

## 令和6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6年7月4日（木）10時00分から11時35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 12人

事務局（都市開発部 公共交通課） 3人

※傍聴者 1人

### 4 会議次第

#### 1 開会

2 「バスとタクシーのひろば in 小平2024」について（報告）

3 令和5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（報告）

4 「小平市の地域公共交通の基本方針」の策定について（報告）

5 小平南西部地域におけるデマンド型交通の実証実験運行について（報告）

6 コミュニティバスの運行計画の変更について（報告）

7 その他

・現状や取組状況等について（情報交換）

8 閉会

### 5 配布資料

- ・資料1 「バスとタクシーのひろば in 小平2024」開催報告
- ・資料2-① 令和5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 小平南西部地域におけるデマンド型交通の実証実験運行について
- ・資料4-① コミュニティバスの時刻表（改正案）
- ・資料4-② コミュニティバスの各バス停の時刻表（改正案）
- ・「小平市の地域公共交通の基本方針」パンフレット

### 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

出席委員自己紹介、傍聴者の確認

#### 2 「バスとタクシーのひろば in 小平 2024」について

事務局から、資料1に基づき説明

### 委員

来場者数が約3,700人とのことだが、どこから来ている人が多いのか。

**事務局**

主に市内が多いが、遠方からいらしている方もいた。中には、千葉県から来る方もいた。アンケートによると、チラシや市のホームページなどで知った方が多い。

**会長**

9回も開催しているので、イベントが広く知られるようになってきている。

**3 令和5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

**会長**

コミュニティタクシーの乗車人数は、全国でもトップクラスで、1日平均乗車人数が一番少ないルートでも75人は良い数字である。全国的には過疎地域も含め1日平均乗車人数が10人位の所が多く、都市部でも40人から50人位が一般的な傾向である。今後も地域の移動の担い手として、皆で継続して努力していくことが大切である。

コミュニティタクシーの大沼ルートだけ、昨年度より乗車人数が減っているが原因を分析しているか。

**事務局**

運行事業者に確認したが、はっきりした原因は分からないとのことだった。道路工事により2か月間、う回運行していたことが影響していると考えられる。

**委員**

工事によるう回運行で時間が読めなかったことが原因の一つと考えている。また、乗務員から、普段乗っていた方が乗らなくなったと聞いており、引越か、亡くなってしまったことが考えられる。

**会長**

必ず原因を特定しなければならないことはないが、気に留めておいて何か気づいた点があればチェックしてもらおうと良いと思う。

**委員**

追走というのは乗り切れないお客さんを乗せるのか。その際、事業所に無線で連絡するのか。

**委員**

定員の9人を超える乗車がある場合、予備車両による追走で対応する。連絡は携帯電話で行う。

**会長**

引き続き、この状況が保てるように皆で頑張っていけると良い。

**4 「小平市の地域公共交通基本方針」の策定について**

事務局から、「小平市の地域公共交通基本方針」のパンフレットに基づき説明

**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**

ワゴンタイプのコミュニティタクシーは他市にはなく珍しい。小平市の特徴だと思うが、狭い道を運行するからなのか。

**事務局**

コミュニティバスでは道路交通事情や運行経費の点で、全市での展開が難しいため、市を4つの地域に分け、地域内のコンパクトな生活交通を充実するため、地域の自治会や商店会等で構成するコミュニティタクシーを考える会において運行方法等を検討し、小さいワゴン車によるコミュニティタクシーの運行を始めた。

**会長**

地域の特性に即した地域公共交通として持続可能性を高めるため、地域が主体的に関わって取り組んできた。

**委員**

コミュニティタクシーの乗車定員は、乗務員を入れて10人であり、運行ルートは狭い道路が多く、曲がるのがギリギリな所もある。雨の日は追走が多いが、連絡して予備車が来るまで時間が掛かるため、乗車しないで歩く方もいる。

**委員**

大沼ルートや栄町ルートは、車幅が1.88メートルのハイエースだが、鈴木町ルートは他のルートより道路幅が狭いので、車幅が狭い1.69メートルのキャラバンで運行している。

**会長**

道路事情が厳しくなっており、現在運行しているにじバスのルートについて、今新たに申請したら通すのは難しい。

コミュニティタクシーは、当初から地域の方が主体的に取り組んできていることが特徴的であり、先進的な取り組みであると考えている。

**委員**

「小平市の地域公共交通基本方針」のパンフレットの5、6ページの地図において、市が取り組んでいる公共交通について示されているが、その中で南西部地域の課題についても示されているので、市民が見て分かりやすくなっている。

**5 小平南西部地域におけるデマンド型交通の実証実験運行について**

事務局から、資料3に基づき説明

**委員**

対象者は制限なしとのことだが、市外の方も利用できるのか。

#### 事務局

コミュニティタクシーと同様に、誰でも利用可能であるが、利用者登録が必要である。

#### 委員

乗降場所一覧表において、2、8、30、84番が欠番と記載されているが、乗合タクシーのチラシの裏面の乗降場所一覧図には、欠番となった乗降場所の番号が記載されている。欠番となった理由は何か。

#### 事務局

いずれも私有地であることから、乗降場所の設定について地権者に協力を求めたが、合意が得られなかったため設定できなかった。チラシの乗降場所一覧図については、調整中の段階で作成したものであることから、今後、欠番については削除して作成する。

#### 委員

欠番となった乗降場所の近くに、新たに乗降場所を設定してほしいとの意見や要望はあるのか。

#### 事務局

乗降場所として設定するには安全に停車ができるか、乗降ができるか、また駐車場から離れているかなどの安全性に関して条件があるが、付近に条件に合う場所が無いため設定することが難しい。新たに設定してほしいとの要望があれば、条件等を確認して乗降場所の追加について検討していく。

#### 委員

乗降場所を追加する場合、国土交通省への手続きが必要になるので、その際にご相談ください。

#### 委員

運賃の支払い方法は。現金払いになるのか。また、乗降場所にはプレートを設置しているとのことだが、どのような形か。

#### 事務局

コミュニティタクシーと同様で、現金のみの前払いとなる。プレートはA4の大きさで、公園などのフェンスや、バス停共用部分については停留所の下部に取り付けている。

#### 会長

南西部地域は道路条件が非常に厳しい地域である。定時定路線のコミュニティタクシーの実証実験運行の際は、走らせたい所を走れなかったため利用が伸びなかった。そういう経緯の中、小平南西部地域コミュニティ交通をみんなで考える会で検討した結果、デマンド型交通に絞り実証実験運行をすることとなった。1年間の実証実験運行期間の中で検証していくが、厳しい道路条件の中、どのようなことができるかの試金石になってくるので、皆様からのご協力をいただければと思う。

## 6 コミュニティバスの運行計画の変更について

### 事務局

令和5年度第4回の地域公共交通会議において、運行事業者の西武バスからコミュニティバスについては、平成16年の運行開始以来、平日と土休日のダイヤが同じで、年末年始も運行しており、平日と土休日の乗車人数や収入の格差が激しく、日曜日の乗車人数は平日の7割程なので、供給する輸送量も合わせていかないと収支が保てない状況であるとの報告があった。

また、燃料費の高騰や、改善基準告示への対応、担い手不足の問題に直面しており、路線バスの乗務員の配置についても対応に苦慮している状況であることから、路線バスの利用状況を鑑みながら減便等を実施することで、持続可能な運行ができるよう努めているが、コミュニティバスの運行についても持続的な運行のためには、運行時間帯や運行日数の見直しなど、運行計画の見直しが不可欠と考えていることから、運行計画の見直について要望があった。

### 委員

コミュニティバスの運行計画の変更点は3点ある。1点目は、ダイヤについて、これまでの20分間隔から30分間隔へ変更する。2点目は、乗車状況を考慮して、これまで一つだったダイヤを、平日ダイヤと土休日ダイヤに分ける。土休日ダイヤは平日ダイヤよりも運行時間を短縮する。3点目は、年末年始の12月29日から1月3日までを運休する。

運行計画を見直す理由として、1点目は改善基準告示への対応である。担い手不足の中、対応に苦慮している状況である。業務と業務の間のインターバルをとらないといけませんが、乗務員が増やせないことから、乗務員の稼働時間の短縮により対応する。

また、4時間連続乗務する場合、一定のまとまった休憩時間が必要だが、対応できない場合、代替の乗務員を配置するか、運休が必要なこともある。乗務員不足が課題であり、現状の人員で対応するために、仕業を減らす必要がある。土休日については運行時間を短縮する。年末年始については、6日間を運休することで24個の仕業数が削減できる。

2点目は、運行環境が大幅に変化していることである。利用者の高齢化により、安全に配慮し、着席、つり革へつかまるなどを確認してからの発車を徹底したことから、乗降に時間が掛かるようになりバス停での停車時間が伸びている。

また、コロナ禍以降は、公共交通の利用控えが進み自家用車が増えたことで、道路が混雑する状況となっている。遅延が発生した場合、遅れを取り戻すため、乗務員にプレッシャーが掛かり、どこかでリスクを負う運行となっている。安全・安心に乗ってもらうことが大切なことから、ダイヤを20分から30分間隔へ変更して、安全性を担保し、定時性を確保することで、利用者の利便性の向上に繋げていきたい。

土休日は利用者が少ないことから、運行時間を短縮することで、乗務員の拘束時間を減らし、改善基準告示へ対応する。

3点目は、担い手不足である。賃金の見直しや、乗務員養成制度、新卒乗務員の採用、自社CM作製など、幅広く募集を行っているが、すぐには解決が難しい問題である。限られた労働資源を持続可能なものとするためには、乗務員の稼働日数を削減していくことが必要である。

現在、路線バスにおいて、早朝、夜間、土休日の利用状況を考慮し、乗務員の仕業を減らすことで、効率的で新しい改善基準告示に準拠した運用を行っている。にじバスについても、稼働日数を減らすことで、持続可能な公共交通となるよう、会社全体として取り組んでいく。

今回の運行計画の変更が、にじバスが持続可能な公共交通となるための第1歩であることから、変更の趣旨について、皆様からご理解をいただければと思う。

#### 委員

現在、バス事業者を巡る環境は、大変厳しい状況である。乗務員が減っているため、仕業が空いた分の穴埋めが大変である。毎日休みの人に連絡して、乗務をお願いしている状況である。利用状況が少なかったので減便したが、減便により定時運行されることが保証されると利用が増えるケースもある。定時運行は利便性を上げる一つの要素になるのではないかと思う。

#### 会長

小平市と同じく西武バスが運行している東村山市のグリーンバスは、ダイヤ改正により減便となったが、定時運行されるようになり、乗客が増えてきている。定時で運行することが大事である。減便したとしても、時刻表通りにバスが来れば、サービスの低下にはならないと思う。

#### 委員

現在のダイヤは20分間隔で、分かりやすかったと思うが、この20年間でコミュニティバスを取り巻く道路交通事情等の状況が変わってきている。乗務員からもダイヤ改正の要望が出ていたので、今回対応していただけるとのことで感謝したい。

#### 委員

令和6年3月に策定した「小平市の地域公共交通基本方針」において、道路交通事情や運行実態に即したコミュニティバスへの支援という点で、地域の実情等に応じた時刻表等の見直しの検討について示されていることから、運行事業者の要望を受け止め、ダイヤ改正などの運行計画の見直しを実施することについて、理事者に報告をしており、理解は得られている。市議会も注目しているので、発信できる状況が整ったら報告する。

## 7 その他

- ・現状や取組状況等について(情報交換)

## 8 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6年度第1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。