

会 議 録

会議の名称	平成22年度 第3回 東村山市公共交通を考える会				
開催日時	平成22年10月6日(水)午後2時30分～5時				
開催場所	本庁舎6階 601会議室				
出席者 及び欠席者	<p>出席者：</p> <p>(委員)鈴木文彦会長・須崎一朗副会長・関根康洋委員・山本宏昭委員(代理出席)・中條基成委員・河邑晶子委員・上原受子委員・井関稔委員・田口義徳委員・小林忍委員・五十嵐康夫委員(代理出席)・諸田壽一郎委員・石橋茂委員</p> <p>(市事務局)小林交通課長・中澤課長補佐・林係長・藤澤主事・青山</p> <p>欠席者：なし</p>				
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	12名
会議次第	<p>1.開会</p> <p>2.まちづくり担当部長挨拶</p> <p>3.議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降調査の結果報告 ・運賃について ・交通空白地域について ・その他 <p>4.閉会</p>				
問い合わせ先	<p>都市環境部交通課公共交通係</p> <p>担当者名 藤澤</p> <p>電話番号 042-393-5111(内線2763)</p> <p>FAX番号 042-397-9438</p>				
会 議 経 過					
<p>1.開会</p> <p>2.まちづくり担当部長挨拶</p> <p>傍聴希望者の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会長 開会に際し、本日の会議に傍聴者について事務局に確認します。 ・事務局 現在12名の方が外で待機されています。 ・会長 わかりました。それでは12名の方に入ってもらい、傍聴していただくことにしたいと思います。いかがでしょうか。 <p style="text-align: center;">異議なし</p> <p style="text-align: center;">. . . 傍聴者入室 . . .</p>					

・会長

会議に先立ちまして、傍聴者の皆様にひとつお願い申し上げます。当会議を傍聴されるにあたっては、「東村山市公共交通を考える会の傍聴に関する定め」第4条の「傍聴者の遵守事項」等をお守りいただきまして、議事の進行にご協力いただきますようお願い申し上げます。

出席者11名、委任状提出者2名、13名中13名の出席で、東村山市公共交通を考える会要領第6の過半数の出席という成立要件を満たしているため、ただいまより、第3回東村山市公共交通を考える会を開会いたします。

3. 議題

乗降調査の結果報告

・会長

乗降調査の結果報告を事務局よりお願いします。

・事務局

今回お配りいたしました「東村山市コミュニティバス乗降調査」の資料を元に報告させていただきます。

実施日は平成22年9月12日(日)、9月13日(月)の両日です。調査路線は東村山駅東口から新秋津駅、東村山駅東口から多摩北部医療センター、久米川町循環、諏訪町循環を各路線2名の調査員により実施しました。調査内容は、時間帯別乗降数、バス停利用状況、利用目的別乗客数、利用目的別・年代別乗客数、年代別乗降数、利用区間順位、乗ったときに乗客の皆様からいただきましたご意見をまとめた、乗客の意見の以上7点です。

調査を実施したことにより、わかりました傾向等を路線ごとに報告させていただきます。

シャトルの説明

はじめに東村山駅東口から多摩北部医療センター、新秋津駅へ向かう路線の調査結果を報告させていただきます。この路線名は長いので、便宜上シャトルと呼ばさせていただきます。シャトルは東村山駅東口と多摩北部医療センター間の往復と、東村山駅東口と新秋津駅間の往復の2系統あり、西武バスさんと銀河鉄道さんの2社で運行しています。今回の調査結果では運行会社に関わらず、シャトルとして集計しております。

シャトルの乗降人数は、12日(日)は549名、うち男性が195名、女性が354名でした。13日(月)は985名で、うち男性が321名、女性が664名でした。2日間合わせて合計で1,534名の利用がありました。

時間帯別乗降数では、「東村山駅東口」から「多摩北部医療センター」までのバス停で乗り降りするお客様も、「東村山駅東口」から「新秋津駅」を往復するバスに乗る傾向があるようです。また、どちらかという東村山駅に向かう路線にお客様が多いこともわかりました。

バス停利用状況では、「東村山駅東口」、「多摩北部医療センター」、「新秋津駅」に利用が集中していました。日曜日は市役所には停まりませんので例外ですが、利用者の少ないバス停はあっても、利用者のいないバス停はありませんでした。

利用目的別乗客数では、平日と休日では違う目的での移動となっております。平日は通勤通学や通院といった平日ならではの光景が見られました。一番多いその他ですが、帰宅やお見舞い、趣味等の活動での利用が多いようです。

利用目的別・年代別乗客数では、年代が上がるほど利用者数は増える傾向にあ

りますが、通勤通学だけは50代を頂点とする山なりとなっています。

年代別乗降数も、概ね年代が上がるごとに増加しますが、未就学児の方が乗っている年代も見受けられました。

利用区間順位では、「東村山駅東口」と「多摩北部医療センター」間の相互利用が多く、「新秋津駅」や「青葉商店街北」の利用も多いようです。お客様の中には次やその次のバス停で降りられる方もいらっしゃいました。3つ先のバス停までの短距離の利用者では、「新秋津駅」と「秋津小学校」間が一番多く、他の利用区間含め短距離は合計して90名(46+44)の利用がありました。

乗客の意見ですが、普段交通課に寄せられている内容とほぼ一致しているご意見が多いですが、中には要望より苦情の方が目立つものもありました。ICカードを使えるようにしてほしい、時間を延長して運行してほしいという要望が一番多かったです。

久米川町循環の説明

久米川町循環の乗車人数は、12日は84名で、内訳については男性30名、女性54名でした。13日は139名で、うち男性が52名、女性が87名、両日合計223名でした。

時間帯別乗降数では、12日(日)は、朝と昼過ぎの乗降が非常に多かったです。他の時間帯は久米川町循環については殆どありませんでした。13日の平日については、朝夕の乗降が非常に多かったです。これは通勤通学の行き帰りという形でした。昼の時間帯については、殆ど乗降がないような状況でした。

バス停利用状況ですが、こちらの方は12、13日両日とも「久米川辻」から梅岩寺の近くにあり「消防第二分団」に集中しておりまして、久米川町1丁目、5丁目方面の方が通勤または駅方面の足として利用されていることがわかりました。またスポーツセンターの3・4・27号線の餅萬のところに「野際通り西」から駅方面へのバス停は非常に利用率が少ないという現状でした。特に「第六保育園」が両日とも乗降が0でした。

利用目的別乗客数ですが、こちらは久米川町循環については、休日と平日の利用目的は異なっていました。休日は私用で駅まで行くような利用目的が多く、平日は通勤通学の利用者が過半数を占めました。

利用目的別・年代別乗客数。こちらは休日に30代から60代の女性が非常に多く、特に60代の女性が突出しておりました。平日は逆に20代から50代の通勤通学の利用が多いことがわかりました。全体的には10代の利用者が殆どないという状況でした。

利用区間順位は「東村山駅東口」から「第二中学校前」、ひとつ先で府中街道沿いの「野行通り入口」、「久米川辻」。逆に駅方面は「消防第二分団」、「久米川辻」、「二柳橋南」、これはコヤマドライビングスクールの利用が殆どということがわかりました。

諏訪町循環の説明

12日は191名の利用者があり、内訳は男性64名、女性127名。13日は211人で、うち男性が60名、女性が151名であり、両日の合計は402名でした。

時間帯別乗降数は両日とも、ほぼ平均して乗降がありました。

バス停利用状況は休日平日共に、乗降パターンはほぼ同じであることがわかりました。休日平日とも「公事道北」以外は、「諏訪町二丁目」までに乗降が集中しています。大体西宿通り辺りの皆様がバスを利用していると考えられます。

利用目的別乗客数は休日と平日の利用目的の変化は殆どありませんでした。意外と買い物利用が非常に多いことが判明いたしました。私共としましては、病院などの通院を予想していましたが、実際には駅までの買い物が非常に多かったです。

利用目的別・年代別乗客数ですが、利用者の3分の2が女性であり且つ年代は70代以上の利用が殆どでした。

年代数は調査員の目視による年代数ですので、ちょっと前後する可能性もありますが、私どもの目視によると70代以上の方の利用が殆どと言うことであります。

利用区間順位は「東村山駅西口」と「新山手病院」の相互利用が非常に多かったです。新山手病院に行くのではなく、新山手病院の周りの住民がこのバス停を利用されていることがわかりました。調査してわかったことなんですが、「公事道北」から「東村山駅西口」までの利用者が多いですが、逆に「東村山駅西口」から「公事道」に来る方の利用が少ないのは何故かと言うと、新山手病院まで迂回していきますので、遠回りしてしまうんです。駅まではストレートに行く形ですので、この辺で利用の差が出ていることがわかりました。

乗客の意見としては、やはり本数の増便。1時間に1本で良いから、毎時間1本通してくださいとか。久米川町循環では、非常に便利なので200円になっても乗りますよとおっしゃられた奥様もいらっしゃいました。やはり終バスの時間が非常に早いと言うことで、通勤で利用しているのに帰りはバスがなく非常に困る、というのが通勤通学で利用される方の率直な意見として非常に多かったです。あと福祉関係の仕事をされている方のお話では、バスのリエッセが低床バスではなく一段上がるような形、バリアフリー用のバスではない、いわゆるノンステップバスではないということで、その改善をした方が良いんじゃないかというご意見を久米川町循環でありました。やはり殆どの久米川町、諏訪町循環については、運転手さんの休憩時間を設けるため、どうしても空く時間がありますので、本数の増便、1時間に1本が非常に多かったです。久米川町循環については殆どの方がそのようなご意見でしたので、諏訪町循環も同じようなダイヤになっておりますので、諏訪町循環も同じようなご意見になっていることをご報告させていただきます。

以上で乗降調査の報告を終わらせていただきます。

・会長

今の乗降調査、2日間に渡ってやっていただいたものを報告していただきましたが、改めて調査資料を見ていただきながらお気づきの点、あるいはお伺いなどありましたら出してください。

・委員

この間の説明より人が乗っていると思ったんですが、市の予想と結果がどうだったのか、どこを改善したらもっと乗るかをお聞きしたいです。

改善点についてはこの本数とか、2時間抜けているところを全部埋めていくとか、朝夕の通勤を出すようにとか、あると思うんです。

新秋津から東村山路線は西武さんの平行路線があって、ラッシュに出すのは西武さんがまずいと思ったんじゃないかとか、通学路があって朝早く出せないとか、そういうのがあったんだと思うんです。でも循環はもっと朝夕出しても良いと思うんですが、運転手さんが4時間運転して2時間休まなきゃいけないってお話でした。

小平市役所へ行って聞いてきたんですが、小平は20分に1本出してます。代わりの運転手さんが控えていて、すぐに乗るから20分に1本出せるそうです。

東村山では同じ西武さんがやっていますけど、どうして2時間空けなきゃいけないのか、バスが何台あって、今運転手さんが何人いてやっているかということをお

聞きしたいです。

・事務局

乗降調査でも同じようなご意見を伺いまして、ご説明させていただいた部分もありますが、東村山市では1人の運転手さんでバスを運転していただいています。毎時間に必ず1本と言うお話になりますと、運転手さんを2人用意しなければならなくなりますので、やはり人件費の部分をご理解いただきたいと思います。小平市さんはおそらく2人の運転手さんで回されているのではないかと思います。2人ですと1時間に1本、必ず切れないような状況でローテーションを組むことは可能だと思います。

・委員

20分に1本では3人だそうです。

・委員

小平市さんは4人ですね。

・事務局

そうするとやはり人件費がかかってきてしまいます。

・委員

後はコースの設定です。距離が短ければ運行間隔がどんどん短くクルクル回れるんですが、長い場合はどうしても時間がかかります。

・会長

結局は運転手さんを何人使うかという問題にかかってくるかと思います。

・委員

東村山の車は何台になるんですか。日野のポンチョと日野のリエッセは1台ずつなのか、2台とか控えがあるのかとか。何台あってやってるんですか。

・事務局

全部で5台です。ポンチョが2台と、リエッセが3台です。リエッセが久米川町循環と諏訪町循環、あと銀河さんが運転なされている多摩北部医療センター行きの路線。ポンチョは新秋津行きのちょっと大きい濃い緑のバスが2台あります。

乗降調査の感想になりますが、シャトルと経路を変えたことで乗客数が増えてきているとお話した諏訪町循環、この2路線については非常に乗っているというのが実感です。繰り返しになりますが、久米川町循環は比較的寂しいです。実際に12日は100人切ってましたし、途中で乗られました。最初の東村山駅からの出発は運転手さんと私共調査員2人の3人で出発と言うのもありました。

・委員

久米川町循環の調査結果を見てますと、12日と13日だけで他の日は載ってないんだけど、午前中の朝の9時まで結構乗ってて、それ以外は乗ってないんで、22～25人乗りなのでかい車を使うよりは小さい15～6人の車で動いた方が、稼働が良いんじゃないですかね。多い朝だけに使っているのは良いんだけど、他は15～6人でも対処できるような感じでしょう。

・事務局

現状の久米川町循環の実態を見ますと、まさにおっしゃるとおりで、朝の時間だけ現行のバスで運行して、昼の時間帯は人数に即した大きさのバスでの運行も考えられます。

・委員

他のところでも朝晩だけ通勤と通学のときだけ大きいのにして、後は小さいのにしても間に合うんじゃないですかね。

・事務局

久米川町循環に関しましては路線の中に大きな事業所が2つ、山崎パンと浅田飴があるんですね。あそこの実態を見ますと従業員の方がなかなか利用されていないという現実があります。

・会長

複数の車を用意することは、大きい車と小さい車を用意しないといけなくなる。大きい車を他に使えれば良いのですが、大きい車は昼間遊んでしまうんです。

・委員

広くて通れる道ではそれを昼間使ってもらって、時間帯をずらして使えばいけるんじゃないですかね。まだ結構西側は通っているところないし、多摩湖町も小さいのが欲しいから、通してもらえればありがたい。

・会長

皆が小さい車を欲しいとなると、その車をたくさん用意しなければいけないので、その辺がうまく遣り繰りできるような状況なら良いんですけどね。

・委員

結構通勤に使っておられる方が多いようですね。そうしますと、朝早い時間帯は駅へ、帰りは駅から自宅へという、終バスをもうちょっと遅くしてもらえないかという声も出てますけれども、雨が降った日には東村山駅前が駅への迎いの自家用車で埋まるのが省けると思うんです。運転手さんの気持ちの問題もあるかもしれないんですが、通勤通学にもっとこのコミュニティバスが使ってもらえるような方策がないようなもんだろうか。

・事務局

おっしゃられた内容は、私共にも要望でたくさん寄せられていますので、私共市でも認識しております。この会議の中でもたくさん出していただいて、今後に繋げていければ良いと思います。

・委員

利用者として、久米川町循環は昼間の時間帯のダイヤがあまりにも少ないので、いつバス停に行けばいいのか、利用しにくすぎて利用しないと思うんです。30分に1本あれば乗ろうかと思うんです。

通勤通学ですが、浅田飴とかに行くときにバスはあっても帰りにないとか、ぐるっと回るとか、片側の方向にしか行かなくて、帰ってこないの往復やってくれば良いのというのも久米川町から出ています。もっと利用してもらったたら運行方向を考えた方が良くと思うし、色々あると思うんです。小さいバスにするかどうか、というより今のバスでもうちょっと運行方法を考えた方が良くないかと思うんです。

・事務局

久米川町循環の経路ですが、走らせる前に市としても今の時計回りと逆の案を考えました。ただ時間帯によっては府中街道の渋滞で定時にバス停に着かないことが懸念されまして、今の時計回りの方向になった経過がございます。

・委員

乗客の意見に、シャトルも久米川町循環も諏訪町循環も苦情のところ、運転手さんの乱暴な運転だとか接遇が悪いとか、載っているんですが、職場で毎日利用されている方に聞いてみたんです。その方は多摩北部医療センターから東村山駅の利用で、お年寄りでもないですし、普段酔う人でもないんですが、必ず酔うと。酔うということはやっぱり運転が荒いのではないかと。調査を見ましても高齢の方も多

いので、一生懸命乗ってもらえるバスを考えても、ここが基本だと思うので、もう二度と乗りたくないと思われるようなバスだと仕方がないと思うんですね。時間に追われているのはとても良く判るんですけども、その辺りはどのように考えておられるでしょうか。

・事務局

運転手さんの運転の苦情については、その都度いただいた段階でバス事業者に内容を連絡して改善を図るようにはしているんですが、いずれにしても未だにこのような苦情をいただいているということは、何らかの課題があると思います。コミュニティバスは経路の問題で、細い道をくねくねと行くものですから、そういう面で酔ってしまう背景もあるのかなと思います。

・委員

運転技術もあるかとは思いますが、バスの大きさもありますよね。小さいバスですと回転が良いといいますが、大きいバスと違う部分があるかと思っています。一般の路線バスより小回りがきくショートですので、乗っていらっしゃる方によっては、一般の路線バスより酔う方がいらっしゃるかもしれません。

・委員

こういったご意見をいただくこと、大変申し訳ございません。私共の接遇の不行き届きがこうした意見となっていると思っております。

車両の関係で、小型の車両は揺れとか道路環境とかで普通の大型のバスよりも酔う感じの原因になるのも確かにあるんですけども、それ以上に運転手も細かい気遣いをしていますので、今後はこのようなご意見いただかないように引き続きやっていきたいと思っております。

・委員

私共も同じような考え方です。

普通バスよりも小型のバスと言うのは直にくるんです。誤解をされている方が結構いらっしゃるかもしれないんですが、すごく運転が敏感なところなんです。道路状況とかに応じたブレーキひとつかけるにしても、車がそれだけの重量に耐えられなくて足回りがパンクする場合がありますし、慎重に走っていくことに関しては、かなり運転手に教育しているんです。そこを理解してもらいたいと思っております。

・委員

議論の行方がわからないんですが、現在運行しているバス路線だけについて話をしてるんですけども、バスの路線を増やすことも念頭に置いてバスの車両のことを話すと良いのでしょうか。

・会長

基本的にはそれで良いんですが、今はこの調査結果について話し合っています。後ほど交通空白地域なども議題がありますので、関連で話していただく分には構いません。

・委員

小さいのが良いなら、このバスを美住の6mある道路に持っていったら良いんじゃないとか言う話も出てくる訳ですよ。けれど今は運賃値上げもこの路線だけについて話すのか、段々拡大していくのを念頭に入れながら話すのかでは、違ってくると思うんです。

第4次総合計画基本構想には全然、将来10年間バス路線を増やすとか書いてないって聞いたんですが、そこに書かれないとできないのか、ここで討議して段々こうしていきましょうと皆が言えばバス路線を増やしたりできるようになるのか、そ

の辺をお聞きしたいなと思います。

・事務局

今は色々な課題を抱えておりますので、この会で出された意見を踏まえて市としてこれから先のことを決めていきたいと考えています。

総合計画の関係は、確かコミュニティバスという名称ではなくて、公共交通網の充実という位置付けで入れさせていただいております。是非この会議で様々な課題をいただき、その方向性の意見もいただきまして、それを元に次の展開を考えていきたいと考えております。

・委員

先ほどの車両の小型化の話ですが、久米川町循環の時間帯別乗降数では、平均すると1桁の乗車数が殆どです。例えば朝方早いうちは11とか17とか20とかいう数字がありますので、基本的にはワンボックスタイプとか乗合タクシーとか、そういう小さい乗り物では乗り切れないことがあります。そうすると小型と中型の2台用意して乗り換えることになり、やはり逆に車両の準備に無駄が生じてしまいます。大は小を兼ねると言うのが変ですが、こういった数字からも一時的に20人とか乗るのであれば、バスでないと対応できないと思います。ただきめ細かくして、うんと台数を増やして、乗合タクシーみたいな小さい車両をこまめに走らせるなら利便性は高く、お客様の待ち時間も少ないので、地域によってはそういうことも検討していただければと思います。

それから朝のもっと早い時間と夜の遅い時間にやったら良いという話なんですけれど、諏訪と久米川は2両の車を2人の運転手で回すやり方ですので、基本的には1人の運転手でこちら全部をやるようなイメージです。そうすると7時半ちょっと前から19時過ぎまで、12時間ちょっと営業運行しております。それと朝の準備や車庫からの回送を含めると、1日の勤務時間が13時間を超える拘束になりますので、9時出勤だと毎日22時まで残業する形になります。もっと時間を広げると、1両の車に対して2人の運転手が必要になり、朝6時から22時、23時までの運行という形になります。

1つの車に対して2人の運転手を使うことを1両2ダイヤといいますが、朝早くから夜遅くまでやっております我々の路線バスは、午前番と夜番、2人の運転手で車両を運用してやっている形になります。簡単に言いますと朝早くから遅くまでやるとなると人件費が2倍かかるというイメージです。東村山市さんに関しては今の時間が目いっぱいなので、ここを更に広げるとなると人件費、運転手の費用が必ず必要となり、その辺と採算性や市のコミュニティバスの予算の関係との兼ね合いになると思います。

・会長

ひとつ特徴的なのは、ご意見でもあったように通勤通学に現実に使われていることです。この近辺のコミュニティバスを見ても通勤通学に本格的に使われているところはそんなに多くない。国立みたいに通勤通学のための系統を持っているところは別としまして、あまり通勤通学に使われているところがない中で、通勤通学の需要があることはひとつの特徴だと思います。本格的に通勤通学を取込むということであれば、当然お客さんからのご意見も出ている通り、時間の問題や通勤通学に適した経路についてもこれから考えていかななくてはなりません。通勤通学の需要に対してどうグリーンバスを対応して行くのかによっては、人件費は倍かかるけれど乗務員を2人にして運行時間を拡大、あるいは途中の時間も増便していくかどうかの判断だと思うんですね。その辺皆さんのご意見としてはどうでしょうか。

・委員

今のコミュニティバスの体系は尊重すべきものですが、これから拡大していかなければいけないというのが一番だと思います。今の路線をできるだけコストを抑える方法がないのかを検討しなければいけないと思います。やはり13町ある中で、交通不便を感じる方々もおられる中で、それがなくて他の地域に走らせることはできないので、ある程度使い分けなり、コストを抑えるなり、少数だからそこは配車しない、伺わないと言うのはいかなものかと。時間だけを対象にするというのは正しいのかということもあると思うので、絶対に使い分けと言うのも大事だと感じます。

・委員

前回の資料で、小平市と東村山市と経費が出てたんですけど、小平市は4人も運転手さんがいるのに、経費は東村山市の方がかかっているのはどういうことか。運転手さんが1台に1人で、人件費がかかるからできないって言うけれど、そのところは どうしてそうなっているのか、教えて欲しいんです。

・会長

単純にドライバーの数だけではないんです。トータルの車両数であるとか。

・委員

小平は全部で4人です。諏訪と久米川は2人でやってますけど、新秋津の方は銀河さんとやってますし、東村山市さんの方が規模は大きい。

・事務局

先ほどおっしゃったように、規模が違うんです。運行する総走行キロですとか、当然車両数とかが違ってくるので、単純に今かかっている金額を比較するだけではどっちが高い安いと言うことはできないんです。

・会長

小平市の場合は「にじバス」1ルートですので、その1ルートの中で3台のバスで4人のドライバーさんでやってる。東村山の場合は今3路線やってますから、単純に諏訪町と久米川町には1台ずつを貼り付けて、シャトルに西武さん2台と銀河さん1台の計5台を貼り付けてる形になりますから、そういう状況の違いはあります。そういう意味では前回の市の経費とか補助金いくら出してるかというのは、単純に数字だけの比較はできないということは確認しておいていただきたい。

・委員

良い比較として西東京市さんの運行経費は2億2千万ということで、東村山市さんの2.5倍くらいかかっているんですけども、これが割と朝早くから、6時台から夜9時くらいまで運行してて、且つ市内を5ルート、私ども西武と関東さんが走ってる大規模なコミュニティバスです。ただ西東京市さんも私どもと関東バスさんの路線バスがかなりあるんですが、それでもコミバスを平行してかなり全域に走らせてかなり大規模にやってこの形になっています。

バス事業というのは車両の導入費とかイニシャルコストとかはそんなに継続的にはかからないんですが、経費に占める人件費の割合がすごく高いので、運転手の数が増えればそれだけ運行経費が上がっていきます。

・委員

西武バスさんが小平市のコミュニティバスを動かしているということで、20分間隔で運行しているんですね。運賃が150円で、小平市のコミュニティバスはPASMO、Suicaが使える。だいが東村山市のコミュニティバスとは違っている気がするんです。Suicaなんかは先日のお話ではやっぱりかなりの装置代がかかるというこ

とで、減価償却がありますから大変だということなんですが、小平市の場合はそんなことはないんですか。

・委員

PASMO、Suica の機械だけはまあまあかかりますけど、機械を取り付けるのはそれほどかかりません。この次の議題の運賃についてというところが一番関係のあるところなんですけれど、小平市さんは元々100円で試行運行をやってました。今はいろんなことを鑑みて150円でやっていて、150円の運賃水準は一般の路線バスの170円と割と近い部分がありますし、利便性とか含めてPASMOを対応できる形にしているの、決して100円のコミュニティバスだからPASMO、Suicaが使えないというわけではありませんし、使うという判断であれば、使う機器とかを取り付けていただければ使えるようになります。

・会長

どれくらいのイーブン感覚でできるかどうかは各路線の形態や長さ、それから循環形態なのかシャトルの形なのか、いろんな要素によってだいぶ違いますので、同じ車両台数使っても利便性を非常に高められるところと、どうしても技術的にできないところとありますので、単純な比較はできないですね。

・委員

ただ皆でこう工夫してできるだけ便利にして。

・会長

だから利便性高めるためにどんなことができるのか、ここはアイデアを出していただくというのが目的の場ですので、勿論ここで色々出していきたいと思えます。例えば今昼間の時間帯がない、もう少し本数がほしい、あるいは前後延長してほしい、そういう要望があって、今の形の中では例えば人件費であるとか、色々問題はありますけれども、じゃあどんなことを考えたらそれを解決しながらサービス向上ができるのか。

また後ほど交通空白地域についての話がございまして、そこでもう少し出していれば、そういった議論も深めていけます。それでは少し進めさしていただいて、次の話で出していきたいと思えます。

運賃について

・会長

各市の運賃については前回100円でやっているところ、それから比較的一般の路線バスの運賃体系に近い形、例えば150円という均一でやっているところ、あるいは170円をベースにやっているところ、都区内の200円なり210円のパターンを採用している都区内に隣接している地域など、様々な例を見ていただいたんですけど、実際100円の運賃で収入の比較を見たときにちょっと厳しい面もある。そういう中で今後運賃というのをどう考えていったら良いのかということがこの議論の中でもひとつのポイントになるかと思えますけれど、まずは事務局からお願いします。

・事務局

運賃についての説明

コミュニティバス運賃予測の資料に路線ごとの数字があります。これは平成21年度の実績を載せています。この数字から150円、170円に値上げした場合、どのくらいの数字に上がっていくのかをシュミレーションしたものです。この数字の20%減なんですけど、近隣の市町村でコミュニティバスの値上げを実際に行った

小平市に確認しまして、20%減ったという結果が出たので、その数字を使いました。「乗車数」と「現金収入」、「100円総収入」については実績です。「現金乗車率」と「回数券乗車率」は「現金収入」から「乗車数」を割り返してパーセンテージにしたものです。実際にシャトルでいうと60.5%の方が現金、39.5%の方が回数券を利用しているということです。そして実際に値上げをしても何人の方が乗ってくれるか、その数字が次の「乗車数20%減」になります。乗車数が減るから現金乗車数も減りますので、同じように20%減しています。その数字から計算をして、150円になったらいくら、170円になったらいくらと出したものが「150円総収入」と「170円総収入」です。それぞれ乗車数と回数券を足したものの総額です。現行の100円と比べて150円では104.1%増額、170円では114.8%増額収入ということになります。150円になった場合、シャトルでいうと1年間で約154万9千円、170円になりますと約472万円の増収があります。同じように、諏訪町久米川町は150円に上がりますと、10万円から13万円くらいの増収、170円になりますと55万から62万ちょっとの増収です。あくまでもシミュレーションですので、絶対こうなるという形ではないんですが、参考程度に留めておいていただければと思います。

・会長

この運賃のシミュレーションに関する論点は、ひとつには100円という運賃は確かに利用しやすいんですが、非常に低額な運賃のため、経費が賄えるというのは殆どない。現実問題として今後コミュニティバスを継続していく、あるいは拡大をしていくというときに、確実に経費を賄いきれない運賃で続けて良いのかということです。もうひとつは市内を走っている通常の路線バスの運賃が170円からスタートをしてキロ当たりで上がっていきませんが、通常の路線バスを利用されている方も当然相当数いる中でバランスを見たときに、果たして100円という運賃でやっていくことが良いかどうか。

最終的には市がやるコミュニティバスなので、最終的には市としての判断をしていただくんですが、この場では運賃の役割、利用者の負担する運賃額としてどういうところに落ち着かせるのが妥当なのかということの皆様意見を聞いて議論していきたいと思います。ですから今のシミュレーションの数字はあくまで予測数値ですので、あまりこれに拘る必要はありません。運賃に対する考え方を色々、皆様の方で出していただければと思います。

・委員

前回各市の運賃の資料をちゃんといただけなかったから、チラッと考えれば良いのかなと思ってたんですけど、実際にここで決めるということになるとまだ資料が足りないと思います。

・会長

この会議は150円にしようとか170円にしようとか、それを決める場ではないです。最終的にはここで出すのではなく、今の形態のままで続けて良いのかどうかについて、ある程度の方向性を皆さんから出していただいきたい。150円にするとか、170円にするとかの話は今ここで決められることでもありません。

・委員

確かに100円というのはどうなのかなと思う部分もあるかと思いますが、負担率が市としても多いのならば公平公正の観点から見ても、地域公共交通の観点から見ても100円で良いのか議論は必要だと思います。ただ170円、150円で走るのならば、例えば他のバスだとPASMOやSuica等のIC系が使えるといった要望も

あるようですから、もしくはシルバーパスも使えても良いのかな、何で使えないのかなという意見も出てくる可能性もあると思いますので、金額を近づけるのであればそうすべきだという感じはします。

・委員

やっぱりサービスも良くしていかないと、ただ運賃値上げって言うだけじゃ市民が納得しないと思うんです。先ほどの朝や夕方の増便とか、思い切って運転手さんを1台に2人配備して運行とか。他の自治体でやってるところも他の公共交通を組み替えたりして運賃を値上げしたりしてるようですから。もう1路線増やすとか、将来を考えながら運賃値上げをしないと、ちょっとまずいと思います。

私たちも西武バスさんと懇談会を毎年やってますが、100円に決めたときと現在の情勢とではガソリンの値段がすごく上がっていて大変なようです。あとはリーマンショックで乗客が少なくなったとか、100円のご時世ではないと思います。

それとシルバーパスの使えるところを東京都に電話して聞いてみました。多摩市のワンコイン、150円でない市は全部シルバーパス使えますし、「はちバス」は100円だから八王子市が負担してますけど、他の市は皆、三鷹も国分寺もシルバーパスが使えて、東京都が運賃保証をしているということがわかりました。だから170円以上にすればシルバーパスは使えるということはわかりました。

・委員

シルバーパスは稲城市、国立市、狛江市、調布市、八王子市、三鷹市。

・委員

武蔵村山、多摩市、稲城市、全部使えますよね。この間黒板に書いた市は全部使えます。23区内でも6区が使えて、荒川区だけ150円でも使えるみたいですけど。全て都が運賃保証をしていると言うお答えでした。ただコミュニティタクシーには出ない。運賃保証する場合は、東京都と東村山市と東京バス協会と、それから西武バスさんとか銀河鉄道さんとか。銀河鉄道さんはバス協会に入ってるじゃないのでちょっとわからないですが、ちゃんと相談して決めれば決められるということでした。

・会長

基本的にはバス会社さんの金率ベースであれば可能性はあるということなんです。ただ今おっしゃっていただいたように八王子市の場合は独自で使えるようにしてしまいましたので、負担が非常にアンバランスで、実はバス会社側もうんと負担をしてしまっているという現実もあります。普通の路線バスの運賃にほぼ準じた形で運賃設定されているところは、絶対とは言えないんですけど、シルバーパス適用の可能性が高いと。調布や三鷹の場合は、周りのバスが都区内の均一運賃区間ですから、200円というのが普通のバスの運賃と同じ額ということなんです。

・事務局

シルバーパスの関係については、市で確認していることと認識の差があるんですが、前回の会議のときにもお話がありました。東京都で持っているシルバーパス条例にコミュニティバスは該当しないんです。

・委員

私は高齢社会対策在宅支援課の係りから、全部お答え聞いたんです。東京都で運賃保証してますと。

・委員

平成12年からシルバーパス条例が変わっているんですよ。コミュニティバスというのが一気に世間的に広まる前はある程度のいろんなバスに対してシルバーパス

の保証があったんですが、自治体主導で運賃補填が前提となるコミュニティバスが広がった後は改正されてまして、基本的に現在は、自治体のコミュニティバスにはシルバーバスの東京都の補助は原則なしなんです。

武蔵村山のコミュニティバスは武蔵野市が有名になる前からやってるバスで、路線バスと全く同じ運賃体系で170円から上がっていきます。練馬区も平成の初頭からやってます。

武蔵野市が成功した平成9年、10年以降から多摩地区に広まった中に見直しがあって条例が変わっています。それより以前のものについては保証されてます。原則今からだと東京都からの保証はないのが現状です。

・委員

今はありませんよとはおっしゃらなかったんですよ。

・委員

東京都はわからないんですけども、これから作るものとか、これから新しく路線を引くとか、新たにコミュニティバスを走らせるとかについては適用にはならないと思われま。

・委員

100円の運賃は確かに利用しやすいと思うんですけども、本当に100円という路線バスよりも安い運賃をコミュニティバスが設定することによって、本来であれば問題なく路線バスを利用されていた方、コミュニティバスを導入しなくても問題なく乗っていた方が、コミュニティバスが安いためにそちらに流れてしまう。それで路線バスで走らせていた回数が限界になるということで、逆に競合という悪影響を出してしまうことも考えると、100円が必ずしも安い料金で不利とはならないと考えます。

その中で悪影響というのは国としてもよく考えていただきたいということで、昨年度末にコミュニティバスのガイドラインということで、免許に関しても出しています。趣旨の面からということで今回値上げを出されていますけれども、そういう競合等というのが是正されるのであれば、その方がよろしいと考えております。

・委員

東村山市さんで作っていただいた収入予測がありますが、元々バスは結構段階的に普通の路線バスも運賃を値上げして、お客様が減るという歴史を繰り返していました。やっぱり運賃を値上げすれば利用されるお客様にとってはハードルが高くなりますので、普通に考えればお客様が減るといのが予測されます。前回と全く同じ話になってしまうんですが、山間部地域で路線が廃止になって、どうしてもそれを自治体さんが肩代わりされなきゃいけない場合に、無償で走らせている例はたくさんありますし、逆に私どもの管理している埼玉県の秩父市では、170円で路線バス乗れるんですけども、スクールバスを活用して路線バスより高い乗合バスで200円均一、もっと長いところでは300円均一みたいな形にして、自治体のスクールバスを活用したコミュニティバスみたいなのを走らせている例はいくらでもあるので、コミュニティバスの運賃は最終的には市さんやそこで使われる市民の方が議論をされて、運賃をどうしていくかということを考えていかれるのが良いというのは当然です。ですのでこういう場がそのためにあるのですが、やはり多摩地区は都市部に近いということもあって、民間の路線バスがいっぱい走っているわけです。武蔵野市や杉並区は世間では成功例になっていますけれど、100円で乗れるバスサービスと170円で乗れるバスサービスと、路線バスが200円とか210円の地域で100円のコミュニティバスが同じようなコンセプトで走っているの

で、それが走っているところの市民の方は100円で乗れて、走っていないところの方は210円や200円払う場合、受益者が負担する部分で、市民の格差、利用者の格差ができてるのが問題点かと思います。ただやはり行政さんがやるコミュニティバス事業なので、そこはやはり他の行政さんのサービスやり方や近隣の自治体の状況を踏まえた上で、市民の方々の意見を大きく取入れてどういう風にしていくかということを考えていくべきです。

民間事業者の立場から言うと、路線バスとタクシー運賃との差もかなり広がっておりますので、水準としては他の交通手段と兼ね合いを持たせた方が良いと思うんです。勿論たくさんの方が乗ってくれたこともありまして、100円バスが悪いと言い切れないところもあります。より多くの方が、コミュニティバスが100円であることによって乗車されるという非常なメリットがありますので、一概に悪いとは言いませんが、かなり大きな問題点があるということです。

・委員

今説明していただいた資料は1年間と見てよろしいんですか。そうしますと、乗車人数が32万、4万6千、4万3千。合計しますと約40万人ですよ。今東村山市が補助金として出している金額が4500万と聞いているんですが、それだと1人当たり1回110円の補助を出しているって受け取ってよろしいんでしょうか。

・事務局

単純に割り返せば1人当たり110円になるんですけども、区間区間によって乗客数、利用率も違いますから、一概に単純に割り返して110円でいいのかどうかは、正確な数字を出していないのでわかりません。

・委員

経費についてですが、久米川と諏訪の2路線は3年間の経費補助ということで、東京都から補助金をもらってますよね。それで東村山市の補助金は4791万円ということですよ。経費補助が2月に終わった場合に、どうなるかというのはここに出てないですよ。東京都から1路線750万、合計1500万もらっているんですよ。だからそれを東村山市が出すお金に足さないといけませんよね。

・事務局

掲示していたお金に関しましては、東京都からもらっている補助金は抜いてあります。

・委員

補助金は、この中の475万は東村山市が出しているんですよ。

・事務局

実際かかったものから補助金の支給があるんですけども、その補助金を引いた額を乗せているわけではないので。

・委員

4791万に東京都の補助金が入っているわけですね。その中の1500万は東京都の補助金が1路線750万で入ってるわけですよ。

・事務局

ここに出ているのは補助金を入れない数字です。

・委員

予算のときに補助金が入って、決算のときにその補助金込みで支出が出ているんですよ。

・事務局

入ってくるお金が違います。

・委員

出すお金と出すお金の中身がどうなっているかという質問ですよね。

歳出ベースと歳入構成のことですと、市から歳出するのは確か4千いくらです。要求予算に歳入と歳出がありますね。市は補助金を歳出として4791万1千円補助してます。その歳出として出すお金の財源のお金はどこから出てきているのかについては、ご指摘のように東京都から入ってきているお金もそこに充当されてきています。その足りない分は市の一般財源とって、市のお金を足して出してます。

・委員

そうですね。ですから純然たる市の持ち出しは3291万ということですよ。

・委員

一定の期間の間はそういうことです。

・委員

来年の3月からは4791万になるということですよ。

・委員

その金額は21年度の決算ベースで、来年はどうかはわかりませんが。

・委員

今資料が何もないのでわからないんですけども、記憶では歳入は21年度の決算では、976万3千円じゃないの。

・事務局

新秋津駅までのシャトルの補助金は出てないんですけども、当初5年間と言うことで諏訪町久米川町に関しては、21年度決算ベースで、両方で941万円です。

・委員

22年度は資料ないのでわからないですけど、記憶では補助金が936万7千、歳出が5342万1千円だったと思います。

・委員

ひとつお願いがあるんですけど、条例はこうなって改正されてますとおっしゃってますけど、東京都の職員は、4者で話し合えば、シルバーパスは使えるようになりますとおっしゃったので、市の方でもう一度シルバーパスのことをきちんと確認、調べていただけたらと思います。

・会長

そこは確認してお伝えするようにします。

先ほどの路線バスを利用されている方との格差という議論をこの間もお話しましたけれども、実は国立市ではコミュニティバスを始める段階でその議論をいっぱいやったんです。当時はまだ地域公共交通会議という組織はなかったですから、市が作られた任意の協議会で、そういうところからの議論でした。既にまわりの立川市は100円で始めてましたし、100円が段々東の方から押し寄せてきていましたから、100円という議論は当然あったんですが、国立市もそれなりにバスの走れるところは既にバス路線がありますので、大型バスが走ってました。周りの路線バスが170円ベースで走っている中で、コミュニティバスだけが100円で市民自身が納得できるのでしょうかと、随分議論しました。実際にコミュニティバスを利用される方はありがたいかもしれないけど、それが当然使える地域の人と使えない地域の人がいる。かなりの人が通勤通学で一般の路線バスを使っている中で、市がお金を補填しながらコミュニティバスだけが100円で運行して多くの市民に差がつくのはあまり良いことではないだろうという結果から、ちょっと他では同じパターンが多摩地域ではないんですけど、170円の均一にしましょうという

ことでスタートした経緯があります。

やはり最終的に100円で市民の皆さんが合意されるのであれば、それはそれでひとつの考え方なんです。ですからこういう場でやはり議論をしてもらいたいと思うわけです。

・委員

この運賃に関しては、仮にただ単純に上げるということがあったとしても、利用者に見れば当然、今まで100円で乗れてたのに何故という話になってしまうのではないかと。だから何かプラスアルファが欲しいんじゃないですかね。確かに市によって様々な運賃が設定されてますよね。200円があり、対キロ制があり、150円があり、さすがに100円以下はありませんけど。だけど何か新しいことをする、新しいことをしたからこれだけ負担しようという考え方なら、必要かなと私は考えます。

・会長

確かに路線バス運賃に近づけるということは、コミュニティバスにも路線バスと同じ機能をなるべく付加してほしいということは当然あるかと思えます。それが時間の延長や、需要に応じてそれなりのニーズを確保することかもしれない、内容については色々ですけども、そういうことはあると思えます。

・委員

100円バスにした経過をちょっと教えていただきたいんですが、コミュニティバスは小さいバスですよ。私たち市民としては、このバスに皆が乗ってくれるかな、乗ってもらいたいなということがあって100円になったのかなと思ってんですが、ちゃんとした大きい堂々としたバスが走れないから、こんな狭い小さなバスでも乗ってくれるかなとか、そういう意味合いだと思うんです。別にこちらから要望した訳じゃないと思うんですよ。総合計画で話し合いをしたときも100円にしますと市から先におっしゃられたように思います。

・委員

確か平成7年にムーバスが大々的にデビューしまして、非常に利用者から喜ばれて、都市部ではそれをきっかけといたしまして、武蔵野市以外にも新たにコミュニティバスという選択がどこの市も検討し始めて実現してきた経過があります。当時ムーバスがワンコインの100円制だったので、次に始める自治体はそれを踏襲した感が非常に強いと思えます。それで東村山市でも平成11年、12年にアンケート調査をやりまして、その中でも100円のワンコインの使いやすいバスと言う解答は確かあったように記憶しております。1番は武蔵野市のムーバスをモデルにしている考えだったと思えますよ。

・事務局

平成21年3月現在で多摩地区の大体40%くらいが100円均一なんです。それに倣ったと言うのが大きいと思えます。ムーバスが100円という形でものごとく爆発的に広まりましたので、そういった状況もあったかと思えます。

・委員

全くその通りで、武蔵野市のムーバスの成功例が広まったのが丁度その時期で、この近隣でも平成13年から16年辺りに新しく始めた自治体さんは皆100円が多いです。国分寺や小金井、こちらの東村山市さんとか西東京市。

やはりおっしゃっていただいた通り、100円で本当に良いのかどうかという議論はここ4～5年なんです。平成18年くらいから、本当にそれで良かったのだろうかという議論はだいぶいろんなところから出てきて、武蔵野市さんの功績とい

いますか、バスのサービス、適正な運賃は100円だと言う錯覚を起こすような、100円バスが成功なんだ、バスの運賃サービスは100円が妥当なんだと世間的に、世間常識として広まってしまったというのがあるんです。逆にそれが見直され始められてきて、東村山市さんのお隣の清瀬市さんは平成19年1月に始められたので、150円で始めている形になりますし、小平市さんが値上げされたのもそういう100円で本当に良かったのだろうかという反省も踏まえて150円に上げられていると言う状況です。

今でも多摩地区、特に立川は100円のバスが多いので、行政サービスとしてのバスサービス、交通空白地域を埋めるコミュニティバスのサービスとして100円がまだ水準として妥当ではないかと言うところです。見直しや検討に入られてる市さんも結構多いんですけども、100円を全く変える気ない自治体さんも結構おられます。

・委員

平成15年に東村山市のコミュニティバスのアンケート調査をやりまして、ある意味弱者の方が1人では出られない状況がコンセプトになっております。諏訪町循環と久米川町循環を始めるときに、もう一度コンセプトを見直しまして、通常の公共交通、路線バスと同等の誰もが日常での生活手段として移動できるというようなコンセプトと言うことで、「賑わい、活気のあるまちづくりに貢献する」に変えております。これが諏訪町循環と久米川町循環をオープンした平成20年2月ですので、19年のときにコンセプトを改めております。そのときに市内でも運賃のことで議論は出たんですが、そのときには100円を踏襲したという状況で現在に至っています。

・会長

武蔵野市のムーバスの最初の吉祥寺東循環は、実は1周回って大体5キロくらい。直径は2キロちょっとで、そのくらいの範囲で1人の乗車キロ数って2キロ行くか行かないかくらいなんです。そのくらいの輪で回ってくるルートであれば、例えば100円であってもそんなに安すぎることはないんですね。

実際、普通の路線バスに乗られているお客様の乗車キロと割ってみますと、特に安すぎる訳ではないんです。ところがその後が続いたコミュニティバスは、必ずしもコンパクトなコミュニティバスだけではない。それを全て100円で広げてしまっているところに課題もあるんです。ですから武蔵野市のムーバスが最初に100円を採用した意味を、その後続いたところがきちんと検証していただければ良かったんですけども、残念ながらそれがなされないままに、申し訳ないですけども殆どあそこが100円でやってるからうちも100円だと。しばらく経ってみると、ちょっと課題があったかなと。前にも例に出しましたけれども、東元町循環みたいに1周がほんのちょっとで回ってくるものであれば、それこそ100円は安すぎる設定ではない。でもやっぱり今東村山市が走っている距離であるとか、そういうのを見たときにやっぱり安すぎない設定なのかどうかは検証してみなくちゃならないでしょうね。今説明があったように、特に流行的な中で100円を設定したなら、やはりここでもう一度立ち止まって100円が本当に妥当なのかどうかと言う議論をしなければいけない。収支を考えたときも、100円で続けてきてそれなりの負担を市がしてる。先ほど単純に割って1人当たり110円の負担を市がしてるとなりましたが、これはつまり収支率が50%と言うことです。経費の半分は運賃収入でカバーしてますが、残りの半分は市がカバーしてる。コミュニティバスだけの比較で言うと50%は割と高い方なんです。つまり50%運賃収入でカバーしてい

ば、コミュニティバスとしては成績が良い方なんです。ただ民間の交通機関、JRや民鉄、一般の路線バスの収支率はもっと高いんです。でも収支率50%、半分を運賃収入でカバーしている路線はかなりの赤字路線であって、ちょっと続けていけないかもしれないというレベルの路線になってきます。そしたらそういうことを考えていくと、やはりコミュニティバスとして見たときにはそれなりの成績を上げているけれども、今後続けていくことを考えたときにちょっと今の収支率では厳しい面もありそうだねというレベルが、今のグリーンバスだと思うんです。

その辺りも考えていただきたいところなんです。今までの皆さんのご意見を大雑把に言いますと、今のところどうしても100円にすべきという意見はいない、ただ運賃をそれなりのレベルにしていく以上は、やはりコミュニティバスそのもののサービスレベルであるとか、コミュニティバスの機能であるとか、この辺をもう少し考えていって、市民にとってより使いやすいものに変えていく必要があるんじゃないか、こういうようなご意見に今のところ集約できるのではないかと思います。とりあえずそんなご意見が多いということによろしいでしょうか。

交通空白地域について

・会長

交通空白地域について、東村山市内の交通空白地域といえる地域が何箇所かあるわけですけど、今後どういう対応をしていったらいいのか、ご意見をいただいきたいと思います。まずは資料について事務局からお願いします。

・事務局

交通空白地域の説明

見方としては鉄道の駅から600m、路線バスのバス停から300m、それから空白地域を落としました。市内鉄道駅は9つあるんですが、萩山町1丁目小平駅と隣接していますので、小平駅を含めました。それからバスについては、西武バスの路線、銀河鉄道の路線、市のコミュニティバス、プラス清瀬のコミュニティバスを勘案した図面になります。

赤で塗りつぶした部分が、鉄道駅から半径600m、バス停から半径300mから外れた地域です。これ見ますと一目瞭然で一番大きい不便地域が美住町1丁目と2丁目、それから富士見町4丁目、廻田町1丁目です。ただこの地域の中には東京都の浄水場、大きな事業所が2つ、興和と日機装が含まれています。それからその次が恩多町2丁目と萩山町5丁目、この地域の中には小平霊園があります。その次は市の北西部、野口町3丁目、多摩湖町1丁目、諏訪町3丁目、市の東側では、青葉町4丁目と3丁目が入っております。

高齢化率の説明

地域のニーズの把握のひとつとして、65歳以上を高齢者として市内の高齢化率を今年の5月1日現在でまとめて地図で示したものです。

一番高齢化率の高い地域が青葉町4丁目。ここには全生園があり、約60%が高齢者です。その次が富士見町2丁目の39%。その次が、市役所の東側の本町4丁目の38%弱。その他には北部医療センターがある青葉町1丁目36.8%。それから久米川東住宅がある萩山5丁目34.1%です。

逆に市内で一番若い人が住んでいる地域が明治学院やN T Tの社宅があります富士見町1丁目。背景としては、明治学院のグラウンドの跡地に大規模なマンションが建ち、そこに若い人が住んでいると考えられます。

・会長

交通不便地域が存在する中で、市内の公共交通のネットワークを今後どう考えていくかについて、ご意見をいただきたいと思います。

当然のことながら、前回道路事情についての話もありました。道路事情が伴わない部分も勿論あるので、そこを考え合わせながら、そして仮に新たに拡大するとなれば当然経費もかかってくるので、色々なことを総合的に考えていかなければならないと思います。この辺について皆様からご意見をいただいきたいと思います。

・委員

丁度私の家が赤く塗られたところに入っているんです。富士見町に住んでいます。新青梅街道を走っていた西武バスが今は走っていないなど不便さが増しました。富士見町の「タウンミーティング」でも市役所、中央公民館、スポーツセンターなどに行くのにバス、電車、バスなどと乗り継いで行くのは大変との声がありました。第4次総合計画にも公共交通についての要望があり、国土交通省が策定中の「交通基本法」案は人の移動権を保障するとあります。多摩湖町や障害者の方がたへの対応に東村山市の行政は他市の先に行く形が欲しいです。その方向付けをしたいと思っています。

・会長

皆さんの行かれる場所はどこになりますか。

・委員

勤めているときは富士見町3丁目に住んで良かったのです。しかし、定年退職後は図書館や公民館を良く利用しています。このような時、私と同じように不便を感じる人もいます。当市は道が狭いので車や自転車などには怖い目にあいます。市の中心部や都心に出るのも大変です。

・委員

3つ駅があってもバリアフリーではない。バリアフリー新法では5000人以上の駅で改装できるけれど、田舎はそんなにたくさん乗らないので、5000人以下でもバリアフリーにして欲しい。そうすれば東村山駅までは電車であって来れるようになると思うんです。

・事務局

駅がバリアフリーでないので使われていないことも確かにあります。地図の赤い部分以外もそうです。久米川駅のエレベーターも国の補助金の導入が可能になれば検討すべきと考えており、現在国に延長を要請しています。西武園は4000人、西武遊園地は3000人の利用者がいると聞いています。

・委員

電車に乗らない理由は駅まで上り坂だからなんです。どこに行くにも車移動で、子供に運転をお願いしてる。駅の利用者は3000人を割ってるし、昼間は電車に1~2人とかで発車することもあります。とにかく駅に行くまでがつらくて、駅に着けても駅に行くまでの間にばてる。だから小さいので良いからバスとかをつけて欲しい。地図上では赤くないところでも60になると上がるのが大変で、今日も大変だった。

・会長

研究していかないと難しいので、地域の中でルートを考えていくことが大切だと思います。考えていく場を設定した上で進めていければ良いですね。

・委員

駅から出たときに観光めぐりもくっつけてやればどうでしょうか。送迎だけだと収入は見込めないと思うんですが、歴史館や病院、正福寺や西武園とかをつなげて、

地域以外の人なら150円とか、1日乗り放題の切符を発行するとかすれば、採算も合うんじゃないでしょうか。

・会長

そういうことをもっと地域の中で揉んでいけると良いですね。

・委員

東村山市にとっても有効だと思います。移動がなければ地域も活性化しないだろうし。歴史館から出てる研究書や展示場を利用しない手はないと思うんです。昼にはうどんもあるし、ライシャワー記念館をうまく活かせてない。ソフトツーリズムを考えて将来の方向付けをするべきだと思います。

・委員

観光とくっつけていくのは良い案だと思います。でもそれだと通常の通勤や福祉とぶつかるので現実化は難しい気がします。人がたくさん来たけど対応できる乗り物ではなかったり、地域に自治会がなかったりするところもあります。

・委員

もっと市役所の中を横断的に、教育や商工会も入れてやるべきではないでしょうか。地域だけだと素人だけで雲をつかむような話になってしまっ

・委員

それだと全部組み直しになるんですか。小平は目的が違って、小さな地域で弱者支援をしています。いわゆる小さなコミュニティですよ。ただ全部入れると定時運行はできるのか心配です。小平でも国産以外の車は修理代が高いから国産に変えてるらしいですし。

・会長

今のものをばらして組み換えということではないです。今までは市で決めてましたけど、それでニーズが満たされているのかはわからないこともありますし、応用範囲が際限なくなってしまう。仕組みとしては公共交通が必要な地域でまとめてから、市や事業者と一緒にまとめて行くことも大切ではないかと思います。

・委員

利用人数を調べても減ってたら困るし、観光でも3～4人グループなら乗る気になってお金落ちるかなと思うんです。1日フリーに乗れる200円券とかあればもっと良いと思うんですが。

・委員

駅への需要があれば時間帯で分けられると思います。日中は観光とか用のルートにする手もあると思います。

・会長

手法としてはあります。できなければ別の方法を考えていきましょう。

時間がなくなってきましたので、この議題については次回に持ち越しましょう。

その他

・会長

最後に「その他」について、事務局よりお願いします。

・事務局

第4回は11月11日(木)を予定しておりましたが、11月12日(金)に変更させていただきたいと思います。時間は同じ2時半からです。場所は、市役所本庁舎6階第2委員会室でしたが、こちらも変更して市役所いきいきプラザ3階マルチメディアホールになります。

最後にシルバーパスについてバス協会にも確認いたしましたが、東京都シルバーパス条例施行規則が平成12年10月1日から施行されております。この施行規則の第4条第2項にバスの通用区間の除外について規定されています。その第4号に「地方公共団体、民間団体その他の団体の委託を受けて乗合旅客を運送する運行系統」があり、東村山市のコミュニティバスはこの規定に該当するため、シルバーパスの適用除外となっていることを再度、報告いたします。

4. 閉会