

令和2年度

第29回武蔵野市地域公共交通活性化協議会

(1) 開催概要 (文中：敬称略)

■日時：令和2年7月13日(月) 10:00～11:30 : 総合体育館 大会議室

■出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員] 18名
[オブザーバー] 1名
[事務局] 武蔵野市交通企画課、高齢者支援課、市民社会福祉協議会

■配布資料：第29回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

- 資料1 レモンキャブ登録更新について
- 資料2 ムーバス3月～5月乗客数について(前年度比較)
- 資料3 地域公共交通網形成計画の進捗状況について
- 参考資料 事業の実施スケジュール

(2) 会議の概要

1. 開 会 (事務局)

- 1. 会長あいさつ
- 2. 新任委員紹介
- 3. 配布資料確認

2. 議 事

(1) 協議事項

■1. レモンキャブ登録更新について【資料1】

- ・資料1に基づき説明

座長：市町村福祉輸送に関して、この中で協議を調えるという言い方をしますが、資料1の最初のページの1 (2) 協議の必要性の最後の行に記載してあるように、「安全性・必要性・対価等」この3点について皆様にご確認をいただくところが趣旨になる。

その中で、今回様々な資料が出てきたが、一番分かりやすいのは「更新登録申請要件確認表」という資料になると思う。3年前の前回更新時からの変更点について、変更の有無の欄に「有」と書いてあるところが前回から変更がある点、「無」の場合については、特段変更は

ないというふうに理解してよろしいかと思う。

運転者については 42 名という総数は前回と同じだが、9 名変更があった。また、使用車両一覧表という 1 号車から 9 号車まで号車番号の記載がある資料について、前回の平成 29 年の時と比較すると、1 号車と 3 号車、それから 4 号車、5 号車、9 号車の更新が進んでいるかと思うが、この車両一覧表の初度検査年月に記載してある時期に、新車を入れているという理解でよいか。

事務局（高齢者支援課）：そのとおりである。

座長：つまり、車両の更新が進んだということである。最後の資料が運転者要件一覧になるが、新型コロナウイルス感染症の影響で運転免許の有効期限が延長されている方が 2 名ほどいらっしゃるという説明があった。それでは皆様から、レモンキャブ登録更新についての説明に関して、質問などを受け付けたいと思うが、いかがか。

レモンキャブ運行管理者：皆様のご協力により、今のコロナ禍でも一応運行は継続している。しかし、1 月以降、やはり運行回数が激減しており、運行者も利用者もお互いに危険を避けたいため、必要がないなら動かないようにしようということで、今のところ不要不急については運行しないということを継続している状況である。しかし、少しずつ利用が増えていることは事実である。今も新型コロナウイルスの感染者数が少しずつ増えているため、そういう点では利用者も結構考えて利用していると思う。ほとんどの運行先が病院になるが、今朝、病院以外にも行きたいという電話がかかってきたので、不要不急の利用についてはできるだけ控えていただきたいということを伝えた。このように各号車、なるべく危険を避けて運行しているのが実情である。また、安全運転に気をつけるというのは当然のことであり、それはみんな守って運行しているし、月 1 回かならず会合を行い、打合せをしながら安全運転に努めている。

座長：そのほか、レモンキャブに関して皆様からご意見などはいかがか。

関東運輸局東京運輸支局（輸送担当）：先ほど最後のほうに少し説明があったが、車両について参考までに教えていただきたい。資料を拝見すると、結構頻繁に車両の入替えを行っているように感じたが、車両を入れ替える際の指針を決めているのか、どのようなスケジュールで車両の入替えを決めているのか教えていただければと思う。

事務局（高齢者支援課）：車両については、昨年度は 2 台、今年度は 1 台の買換えを行う予定である。車両の使用期間 8 年、または走行距離 10 万キロというものを一つの目安として定め、どちらか先に達したほうの基準で買い替えるといったスケジュールである。

関東運輸局東京運輸支局（輸送担当）：この有償運送は制度開始から時間が経っており、どの自

治体も車が結構古くなってきているが、コスト維持の観点から、バランスを取って入れ替え時期を考慮されているという話をよく聞いているため、今回、この表にはキロ数の表示がなかったのですが、キロ数の観点もあるのかということを確認させていただいた次第である。キロ数等も併せて管理されているということで、非常によく管理していただいていると思う。武蔵野市のレモンキャブは制度開始当初から運行しており、色々と参考にしている団体もたくさんあるため、そういった観点も参考にさせていただけるかと思う。

座長：実は車両の更新については、6年前のこの登録更新の際に、少し古い車両があり、協議会の中で委員の皆様から、この古い車両はどういう更新の体制にするのかという質問がでたため、今のような体制を整えていただいたという経緯がある。

では、市町村有償運送のレモンキャブの登録更新についてお認めいただけるか。

（「異議なし」の声あり）

座長：異議なしということでお認めさせていただきたいと思う。

（2）報告事項

■1. 地域公共交通の現状について

①ムーバス3月～5月乗客数について（前年度比較）【資料2】

・資料2に基づき説明

②コロナ禍における交通事業者の現状について

・小田急バス株式会社：

路線バスについても、ムーバスと同じような傾向がみられる。4月下旬、あるいはゴールデンウィーク前後については、外出自粛要請等があり、路線バスの売上げは前年度比で35%（マイナス65%）となり、かなりの落ち込みをみせている。その後、外出自粛要請等が解除になり、大分お客様が戻ってきたが、テレワークの定着や学生のリモート授業の実施などがあり、6月の4週目をみると、前年度比68%（マイナス32%）といったところで推移している。ゴールデンウィーク前後については、減便ダイヤや臨時ダイヤ、あるいは深夜バスを運休する等で対応していたが、現在は元のダイヤに戻すよう進めているところである。

・関東バス株式会社：

ムーバスの利用は資料2のとおり減少しており、6月は関東バスの運行している4路線で前年度比マイナス35.7%である。緊急事態宣言が解除されてからは、宣言中の前年度比63%程度という数字よりは回復している。しかし、土日はやはりあまり利用が増えておらず、逆

に自家用車による路上駐車が非常に増え、6号路線「三鷹・吉祥寺循環」にかなり遅れが出ており、定時運行がうまくいっていない。吉祥寺周辺に駐車場待ちの車が増えている現状があるため、経費の問題があると思うが、現状では関東バスのサイトからしか見ることができないバスロケーションシステムが、バスの停留所にもあれば、お客様の不満がなくなるのではないかと考えている。

一般路線バスについても、ムーバスの利用者数とほぼ連動している。ゴールデンウィークは前年度比が一番落ち込み、7割減であった。6月29日からの5日間でマイナス33%である。昨年は雨の日が多かったため、利用者数が例年に比べ増えていたということもあるが、前年と比較するとやはり3割減というのが現状である。運行体系も朝のラッシュ帯はほぼ正常のダイヤ数とし、2月の新型コロナウイルス感染症が発覚する前とほぼ同様の運行頻度を保っている。しかし、夜は利用がほとんどないため、深夜バスは運休している。まだ大学が始まっていないが、9月には学生の利用が増えると思うので、そこで増便などの対応をし、運行ダイヤを復活させようと考えている。

・京王電鉄バス株式会社：

コロナ禍の現状について、数値的なところでは先程のムーバスや小田急バスさん、関東バスさんの報告とほぼ変わらない。4月の緊急事態宣言が発令されている中では、大体6割から7割ぐらいの減、日曜日や土曜日に関しては、9割ぐらいの減であった。6月になり、宣言が解除されて、直近の週でみると、大体前年から3割ぐらいの減で他社さんと変わらない。当社は京王線の沿線と中央線の南側、新宿から高尾、八王子あたりまでを営業エリアとしているが、エリアごとに違いというのはほぼなく、大体前年度比3割ぐらいの減、宣言下では6割から7割の減である。

大学に関しても、関東バスさんの報告と同様である。大学によっては、テレ授業が始まっており、要は通学しなくても家で授業を受けることができるようになっている。学校によって様々なやり方があるが、学校は始まっても学生が大学に来ないというところもあり、人を運ぶのが我々の仕事であるため、大学輸送に関してはほぼ今も宣言下と変わらない状況である。

また参考までに、当社では高速バスで都市間輸送をやっており、比較的利益の柱になっていたが、県や都をまたぐ移動をしないようにという話が結構出ているため、都市間輸送の高速バスはほぼ壊滅的な状態で9割ぐらいの減である。最近少しずつ利用者が戻ってきているが、それでも7割、8割ぐらいの減になっている。

今後について、先ほどのテレ授業やテレワークといったものは、今後も一定数残っていくの

ではないかと思っており、元に戻ることはないのではないかと見通している。そうした中でどう事業を運営していくかというところが、目下の課題だと思っている。

また、3密を避けるという観点から、当社にもお客様から便数を倍にしてほしいという要望をいただくことがあるが、バスは幅2メートル程度の限られたスペースであるため、いわゆる密集を避けるのは少し難しいところがある。それ以外の密閉については、窓を開けることや車についている換気機能で避けることができる。次に密接については、マスクをつけたり、車内での会話を極力お控えいただいたり、お客様のご協力を仰ぎたいところである。車内でもお客様にお願いをしているが、ここにお集まりの皆様も、もし機会がありましたら、そういったことを周りの方にお伝えいただきたい。

・西武バス株式会社：

他社さん同様に路線バスの前年度比は、4月と5月は50%から60%減、6月は30%減ぐらいという状況である。公共輸送ということで、路線バスは休業の対象ではなかったため、基本的に平日も事業継続をしており、深夜バスだけ運休していたが、7月1日から東京地区は深夜バスもダイヤを戻して、中央線内、特に吉祥寺駅と立川駅の中央線のラインは夜間も結構利用が戻っているような状況である。一方、埼玉の県南西部や北多摩地域の西武線沿線の所沢周辺などの運行も担当しているが、埼玉地区は利用者の戻りが非常に悪く、21時以降はお客様が極めて少ない状況である。正直申し上げて、ここから1年、2年同じような状況が続くと、事業存続が厳しいというのも明らかになっている。先程から話があるように、2月以前の状況には戻らないと考えており、各運輸支局には非常に柔軟に対応いただき、運行計画等も協力していただいたが、特に日曜日などは5割程度しか利用者が戻っていない状況なので、今後は運行計画の変更ということで輸送規模を減らさざるを得ないような状況になってくると考えている。

参考までに、子会社で西武観光バスという車両55台ぐらい保有する貸切りバスの会社があり、月に約1,700回運送可能であるが、5月の稼働はゼロであった。つまり、1台も動いていない状況である。貸切りバス会社や埼玉県内の路線バス会社は非常に経営が厳しくなっている。ホテル業も今後どうなっていくか分からないし、小さな乗合バス会社や観光バス会社は全国的にもますます厳しくなってくると思う。

京王さんからもお願いがあったとおり、新型コロナウイルス感染症対策は従業員にもやっているし、厚労省やバス協会から出ている指針に基づいて様々な対策を施している。不安な面もあるかもしれないが、お客様にもご利用いただく上でのお願い等をしながら、路線バスや観光バスには5分程で車内の換気ができるような強い換気扇等もついているので、窓開

けとともに、何とかバスをまたご利用いただけるようにしたいと思う。6月から少し高校生の利用が戻ったが、大学はやはり9月以降だろうと思っているし、今までのような利用には戻らないという前提で事業を進めなければならない状況である。

・東京バス協会：

各事業者さんが発言していたように、収入はかなり厳しい状況が続いている。緊急事態宣言解除後も利用が元に戻らない中で、このまま昔のように戻らないという方向で、協会のほうでも各会議で議論しているところである。

先程から話がでているバスが危険じゃないかというようなご意見は、協会のほうにも来ている。窓を開けることも1つあるし、換気は5分、「強」にすればもっと早く空気が入れ替わるといことは、国土交通省の実験からも実証されているので、それをどのようにお客様にPRしていくかということも協会も取り組んでいる。

現在、路線バスもかなり厳しい状況だが、先程あったように観光バスについては、緊急事態宣言中は稼働しても1台だけしか動いていないというような事業者が多々ある。東京バス協会の会員は約100事業者で、そのうち7割ぐらいが貸切り専用だが、前年度比98%減というような数字を貸切りバスの会議で言っており、このままでいくとオリンピック自体どうなるか分からないが、それまで貸切りバス事業者の方がもたないのではないかと懸念があり、国とも相談しながら対策について動いているところである。

・東京ハイヤー・タクシー協会：

バス事業者も相当厳しいなと感じたが、実はタクシーはもっと厳しい状況で、4月の緊急事態宣言後から5月のゴールデンウィークまで、売上げベースでいくと、前年度比10%とか15%しかなく、経営的に非常に苦しい。特にタクシーは中小企業がすごく多いため、資金繰りが大変苦しく、年内このままの状況で進むと、もうこの武蔵野・三鷹地区の会社も体力がもたないだろうと感じている。

最近「エッセンシャルワーカー」という言葉が出てきて、バス事業者や鉄道事業者はまさにエッセンシャルで動かしているが、タクシー業者は公共交通事業といいながらも、運転手の方が新型コロナウイルス感染症への感染が恐くて仕事に出てこないということがあつた。すごく高齢の方もいるため、家族の反対が強くて出てこない方、あるいは本人の希望で出てこない方もいて、稼働率が著しく悪く、5月の連休まででいうと、この地区では3割ぐらいしか稼働していなかったのではないかと思います。

ほとんどの事業者が政府の雇用調整助成金を使っているが、外出自粛解除になっても大体7割ぐらいしか稼働していないと言われている。さらに夜間の時間帯に動いている車は恐

らく東京全体で5割以下なのではないかと思う。22時以降は割増運賃のため、新型コロナウイルス感染症が発覚する前では、いわゆる稼ぎ時の時間帯だが、弊社でいうと22時から翌朝3時までの稼働率がゼロという、ゼロ行進が続いた時期も多々ある。現在、夜間走らせている大手や無線の協同組合も若干あるが、夜間走っている車はそんなにはないという印象である。また、マスコミ関係をお客さんに持っている無線業者（協同組合）は、多少動いているが、それでも5,000台規模の全部をマスコミが使うわけではないので、ほとんど夜間運行している車は壊滅状態である。

お客さんからタクシーも危険なのではないかと言われた時期もあったが、逆に満員電車や人が多いバスに乗るよりは、タクシーのほうがいいということで、若干タクシーが見直されているところもある。一部の事業者では、透明の間仕切りカーテンをつけて走らせているところもあるが、5月過ぎて気温が上がってくると、後ろにクーラーの冷気が行かないとお客さんからお叱りを受けて、ダクトを独自に作って後ろに冷気を運んでいる会社もある。確かに間仕切りカーテンをつけても100%防げる訳ではないが、目に見える安心ということで、少しずつではあるが間仕切りカーテンをつけている会社も増えている。

武蔵野市に言うことではないが、政府が銀行を通じて、コロナ禍に伴う特別融資を行っているが、申請しても2か月間全く音沙汰がなく、やはり少し対応が遅くて、融資が来なくて潰れる会社も出てくるだろうというのが現実の話としてある。タクシー業者の現状はどうなんだと聞かれたら、売上げも前年度比30%しかない状況で、薬が開発されれば安心感が出ると思うが、今は誰も今後の予測ができない中で、非常に苦しいというのが現状である。

・全国自動車交通労働組合：

タクシーについては、今千田委員から話があったとおりでと思う。

労働組合としては、事業者も大変な状況だと思うが、労働条件が一番気になる場所である。観光バスがインバウンドも含めて全然動いていないという状況の中で、日帰りや旅行をメインとしている「はとバス」という会社があるが、本当に稼働が少なくなり、従業員やドライバーの方々が退社され、今はハイヤー関係の会社やタクシーのほうに結構多くの方が応募してきている状況だと聞いている。

タクシーにおいては、休業手当ということで補助金が使えたが、東京のタクシー会社は大手も中小も補助金をこれまであまり利用したことがなかったというところもあり、当初の段階では最低限度の6割、7割というところが多かった。第2次補正予算で9月まで延期になり、またそれに伴って1日の上限額が3,000円から1万5,000円になったということで、それに伴い100%にするという会社も多く、私どものところに加盟されている約80組合の中

でも6割から7割ぐらいが、現在は100%支払う状況になっている。補助金は正規に申請すればもらえるため、まだ申請していない事業者は、なぜそういう対策をしていないのかと思う。バス事業者も休業されていたと思うが、それに関して100%保証があったのか、それとも異なるパーセント値なのかということを知りたい。

東京のタクシーは本当に大変な状況で、千田委員が仰っていたように、飛沫防止のシート（間仕切りカーテン）については東京都からの助成もあり、事業者によって、つけているところとつけていないところはまちまちだが、お客様からの声にも賛否がある。つけているから安心だというお客様がいる一方で、こんなのつけても意味がないとお叱りを受けることもある。先程も話がでていたように、気温が上がってきて、つけていると冷房が効きにくく暑いという意見もあり、前から煙突を引っ張って冷気を呼ぶというような形を取っている会社もある。また、ドライバー目線からいうと、雨の日の夜など、特にバックするときはシートによって後ろが全然見えないため、事故につながるという問題もある。

座長：ムーバスの利用状況について、今年の3月、4月における1日の乗客数データを別途お借りして、曜日調整をした去年の同じ日と比較してみると、今年の1月末ぐらいから対前年度比10%割れ程度が続いている。ちょうどそのあたりは、武漢からの帰国者の陽性が確認された時期である。そこからしばらく落ち着き、2月になって一時期ほぼ前年同様くらいに戻るが、そこから国内で感染者が出て、ぐっと対前年度比が下がり、3月の3連休、桜が咲いた時期の周辺で、また前年とほぼ同じ値に戻る。ところがそれからまたぐっと下がり、そのまま4月の緊急事態宣言に突入していくという推移になっているため、様々な報道によって、利用者の感度が物すごく効いている印象を受けた。

その中で全体的な傾向として、バス事業者各社の状況は似ており、タクシー事業者は特に緊急事態宣言からゴールデンウィークあたりで対前年度比85%から90%減というようなことで、相当厳しい状況が報告されたと思う。

恐らく一番大変なのは東京だと理解している。これは感染者が一番多いということもそうだが、やはり地方部でも大学がやっていなかったり、福島大学の場合も前期は全てオンライン授業で、後期の授業も160人を超える授業は全てオンラインということも決まっていたりするため、公共交通の利用者がどのくらいなのかというと、地方でも東京とあまり変わらない。

感染者が出ていない岩手でも6月の利用者数は対前年度比、約2割減である。やはり感染者がいなくても物すごく気をつけて行動しているため、利用者は減っている。しかし、地方では東京と違い、もともとバスは赤字路線が大半のため、例えば国の地方創生臨時交付金とし

てコロナ禍で使える予算が出されたときに、それを使って減収補填にかなり近い金額を地方行政側でバス会社に支払っているというケースは各県で行われている。一番早く行ったのは青森県で、ゴールデンウィーク前に5億円をバス会社に投じており、7月半ばには大半の都道府県で何らかの支援制度が出ている。

一方、タクシーについても地元の中小企業であるということで支援していたり、貸切りバスについては地方では修学旅行や大学生、高校生の通学における3密を避けるという目的で重宝されたりしている。例えば、鉄道が満員になる事態を避けるために、鉄道の定期券で〇〇高校行きという貸切りバスを仕立てて、県や県の教育委員会がそれに対して補助金を出していたり、貸切りバスをうまく使って近場の修学旅行に行っていたりする。実は東北の中でも対前年度比、修学旅行客増という、他とは全然違ったデータが出ているところもある。逆に東京では、貸切りバスの需要はインバウンド向けというところが非常に多かったため、そこで東北との違いを感じる場所もあり、同じ貸切りバスでも状況は全然違う。一方で、乗り合いバスに関しては、あまり状況は違ってないが、地方は補助金で何とかしのげるが、東京はそうではないので、東京の6割減と地方の6割減では全然物が違う。地方の6割減は想定範囲で、そういうことはよくあるが、東京の6割減は過去に経験がない。しかも、3月あたりの対前年度比3割減というのがしばらく続くというような事態になると、ムーバスであれば最終的な責任は武蔵野市が負うという判断ができるが、一般路線バスではその判断が現在全然できていない。収入が3割減ったということになったときに、3割減便して調整ができればいいが、そうとも限らない。さらに3密の回避や、大学も今まで通りには行けないということになってくると、その3割減収分を一体誰が負担するんだという議論を避けては通れないわけであって、その辺の合意形成ができていない東京などが一番大変だということを感じている。ここで突然振るのは申し訳ないが、東京都として、やはり今のような議論は結構でていると思うが、何かこういう対策はないかとか、あるいはせっかくの機会に事業者の皆さんに伺ってみたいこととか、何かありましたらお願いしたい。

東京都都市整備局都市基盤部：今、ご指摘のあった問題意識というのは、座長の仰っていたとおりで、これまでここまでの厳しい経営状況というのを、かつて東京なり首都圏一体で経験していないため、真摯に考えていかなければいけない課題だと認識している。目の前で事業者の方の話聞き、本当に深刻な状況であるということを改めて認識した。今お伺いした状況をしっかりと受け止め、庁内の議論に反映させていきたい。

座長：ありがとうございます。

一方で、今ちょうど募集期間中の国交省の138億円の予算案で、新型コロナに関する地域公

公共交通確保維持改善事業が使えるようになってきていると思う。どうしても確保維持改善事業という、バリアフリー関連は東京都でも活用例があるが、一般の運行費補助ではあまり活用事例がないと思う。東京都の事業者やムーバスでも使える可能性というのはあるのか。

関東運輸局東京運輸支局（輸送担当）：座長の仰っていた 138 億について、まずこの 2 次補正予算の概要を説明させていただくと、これについては、運行していく上での感染症対策というのが目的であり、運行補助ではなく、東京都で先に補助を出している仕切りカーテンの設置や、車内密度を上げないようにするための実証運行など、そういった感染のリスクがある中でどう運行していくかということに対して補助していく制度である。運行補助については対応していないというのが現状ではあるが、今後を見据えると、そういった運行の補助という観点も必要になってくるというのは非常に感じているため、意見として踏まえながら、今後情報として上げさせていただこうと思う。

座長：ありがとうございました。ちなみに現在要望調査を実施しているのか。

関東運輸局東京運輸支局（輸送担当）：はい。今、事業者及びバス協会に話がいており、バス協会に要望の取りまとめをしていただいていると思う。要望額やどういうことをやるのかということを所定の書式に記載し、提出していただく募集を開始したところである。

座長：これが結構重要なポイントではないかと思っている。後で出てくるが、ムーバスが 8 月 1 から 15 分間隔に運行ダイヤを見直すことに、この補助が使えるのではないか。要望を上げてみてもいいと思う。また、大学が現在やっていない中で、結構色々ところから相談を受けているのは、大学が開始したときに、例えば亜細亜大の学生が以前と同じようにムーバス乗ってくれるとは限らない。そうした際に、それを継続できないとか、特殊な運行、要するに期間限定で駅と大学のシャトル便がつかれないとか、そのときのお金をどうするかということは少し頭を絞らないといけないが、一部大学にお金出してもらってもいいと思う。

また、リアルタイムの混雑度をアプリで提供するシステムというのを今国交省で進めているが、誰が開発するのかというのが我々の周辺で議論となっており、本当に成り立つかどうか分からない。しかし、実際に今各バス事業者で苦労しているのが、運休便をナビタイムやジョルダン、グーグルなどに展開していくときに、どうしてもタイムラグがでてしまうという問題である。そうすると、例えば 8 時 22 分と 8 時 35 分というバスが、実は 8 時 31 分に統一されていたというときに、実際は全然筋書きどおりにいかない。つまり、検索した結果が実態と異なっているという問題が結構あり、その部分をちゃんと整えるだけでも、かなり利便性は改善される。しかし、ナビタイムなどで書き出している今の時刻表のやり方をしてい

ると、ずっと現状のままである。例えば、G T F S化、標準データ化して、一回データを書き出さないとうまくいかないため、そのようなことにきちんと投資をした方がよいのではないかと考えている。東京バス協会からそのような要望を出してもらってもいいのではないか。

東京バス協会：アプリの話は国で現在あり方検討会が始まっており、そこには日本バス協会からも委員が出ているため、そことも情報連携しながら、協会会員にはきちんと情報提供をしていきたいと考えている。

座長：車を使う人が増えて、駐車場待ちの行列ができているという話があったが、これが東京にとってみたら一番恐ろしいことである。例えば、福島市でバスのお客さんの半分が自家用車に転換するとしても、もともとバスを使うお客さんが全体の5%しかいないため、2.5%減るだけである。ところが、武蔵野市のようなバスを使うお客さんが何十%もいるところで半分が転換したら、15%が自家用車になり、とてつもなく大変なことになる。自転車ならまだいいが、自家用車に逃げるということをできるだけ避けるためにどうすればいいのかということを考えていかなければいけない。そういうときに、正しいデータが検索できないということは、やはりきちんと整理していかななくてはいけない。あり方検討会で議論しているが、恐らく検討会で決めても、実際にどうやってデータを実装させて行くのかということ、やはり現場レベルの話になってくる。いつも全体の国の方針と現場レベルで何ができるかという部分に乖離があり、うまくいかないのも、その乖離を埋めていかななくてはならないと本当に思っている。それをきちんとやっていかないと東京の場合にはうまく動かないのではないかという気もしている。私は首都圏の人間ではないため、あえてはたから見た言い方で発言しているが、そんな目線があるということを示し発言しておきたいと思う。せっかくの機会なので、ぜひコメントなどいかがか。

コミュニティ研究連絡会：私自身、もともと交通事業者に勤務していたこともあり、いつもどこからどこまで乗って幾らかかったかという実績をノートにつけるのが習慣になっているが、3月から6月末までで、電車を利用した日は4日、バスを利用した日は5日である。70歳を超えているため、ピンクのシルバーパスを持っているが、今年は元が取れないかもしれないと思っているぐらいである。では、その間何をしていたかということ、車で近くのホームセンターに買物に行ったりする以外は、やはり家でじっとしていることが多い。外出しようと思っても外出できない。私は武蔵野市のコミュニティ研究連絡会の代表としてこの会議に出席しているが、コミセン自体も3月2日から7月5日までクローズしており、そういう意味ではなかなか外出することができなかった。そうすると、自転車で近隣へ買物に行く、あ

るいは犬の散歩をするぐらいしかやることがない。そうなると、だんだん都市のインフラ基盤となる交通事業が委縮してしまうのではないかと懸念している。

バス事業者の話で、貸切りバスは全滅に近いという話があった。こういう言い方をすると専門に研究している人間ではないので見間違いかもしれないが、小泉総理大臣の時代に5台以上で貸切りバス許可を得られるようになり、無許可の白バス業者がみんな青バスに変わったというようなことがあり、交通事業である以上、やはりある程度の規模で必要な設備を持った事業者でないと、運行や安全性の確保ができないのではないかと思う。

ちなみに、私はいつも10月から1年間のシルバーパスを買うが、残り3か月の現時点で5,000円少し残っているため、使い切れるかどうか分からない。そういう意味では、今、配達も含めて交通事業者の方が物すごく大変な状況だというのはよく分かるし、都市の道路や電気、水道と一緒に思うので、交通もきちんとした国の支援等がないと維持できないと思う。種類については、ある程度の選別も必要だと思う。私は東町の地域だが、レモンキャブは近所でよく運行しており、恐らく利用度が高いのではないかと評価している。

座長：ありがとうございました。今シルバーパスの話が出たが、今までなら交通事業者として一年定額で幾ら、それに東京都からの財源も各事業者に分配されて入ってくるため、ある意味、一つの固定的な収入になる。通常時、その固定収は、利用が増えたとしても頭打ちのため、儲からないということにもなるが、こういうときには強い。今日朝少し早めに来て、吉祥寺と三鷹を散歩して、駐輪場の様子を見てみた。駐輪場の利用はそんなに増えていないという話を伺っていたが、もし利用者がバスの3密を避けて自転車に移っているのであれば、網形成計画に記載した自転車とバスの連携した乗車制度が固定収になる。つまり、今までバスはバス単体で考えていたが、そうではなく、色んな交通手段と組み合わせて、きちんと収入が固定収で確保できるという、Maasの考え方が必要なのではないかと思う。こういうときこそ先程のデータの話にもあったように、Maasの考え方を取り入れて、どういう値付けをしていくのかなど、網形成計画の中でも取り上げたように、しっかりと議論していかなくてはいけないと思う。

さて、網形成計画の話が出てきたので、当初想定していた今年度の事業と、実際進めていくにあたり事務局はどう考えているのかということをご説明いただこうと思う。

■2. 網形成計画の進捗状況について【資料3、参考資料】

- ・資料3、参考資料に基づき説明

座長：ありがとうございました。昨年度策定した地域公共交通網形成計画に基づいて、特に今

年度推進あるいは検討していく事業についてご説明いただいた。

事務局に確認させていただきたいのだが、公共交通マップの話について、基本的に今回どのくらいまで予算的なことを考えていたのか。つまり、マップを作るという作業的なところまでなのか、それとも例えば、来年の7月1日改正というところをもくろんだ印刷費というあたりのところまで含めて考えていたのか、どういった事業の規模感というものを見据えているのか教えていただきたい。

事務局（交通企画課）：網形成計画を策定した際に国から補助金をいただいております、計画に記載した施策について、策定年度から2年間のうちに実施すると、推進事業ということで補助金がつくため、当初はそちらを活用する予定だった。しかし、関東運輸局に確認をしたところ、推進事業に対する補助については、今年度から新規の募集を行っていないとのことだったため、具体的な予算というのは正直まだ確保できていない。武蔵野市としても来年、都市計画税を減免するなど、かなり財政的に厳しい部分がある。作成にかかる費用については、A1の折り畳みにするのか冊子にするのか、また印刷部数などによっても変わってくるため、どう財政面と折り合いをつけていくかということも含めて検討していく必要がある。

座長：承知した。つまり、当初は推進事業を当てにしていたが、その募集は今のところないので、先立つものがないということである。しかし、誰が発行主体になるのかという部分で、例えば広告をつけるなどのやり方もあると思うし、この情勢であるため、突然補助メニューがふっと湧いてきたかのように来る可能性はあると思う。突然予算がつく可能性もあるため、何らかの形で準備をしておいたほうがよい気がする。

事務局（交通企画課）：もう一つ、現在検討しているのは、まちづくり推進課が担当になるが、バリアフリーの観点を含めてマップを作成することで、バリアフリーに関連した補助メニューを活用できる可能性があるというところを聞いています。事務局でも新たな方向性や可能性について検討していきたいと思う。

座長：バリアフリーマップのことだと思う。その辺の予算を活用するというのはありだと思う。何を活用するかというところは置いておくとしても、この状況であるため、予算はいつふってくるか分からないため、逆に準備を進めておいた方がよいと思う。

今年度は不確実な状況の中でスタートしているが、今日は事業者の皆様から本当に貴重な今の状況というものをお話いただけたと思う。

先程、私も東京にいない人間だからこそという話をしたが、東京だからこそ今まで成り立ってきた、事業者が収入を上げながら、いいネットワークを確保していくという戦後来のビジネスモデルは、本当に厳しい状況で過去最大の危機だと思う。他方で、先程お話ししたデー

タの整理については、恐らくこれから様々な助成、要するに外部的な資金もついてくる分野である可能性が高いため、そのあたりも注視していただけるとよいと思う。また、先程も少し話したが、国の地域公共交通確保維持改善事業にムーバス境南西循環の増便を要望したらどうか。この路線は武蔵野赤十字病院を通っているため、武蔵野市の基幹病院にアクセスをする路線にきちんと安心して乗車していただくということにつながる。網形成計画策定の段階では、定時性の確保ということが大きな理由となり決定していたものを、コロナ禍で一度見送ったが、やはりここが一つの基幹病院であるため、しっかりと安心を確保していくために当初予定どおりに増便するというシナリオである。地方だけでなく、東京からも要望をだしていただきたいというのと、これが今協議会でできる仕事だと思うので、ぜひ、小田急バスさんをご検討いただきたい。

■解散