

ご意見等の内容

ご意見等に関する回答

【議題】 はなバスの改善策の検討について（資料1）

<p>・土休日ダイヤの実施は、需要に合わせた計画変更であり妥当であると考えている。</p>	<p>—</p>
<p>・参考までに、路線バスにおいても新型コロナ影響により、大幅にバス利用人員が減少しており、6・7月においては少し回復しているが、日祝日の落ち込みの大きさと回復しない傾向が顕著である。</p>	<p>・はなバスにおいても、基本的には路線バスと同様の傾向を示している。</p>
<p>Q. 全体的に減便傾向、始発終発時刻の変更が見て取れますが、利用者の心理としては大きめの変化として受け止める方が多いのではないかと感じた。どのようにして利用者への説明手段、時期などは大まかにでも想定されているのか。根拠を持った説明などがなく、こうなりましたというお知らせのみでは理解を得ることが難しいように思える。</p>	<p>A. ダイヤ改正案は、はなバスの運賃及びルートを見直す際の基準を踏まえ、課題区間の収支率の改善を図ることを目的として、実際の利用実態に合わせて、運行本数を調整し、わかりやすいダイヤ編成(パターンダイヤ)や、土休日ダイヤの導入(始発・終発便の時間帯及び運行本数を変更)を行うことを全体的な方向性として、ダイヤを編成している。</p>
<p>Q. ダイヤ改正について実施される際は、利用者に混乱が生じないよう、事前の周知を充分に行っていただきますよう、願います。</p>	<p>なお、ダイヤ改正の実施時期は、令和2年10月1日からを予定しており、同年9月上旬頃から各停留所・車内のほか、市報・ホームページで周知していく予定である。</p>
<p>Q. 契約形態をお教えてください。運転士さんの契約、固定費(車両費、車両代車、他)、運営費、会社経費・・・出来れば「武蔵野市、小平市」等々との比較ができるかと説得力があると思う。</p>	<p>A. はなバスは、市とバス事業者が運行協定を締結して運行しており、事業遂行により収支決算上に損失金が生じた場合、市はバス事業者の要請により損失金の補填として補助金を交付するしくみとなっている。</p>

【報告事項1】 第4北ルート 西原町4丁目(田無ファミランド)停留所の休止(資料2-1、2-2)

<p>Q. 停留所を通過することについて、利用者に混乱が生じないよう、事前の周知を充分に行うようお願いする。</p>	<p>A. 令和2年3月上旬より、当該停留所の休止については、はなバス車内、市報及びホームページで事前の周知を行った。</p>
<p>Q. 折り返し運転を行うことについては、安全に運行が行われるよう、運行する乗務員への周知や教育が充分に行われるよう、願います。</p>	<p>なお、当該停留所の休止や移動に伴い、利用者より今のところ意見はない。</p>
<p>Q. 当該停留所は以前も休止、または移動といった事があったが、今回に至るまで利用者から何かしらの意見が出たことはあるか。参考まで、当該停留所ではなく他停留所の休止、もしくは移動時にも意見が出たことがあるか教えてほしい。</p>	<p>また、過去に他の停留所で工事に伴う3週間程度の休止の措置を行ったことや、停留所を移動したことはあるが、上記の方法等で事前に周知していることや、地先の近隣住民等に事前説明を行っているため、移設後特段多くの意見は寄せられていない。</p>

【報告事項2】 緊急事態宣言延長に伴うはなバスの運行時間帯の縮小(資料3)

<p>Q. 本件は路線バスも同程度の運行時間帯や運行本数等の縮小をされたのか。縮小に関する提案元は、事業者又は市のどちらからか。運行縮小の時期は良かったのか。</p>	<p>A. はなバスの運行縮小については市が提案し、事業者をお願いした。</p>
<p>Q. 例えば武蔵野市ムーバスは4/13~5/31まで縮小期間としており、緊急事態宣言からさほど間を置かず対応していた。西東京市は5/14からと遅いタイミングだった。縮小時期の判断はいつ、どのような形で行われたのか。判断基準はどのようなものだったのか。</p>	<p>今回の運行縮小については、国の緊急事態宣言の延長を受け、4月7日からの緊急事態宣言後のはなバスの利用実績等を踏まえ、バス事業者と調整を行い、夜間の不要不急の外出自粛に合わせる形で、5月14日からの実施とした。</p>
<p>Q. 両事業者で感染拡大防止措置(運転席のビニールカーテン設置、最前列席の封鎖)の時期にずれがあったのが気になった。同じ公共サービスの枠組で、対応にばらつきがあるのはあまり良いことではないと感じた。市が主導権を持って足並み揃えた対応を早急に行うことはできなかったのか。</p>	<p>A. 民間路線バスの感染防止対策に準じて、はなバスにも提案していただいた。資材確保などの準備に要する時間の影響で、設置のタイミングなどにズレが生じた。</p>
<p>Q. 高齢者利用が多いので新たな車内の感染防止策なども検討が必要。</p>	<p>なお、運転席のビニールカーテン設置や最前列座席の使用中止のほか、乗務員のマスク着用、待機場所での窓や扉開けによる車内換気、定期的な消毒の実施、車両の一部の窓ガラスを開けた運行など、様々な対策をバス事業者にも実施していただいている。</p>

ご意見等の内容

ご意見等に関する回答

【報告事項3】新型コロナウイルス感染症拡大に伴うはなバスへの影響 (資料4)

<p>・はなバスへの影響も大きい。一般の地域路線バスにも甚大な影響があり、今後の事業運営についてはかなり厳しい状況が予測される。</p>	<p>—</p>
<p>Q. 第2波についても検討が必要。</p>	<p>A. これまでの新型コロナウイルス感染症の対応を踏まえ、再度の緊急事態宣言時等に早急に対応出来るように、バス事業者とも事前の調整・検討等を行っていきたい。</p>
<p>Q. 令和元年(平成31年)3月は「はなバス利用者数」が一時的に増加しているが理由は何か。</p>	<p>A. 例年3月の利用者数については、前月(2月)・前々月(1月)と比較すると増加傾向を示しているが、明確な分析は出来ていない。</p>
<p>Q. 減収が続いた場合、市はどこまではなバスの運行の維持ができるのか。運行補助金の負担率が上がっており、それが継続すると仮定し、予算的にどの程度、持ちこたえる事ができるのか知りたい。</p>	<p>A. はなバスの運行補助金は、近年増加の一途を辿っており、市財政を逼迫している実態がある。そのため、はなバスの見直し基準における収支率の目標値70%を目指して、運行の効率化や利用促進に関する取組を実施し、改善に向けて取り組んでいくが、今後新しい生活の定着などにより、これまでとは利用形態が変わってくることも予想されるため、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を引き続き注視する。</p>

【報告事項4】令和元年度はなバス運行実績及び見直し基準における算出結果 (資料5-1、5-2)

<p>Q. 令和元年度においても新型コロナウイルスの影響による2・3月実績減で全体的な数値に影響があり、今年度についても収支率や乗車回数の目標値も参考にならないレベルでの数値の悪化が予測される。どのような取扱いにするかを検討する必要がある。</p>	<p>A. 当面は、現在設定しているはなバスの見直し基準における収支率や乗車回数の目標値を目指して、運行の効率化や利用促進に関する取組を実施し、改善に向けて取り組んでいくが、今後新しい生活の定着などにより、これまでとは利用形態が変わってくることも予想されるため、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を引き続き注視する。</p>
<p>Q. 運行補助金・公費負担額とは何か。</p>	<p>A. 資料5-1の運行補助金とは、運行にかかる経費と収入の差であり、市が財政負担している額を表している。また公費負担額とは、その運行補助金を利用実績(人)で除した値であり、利用者一人当たりに換算した場合に市が負担している額を表している。</p>

その他

<p>Q. 今後、コロナによる生活様式および勤務形態の変化の定着は必然的であると考えられ、コミュニティバスの在り方そのものが問われる局面にあると感じる。例えばリモートワーク、オンラインの推進により通勤利用は減り、また市関連施設の使用方法にも変化があるならば、従前の利用想定とは全く異なる利用実態になるのではないか。誰が何のために用いる移動手段であるのかというデザインを詳細に検討する必要があるが、市のお考えは何か。</p>	<p>A. 新型コロナウイルスの感染症拡大の影響や新しい生活様式の変化による環境の変化を多角的に捉え、利用者の動向を把握する必要があると考えており、はなバスが、既存の路線バスではカバーし切れない公共交通空白地域・不便地域を中心に、高齢者の方など移動に制約がある方をはじめ、これらの地域にお住まいの方々が駅や公共施設等に出かけやすくすることを実現するなど、交通利便性の地域格差をなくし、その向上を目的としていることを踏まえ、今後も引き続き地域公共交通会議の中で委員の皆さまの知見を活用させていただきたい。</p>
<p>Q. 今まで通勤者がリモートワークに伴い、在宅ワーカーに変更されている方も増えると考えらる。自転車や自動車通勤への変更がある中、はなバスへの影響の検討。</p>	