
第18回 町田市地域公共交通会議 会議録

開催日時：2020年8月3日（月）10時00分～11時00分

開催場所：市庁舎2階 2-2会議室

出席委員：16名

オブザーバー：0名

傍聴人：0名

事務局：6名

【会議次第】

1. 開会
 2. あいさつ
 3. 議事
 4. その他
 5. 閉会
- *****

【議事】

➤ 承認案件

第1号議事 令和2年度生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）案

➤ 報告案件

【1】小型乗合交通の実証実験運行について

【資料】

- 次第
- 承認案件資料【第1号議事】
資料1 令和2年度生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）
- 報告案件資料【1】
資料2-1 小型乗合交通の実証実験運行まとめ（2017～2019年度）
資料2-2 あいはらシャトル運行案内
資料2-3 シャトルぽんまちだ運行案内
資料2-4 つくし野くるり運行案内
資料2-5 さくら号運行案内

<1. 開会>

[定足数の確認]

(事務局)

本日は、16名の委員の方々に出席いただいております、『町田市地域公共交通会議設置要領』第6の3により、過半数の出席があることから有効に成立していることをご報告する。

[会議の公開]

(事務局)

この会議は、『町田市審議会等の会議の公開に関する条例』第3条の規定に基づき公開の対象となる会議である。会議の開催にあたり、条例に基づく告示とホームページ等により、傍聴のご案内を行った。本日の傍聴者は0名であるが、会議途中で傍聴の申し出があった場合、入室していただくのでご了承願う。また、会議の記録を残すための録音についても、ご了承いただきたい。

<2. あいさつ>

(省略)

<3. 議事>

承認案件

◎ 第1号議事 令和2年度生活交通改善事業計画（利用環境改善促進等事業）案

[資料説明]

資料に基づき事務局から説明（省略）

[質問・意見等]

【特になし】

[議決]

(会長)

議決にうつる前に質問・意見はあるか。

【特になし】

それでは、変更・修正案なしに原案のまま諮るが、承認としてよろしいか。

【異議なし】

第1号議事を承認する。

報告案件

◎ 小型乗合交通の実証実験運行について

[資料説明]

資料に基づき事務局から説明（省略）

[質問・意見等]

(会長)

「シャトルぼんまちだ」、「つくし野くるり」、「さくら号」については、対面の会議での結果報告は初めてである。「あいはらシャトル」は、既に何度かご紹介をしている。

「つくし野くるり」、「さくら号」については、新型コロナウイルス感染症の影響がないわけではないが、2～3月の運行ということで、概ねこの数字を運行実績として良いと考える。

事業採算性が主目的ではないとはいえ、一便あたり利用者数が1.0人を切っているのは、客観的に見ても厳しい数字と言える。

また、あくまで参考だが、補助金額を延べ利用者数で割ると、一人当たりの行政支出が算出される。「あいはらシャトル」では、一人当たりの行政支出は1,000円程度だが、「つくし野くるり」、「さくら号」は、5,000円前後になっている。

これが、一便あたり利用者数が2.0人弱くらいだとおそらく「あいはらシャトル」と同程度の行政支出になる。ただし、運行距離が違うため、一概に1,000円程度だから良い・悪いと言えるわけではない。

この数字などを踏まえて質問、意見はあるか。

(委員)

「あいはらシャトル」では、どのような改善をしたのか。

(事務局)

主に運行ダイヤ及び運行経路の見直しを行った。

運行ダイヤについて、1回目の実証実験では、朝8時台から夕方16時台まで、偏りなく運行していたが、利用の多い時間帯、少ない時間帯があった。そこで、2回目の実証実験では、利用の多い時間帯に便を集中させた結果、利用者が増加した。

経路については、1回目の実証実験終了後、利用者の運行経路に対する要望を、可能な範囲で反映させた。

(委員)

今後のスケジュールはどうなっているか。

(事務局)

実証実験にあたり、1便あたり2人以上の利用を期待していたが、5事業とも達成には至らなかった。また、現在、各地元組織がなかなか動き出せない状況にあり、今後、新型コロナウイルス感染症の趨勢を注視し、地元組織と連携を取りながら、運行事業者と今後の方向性を検討する。

<4. その他>

(会長)

議事は以上となる。

新型コロナウイルス感染症の影響で、事業者・地域の方々それぞれ様々な状況、問題に直面していると思う。それらを共有していただきたい。

(委員)

神奈川中央交通では、新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に利用が減少したが、緊急事態宣言が発令された4、5月も休みなく運行した。6月、7月と徐々に利用者が回復してきてはいるが、新しい生活スタイルや、テレワーク及び在宅勤務の推奨によりまだ利用者は少ない状況である。

7月も厳しい状況にあり、特に夜の便の利用の回復が遅く、7月中旬からはまた利用者が減少している。

神奈川中央交通としては、現在の利用状況に合わせ、ダイヤ変更を行う予定である。

(委員)

東京バス協会には、約100事業者が加盟しており、一般路線バス事業者では、収入が6割程度まで落ち込んだが、利用者の回復により7、8割まで回復が見られた。しかし、最近再び減少している。また高速バス、空港連絡バスでは、運休した時期もあった。貸し切りバスについては、事業者によっては、バスが一台も動かなかった月があったという報告がある。

オリンピックを見据えて新車を購入していた事業者も多くいるなかで、開催まで会社が存続していけるかという懸念もあるため、国・東京都に支援を要請している。また開催される場合には車両不足の懸念や、中止の場合には、投資分の回収が出来なくなるため、協会としてどうすべきか、議論しているところである。

また、9月はシルバーバスの更新の時期であるが、今年の出張窓口等での発行は行わず、郵送での対応を予定している。

(委員)

タクシー事業は緊急事態宣言下において非常に厳しく、夜間10時から朝6時は2、3回程度の輸送回数という状況であった。雇用調整助成金の利用でなんとか繋いでいるが、それも9月30日までの対応のため、それ以降どうするかが問題になっている状況である。売り上げについては、町田市内の事業者では概ね3割減となっている。

(委員)

京王バスからは、町田市内では多くの利用があるわけではないが、近隣の多摩ニュータウン、八王子地域での状況を参考にお話する。

収入の状況は、緊急事態宣言時で7割減、解除後に3～4割減に戻ってきている。現在は利用が回復してきているものの3割減、よくて2割5分減ほどとなっている。バス事業の利益率は良くて10%程度のため、3割減の状況では事業は成り立っていない。特に深夜帯の影響が大きい。

今後の見通しとしては、新しい生活様式の浸透により、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準に戻ることはないと考えている。現在、web授業のため活動がない大学生の利用が回復したとしても、利用が完全に回復することはないと考えており、事業の継続のために、ダイヤ改正等の対応が必要であると考えている。

高速バスについても厳しく、運行は再開してきているが、利用が回復していない。

(委員)

小田急バスでは、緊急事態宣言下で7割減、その後3割減まで戻ってきてはいたが、7月下旬から再び減少の傾向にある。また深夜の時間帯の影響が大きく、利用の減少と変化を踏まえ、全域的なダイヤ改正を予定している。

(委員)

町田警察署管内としては、全体的には緊急事態宣言により交通量が減少しており、物損事故、軽症の人身事故は減少している一方、死亡事故については、警視庁全体で19件増加している状況である。交通量の減少により、速度超過の傾向があると考えられる。町田警察署管内では、2件の死亡事故が発生しており、ともに乗用車とバイクの衝突事故である。

また、学校関係については、登校形態が変わったことや、児童生徒・保護者向けの様々な安全教育等が行えなくなり、情報発信が不足していると考えている。

外出自粛が緩和されると、子どもの飛び出し等の事故が増える傾向がみられるので、注意喚起を行っていく。

(委員)

町田B・T・D協議会としては、各社が赤字で運営していたところに第二波ということで、相当厳しい状況にあることを危惧している。夜10時以降の鉄道利用者の減少、営業短縮の要請もあり、より一層厳しくなることが予想される。また歩合制のため、乗務員の給料も確実に減少している。今後、関係各所とどう連携していくか悩んでいる。

(委員)

福祉有償運送については、会員制のため、行先が明確になっており、病院利用者が8割であった。3、4月は200件ほどキャンセルがあった。

消毒しながら運行しているが、いつ感染するかという恐怖はある。特にリハビリ通院での利用の減少が激しく、現状でも7割程度までしか回復していない。また、行先を徒歩圏内に変え、利用をやめる方が増えてきており、生活圏を小さくしている印象がある。

(委員)

新型コロナウイルス感染症に関連した話だと、当初、保健所からはバス・電車は利用せず、自家用車もしくはタクシーを利用してPCR検査会場に向かうよう指示されていた。保健所には抗議を行い、指示ではなくなったが、お客様が自家用車、バイクを所有していないとタクシーを利用するしかないという状況がある。

基本的には検査会場まで乗せてはいけませんが、町田市のタクシー事業者のなかには、お客様を乗せてしまっている現状がある。その結果、乗務員は濃厚接触者となってしまう、自宅待機となり、車両も消毒は行いがしばらく使用禁止になってしまう状況がある。

(委員)

金森地区コミュニティバス運行協議会でも、かわせみ号は路線バスと同様に利用者が減

少している状況である。地元としては、終息後、収入が回復するよう努力をしなければならないと考えている。かねてから、金森地区ではバス停を一つ増やすことを検討しているが、地元でのアンケート調査等の活動を続け、使いやすい形で存続できる努力をしていきたい。

また、在宅勤務の増加からか、市内の空き巣被害が減少しているという情報があるように、マイナス面だけでなくプラス面も見ながら、気持ちの上でも落ち込みすぎないように、努力する必要があると考えている。

(会長)

町田市として、コミュニティバス等の利用人数は把握していると思うが、このような外的要因で利用人数が減少している中で、どうしていくかを考えていく必要があると思うがどうか。

(事務局)

バス事業者の方からお話いただいたように、地域コミュニティバス、市民バスともに、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数は大幅に減少しており、それに伴い収益も減少している。市全体として財源を新型コロナウイルス感染症の対応に回していく分が増えていく中で、効率的にどう支えていけるかを模索する必要があると認識している。ダイヤの変更等による議論を始めているわけではないが、長期化していくこと、また以前の利用者が完全に戻ることはないであろうことを念頭に、今後対応していく必要があると認識している。

(会長)

新型コロナウイルス感染症が長期化する中で、いくつか課題が発生していると考えており、高齢者の方の出控え、リハビリの自粛などにより身体能力が衰えてしまうという状況が発生している。

バスは2、3割減ということだったが、短期間の大幅な減よりも、3割程度の減が数年単位で継続する状態の方が事業としては厳しくなることを感じている。

また、まだデータ収集等を行われていないと思われるが、単純に外出の減少に応じた公共交通利用の減少ならともかく、外出はしていて交通量自体は回復しているにも関わらず、感染を警戒して、交通手段として自家用車、バイクを選択することにより公共交通の利用減少が続くのであれば、交通全体のバランスが崩れてしまうということになる。このような状況下でも、公共交通を安心して利用できるということを、積極的にPRしていく必要があると考えられる。

交通量自体の減少の様子はどうか。

(委員)

7月までに交通量は戻ってきたが、再び減少傾向にある。

(会長)

現時点では、まだ交通量の減少量と公共交通の利用の減少量は同じようであるが、今後、

車両の交通量は回復しても公共交通の利用者が回復しない可能性もある。これは事業者の努力だけではどうにもならない部分があり、行政も含めて取り組んでいく必要があると考えている。

(会長)

新型コロナウイルス感染症関連以外で、委員から報告や意見はあるか。

【特になし】

事務局から報告等あるか。

(事務局)

第19回会議について、日程は未定であり、日程が確定次第書面にて通知させていただく。社会情勢を鑑みて、会議の形態についても併せてご相談させていただく。

<5. 閉会>

町田市地域公共交通会議 会長 岡村敏之