

会 議 録

会議の名称	平成22年度 第4回 東村山市公共交通を考える会				
開催日時	平成22年11月12日(金)午後2時30分～5時				
開催場所	いきいきプラザ3階 マルチメディアホール				
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・中條基成委員・河邑晶子委員・上原妥子委員・井関稔委員・田口義徳委員・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) 寺島都市環境部次長・小林交通課長・中澤課長補佐・林係長・藤澤主事</p> <p>欠席者：小林忍委員</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	6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"> ・ 論点の整理 ・ 今後の公共交通会議について ・ 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6名の方が外で待機されていらっしゃいます。 ・ 会長 わかりました。それでは6名の方に入ってもらい、傍聴していただくということにしたいと思いますが、いかがでしょうか。 異議なし <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1名、13名中12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4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

論点の整理

・会長

まず論点の整理について議論していただきたいと思います。第1回から第3回までに各委員の皆さんよりご意見をいただきました点について、どんなことが主な課題になっているか、整理してもらいました。その内のひとつ、交通空白地域については、前回積み残しという部分もありますので、継続します。

交通空白地域（高齢化率）への対策

・会長

資料2の7つの項目が、第1回から第3回までの議論の対象として、主だったところを抽出したものです。

1番目は、交通空白地域への対応をどうするかということ。

2番目は、運賃の問題。

3番目は、シルバーパスの適用如何の問題。

4番目は、老朽化が進んでいるコミュニティバスの車両の問題。

5番目は、利用の伸びのない、あるいはルート等について要望のある久米川町循環をどう改善していくかということ。

6番目は、ダイヤの問題。昼間の時間帯の問題や要望等出ておりますので、どう考えていくかということ。

7番目のその他は、個別にお伺いできればと思います。

今日はこれらについて意見をいただきながら、次回に向けて集約をしていきたいと思っております。

まずは交通空白地域について、今後どう対応していくのか、皆様のご意見を伺いたい。事務局より簡単に説明をしていただけますか。

・事務局

交通空白地域の説明

鉄道駅から半径600m、路線バス、コミュニティバスのバス停から半径300mの円を引いて、それから外れるところを交通空白地域として赤で図示しました。

一番大きい赤が美住町、廻田町、富士見町の一部です。この中央には、東京都の東村山浄水場という大きな施設があります。その次に大きな地域は、恩多町2丁目と萩山町5丁目、ちょうど新青梅街道を挟んで南北の地域です。その次に大きい地域が全生園の北側の地域で、青葉町3丁目の地域。それから北西部の地域で、野口町と多摩湖町の一部。こういった地域が交通不便地域となります。

高齢化率の説明

市内で一番高齢化率の高いところは、全生園を抱えている青葉町4丁目で、高齢

化率が59.9%です。その他、高い地域としては青葉町1丁目、萩山町5丁目、それから市役所のすぐ傍の本町4丁目、廻田町1丁目、西武園駅の周辺の多摩湖町4丁目の地域が、高齢化率の高い地域です。

逆に高齢化率が一番低い地域は、東村山の一番南側、小平と接している富士見町1丁目、高齢化率9.5%です。ここは新しいマンションの建設などや明治学院や明法、桜華など私立の学校があります。

・会長

現実には交通空白地域があることと、地域によって差はあるにしろ、高齢化率が進んでいる中で、今後、市内の公共交通網をどう形作っていくかというところが問題です。また、非常に道路事情が悪いこと、それから市の財政の問題もありますので、今までと同じような形で拡大をするのは非常に厳しいという条件があります。その中で、今後どう考えていくか、皆さんからのご意見を伺っておきたいと思います。

・委員

秋津町が交通空白地域じゃないってことになっているんですが、旧所沢街道の柳瀬橋近くのバス路線は、土曜日は12時台まで所沢行きがひとつもないんです。普段も10時台の次は12時台で、殆どバスがないんです。西武さんは出庫入庫路線で、普通のバス路線ではありませんと言ってますので、そういうバス路線を基にして300mと図られては困るんです。

回りの人たちは皆、新秋津駅からのコミュニティバスを迂回させて欲しいとか、久米川路線を迂回させて欲しいとか。自転車乗れる人や、普通の人は所沢へ歩いて15分で行けるので良いんですけど、高齢者とか私たちみたいなのは、坂で駄目なんです。だからこの頃は高齢者の通院くらいはタクシーで、他はもう行かないという感じになっているんです。

・会長

これは実際に出入庫での系統ということなんですね。

・委員

はい、そうです。清瀬久米川や新秋津久米川の路線を所沢の下富に移転した当社の所沢営業所で担当しています。そこで出たり入ったりするために営業しているレベルの路線になっています。確かに日中、普通の生活のために当てにできるかというと、そうではない路線です。

・会長

出入庫路線だとすると、それを普通路線として扱うのは問題ある気がします。どの辺までが日常生活の中で使えると判断するかは、若干の幅はあるかも知れませんが、非常に便数が少ない、あるいはある時間帯に偏ってる場合は、交通空白地域のようなものを設定するときには、除外して考えたほうが良いかも知れません。そうしますと、例えばどの辺に赤が増えるということになるんですか。

・委員

秋津町3、4丁目はもっと赤が増えると思うんです。

・会長

ご指摘のある場所については、赤いところと同じように考えていくということをやっていきましょう。

・委員

先日、中央公民館で「10年後の東村山を考えよう」というセミナーがありました。その中で非常に印象深かった内容があります。それは東村山市民がこの東村山市に住み続けたいかどうかという意識調査をしたそうです。数字については聞き損

じたかもしれませんので、多少の誤差はご容赦下さい。住みたい人は、平成4年が68.3%で、平成20年が65.2%で、3%マイナスなんです。これを27年には70%に上げたいと市長はおっしゃってる。同時に市長がおっしゃったのは、立川市は82.7%で、隣の小平市は79.7%なんです。つまり東村山に住みたいという人は、他市に比べて14%も低いんです。何でかなと思ったんですが、交通不便というのが最も多い理由でした。だから東村山に人が集まらない。あるいは住みたいと思う人が少ないということになってるんじゃないでしょうか。

財政問題も人が多くなれば住民税、固定資産税などの地方税が増えてくると思います。そういった観点から考えますと、市長が10年後の東村山と掛け声をかけられたからには、少なくとも我々のここで出す公共交通の案は、とにかく前向きに考えていかなければいけないんじゃないか。もっと住みやすい東村山市にしないと、東京のはずれということになってしまう気がします。できるだけ交通不便地域を減らさないと、段々ジリ貧になってしまうんじゃないでしょうか。

もう日本はそんなに経済的に成長するとは思えないんです。その中で、他市との競争で東村山市に人が集まってくれるように何とか考えていくのが、ソフトツーリズムの導入ではないでしょうか。ハードツーリズムとしては西武園ゆうえんちがあり、どう集客するのは、企業のお考えもあると思います。せめて我々が住んでいる地域にソフトツーリズムを導入して、市民がこれからも東村山市に住みたい、あるいは住んで良かったと思うような街にしたいのです。

第10番目の駅だって、結局は潰れたわけでしょう。私の記憶違いでなければ、確か第3次総合計画の中にJR武蔵野線の駅が久米川にできるはずだったんです。

・事務局

可能性はあるから、できるかどうか検討していくと。

・委員

結局、できなかったのです。多額の費用がかかる公共交通網を作ろうとしても今は無理です。せめてコミュニティバスでカバーしていかないと、足については難しいという気がします。

・会長

やっぱり安心して住み続けられる町は、どこでもそういう課題を持っています。その要素のひとつは、やっぱり交通手段であることは事実なんです。ですから如何に実際の地域の人たちのニーズに合わせたものを作るかということなんです。そういうときに今後の手法として何か案はありませんか。

・委員

私の勝手な案として、あと2路線は増やさざるを得ないのかなという気がしています。富士見町と恩多町、萩山町です。他の交通不便地域はその近くにある現路線の延長、あるいは変更でカバーできるのではないのでしょうか。

あとはバスの大きさです。今度、更新するときは小さくして、もっと回数を多く走らせる。あるいは狭い道を通ることができるようにする。

・会長

それは、その地域とどこを結ぶのが良いですか。

・委員

富士見町と美住町地域は東村山駅、久米川駅、それから市役所。仮に、西武多摩湖線にバスが通るとすれば、大きく交通不便地域が減るのですが。恩多町、萩山町地域は市役所と萩山駅。

当市には広い小平霊園、都の東村山浄水場や中央公園があります。東京都にも一肌脱いでもらえないでしょうか。

今、公共交通は世界各国で問題になっています。私の乏しい知識ですが、鉄道やバスを含めた私営企業としてやっているようです。というのは公共交通を手がけると、自治体からお金が出て経営が安定するそうです。フランス、イギリス、シンガポールには8企業あり、それらの企業が24ヶ国で事業を展開してるそうです。公共交通は商売になるそうです。今は移動に自家用車が多いので、公共交通を利用する人が減り、採算割れをしているところがあるようです。国や地方自治体が財政的な面倒を見る状況になってきているようです。

それに刺激されて、国土交通省から交通基本法が議案として出ます。それに国民の移動の権利を保障するという文言があります。それを東村山市がせめて計画だけでも先取りして。

・会長

交通基本法の文面はどうか、何とも言えない部分があります。それから全てを公的に保障するという形ではないと思います。

・委員

交通基本法の間中整理ってことで、国土交通省からいただいている文書があるんですが、2月くらいに交通基本法が成立すると。

・会長

2月成立はないと思います。来年6月に提出、成立の見通しと言われてます。

・委員

基本法ということで人の権利を裁判とかで保障するというようなことがありますので、まだはっきりと決まってないです。

・会長

いずれにしても公共交通、いわゆる誰もが使える交通手段は大切だというのは、間違いなく謳われるはずで。それをどう形作って維持していくかについては、恐らく様々な立場の人たち、あるいは皆で取り掛からないとできないことです。勿論、行政の役割もあれば、住民としての役割も出てくると思います。どういう方法なら続けていけるのか、あるいはこの地域にはどういう方法が一番馴染むのか、そういうことを考えていく必要はあると思います。

・委員

他市もそうでしょうけど、当市のコミュニティバスがどういうシステムになっているか、事務局より説明していただけますか。

一般の方だと商売として企業利益も出て良いんだろうと思ってるだろうけど、実態はハイリスクノーリターンでやってる。企業利益は0で、かかった原価だけを総費用で見てるわけですね。

・事務局

事業者さんには、総事業費と運賃収入が当然ございます。当市の補助金は、総事業費から運賃収入を差し引いた残りの部分を市で補助をしているシステムです。ですから、各事業者さんに利潤が行くというシステムではございません。

・委員

それで尚且つ、修繕費とか何かにしても市の予算にMAXあるから、それ以上にお金をかけて直しても、その部分は企業の持ち出しってことになってるわけです。要するに事故があった時には全部バス会社の責任です。市は一切関わらない。

我々事業者は、地域の路線バスという公共事業をやっている中で、そういったコ

コミュニティバスでも協力しなきゃいけないってことでやってるんですが、市長から感謝の言葉もない。こちらとしては奉仕事業をして、そのリスクを全部背負っているけれど、それを使って市は収益事業を行ってる。

誰か議員さんの新聞でしたけど、どこかの市の市長よりも、年始に挨拶回りして多額のお金を使ったとあった。我々が一所懸命ハイリスクノーリターンで頑張った部分で、収益事業がそんなところに行くのかと残念な思いもあった。

私は渡部市長が市議のときの仲間で、一緒にやってたんですけど、市長さんになった途端に疎遠になってしまって、約束も反故になってしまって、すごくがっかりしてるんです。

決して私は補助金を上げて利益をよこせということではないんです。そういったハイリスクノーリターンでやっていることが当然で、感謝とかがない中でやっていることが、行政とのタイアップという中で絆がかけてる部分が寂しいということを感じ上げたかった。

・会長

誤解があるといけないので、今の広告の件はどういう風に。

・事務局

広告収入の件は、あくまでも我々コミュニティバスの事業の補填をしてるわけですから、その中の一部の原資として考えてます。

・会長

広告収入が市長の使ってる金の原資になってるわけじゃないですね。

・委員

先程の赤いエリアの部分ですが、西口ができたときに、当社がやっている新小平からの路線を伸ばして、駅につなげましょうと話をしていました。その為に駅前に乗合所が必要だと話もしてたんです。ですが、できあがったら結局バスが入れなかった。それが走っていれば、浄水場のところは大きく白になってたはずですよ。

決して補助金を上げて利益を寄越せということではないんです。我々是一所懸命やっています。尚且つ1銭も貰わないで恩多をやってるわけですから、これ以上くれとは言ってません。

・委員

大変苦労されているということはよく理解できます。この町で仕事をさせていただいているわけですから、互助の精神がなければ結局不可能な組織で、一瞬だけの華やかなものでは意味がないと思うんです。勿論、社員を抱えているので、利益のないことは当然できないんですが、市内に仕事させていただいている者として、給料が払えて、ある程度トントンならば、行政の仕事をしてる事がブランド力にもなりますので、良い事もあると思うんです。

日本もいよいよ1人当たり900万円の借金を抱えてるという状況を考えれば、やはりそこに住む人たちが如何にして利益を得るか、如何にして互助の力を強くしていくのか。何ができるのか、如何にコストを安くして、一人でも多く、そして継続できるシステムを考えていくことが大事ななと思いました。

・会長

今非常に大切なご意見が出てきたのではないかなと思います。

なるべくなら実際にやっていただいている事業者さんには、利益も生めるような形にするのが望ましいと思います。大抵の市は、プラスマイナスが出るころまで補填する形が多いのは事実です。例えば事業者さんが努力をして利用者が増えたら、ある程度の部分を事業者に還元する仕組みを作っている市も、少ないですけどあり

ます。そういう研究をしていく必要はあると思うんです。そのことによって実際に運行される事業者さんのモチベーションが高まっていくこともあって、相乗効果として良い方向に回っていきたくらいだと思いますので、今後の補助のあり方も考えていく必要はあるだろうと思います。

当面は、なるべく少ないコストで何ができるかということを考えていく必要もあるし、それぞれが現状の中で少しでも今よりプラスに、より利便性の高い交通を提供するにはどうしたら良いかということを考えていく必要も出てくると思います。

交通空白地域に戻りますが、目的はこの赤いところを白くすることではなく、ここに住んでおられる方が如何に日常生活の中で利便性高く動くことができるようにするかということだと思っんです。ただこの赤いところに路線があれば良いのではなく、本当にその地域の人たちが、どういう目的のときに何しにどこへ行きたいのかを掴んだ上で、路線を引いていく必要があると思っんです。そういうことも含めて来年度に調査を計画されてると思ってよろしいんですか。

・事務局

この会議の成り行きを見まして、一定の方向性が出れば所管として予算要望をして、予算編成の推移を見ていきたいと思っます。

・会長

本当に市民の方が、どの部分の移動に困っていて、何をしにどこへ行きたいのかというニーズ調査をきちんとやる。その上で交通空白地域を少なくする手法を取り入れていく流れが一番良いと思っんです。

・委員

その調査は赤い大きいところだけを調査するのか、全部調査するのか。どういう調査を想定してらっしゃるんですか。

それと美住町から請願が出たと思っますけど、それは議会でどうなったのか。

・委員

私も萩山町や富士見町の人からも市にお願いしているのは聞いてます。だから本当にどこどこを欲しいのかを色々調べていただいて。

私は市役所にはいつも車で来るんです。同じ東村山市の市民が市役所へ来るのに2回乗換をするので、車が一番なんです。そういうことも考慮していただいて、せめて1回乗れば市役所には着きたいものです。

・会長

今みたいな目標をひとつ据える方法もあるんです。例えば東村山駅なり東村山市役所まで最低1回の乗換で行けるようにしましょう。これが目標になれば何が課題が見えてきますよね。

要望については、確か整理したものをお配りいただいたと思っます。これも要望が出たからさあ行きましようとは行かない話もあります。要望が出る事は当然、事務局も承知してると思っますし、調査については具体的にはこれからです。私も赤いところだけじゃなくて、それぞれの地域の人たちが一体どういう交通ニーズを持っているのか、全体の体系を考える上で当然必要なことですので、できればもっと幅広くやれるような形にさせていただければと思っております。少なくとも空白地域の調査ということで進めるようなことにはしないほうが良いと思っております。

・委員

多摩湖町は西武園駅と西武遊園地駅と2つあるんですけど、そこまで行く便が全然ないんです。東村山で一番坂の多いところで、駅に行くまでが大変なんです。

この間これを自治会で検討したところ、お前は何しに行っただと散々叩かれま

した。駅は2つあるから非常に便利だというのはおかしい。そこで生活して出る結論は、駅に行くのが一苦労だということです。エスカレーターの話が出てたけど、駅に行けば大丈夫でも、駅に行くまでの坂が大変。だから駅まで、どうか小さいバスで良いから、10人でも15人でも良いから通してくれないかという話がだいぶ多かったです。だからこの地域が、なんで不便に入らないのか。

今でかいバスが少ない人数で3路線走ってますよね。逆に15~6人のバスで良いんじゃないかと。それで15~6人のバスの範囲をもっと広げてもらって、朝晩だけやる。昼間は観光に使ってもらう。要するに遺跡とかを回れるようなバスを作ったらどうか。

・委員

今おっしゃってる意味はソフトツーリズムだと思うんです。東村山市には国宝、遺跡、あるいは工場、果樹園、花卉園など多くあります。そういったものを埋没させておくことはないと思うんです。東村山市はこういう街なんですよということを歴史館で説明した後こうした施設を巡る。終わりは土産物屋さんへ寄った後うどんを食べる。ふるさと歴史館を活用しないのはもったいないと思います。ここの学芸員の方は優秀で、立派な本を書かれています。内容をうまくまとめておられ、説明も上手です。私も東村山の歴史を教わりました。故に交通部門とふるさと歴史館を巻き込むくらいにしたほうが良いのではないのでしょうか。

・会長

上手に交通機関を活用することで、そういう史跡や施設を活かしていくのは、交通の役割のひとつでもあります。また、うまく車両を運用できれば、手法としては勿論、実際に議論していく中で、取り入れていくべき話だろうと思います。

例えばこういう地域にこういう交通手段が必要だという地域は、確かにたくさんある。じゃあ本当に交通機関を確保するために、それぞれがこれから何をやっていけば良いのかということということです。地域の方は何をやって、行政は何をやっていけばいいのかを少し整理して、来年度以降に繋げていくことが必要なんだと思うんです。そういう面からのご意見を少しいただきたいと思うんです。

・委員

バス路線はあってもバスがあまり通らないとか、あるいは駅は近いんだけども駅まで行くのに坂がどうしようもないというご意見だと思うんです。各委員さん、やはり自分のところにバスを通して欲しいというニュアンスの発言になっていますので、この会としてニーズをまとめるのにどういった手法が良いのか、そういった方向で考えてみてはいかがでしょうか。

市全体で様々な意見をいただいて、非常にハードルが高いという思いはありますが、その辺のやり方をどうしたら良いのかをご議論いただければと思います。

・委員

交通空白地域と位置づけた赤い部分を埋めることが目的ではないというのは、正に一番大事なことです。浄水場や小平霊園の広い地域があって、本当に不便な地域でも、色の抜けてるところもあります。

正直なところ、やはり市民の皆様の地域ごとに、それぞれの事情があると思います。たぶんこういった会議では、個別の地域のことを議論しても難しい部分もあるので、市さんは大変かもしれないんですけど、地域ごとにある程度そういった意見を集約できるシステムみたいなのを作られたほうが、より実務的に進む段階で、きちんとした意見が取り入れられると思います。

バスだけを公共交通に位置づけるというのは全くナンセンスだと思います。バス

に限らず小さな車などを可能なエリアであれば入れて。東村山市さんは狭い道路も多くて、大きなバスが走れないところもいっぱいあります。バスで埋めたくても埋められない地域は、需要がありそうでも道路がなくて走れないところなんです。

それから第1回の講演で、持続可能な公共交通が必要だというお話をいただきました。当社は秋津町の辺りや昔、所沢から東村山までのバス路線がありましたし、美住町も、久米川からグリーンタウン美住を通過して、浄水場の南、新青梅を走って上北台のほうまで行ってたバス路線もありました。何故バス路線なくなったのかというと、やはり利用者がいらっしやらなかったからなんです。ご要望とかアンケートをやればバス路線はあったほうが良いとなるのですが、民間の交通会社ですと、やはり採算が取れなければ持続可能はできないので。実際にバス路線を引くのは、道路があって、交通管理者さんと道路管理者さんがOKで、地元の方の同意があればある程度できるんです。しかし、やはり持続していかないんです。だからコミュニティバスという、自治体さんの公的な負担を元にやるバスが盛んになってる。何故なら民間バスが採算とれずに持続できないからです。

お金があれば新路線を2ヶ所といわずに5ヶ所も6ヶ所もできますし、空白地域を全部埋められるんですけども、そういったわけにもいきません。やはり地域ごとの実情、実際に把握して、優先順位というのは悪い言い方ですけども、優先的に必要性がある順に埋めていくしかないと思います。

だからシステム作りをどうやったらいいのか、地域の声を吸い上げるためにはどういった形が良いのか、そういった議論がこちらの会議や、次の公共交通会議で必要になるかなと思ってます。

関東地方でも、市民の方々がバスを通す計画を市に持ち込んで、市がある程度の期間は実験で試しにやる。ただし2年間とか3年間で収支が取れないような路線はすぐにやめるとか、そういった仕組みを導入されている市もあります。非常に難しい方式なんですけれども、なくはないですし、近くでは小平市さんが乗合タクシーの形でやっています。ですから小さな地域に乗合タクシーを回すということも不可能ではない。ただ都市部では、タクシーの許容量をオーバーして乗り切れなかったりすると、バス以上にコストがかかってしまうこともありますので、一概にそれが万能だとも言えません。いろんな手法が考えられるし、せっかくこういったいろんな立場の人間がいらっしやいますので、そういったところを議論したほうがやっぱり良いかなと思います。

・会長

地元からの提案という話がありましたけど、実際に進めているところは結構あります。やはり地域の方たちが本音で、こういうものが必要なんだというのを、地域でまとめていただいて、地域から提案していくという方法もあるんです。

この考える会は方向性を考えるところまでの話ですけど、後ほど提案のある地域公共交通会議では、今度は具体化していく仕組みができることとなります。

ですから地元の意見をまとめたり、あるいは実際に地域の中で自主的に調査をしたりしていただくこととなります。そういうことも是非お願いしたいと思います。

・委員

うちは総務会にかけて、こういうことがあるんだけど、どうだろうということは一応お話ししてます。その中で多摩湖町の駅は2つあるけど、そこまで行くのが大変。お年寄りにははっきり言ってあそこまで行けないですよ。でかいバスは入らないし。

・会長

そういう状況を地域の中で具体的にまとめていただきたいんです。坂を上がって

駅に行くまでの交通手段として、こういうのが地域としては必要だと、地域から提案をしていただく。そういうのを是非、中心になってやってください。

地域の本音の移動ニーズを吸い上げて、市として一緒に検討していける仕組みを作っていくことは、ひとつの方向性だと思うんです。

・委員

お金をいくらでもかけるなら、いくらでもできるけれど、市はお金がないわけですよね。ないお金の中でどうしたら良いのかということで、あと地域の人たちは乗ったらそのまま役所も行きたいし、駅も行きたいし、病院も行きたい。一番便利かもしれないですけど、そうすると長くなるんです。長くて1台の車だと、次の車が帰ってくるのにすごい時間がかかる。すると台数を増やさないと便が増えない。それと皆が皆、大回りして最初のところに行きたいのか。グリーンバスは、朝の通勤時間帯に今アイタウン通って役所に来るんです。それが遠回りだってことでお客さんが逃げたんです。やはり朝は、駅に一刻も早く行きたいんです。

結局お客さんが集まらないと、我々の税金をたくさん払わないと賄いきれないことになるんです。税金いくらでも払うから、いくらでもやってくれってことだったら、やってくれると思うんですが、払いたくない。それで便を良くしてくれってことになると、やはり一番コンパクトにするしかない。例えば駅にだけ出るなら、1台の小さな車をクルクル短い地域だけやれば、コンスタントに車 comes んです。1回乗り切れなくても、ちょっと待てば次の車で行ける。それに乗って役所にも行きたい、駅にも行きたいだと、利便が落ちてしまう。それを維持していくのも、人が乗らなくなると、税金負担が増える。自分たちの負担する税金も増やさなきゃいけないようになってくる。

地域として一番コンパクトで有効なものを何かひとつ考えたほうが良いかもしれません。100%要望を満たすのは最高ですが、最小限で考える。例えば、駅に連れて行ってもらえれば、駅から電車で東村山に行ける、そうしたら役所までグリーンバスで行けるとか。あとは地元ですむものがあれば役所まで行かなくてもすむ。そうすれば交通をかけなくてもすむわけですから、総合的に考えて、必要最小限度の要望をまず集めて、それをいち早く実現させるのが具体化、実現化の一番近い道かもしれません。

・会長

それはおっしゃるとおりだと思います。

・委員

お金がないないということばかりが出るのはちょっと困るんです。交通基本法もありますし、これからもっと行政、自治体や国が支援しなきゃいけない流れだと思うんです。だから「ない」でなくて、東京都が初年度3年間しか出さない補助金をもっと継続的に出してくださいと市から要望したり、国にも働きかけたり。

所沢、県境を跨いで行く路線には、他所で補助されると聞いているんですが、短い路線だから駄目なのか、所沢へ行くの出入庫路線には国からも補助を貰うようにするとか。そういうこともやっていかないと駄目じゃないかと。この財政だけでやろうとすると、やはり見通しが少なくなって来るんだと思うんです。

・会長

他から貰うことばかり考えていても先に進みませんので、どこも財政が厳しいのは事実です。それを如何に有効に使う方法を考えるかということだと思います。

・委員

そういうこともやりながらも、路線は拡大していかないと。皆さん段々車も運転

できなくなるし、そうすると不便になる。路線を増やしてくことは、どういうやり方にしろ、必要だと思いますし、地域に入っていくのは、とても良いことだと思うんです。地域のどこに依拠して入っていくかもあります。それぞれの地域に事情があって、自治会がいくつもあるところもある。その地域の人たちが本当に一番望んでいる意見が出るところに行かないと駄目だと思います。

・会長

その通りですね。具体的にそれをどうするかは、実際やるときに考えてもらうことになるかと思います。ただ、どこに入っていくのか、あるいはどこを窓口にするのか。やっぱり本音で話せるようなところに行く必要はありますね。

・委員

グリーンバスが始まって8年ですよ。この中で市民委員の皆さんは税金を払う立場で、我々がバスを運転するのが商売のように、行政の皆さんはまちづくりを商売です。まちづくりが本業の皆さんたちが考える東村山の公共交通にどういう案をお持ちなんでしょうか。白紙の状態でごちらに色々案が来るんですけど、我々は素人ですから、本職のプロの人たちが蓄積した経験から、これから先を展望していく中で、市としてどういうものをお持ちなのかお聞きしたい。

・事務局

正直に言いまして、具体的な展望は持ってません。この会を立ち上げたのは、乗降調査を行って結果が出たように、お客さんが少ない路線をどうして行きますか、またこういう空白地域もあり、その一方でいろんな地域からバスを通せという要望もあります。この会議の中にはバス事業者さん始め、タクシー事業者の方も入っている。その公共交通全体を見据えた中で、どう効率的に皆が喜んでくれる路線をこれから引っ張っていくかを考える会議なんです。具体的に今、現在市でどの路線を引っ張るとか、どういったバスにするとか、そういった構想は白紙の状態です。

・委員

現に今秋津から走ってるコミュニティバスは、一昨年、ダイヤ改正になって、ルート変更になったんです。それを機に乗客がガクンと落ちまして、その結果、収入が減ってる。先程原価の部分であった請負金額は、右倣えできてるんですけども、乗ってくるお客さんが少ないってことは、集まるお金が少ないですから、引き算すると結局払い出すお金が増えるわけです。毎年経費を上げてるからお金が高くなってんじゃないかって、お客さんが減ってるからなんです。

これをどう分析していくか。そのまま放っとくと結局は、赤字の拡大になってくるってことになる。新規も今やってることについても、早急に改善なり、機会を持っていかないと、ただでさえ財政が厳しいところに、次の路線に行きづらくなってきます。そこは是非、分析なり対策を考えていただきたいと思います。

・会長

その分析については、今年調査をやった部分と来年度から調査に入る部分とで、たぶん分析の材料は得られると思います。

久米川町循環のルート・利用促進とダイヤに対する要望と改善の可能性

・会長

今、既存路線の話題が出ましたので、順番入れ替えまして久米川町循環のこと、それからダイヤに対する要望、改善についての議題、論点についてご意見をいただきたい。これも今までの話と重複しても構いませんので、事務局でどんな課題や要望が出ているのか、簡単に整理してください。

・事務局

22年9月12日(日)と22年9月13日(月)に調査員2人同乗させまして、乗降調査を行いました。内容につきましては時間別乗降数、停留所の利用状況、利用目的別乗客数、利用目的別・年代別乗降数、年代別乗降数、利用区間の順位、実際乗りましたときに伺ったお話を、乗客の意見ということで調べました。

全体的に、昼間の乗客数が非常に少ないというのが、実際に乗って調査を行った印象です。日曜日は少人数で、100人を切っております。実数値として84名、平日の月曜につきましては139名、計223名の乗客がいました。この日曜日の84名ですが、朝は実際に乗客が2人という状況もあり、最初に調査をする私ども市の調査員と運転手さんで出発というダイヤもございました。当然途中からお乗りになられまして、最初から最後まで同じメンバーということはありませんでした。

平日の朝と晩につきましては、通勤通学の利用者が多かったという印象です。意見につきましては、1時間に1本でも良いから終日全部走らせてという意見がありました。料金につきましては、200円でも私は乗りますという方もいらっしゃいました。やはり一番多かったのはダイヤです。

途中で運転手さんの休憩があるため、走らない時間帯もありますが、その時間帯も1時間に1本で良いから走らせてくださいというような内容の意見が非常に多かったです。

・会長

久米川町循環は、ちょっと乗りが悪いという現実があって、それが何に起因するのかというという辺りも含めた話です。ルートなり、運行の仕方なりを今後、どう考えていったら良いのかということ、沿線の方でないところまではわからない面もあるかと思えますけれども、ご意見ありましたらお願いします。

・委員

参考までに、運賃収入だけで賄える損益分岐は、久米川循環に平均何人乗れば良いんですか。

・事務局

申し訳ございませんが、そこまでは出しておりません。

・委員

大体の感覚ですけど、諏訪町、久米川と合わせて収入と経費が見合うには、今の乗客数の3.5倍ぐらい乗らないとトントンにならないと思います。

・委員

今はやっぱり、運賃とコストだと思うんです。東村山市の場合は運行経費のうち運賃収入が、いただいた数字データからいきますと0.45なんです。ということはやっぱり倍以上乗らないと、どこのルートも駄目だと思うんです。

参考までに東村山市、西東京市、清瀬市が大体0.4前後です。だから残りの部分は市からの補助という形になってる。三鷹は200円で、運賃だけで86%カバーしてます。

・会長

東村山の場合もシャトルと久米川町、諏訪町ではかなり状況が異なりますので、トータルだと0.45ですが、逆に諏訪町、久米川についてはもっと収支率が低いということですよ。

・委員

比較的私は秋津町で近いんですけれども、久米川町のイダ百貨店のところにバス停を作ってくださいって地域で要請してても、中々できないようなんです。どこ

かにバス停を作るとあそこにお買い物に来る人たちも違ってくるんじゃないかと感じられます。

それと昼間はバスが走らないような感じがするんです。自分が行きたいときにバスがないというか、帰りもそうです。やっぱり最低1時間に1本にしないと駄目だろうし、朝も夕方もうちょっと増やすと乗るかなと思うんです。

・会長

バス停の場所については。

・事務局

本市としまして、久米川町循環のあそこにバス停が欲しいと当然考えておりました。しかしバス停を設置するには近隣の住民さんの承諾等も必要ですし、府中街道を通るものですから、経路を今の逆の方向にしますと、新宿方面の朝の通勤の渋滞に嵌って、定時の発着が非常に困難になるという理由で、今のコースになっているんです。その辺もありまして、今のバス停が消防団の前までないという状況になってしまっています。

・会長

実際にはすごくつらい話ですけど、近隣の方の承諾が得られなくてバス停が作れないという話は、特にコミュニティバスの場合は非常に多いんです。逆にそういうときに地元の方同士で話をしてもらえると良いのかなと思います。

・委員

私は乗りたいから近くにバス停は欲しいけれど、うちの前とか、うちの前を通るのはやめてくれって話はとてもあるんです。ただ遠くだと乗れなくなるから、必ずこの近くにバス停は欲しい。でも近所は嫌だとか。

・会長

バス停についても、ここにあったほうが良いというのは当然あるでしょうから、そういうのは出していただいて。できるかどうかは、そういった問題が絡んでくるということを承知していただいておいてください。

今のダイヤについて、やはり一番要望も多くて、この後考えていかなくちゃいけないのは、昼間の空白時間の問題です。それをやると、とにかく運転手さんを増やさなくちゃならない。だからこの辺をどうするかなんです。

・委員

こうやって見ますとやはり、曜日によって人の出足も変わってくる。それから1日の中で結構利用する時間帯と、少ない時間帯がある。利用する人が少ない時間帯は、他へ回せるのかということがあります。企業バスでも結局お客さんが多い時間は配車を多くする、少ない時間帯は減らします。ですから、私は臨機応変にダイヤを組み替えるのは必要だと思います。例えば1年のうち4回、春夏秋冬とか。一言で言うと簡単ですけど。

・会長

作業は大変なんですけどね。

実際の利用の動向と要望、どっちが先かというのは当然あるんですけども、昼間、少なくなる時間帯は大抵の場合はあるんです。どうメリハリをつけていくのか、それとも運転手さんを増やしてでも1時間に1本確保していくのか、この辺の選択だろうと思うんです。

・委員

全体に公共バス、コミュニティバスが行き渡っているなら、今おっしゃっていた方法があるんでしょうけど、まだ不便地域もあるわけです。便利の良い地域と不便

地域があって、1人当たり1回、結果的に110円出してるわけですよね。そういうのを考えれば、やっぱり人が少ないときには時間を広げるという考え方も良いんじゃないか。この時期は、この時間帯にバスが来ますよとはっきり時刻表に書いておけば、それで何とかやりくりしていただけないかと。朝晩の通勤時間の人は、やっぱり通勤する場所に早く着きたいですよね。病院に行く方は受付の締切かなんかがあるから大変でしょうけれども、他の事を考えればちょっと早く行くとか、時間のやりくりをしてもらえないかなという気がしますね。

・委員

ダイヤがないってことは、あのバスにまだ利用価値がないってことなので、皆さん本当に利用しようと思わないんですよ。1時間に1本あると思えば行こうと思うけれど、他の手段、東京交通さんに頼んじゃうとかになるんです。始まったばかりだからその内に良くなるだろうって期待はするんですけど、昼間乗れない、それから行ったら帰って来れないっていうのがあるんです。だから新秋津路線も、せめて8時、9時ぐらいとかなないと帰りのバスがないんです。東村山駅の傍に、中央公民館や色々ありますよね。市役所が終わったら終わるようなバスでは、東村山近辺でウロウロしてお買い物とかできないんです。

・会長

逆にどのくらいの時間帯に、本当に帰りが必要なのか、そういうことをやはり来年度の中で綿密に調査をしていただいて、それに応じて実際にそれに合わせるために、例えば1人の運転手さんでやるには、どこが本当に必要で今ないのか。あるいは運転手さんの休憩の時間をこの時間帯に取れば、ニーズをあまり壊さずに運行できるとか。本当はない時間は少し合わせてもらおうというのは正しい考え方だと思いますし。それから1時間に1本もできることならそれに越したことはないんですけど、はっきり言って経費が2倍近くに変わってくることを考えると、少しそこも調査して、それに合わせたダイヤを考えてみるのもひとつの方法かと思います。

実際にダイヤの問題について、経費は人件費が大半ですから、間違いなく経費を倍近くにしないと1時間に1本は実現できない現実はあるんです。その中で考えると、お客さんが少ない時間帯は少し開けることで、それに合わせていただくことを考えながら、その空く時間が今は、たぶん運転手さんの勤務だとか、そういうのが先にある程度あってという部分もありますよね。それを実際に何時に本当にその沿線の地域の方が必要なのか、この辺のところを来年度の調査の中でもリサーチをして、それでダイヤを改めて組んでいくという辺りが、当面一番可能性のある方法かなと思います。

・委員

リサーチはそういう意味でやっていただくので良いと思うんですが、先程おっしゃった美住町のほうから東村山駅西口に走らせたかったのは、どういうルートで走らせるおつもりだったか。そういうのは活かせるのか。

・会長

民間の会社さんがこういう形で路線をやりたいということであれば、それでカバーされる地域が出てきます。

・委員

どんな計画だったのかくらいは、お聞きしたいんですけど。

・委員

明法から突き当たりの江戸街道、東京街道を右折して、富士見小学校の前を通過して、中央公園の前から新青梅街道に一旦出て、その1つ先の交差点を右折すると、

消防署の本署の踏切を渡った交差点に出てくるんです。あれを右に曲がるとそのまま浄水場の通りを通って、元保健所があった交差点を左に曲がるとそのまま駅に入れるわけです。

駅で実際にバスを折り返すスペースが現状、余裕がないんですね。ですから結局そこに危険を冒してまでバスを持っていくことは今のところできないので。また西武さんも昔からあそこに入っているバスがあるので、調整のしようがないんです。

・会長

場所の問題が今後解決する可能性があれば、当然そういうこともあるでしょう。ただ1回ああいう広場みたいなのができてしまうと難しい面もあります。ですから、民間の会社さんが営業路線として入っていただくことは勿論、可能性としてはあって、それがこういう空白地域をカバーすることになる可能性も当然あるわけです。そういうものもトータルで考えていくということは、必要だろうと思います。

・委員

東村山駅の桜通りの夢庵の傍に、医療機関ができるのと久米川から乗る人が増えるのかなって、あれはどういうものが建つんですか。

・事務局

計画は医療モールなんです。久米川の駅前にもありますよね。ビルがあって、いろんな診療ができる。その診療所にいろんな科目が入って聞いてます。ただ事情はわかりませんが、工事は進んでないみたいです。

・会長

久米川町循環については、一応現状の課題と要望等についてはそれをひとつの課題として捉えておきながら、今後ニーズ調査をした上で、ダイヤ等についても考慮していくというまとめにしておきたいと思います。

運賃とシルバーパス

・会長

運賃については、現状100円でグリーンバスはやっています。先程、平均すると経費の45%が運賃で賄っているとありました。シャトルに限ればもう少し良い状況で、それなりに理にかなった部分もある。かなり多くの方が実際に路線バスを利用している中で、一般の路線バスの運賃との差が非常にあるのは、グリーンバスを利用している方、その地域だけは100円で行ける。こういうアンバランスの問題などが指摘される中で、前回までの話では今後の運賃のあり方についても100円というお話は特になかったです。

今後運賃について、バランスや適正な運賃がどの辺かということを考えていくということで、大雑把にまとめられると思ってます。ですから100円にするか、170円にするか、今後、特にグリーンバスの運賃をどう考えていくかということのおおよその方向性を、皆さんの意見の中からまとめておきたいと思っております。

・委員

やっぱり公共の乗り物という中で、コミュニティバスだろうが、都バスさんだろうが、我々民間のバスだろうが、乗合バスという交通手段に変わりはないんです。この地域の料金は170円というのが国の認める運賃なんです。それを100円にすることは、1人当たり70円の税金を負担している。走らせることにも税金を負担していることで、二重にその地域の人たちは恩恵を受けるわけです。けれども関係ないところに住んでる人たちからすれば、自分たちのところには走らないし乗れないのに、その人たちには手厚くなるというのも不満のひとつでしょう。100

円運賃を地域の公共の乗り物の運賃の170円にすれば、お客さんが多少減ったとしても、値上げした分で収入が増えれば、税金の支出が減るわけです。同じ懐を持っていれば、余ったお金で新たにその地域の整備にお金が向けるのもひとつの手だと思うんです。

やっぱり何をやるにしても財源がなければ動けない。棚ぼたは待ってもいつ来るかわからないですから、やっぱり自分たちで動いて、財源作りの工夫も必要でしょう。特定の人たちだけが二重に良い思いをしてることから解消されれば、不満もいくらか解消するでしょうし、その結果として新たな路線が開設できれば、前進じゃないかなと思うんです。

・委員

運賃の問題はやっぱり微妙な問題だと思うんです。170円にするからには、PASMO やシルバーパスが使えるとか、何かちょっと欲しいと。もしシルバーパスが使えるようになれば、東京都から補助金的なものがあるんですね。

・会長

適用されればですが、現状コミュニティバスは難しいですね。

・委員

難しいという話を伺っているんですが、PASMO 使える、それからシルバーパスも使えるようにしたいということで、私は先程の意見も頷けるんですけど。

・委員

シルバーパスは、利用した人の分を全部いただけるわけじゃないんです。地域によっては、適用すると逆に損をすることもある。

それから PASMO は、設備に非常にお金がかかるんですね。

・委員

それも例えば減価償却10年くらいで、市が負担するとか。

・委員

金額は市には大変だと思いますよ。うちの路線にそれをやったら一生かけても、逆立ちしたってそんなものはできないくらい。

・委員

あれはいくら位するものなんですか。

・委員

機器だけ取り付ける分にはそんなにしないんですけど、東京バス協会に加入されていないところで精算装置とかを新規で導入するとなると、かなりハードルが高くなります。あとは永続的にランニングもかなりかかるので、ちょっと厳しいかもしれないですね。西武バスは基本的に東京バス協会に入っているんで、グリーンバスの車両につければすぐ使えます。

・委員

じゃあ東村山 PASMO を作るとか。

・委員

そういうエリア、地域もありますね。地域カードに移行するという形ですね。

・委員

私のところは恩恵に与ってないから、170円でもやむを得ないんじゃないかな。恩恵に与っているところはまた別な意見かもしれません。

・委員

先程の PASMO の件ですが、この条件が変わってきてるみたいで、うちも11月に PASMO が使えるタクシーになったんです。ですから、そんなに期間置かないででき

るのでは。

・委員

部分的に物を買ったときに引かれる PASMO は、難しくないです。

・委員

タクシーの運賃ですよ。同じじゃないですか。

・委員

バスの仕組みを入れない形で金額を引き落とすだけなら、駅の売店でも使えるので、それほどハードルは高くないです。それと同じ仕組みであれば良いんですけど。

・委員

券を買うという申請をしちゃえば良いんじゃないですか。駄目ですか。

・委員

そういう形の導入だと不可能じゃないですかね。

・委員

小平は150円だけれども、PASMOもSuicaも使えるんじゃないかなかったです。

・委員

使えますよ。

・委員

それはどうしてなのでしょう。難しいって言ってるけど、あのコミタクだって使えるような話を聞いてたんですが。

・会長

コミタクは使えないと思います。にじバスは、西武バスがやっていますので。

・委員

路線バスと同じ交通体系システムの PASMO、私どもバス業界でやっている PASMO は1,000円使えば100円、5,000円使えば累積で850円つく、昔のバスカードと同じような割引をつけている PASMO をやっているの、それはちょっとハードルが高い。ただ100円の買い物について100円をカードから引き落とすだけの仕組みであれば、それは不可能ではないんです。

・会長

可能性がないわけではない。本格的に導入しようとする、ご心配されているように、非常にお金がかかるのは事実です。いわゆる付加価値というか、路線バスと同じサービスに持っていくことは不可能な話ではない。ただコミュニティバス独特の、コミュニティバスであるが故のハードルは確かにあります。

・委員

バスで PASMO を使われるのは、割引が高いのが一番の理由で、バスカードをなくさせていただいた今では、逆にバスカードと同じような割引率を PASMO がそのまま引き継いでいるという部分があります。ただ引き落とすだけなら、普通にグリーンバスに乗るときに100円玉なり、現金を用意していただくか、割引と同義の回数券を買っていただければ良いだけです。ただ便利で、電車もバスも乗れるという仕組みだけではなく、何のために PASMO を導入する意味を考えて欲しい。

・委員

100円の場合はワンコインだから良いんですけど、100何十円とか、PASMO ならすぐに精算ができるけれど、運転手さん1人で受け取るにも、いちいち探しておつり貰ってとか、1人の乗客にすごく時間がかかって大変だと思うんです。だからそういうものがあつたほうが良いんじゃないかなと。

シルバーパスのことはちゃんとお答えになっていただけたらと思うんですが。

・事務局

シルバーパスについては前回お話しした通り、平成12年に東京都のシルバーパス条例の規則が変わりまして、そのときに地方公共団体が委託するコミュニティバス事業については除外されるという規定がありますので、私どものコミュニティバスについては適用外と認識しております。

・委員

コミュニティバスが除外されると決めた、何か理由はなんでしょう。ここは東京都で、しかも浄水場があって、中央公園もあって、私にはちょっと理解が。私も都民税納めてますし。

・事務局

私共としては除外になった経過はわからないんです。今月、東京都の担当部署に行って、もう1回確認してきますので、次回の会議のときにその経過をご報告いたします。

・委員

バス会社として把握してるシルバーパスの改正の内容は、12年の10月1日以前は競馬場だとかそういったところに準ずる輸送については、シルバーパスの通用区間外という形で規制されてたんですけども、12年の10月1日以降は、貸切許可で行う乗合運送とか、地方公共団体とか民間団体、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除外になっているので、12年の10月1日以降に新しくコミュニティバスが立ち上がっているところについては、殆どのところは東京都の補助金を受けてないと思われれます。ただそれ以前にコミュニティバスの的にやってたところ、平成の初頭からやっている練馬区については遡及してそれが駄目ということにはなってないので、今も補助の対象にはなってます。ただ普通の路線バスと同じ運賃水準なので、そこが東村山市さんと違うところだと思います。

・委員

除外することが意外ですよ。公共バスに乗る目的は同じなんですよ。

・委員

逆にそのコミュニティバスという仕組みは、武蔵野さんが成功したので広まったんです。それ以前に武蔵村山とか練馬とか、結構あったんですけど、武蔵野の成功でクローズアップされた中で、コミュニティバスを立ち上げるための車両の購入とかに、都が別途補助金を出しています。それとシルバーパスが二重になるところがあります。それと、やる自治体、やらない自治体とそれぞれありますので、自治体に対してシルバーパスの補助を都が行うというの、ちょっと違うかなという意味もあると思います。

あとは都からシルバーパスの補助云々というのは、持続可能という意味で、市さんの財源確保として非常に重要な論議だとは思いますが。ただシルバーパスを使えるかどうかの話の中では、そちらの議論のほうが逆に大事なんじゃないかなと私は思います。財源の確保で都から補助金がもらえれば、持続可能という点で、より良いことになると思うんです。

毎回同じ話で恐縮なんですけど、コミュニティバスが走ってる場所は100円で、走ってないところは170円と、市民のバスサービスに対する格差が広がっている。ただ我々民間事業者の立場として、100円のコミュニティバスもあって、同じように民間のバスが走っている中では、コミュニティバスは自治体さんの行政サービスの一環だから、よろしいんじゃないんですかという位置付けで共存しているところです。ですから同じバスだからシルバーパスが使えれば良いっていう発想はすぐ

く短絡だと思っんです。

乱暴ですけど、1回100円の有料駐輪場が駅にありますよね。意味合的にはそういうものについてもシルバーパスが使えるんじゃないかというのと、ほぼ同義なんです。行政サービスでコミュニティバスを使う利用料として100円と定めているわけなので、それに対して本来路線バスの利用者を補填すべき補助金を、同じバスだからそちらにも使えるようにするというのは、ちょっと短絡じゃないかなと私は考えてます。

・委員

同じ170円の同一金額にするのならば、シルバーパスも。

・委員

余地としてはそうです。

・委員

公共サービスとは言っても、たまたまバスを運行する事業者と自治体がひとつになってるってことですよ。それを公民合併の会社がやってるっていう。

・委員

コミュニティバスは違います。コミュニティバスは基本的に、市さんが責任を持って、損失が出ればそれを補填して下さるということで、民間のバス事業者が運行委託を請け負っているという話です。我々が経営上、儲けが出るという意味で適正利潤はないとおっしゃってましたけれども、経営の部分では、我々は損をしないというレベルの中でやってるところがありますので、共同経営という形ではないです。あくまで市さんの行政サービスの一環の外部委託を受けてるという立場です。

・委員

西武バスさんはそう考えておられても。

・委員

お客さんは違いますね。市民の皆様は同じバスですよ。

・委員

市民から見れば、東村山市とバス会社が協働で路線を運行してますという論理は駄目なんですかね。

・委員

ないですね。

・委員

別途にしちゃえば良いわけですか。例えば独立採算制にして。特別会計とか。

・委員

ですから別のものと考えていただきたいんですね。ただ市民の方々が移動サービスとして使う場合は同じバスですし、事業者の立場としては、本来のバスサービスに市民格差が生じないから、同じ運賃であるべきではないですかという主張です。

ただ地域交通の立場や交通会議の委員としては、100円バスという理由だけで悪いわけではないと思います。行政サービスで100円と取り決めて、バスに乗れるということは非常に良いことなので、それを真っ向から否定する気は全くないです。ただ全く違うものとして導入をされているので、こっちでシルバーパスが使えるのにこっちでシルバーパスが使えないというのは、ちょっと違うと私は思います。わかりづらくてすみません。

・会長

皆さんがおっしゃってるのも、仮に170円なら170円で、路線バスと同じ運賃にするのが前提であれば、正しい考え方だと思います。ただそう考えたときに、

今のコミュニティバスという形態の中で、シルバーパスを都の補助制度の中に入れようとする、これは今のところはできそうもない。仮にそれをやろうとすると、都以外のどこかが持ち出しをせざるを得ないという話になってくるわけです。例えば八王子市が適用しているケースのように、都からのシルバーパスの補助は一切貰わない。でも通用させているから、結局は市と事業者さんが負担をして、シルバーパスが使えるようになってるんです。

東京都の仕組みとはまた別な形で考えざるを得ない部分ではありますが、考え方として、路線バスと同じならシルバーパスも同じように扱えるようにしたいというのは、正しい考え方です。そのやり方をどうするかということは、また新たな議論の対象となってきます。

・委員

障害者の運賃は、障害者手帳を見せると小平は半額、清瀬市は子ども並に100円ですよ。大体割引をしているようなので、障害者の割引をお願いします。

・会長

今までは、武蔵野の仕組みが参考になっているんですけども、元々100円という安い金額に設定しているので、皆同じ金額を払っていただきましょうということで、子ども運賃もなし、皆100円ですよということで広まっていった経緯があります。路線バスと同じ体系にしていきたいと思いますという話になれば、当然割引率などについても同じように取り扱うほうが自然でしょうね。そういう方向は、実際そういうことになれば考えていくことになるでしょう。

・委員

グリーンバス100円というのは、健常者であっても障害者料金で皆乗れますよってこと。それからまた割り引いたら、すごい負担になるでしょ。だから障害者手帳を出しても100円は100円なんですよ。

・委員

定期券が使えるとかあるんですけど。

・会長

どういふのを通用させるかは、今後、検討の余地はいくらでもあります。例えば回数券を出しているところもあり、1日乗車券みたいなのを作っているところもあり、それは可能です。それをどういう形でやっていくかは、議論の中で決めていけば良いことであって、それを設定することについて障害はありません。

・委員

要は費用対効果なんです。うちの路線はシルバーパスもPASMOも駄目です。それは設備にお金がかかる。そのお金を用意したら、路線が動かなくて、バスがいつまで待っても来ない。20年30年待って、やっとPASMOのバスが1台来るよりも、最優先は足を確保することで、その後会社に余裕が出てくれば、PASMOだとかに移行していける。

結局予算も費用対効果でしょうから、如何に費用をかけないで、何を優先してどこに持ってくか。これから先の中で検討していけば、定期やPASMOとか色々出てくるでしょう。そこはご心配しなくても大丈夫だと思います。

・会長

基本的には前回までの話と同様に、運賃については特段、絶対100円だという声はひとつも出てないのと、路線バスとの格差の問題。当然採算性の問題を考えると、路線バスと同じ金額でも良さそうだという声がある。

何度も申しますけど、ここは決める場ではありませんので、そういうご意見の元

に方向性を出す形にさせていただきます。シルバーパスを含め様々な付帯の仕組みについては、今後の中で何が適用可能で、何が難しいのかということを含めて、検討の場は今後も続けていくということで、まとめさせていただきます。

コミュニティバス車両の老朽化

・会長

コミュニティバス車両の老朽化について、伺っておきたいと思います。事務局から再度整理をお願いします。

・事務局

コミュニティバスは、運行開始が平成15年で、丸8年経過しています。特に運行開始の車両はCNG車両、圧縮天然ガスを使用した車両で、特殊な車両です。メーカーに聞いても、まだ初めての車両なので、どれくらいの耐久があるかは、実際の状況を見ないとはっきり言えないと伺っています。現状走っているバスを見ますと、やはり特殊改造してありますので、かなり車体に負荷がかかっている、最近いろんな不具合が見つかっております。現状と他市の車両の状況を見ながら、車両の入れ替え等についても考えていきたいと思っております。

・会長

前回までに現状車両がどうであるかという話は、バス事業者の委員さんから発言がありましたので、時期的な更新の問題と特殊な車両であるということを含めて、更新を考えていきたいという市の考え方を示していただきました。特段ご意見をいただくほどでもありませんが、何かご意見ございますか。

・委員

ちなみに何万キロくらい走られていらっしゃるんですか。

・事務局

30万キロを超えています。

委員さんがバス車両の展示会をご覧になって、良いバスがあるのでちょっと待つてとありましたので、参考にさせていただきます。

・会長

展示会のベースは大型車両ですので、小型車両は今のポンチョを超えるものはたぶん出てこないだろうと思います。

・委員

多摩湖から、タクシーくらいのもので良いと盛んに出ているんですが、同じポンチョに買い換えるのか。都はコミタクでも買い換える補助金を出すって言ってます。上限が同じなら、コミタクだと3台くらい買えるんです。買い換える場合、どの車両の買い換えかなって思ったりするんですけど。

・委員

うちが使っているものと、久米川と諏訪町が同じ時期に入れた車両です。この車が8年を経過していますから、かなり傷んできています。途中で手を入れないとオンボロバスになるので、新車をそのまま10年以上使うことはまずないんです。

乗るときは朝なんて50人くらい乗るんです。そこに10人、15人乗りのバスでは需要に対応できなくて、お客さんは困るわけです。

1台のバスなら1人の運転手で済みますけど、3台の車を動かすと、人工が3倍かかります。運転手の月給が下がるわけではないので、小さい車になったから経費が3分の1になるわけではない。そうすると費用対効果でコストが高くなる。

大手が小さいバスをあまり採用されないのは、道路が許す限りの大きな車1台な

ら、1人の運転手さんで大勢をいっぺんに乗せられるからなんです。燃料は中型も大型も極端に変わらないので、お客さんの積み残しや、お断りしないで乗せられる部分では、大は小を兼ねるってところで、大型が歓迎されているんです。

コミュニティバスの場合は、ポンチョサイズが使用の限界サイズです。あれより小さくなると、人が乗っても、税金の負担を少なくするのは、難しくなるんじゃないですかね。

・委員

そうしましたらやはりワゴン車みたいな乗合タクシーですね。小金井市のCoCoバスがワゴンタイプをやっているんですけど、やっぱり乗り切れないんです。人口密度とか密接に関係しますし。小金井市でも、結局ルート最初のほうで、座席がお客さんで一杯になるんです。その少し先の停留所のお客さんはいつも乗れないので、結局そのバスに乗らなくなってるという現状が一番問題視されてます。

東村山市さんもコミタクを考えると、本当にそれで足りるのを見極めていかなないと。足りなければ逆に高頻度になるので、車両台数と運転手の数がかかり多くかかってしまいます。狭い道を走れるというすごいメリットはあるんですけど、都市部では難しいかなと。

・委員

ポンチョを持っているんですけど、燃費はあまり良くないんですね。しかもバスは高いです。車軸も長いんで、細かく入れなくて、よろしくない部分が多い。メーカーに怒られちゃいますけど、コミュニティバスは日野ってメーカーだけで、競争がないですから。

・委員

独占市場ですからね。

・委員

本当そうなんです。ですから、今言った提案というのも正にそうで、必要なところに分けたほうが良いと思います。ただ今の路線で車両の大きさを変えるなら、確かにポンチョ以外に見当たらないです。

・会長

現実に利用が少ないと言われている久米川町循環でも、常にこの人数が乗っているわけではないですけども、例えば日曜日に11人という乗車がある便がある。そうするとこれを捌くための車両を入れなくちゃいけないし、平日は20人という人数が乗ってる。1台でこの路線を回しているわけですから、当面の車両更新としては、今の車に代わる収納力まで代替するしかないんです。ですから新たに地域の事を考えるなら、それに見合った車両ということは、当然あるだろうと思います。

小金井市の地域公共交通会議の会長も私で、色々苦労をして本格運行しているんです。ですからそういう地域事情にあった形で車両を考えていくと、当面の更新についてはやはり現状のポンチョでの更新になるかなと思います。

・委員

CNGの、いわゆるリッター当たりの単価と、ポンチョは軽油だと思うんですけど、今現況は行政が負担している状態なんですか。業者負担なんですか。

・委員

全部こちらで立て替えて払って、足りないものを半年ずつ貰ってる。

・委員

導入時はCNGという圧縮天然ガスのほうが、価格が安くて安定しているという触れ込みだったんですけども、実際はそんなことはなくて、単価もどんどん上が

ってきて、今非常に苦しんでいます。CNGの車両自体がそれほど広まってはいないので、燃料を入れるスタンドも限られています。費用対効果からいくと、逆に軽油のほうが下回ってる状態です。

・会長

いずれにしてもCNGの車は、よほど無理して改造しないと作れなくなりましたので、そういう意味もあって普通の軽油のポンチョということになると思います。その辺の選択は最終的にはお任せいただくとして、そういう老朽化している状況の中で更新を考えているということで、進めさせていただきたいと思います。

今後の公共交通会議について

・会長

地域公共交通会議について事務局から説明していただきます。

・事務局

今年度の東村山市公共交通を考える会で示された、一定の方向性を検討する場として、来年度、道路運送法に位置づけられる会議であります、地域公共交通会議を立ち上げて、その中で具体的な検討を進めていければと思っております。

地域公共交通会議で何をやるのかというと、路線の新設や変更、停留所の設置、運賃の設定などです。その会議の中で合意形成ができれば、国土交通省の手続きもスムーズにできるようになります。メンバーは、この考える会のメンバーが地域公共交通会議に準じた形になってますので、道路管理者とバス事業者の労働組合が入れば、一定程度満たされる構成になります。

・会長

来年度、地域公共交通会議を立ち上げて、例えば先程の久米川町循環の問題であるとか、路線変更、あるいは新設について、その場を以って具体的な検討をしていきたいということです。何かご質問、ご意見、コメントはございますか。

・委員

今後、市でも調査とか必要だと思いますし、国でも統計の保障のために交通基本法の政策を進めていくんですけれども、地域の方も自主的に調査をするといった形で、利用者さんでも負担を検討していただきたいと思います。

例えば他の多摩地区では、バスを通したら自分たちが便利になるということで、何度も市に働きかけて検討を重ねています。市でも本当に3、4ヶ月しか動かせないような実証実験ですが、やっていけそうなら続けますし、逆に利用者さんが少なくてやっていけなければ、そこで終わりという形です。地域の方たちが自主的に動けば市でも動きやすいですし、地域の方が自分たちの交通として乗るようなものがあると思います。地域の方も自主的に調査したり、自意識を持って乗ったりしていただければと思います。地域公共交通会議では、地域の人たちの了解が得られれば、一定程度の基準を交わすことになります。

・会長

地域公共交通会議は、ある意味手続きをしていく場でもありますが、この場のように、市内の公共交通をどのように形作っていくかを確認しながら議論していく場でもあります。

・委員

多摩湖町は残念ながら詳しくないですが、やっぱり住んでいる人が主体なんですよ。どの道のどの場所が良いかは、地域の住んでる人にしかわからないし、利用する人じゃなきゃわからないんです。自分も、大げさなりサーチじゃなくて、どこに

バス停があったら良いですかとか、自分で市内の道を走って、やってきた積み重ねの中で具体的な線を引いた叩き台を作って提案に行ったんです。そしたら、もっと詳しく正式に調べてみようってことで、2年ほど役所が調査をしました。

ですから「欲しい」という総論だけの話だと、押し問答になって時間が延びるだけなので、是非、地域で実際にどこからどこに行くのか、その線を白図の道路の上に作って検討すると、より速いスピードで実現に行くと思います。

・委員

中央公民館でやりました市の第4次10年計画で、みんなが快適に暮らせる活力と魅力にあふれるまちの中にあつた、交通ネットワークと交通環境の整ったまちにするというお話も踏まえてもらえればと思います。

・委員

総合計画の基本構想と前期基本計画ということでご説明させていただいたときの資料だと思うんですけど、前期基本計画の中にそういう考え方が入っています。具体的な内容については今後、実施計画という形で皆さんにご提示したいと思います。今日のこの会議も含めて、実施計画の中に含まれてくると思います。

・会長

当然それは市の総合的な方向性を持って、計画と整合させながらやっていきますし、その中で安心して住み続けられるまちということ踏まえての公共交通ということは当然、考えていくことになります。その具体的なことを進めていくために、来年度から地域公共交通会議という形でやっていこうということで、お願いしたいと思います。

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

次回の会議、第5回は年明けの1月13日(木)午後2時半からです。日時は変わりませんが、会議場所は市役所いきいきプラザ3階マルチメディアホールに変更となります。

交通空白地域の関係につきましては、地域ごとのニーズを集約できるようなシステムをどういう風に作っていくのか、事務局でも考えてみたいと思います。次回の会議には今日、一定の方向性が見えました、その他の意見についても、まとめた報告書の案を作りまして、皆さんにまたご意見をお伺いして、最終的な報告書を作っていくスケジュールを進めさせていただきたいと思います。

4. 閉会