった。しかし緊急事態宣言の発令で、やむなく中止をさせていただいている。また機会があればグリーンバスだけではなく、路線バスやタクシーも含めた何か取り組みができればと考えている。具体的には今年度そのような事業は行っていないが、来年度以降検討を考えている。

《会長》

- ・ソフトな意見は今回のアンケートではとれていないので重要な意見であった。
- ・免許返納後の取組は何かあるか。

《事務局》

- ・今のところはない。

《会長》

・あったほうが良いと思う。免許返納後にいままでと同じような場所に行ける等そういったことが今回説明できると、より公共交通を使っただけだと思う。非常に重要な意見をいただいたと思う。

《会長》

・資料1—3について補足説明。  
・新たな移動手段を運行するには実施事業者が必要であるが、事業者は人員不足である。現在、送迎を行っている事業者の参加が可能になっているので、送迎事業者に行政がアンケートを取ったと考える。半数の回答率で、その内2／3は協力する

ことができないと回答しており、詳細を聞いてから判断したいと回答した送迎事業者もいるが、どちらにしても可能性は送迎事業者の半分以下である。

- ・資料1—3についてご意見、ご質問はあるか。

《会長》

- ・資料1—1、1—2、1—3について質問はあるか。

《委員》

- ・ない。

《会長》

・今後意見、質問があれば1～2週間を目途に事務局に随時ご質問をしていただければと思う。

- ・新たな移動手段の説明を事務局にお願いしたい。

《事務局》

・資料の説明に入る前に、本日の会議の到達目標は、次回の会議で新たな移動手段の素案を策定できるよう、運行方式や利用方法など具体的な運行内容をご協議いただきたいと考えている。

・新たな移動手段の検討にあたって基本方針として、1) 既存の公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー）との整合、2) コミュニティバスのガイドラインで定めている検討地域への対応、3) まちづくりとの整合、4) 持続可能な仕組み（地域、財政）の4点を念頭に置きながら、協議をお願いしたい。

- ・新たな移動手段の検討についての説明。

- ・資料2—1、東村山市における移動手段確保の現状について。

・現状の市内の移動手段は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーが運行され、これらの公共交通により市内全域がカバーされており、市内で公共交通を利用できない地域はない。

・公共交通に加え、医療機関や高齢者施設、ドライビングスクールなどの送迎バスも、利用者は施設利用者に限定されるが、市内を運行している。

・コミュニティバスガイドラインに定める鉄道駅から半径600m以上、かつ、バス停から半径300m以上のエリアと高低差が20m以上ある地域などを検討地域として定めており、その状況を整理した内容を地図上に表している。

・検討地域は、地図内でオレンジ色に塗りつぶされており、市内に細かく点在していることから、整理するための番号として、1～13までの数字をつけている。

- ・2ページはコロナ禍での公共交通利用、外出機会の変化について、まとめている。

・全国的な影響として、国土交通省の調査では、鉄道・路線バスにおいては、コロナ前と比較して、20%～30%の減少（薄緑色）、30～50%（青色）の割合が多く、また、タクシーでは、30～50%（青色）の割合が多くなっている。

・当市に近い状況でコロナ前後での影響を見てみると、数字の引用元はそれぞれ異なるが、西武鉄道、グリーンバスでは約25%程度の減少、タクシーでは50%以上の減少が続いており、この厳しい状況は、現在も続いている状況である。

・3ページ コロナ禍での外出機会の変化は、その他の用事で最も影響が出ており、移動回数が減ったと回答した方が73%、次いで、買い物が47%、通勤・通学が27%、通院が13%となっている。

・宅配等のサービスについては、21%の方が利用する機会が増えたと回答している一方、今も昔も宅配等のサービスを利用していないと回答している方が42%おり、宅配等の普及率は50%程度となっている。

・4ページ 都市構造、施設立地については、都市計画マスタープランで主要鉄道駅である東村山駅、久米川駅、秋津・新秋津駅の周辺を中心核と位置付けている。

市内では、主要鉄道駅を中心に路線バスが運行されており、中心核は交通結節点としての機能を発揮し、主要鉄道駅から路線バスを活用することにより、市内の各地域へ移動することが可能となっている。

- ・主要施設の立地状況として、主な買い物施設である「スーパー」を赤の丸で、主な医療施設である「病院」を緑の丸で地図上に表示している。これらの主要施設は、概ね路線バスの経路付近に設置されていることがわかる。

- ・5ページ 道路整備状況、道路幅員だが、まず上段の図となるが、都市計画道路の事業中の区間は、地図上赤の枠で囲まれた道路となっており、徐々に整備が進められている状況にあり、整備後は中心核へのアクセス性の向上が期待される。

- ・下段の図の道路幅員の状況だが、定路線での運行が可能な道路を青い線で引いており、逆に定路線での運行が困難と思われる5.5m未満の道路を灰色で引いている。このことから、市内道路で定路線が運行可能となる道路が一部に限られていることがわかる。

- ・資料2-2 地域別の現状整理。アンケート調査結果を地域別に整理した資料となる。

- ・資料は各、町ごとに、利用圏域と検討地域に分け、人口や面積などの基礎情報に加え、アンケート調査結果から、現在の移動の満足度や将来における不安、新たな移動手段の利用意向をまとめている。

- ・2ページ以降で各、町ごとの概況をまとめている、時間の都合上、1ページ目の内容について、説明。

- ・全体的な特徴として、アンケート実施前の予想に反し、利用圏域と検討地域のいずれも、概ね現在の移動における満足度が高く、不満を持つ方の割合が低い結果となっており、市内全域の満足度は総じて高いことがわかる。

- ・将来の不安については、検討地域が利用圏域よりも10%以上高くなっており、検討地域では、高齢化や免許証の返納による不安が、より大きいことがわかる。

- ・新たな移動手段の利用意向は、鉄道駅までの利用意向が最も高く、次いで買い物、通院、最寄りバス停となっている。

- ・それぞれの内容を個別にみていくと、久米川町、恩多町、廻田町、諏訪町、野口町の現在の移動の満足度は、満足よりも不満と回答している割合が高い箇所があり、利用圏域の場合は濃紺で、検討地域の場合は赤で該当箇所を囲んでいる。これらの地域では、概ね将来における不安も高いことがわかる。

- ・検討地域内で不満の割合が高く、赤色で囲われた部分を有する「恩多町」「廻田町」「野口町」の検討地域の優先度が高いと判断し、次年度予定している実験運行は、この地域を候補地として、考えている。

- ・資料3 検討地域での移動手段確保に向けた課題。

- ・1の検討地域での道路状況だが、先ほどの説明の通り、現状の道路状況では、検討地域内のほとんどの道路が5.5m未満の道路となっており、また、一部道路で幅員が確保されている道路もあるが、通り抜けられる道路とつながっていないなど、定路線運行を行うには、困難な状況にある。

- ・2の高齢化の進展だが、市の人口ビジョンでは、今後緩やかに高齢者の割合が増加し、10年後の令和12年には、65歳以上の割合が30%となり、75歳以上の割合は18%まで上昇することが予測されており、高齢者の割合が増えることで、公共交通に対する需要が高まる可能性がある。一方で、国土交通省「全国都市交通特性調査」の三大都市圏における高齢者が無理なく休まず歩ける距離は、300mまで歩ける方が、65歳以上で90%、75歳以上83%となっており、加齢により、バス停までの移動が困難となる方が増える可能性もある。

・ 2 ページ 公共交通の利用減、財政面への影響として、コミュニティバスの利用者数は、平成 28 年 9 月の東村山駅西口～久米川駅南口路線の実証運行開始後、徐々に乗車数が伸びており、令和 2 年 2 月までは平成 30 年度同月までの実績を上回っていましたが、令和 2 年 3 月より新型コロナウイルスの影響が顕著となり、令和元年度実績からマイナスへ転じ、令和 2 年度においては、前年度比で 10 万人を超える減少となった。

・ グリーンバスの補助額は、コロナ前までは 5,000 万円から 6,000 万円程度となっていたが、令和 2 年度の補助金額は、車両入替による減価償却費の増もあるが、コロナ禍の影響で約 8,000 万円まで増加しており、コミュニティバスの運行にも財政面の影響が出ており、コミュニティバス自体の維持にも課題があることがわかる。

・ これらの課題を踏まえ、新たな移動手段の検討においては、当市の道路状況や高齢化による影響を踏まえ検討を進めることとなるが、一方で財政面の影響などを考慮しながら、持続可能性を確保した運行内容とする必要がある。

・ 資料 4 東村山市における新たな移動手段の運行方法。資料 2—1 から資料 3 までの内容を踏まえ、運行の方法や内容についてまとめている。

・ 1 ページ 図の移動手段の概念だが、右に行くほど、遠距離で輸送人員が多くなり、反対に左へ行くほど、近距離で輸送人員は少なくなることを表しており、公共交通の移動手段ごとに整理を行っている。

・ 今回の検討の対象となるのは、コミュニティバスより下にある赤の点線で囲まれた部分の移動手段となっており、路線バスやコミュニティバスと比べ、車両が小さく、輸送密度が少ない手段となり、輸送距離も比較的短い移動手段となる。

・ これらの移動手段の詳細については、次の 2 ページにまとめている。

・ 先ほどのページにあった移動手段が、どのような方法で運行されているのかなど、一般的な検討パターンを整理した資料である。今回は資料の通り、7 つのパターンにおける運行方法や利用方法、車両や対象者などの項目について、整理している。

・ 一つ一つの細かな説明は省略させていただくが、路線バスやコミュニティバスなどの定時定路線型バスや一般的にデマンドといわれる予約型乗合タクシーなど、一般のタクシー利用に、一定の補助を行うなど様々な移動手段が想定されている。

・ 3 ページでは、これらの 7 パターンの移動手段から、先ほど説明した道路幅員などの当市における課題や市民ニーズなどのアンケート調査結果を反映し、当市の現状に即した移動手段として、②予約型乗合タクシー、③タクシー利用補助を候補として選定した。

・ 4 ページで、絞り込んだ 2 つの候補について、比較検討がしやすいように項目ごとに運行の詳細を分けて記載している。

・ ここでは、タクシー利用時の料金補助の説明は、利用方法など一般的なタクシーと同じになることから説明を割愛し、予約型の乗合タクシーについて説明。

・ 利用可能なエリアとして、まちづくりやアンケート結果、他の公共交通との整合を図るため、検討地域から最寄りの主要鉄道駅間での利用を想定している。

・ 利用できる時間帯だが、予約受付の管理や運転手の待機などがあるため、9 時～17 時を基本とし、実際に運行する事業者との調整により、詳細は決定する予定。

・ 乗合の有無だが、他の方と乗り合うことを前提としているが、予約の状況によっては、乗り合いとならない場合もある。

・ 利用する前に必要なこととして、一般的に、まず利用者は、事前登録が必要になる。市役所等で事前に手続きを行っていただき、利用証等の発行を受け、その後、利用したい場合は、事前に定められた時間までに電話やスマートフォンなどで予約

を行う。後は、指定された時間に合わせて車両が運行されるので、乗車場でお待ちいただき、到着したら、ご乗車する仕組みとなる。

・乗り降りする場所だが、こちらは、この後にご協議をお願いしたい箇所となっており、乗降場所指定型とドアツードアを選択することになる。

乗降場所指定型とは、ドアツードアと異なり、バス停のように乗降場所を検討地域内や主要鉄道駅の他、その運行途上にある「公共施設」や「スーパー」「病院」などを乗降場所として設置し、予約に応じた乗車場所から降車場所まで運行することになる。一方、ドアツードアはタクシーのように自宅から予め設定されたエリア内の目的地まで、直接運行することになる。利便性はドアツードアの方が高くなるが、一方で、色々な場所に寄らなくてはならないため、運行効率が下がり、料金も高く設定される可能性がある。また、鉄道やバスの利用圏域とのバランスも考慮する必要がある。

・出発時間の指定だが、1時間単位や30分単位など、大まかな時間帯が設定されている場合と利用できる時間帯の範囲で自由に設定ができるかを選択することになる。利用時間内で自由に設定ができる方が利便性は高まるが、一方で、予約したい時間に車両がないことや運行時間がバラバラとなり運行効率が下がる可能性もある。

・運行日数について、運行する曜日が月・水・金など指定されている場合と平日毎日運行されている場合を選択することになる。こちらも、毎日運行の方が利便性は高まるが、運行経費や利用者の人数によっては、運行する曜日を指定し、持続可能性を高める場合もある。

・費用運賃等は、このような内容を組み合わせた場合、どの程度の経費がかかっているか他市事例を参考に表している。こちらの費用はあくまでも概算であり、運行内容の詳細が決定し、運行事業者との調整が完了しなければ、正確な金額はでない。この金額でできるということではなく、あくまでも参考金額として理解をお願いしたい。

・当市において考慮すべき点等は、検討にあたり考慮すべき事項を記載しているので、検討に際してはこれらの事項について、留意いただきたい。

・これら9つの項目を予約型乗合タクシーとタクシー利用時の料金補助を比較しながら、当市の実情に即した新たな移動手段についてご協議いただければと考えている。

・検討に際しましては、市民ニーズに即した内容とするのはもちろんのこと、当市においては、既存の路線バスやタクシーで公共交通が成り立っており、既存の公共交通に対する影響や、運行経費など持続可能性に関する事項も念頭に置きながら検討を進めなければならない。

・説明が長くなってしまったが、ご協議の程、宜しくをお願いしたい。

《会長》

・今、事務局からの説明があり、新たな移動手段の具体的な運行内容について候補案の説明があったが、意見等あるか。

《委員》

・予約型の乗り合いタクシーと比較でタクシー補助があるが、市内で2地域程度、実証運行を実施するのは予約型の乗り合いタクシーだけで、タクシー補助と両立はしないのか。どちらかしか実施しないのか。

《事務局》

・資料4 4ページに記載されているが、他市の事例では、高齢者、障害者、妊婦、未就学児に限定し、一人当たりの利用は年12回を限度とする等、利用者を限定し

で行う事例が多い。制限を設けるタクシー補助は、誰でも使えるという公共交通の概念からはずれてしまうので、予約型の乗り合いタクシーの実証運行を考えている。

《委員》

・承知した。

《委員》

・資料2、3、4は乗り合いタクシー、既存のタクシーを検討するという事だが、送迎事業者の活用は検討していないのか。送迎事業者の協力がなければあり得ない話かもしれないが、協力できないという返事だけで終わるのではなく、公共交通という前提で進めるのであれば、もう一押し、二押しするのも必要ではないか。タクシー事業者はコロナ禍で利用者が減少している現状で、どこまで具体的に協力してくれるのか。理想像だけで話が進んでいる気がする。タクシー事業者の意見も考慮していかないと実際には踏み出せない気がする。資料にはタクシー事業者の具体的な意見を示してくれると考えやすい。

《会長》

・資料1ー3で送迎事業者のアンケートを取ったにも関わらず、タクシーに絞った理由は何か。

・タクシーの利用者は50%減のかなり厳しい状況になっている。このような状況でタクシーを選択した理由を説明しないとなかなか絞込にいかないという当然の意見と思う。事務局、いかがであるか。

《事務局》

・送迎事業者については1ヶ所だけ検討できるとご回答いただいた。その送迎事業者は路線バスが運行している地域なので検討地域からは外れている。

《会長》

・1社はそうであるが、「詳細を聞いて判断する」が6社あった。その6社の判断を聞かずに送迎事業者をはずした理由は何かをお聞きしたい。

《事務局》

・資料1ー3 3ページに記載があるように、協力または検討可能が1社、詳細を聞いてから判断が6社であった。無条件に協力してくれるかが課題になっている。運行を、本業以外の時間だけしか運行できない。また、市に行政補助が必要であるというお話もいただいている。運行するには補助金も内容によっては運賃としてとられてしまうという課題があるので、課題をクリアしていかなければならない。検討してもよいという事業者に、まだ話を伺えてはいない。全く駄目だという事ではなく、可能性はあるが現時点では課題がある。

《委員》

・素案は急いで作成するにこしたことがないが、急いで作って無駄な作業をする必要はない。素案は慎重に検討する必要があると思う。

《会長》

・説明で半分位は理解できたが、示されていないとどのように選定しているのか不透明になる。先ほど発言、説明いただいた内容をフローで示し、選定のプロセスをまとめていただきたい。

《委員》

・資料4 4ページ 「③おおまかな時間帯が指定されている」で、例えば出発時間を1時間おきに設定して1車両体制の運行を想定しているが、1車両で市内の検討地域のすべてをカバーすることは可能であるか。

《事務局》

・説明が不十分であった。運行経費を計上するために、1車両体制の運行を想定した。全ての地域を運行すると4台程度必要になる。

《委員》

・4台程度あればすべての地域で1時間に1本の運行が可能か。

《事務局》

・回せると想定している。

・需要によるが、費用を出すために車両1台で記載している。1車両しか運行しないというわけではない。

《会長》

・資料2-2にあった赤枠の3地域で実証運行を行うのか。

《事務局》

・市内の東と西に1路線ずつ、1便1時間弱で回れる運行を考えている。ドアツードアにするのか乗降場所指定にするのかでもかわってくるので、実証運行が決定したら乗車方法等を今後タクシー事業者と確認していきたい。

《会長》

・走らせることが目的になっている傾向が強い。市民が走らせたことでハッピーになることを描いた方が良い。これでは走らせることがゴールになってしまう。恩多町、廻田町、野口町は買い物に対して不満がある。これを解消するにはお店を作るという考え方もある。しかし公共交通を運行するという判断をすれば、市民の皆さんがどういうメリットがあるのかを見据えた上で運行計画を決めないといけない。運行するには運行経費が決まっていて、その範囲内ではこれしかできないというロジックに入っている。本日、説明不十分な点もあったが、丁寧にアンケートをとっていただき、不満やニーズを把握したので、それを解消できる交通でなければいけない。そのような点を考えて再度検討したほうが良いと考える。走らせるのが目的ではない。走らせた結果、不満が解消されなければ意味がないので、本当にこの形で良いのか、選定はこれで良いのかを、送迎事業者のアンケート結果も踏まえながら再度決めほうが良いと思う。走らせてやめてしまうことがないように慎重にやらなければならない。

《委員》

・資料2-2 1ページ 富士見町は小平市の小川駅への利用率が圧倒的に高い。小川駅まで走らせることは不可能としても、隣接市との連携、路線バスへの連結や既存の公共交通との接続等の方法を考えて、小川駅への利用をそのまま続けられるような検討も必要である。他市と隣接している町の住民は隣の市に動くといことがあると思う。その辺を考慮するかしないかを明確にしたうえで進めていった方が良い。

《会長》

・今回の検討は市内に限った運行にするのか、他市と隣接していれば隣接市との連携を考えるのかの前提条件である。コミュニティバスを隣の市に入れている自治体もある。東村山市も過去にところバスを走らせたと聞いている。前提条件はいかがであるか。

・決まっていないのであればご指摘いただいたので、前提条件が妥当かどうかを議論しなければいけない。早急に答えていただく必要はないので、次回提示していただいたほうが良いと思う。そのようなことで事務局いかがであるか。

《事務局》

・東村山駅、久米川駅、新秋津駅の3拠点に集約するよう進めていこうと考えている。

《会長》

- ・市内に限るということか。

《事務局》

- ・他市との連携は簡単ではない。3拠点に向けて運行を考えている。

《会長》

・他市との連携が厳しいという話は他市でも聞くのでよくわかる。しかし、ニーズがあれば一回検討したうえで、無理だったというのが議論するうえで常だと思う。小川駅への利用を踏まえた上で、もう一度、3拠点であるということを書いていただいたほうがよいと思う。

《委員》

・鉄道駅だけでなく、バス路線につなげてもらえばよいというのは貴重な意見だと思う。使い方という点で、これから具体的に話をしていくときにもう少し地域に入って行って自治会の方々と相談、検討の場を持つことは今後予定されているのか。

《事務局》

・元々計画を立てるにあたっては、地元の方に相談していたが、コロナの影響でなかなかできなかった。なるべく今後そのようなお声を反映できればと考えている。

《会長》

・コロナが収まれば、再度地域の方と話していただき、ニーズを確認したうえで実施をする。ニーズがなければ、やるかやらないかの判断をしなければいけない。お金は市民の皆さんの幸せ度を上げるために使わなければいけないので、慎重にしなければいけないと思う。

- ・他に意見はあるか。

《委員》

- ・意見なし。

《会長》

・新たな移動手段の方向性がでてきているが、決めるのは早急であると思う。客観的データやアンケートのニーズといった必要性和、送迎事業者の可能性を確認いただきながら、次回提案いただければと思う。

- ・続いて、「報告」であるが、報告はあるか。

《事務局》

- ・今回特段の報告事項はない。

《会長》

- ・その他、事務局から何かあるか。

《事務局》

・次回の会議日程について。現状では次回の会議は、年末もしくは年明けに開催したいと考えている。候補日が決定したら、改めて皆さまの日程調整をさせていただければと考えている。

《会長》

以上で、本日の議題は全て終了した。

これをもちまして、令和3年度第3回東村山市地域公共交通あり方検討会を閉会する。

#### 4. 閉会



