

会 議 録

会議の名称	平成22年度 第5回 東村山市公共交通を考える会				
開催日時	平成23年1月13日(木)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： (委員) 鈴木文彦会長・須崎一朗副会長・関根康洋委員・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・小林忍委員・五十嵐康夫委員(代理出席)・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：山本宏昭委員・諸田壽一郎委員</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	9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> <p style="padding-left: 20px;">・最終報告(案)の検討について</p> <p style="padding-left: 20px;">・その他</p> <p>4. まとめ</p> <p>5. 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> <p>・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。</p> <p>・事務局 現在9名の方が外で待機されていらっしゃいます。</p> <p>・会長 わかりました。それでは9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。いかがでしょうか。</p> <p style="padding-left: 40px;">異議なし</p> <p style="text-align: center;">. . . 傍聴者入室 . . .</p> <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</p>					

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10名、委任状提出者1名、13名中11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5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

最終報告（案）の検討について

・会長

本日の議題は、最終報告（案）の検討について、進めてまいります。まずは事務
局から報告書（案）の説明をお願い致します。

・事務局

お手元にお配りしています「平成22年度 東村山市公共交通を考える報告書
（案）」についてご説明させていただきます。はじめに目次を見てください。

1番目に「はじめに」ということで、コミュニティバスの背景、目的、概要につ
いてです。

2番目が「市内の交通不便地域への対策」。交通不便地域、あるいは高齢者率につ
いてです。

3番目、「コミュニティバス路線」。ここでルート、実態調査の調査結果をまとめ
てあります。

4番目が「運賃」。現行の運賃、電子カード、シルバーパスの適用についてです。

最後に5番目に、「コミュニティバス車両の老朽化」ということで、現状のコミュ
ニティバスの走行状況を示しました。

それでは、1ページをご覧ください。まず、現状のコミュニティバスの背景ですが、
平成15年1月に東村山駅東口から多摩北部医療センター、新秋津駅間の1路線2
系統で運行を開始いたしました。それから平成20年2月に、久米川町循環、諏訪
町循環の各1路線が加わり、現在3路線4系統、5台のコミュニティバスで運行を
行っています。現在までの間に、東村山駅東口から新秋津間の路線については、平
成20年にダイヤの改正と経路の一部の変更を行っています。また平成22年4月
には、東村山駅西口広場の供用開始に伴い、諏訪町循環が、東村山駅東口の発着か
ら、西口の発着へ変更いたしています。

続きまして2ページをご覧ください。こちらは乗客数の推移です。平成19年度か
ら東村山駅東口から新秋津間のシャトルは、徐々に乗客数が下降線になっています。
この原因として、平成19年のサブプライムローンの問題や、平成20年のリーマ
ンショック等といった経済情勢が引き金となって、乗客数に影響が出たのではない
かと思えます。

現在のコミュニティバスのコンセプトは、「賑わい・活気のある街づくりに貢献す
る」としています。また、コミュニティバスの基本的な考え方は、民間バス路線の
運行していない地域に対し、コミュニティバスによる公共交通網の補完という考え
方です。

3ページに、市内の鉄道駅9駅とコミュニティバスを除いた路線バスの10路線
を示してあります。こうした背景の中で、この東村山市公共交通を考える会を立ち
上げました。この会議は、「市内の公共交通について新たな視点で、市民や事業者の
皆さんから幅広い意見をいただく会議として設置を致しました。目的は、四角の中

で、「市民の利便性向上を図るための抜本的な見直し項目の検討」を掲げています。

4ページをお開きください。ここに、この考える会の委員の構成と、第4回までの会議の経過、それから本日の会議の議題等を示しています。

続きまして5ページの市内公共交通不便地域への対策になります。はじめに交通不便地域の定義です。鉄道駅から半径600m、民間路線バス、コミュニティバスのバス停から半径300m以上離れた所を交通不便地域として定義いたしました。ただ、この中には土地の高低差や道路形状などは考慮しておりません。

6ページに、市内の交通不便地域の対象地域を示しています。一番大きな地域が美住町の1・2丁目、野口町の2丁目、廻田町1丁目、富士見町3・4・5丁目となっています。この中には東京都の水道局の東村山浄水場、あるいは事業所として興和の東京研究所、日機装という市内の大きな事業者が含まれています。それから2番目に大きな交通不便地域は、恩多の2丁目、萩山の1・5丁目となります。この中には都営の小平霊園が含まれています。それから3番目が野口町の3・4丁目、多摩湖の1・2丁目、廻田4丁目、諏訪町の3丁目となっています。

これを図示したものが、次のページに地図で示してあります。ただこの不便地域の中には、路線バスが走っているものの運行本数が少ない、路線バスの区間の中には車庫に入ったり、車庫から出て行ったりする路線があります。例えば、秋津町3丁目を縦断する旧所沢街道を走っている民間路線バスが、この路線に該当します。運行本数がかなり少ないということで、こういったところも交通不便地域の対象になるのではないかとのご意見もいただいています。

続きまして7ページの高齢者率です。市内の高齢者に関しまして、65歳以上を高齢者としまして、高齢化率の高い地域を調査しました。一番高い地域が青葉町の4丁目、ここは全生園を抱えている地域です。逆に、最も高齢化率の低い地域が富士見町の1丁目、明治学院の裏の跡地にできた大規模なマンションが該当する地域となっています。高齢化率については、8ページに町丁別の高齢化率人口、あるいは比率を示してあります。その次のページに、市内の全図に町丁別で高齢者数あるいは高齢者の比率を図示しています。

続きまして9ページの現状の検証です。こういった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が、この会議の中の焦点となっています。地域によって差はありますが、高齢化がかなり進んでいる、あるいは道路の事情、それから市の財政上の問題と、今までと同じようなスタンスで路線拡大するのは、大変難しい状況になってきています。

市内の道路状況ですが、公道の実延長は、約273キロあり、その中で現行の大きさのコミュニティバスが通れる道路幅員である6m以上の道路は、大分少ないのが現状です。この6mというのは、車両制限令に基づき、原則6m以上でないで現行のコミュニティバスの通行に関しては、難しいのではないかとということです。それから10ページです。道路幅員が6m以上確保されていても、実際に運行可能かどうかについては、バスによる試験的な走行や、あるいは交通管理者、警察署の意見が必要になるということです。よくゴミ収集車や宅配便のトラックなどが通っているのに、コミュニティバスが通れないことはないのでは、というご意見をいただきます。しかしコミュニティバスは1日何十回も通りますから、その辺の安全確保が重要視されているということです。

11ページ、コミュニティバス路線です。現状のルートは、3路線4系統で運行しています。運行形態は、シャトル、出発地と終着地を往復する運行形態。東村山駅東口から、新秋津駅間。もうひとつの形態は、市内を循環する系統、久米川町循

環と諏訪町循環の2系統を運行しています。それからシャトルに関しては、東村山駅東口からの発車が、多摩北部医療センター行きと新秋津行きが朝夕を除き、日中は交互に運行しています。また、久米川町循環と諏訪町循環に関しては、運転手さんの休憩の関係で昼間2時間程度、運行しない時間帯があります。

続きまして乗降客数です。これは、昨年9月に乗降客調査を実施していますので、その調査結果を次のページからまとめてあります。乗降調査の内容は、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、それから乗っていただいた乗客の皆さんの意見等を取りまとめました。乗降調査の結果は、シャトルの東村山駅東口から新秋津間で、実態調査を行った9月12、13両日で1534名の乗客数となっています。久米川町循環については223名、諏訪町循環については402名となっています。次のページの図は、現在の路線を示してあります。

13ページからは、各路線の実態調査結果です。

はじめに東村山駅東口から新秋津間です。時間帯別乗降数では、午前中の利用で東村山駅東口に向かう路線に乗客が多い。逆に午後は、東村山駅発の多摩医療センター、あるいは新秋津に向かう路線の乗客数が多い結果となっています。時間帯別については14、15ページに各時間帯別の乗降数を示しています。それから16、17ページはそれをグラフにしたものです。19ページにバス停利用状況を示しています。バス停利用状況は、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る結果となっています。21ページがバス停の利用状況の人数を示しています。それから22ページは利用目的別乗客数です。平日は通勤通学あるいは通院というような利用が多くありました。その他については、都内に出かけたときの帰宅、あるいはお見舞い、買物等の利用が多くありました。23ページに利用目的別・年代別乗客数を示しています。通勤通学以外は、60代70代の高齢者の利用が多くありました。24、25ページにその辺の詳しいデータを示しています。26ページは年代別乗降数です。平日は特に50代の男性の利用者が多くありました。また女性では、40代、50代の利用者が大変ありました。それから27ページの利用区間順位です。東村山駅東口と多摩北部医療センター間の相互利用が一番多くありました。28、29ページに細かい利用実態を示しています。

続きまして30ページ。こちらは久米川町循環の実態調査の結果になります。時間帯別乗降数は、休日は朝とお昼過ぎの乗降数が多くありました。また平日では、朝夕の通勤通学の乗降数が多くありました。32ページはバス停利用状況です。久米川辻から消防第二分団までのバス停に利用客が集中している結果となっています。33ページに細かい人数を示しています。34ページは利用目的別乗客数です。平日は通勤通学の利用者が過半数を占めています。久米川町循環は、市内のコミュニティバスの中で唯一、病院がない路線となっています。それから35ページの利用目的別・年代別乗客数ですが、60代の利用が突出してありました。36、37ページに利用目的別・年代別乗客数の細かい実態を示しています。38ページは年代別乗降数です。休日では60代の利用が多く、平日では50代の利用が大変多くなっています。39ページは利用区間順位です。東村山駅東口から第二中学校前、逆方向では消防の第二分団、久米川辻、二柳橋南からの利用が多くなっています。40、41ページに詳細な利用実態を示しています。

42ページからは諏訪町循環の実態調査の結果です。時間帯別乗降数では、休日の14時発、それから平日の16時20分発の乗降数が一番多くなっています。この路線は、平日昼の利用者が少なく、夕方の利用者が多い結果を得ています。それ

から44ページはバス停の利用状況です。東村山駅西口から諏訪の二丁目までに乗客が集中しています。これについては、西宿通り近辺の市民の足として利用されていると推察されます。46ページは利用目的の乗客数です。このルートに関しては、新山手病院、白十字病院と、2つの病院があります。ただ、実態としては病院への通院より駅までの買物等の利用が多い結果が挙げられています。それから47ページの利用目的別・年代別乗客数ですが、利用者の年代は、70代以上が殆どでした。48、49ページに利用目的別・年代別乗客数の詳細を示してあります。50ページは年代別乗降数です。70代以上の利用が殆どでした。それから51ページ。利用区間順位ですが、東村山駅西口と新山手病院の相互利用が一番多い状況です。これについては、病院の利用だけでなく、新山手病院周辺の方の利用が定着しているのではないかと推察しています。52、53ページに利用区間の詳細な実態を示してあります。

54ページに3路線の実態調査を行いまして、乗客の皆様からいただいた意見をまとめてあります。要望としまして、ICカードの利用や運行時間の延長、あるいは増便といった内容が一番多くありました。久米川町循環と諏訪町循環については、1時間に1本通してほしいという要望が多くありました。それから通勤通学で利用されている方については、コミュニティバスの終了する時間が早いので、時間の延伸をとという要望がありました。また、バスの構造上の問題ですが、ノンステップバスへの改善要望もありました。それから苦情ですが、コミュニティバスはルートが狭く複雑な道を通るため、運転が荒く感じられることもあり、運転手が荒い運転をしているという苦情もいただいています。55ページに乗客の意見ということで、いただいた意見を路線ごとにまとめてあります。

56ページに調査結果をまとめました。まず東村山駅東口から新秋津間のシャトルは、休日平日の利用者のニーズが異なるため、今後はニーズの実態調査を行って検討をしていく。それから久米川町循環については、休日の乗客数が100人を割っていますので、こちらもニーズの実態を把握した上で路線を考えていく。諏訪町循環については、平成22年の4月に路線の変更とダイヤ改正を行い、徐々に乗客数が増えてるという実態があります。

57ページの運賃です。現行のコミュニティバスはワンコインの100円で、運賃をいただいています。平成の11年、12年にアンケート調査を行い、100円の運賃に関しては、ワンコインの使いやすいバスをとという回答をいただいています。真ん中に、多摩地域各市の運賃体系ということで、各市のコミュニティバスの運賃情報を示してあります。それから58ページです。市内の一般路線バスについては、初乗り170円の対距離制の運賃を採用していますが、コミュニティバスは先程ご説明した通り、100円の均一で運行しています。また、こういった路線バスとの格差があるため、一般路線バスの利用者とコミュニティバスの利用者との公平性も踏まえて、今後の運賃設定を考えていく必要もあるのではないかと考えています。コミュニティバスの運賃については、コミュニティバスの運行経費が平成21年度ベースで、約8,600万。それから消費税を抜いた運賃収入が約3,800万で、その差の約4,800万を市で補助金として補填しています。現在の市の財政状況は大変厳しいので、今後、既存路線のランニングコスト削減に向けての検討も考えていかなければならないと考えています。59ページは乗客数と収入の関係です。最初に背景の中で説明した通り、平成19年度からコミュニティバスの乗客数が下降気味です。それに比例して収入も下降傾向にあります。これについては当市のコミュニティバスだけではなくて、近隣市のコミュニティバスの状況も下降状況にあ

ります。それから60ページは久米川町循環と諏訪町循環の乗車数と収入の状況です。諏訪町循環については、平成22年4月1日から平成22年10月までの半年間で、前年同月対比した場合、150%の増ということで、一定の乗客数の増加が出ています。

61ページに、今度は現行の100円の運賃を見直した場合のシミュレーションを行っています。これは150円に上げた場合と、170円に上げた場合の2通りのシミュレーションを行いました。運賃を値上げした場合には、他市の実例もありますが、乗客は20%減するのではないかと想定しまして、東村山駅から新秋津駅間のシャトルに関しては、150円に上げた場合、現行対比で104%の増。金額にしまして、1年間で154万9千円の増収となることを予想しています。それから170円に上げた場合は、114.8%の増で、金額にしまして、472万7千円の増収になるということを見込んでいます。

それから62ページは久米川町循環のシミュレーションです。150円に上げた場合、102.3%の増で、金額は約9万7千円の増収。170円に上げた場合は、111.2%の増で、金額は47万7千円の増収を見込んでおります。

諏訪町循環は、150円に上げた場合、102.9%の増で、13万1千円の増収を見込んでおります。170円にしますと、112%の増で、約55万円の増収を見込んでおります。

ただ、運賃を見直す場合には、現行のコミュニティバスのサービス水準や機能を市民にとってより使いやすいものに変えていくことが必要だとの意見をいただいております。それから63ページに多摩地域各市のコミュニティバスのサービス状況を示しています。ICカードやシルバーパスが使える、使えない等を示してあります。64ページがICカードの関係になります。現行はワンコインで運行しておりますので、かなり利便性が高いんじゃないかと。仮に150円、170円に値上げが行われた場合は、両替の煩わしさ等、やはりICカードの利用要望が強くなる可能性があるということです。

それから下段のシルバーパスの状況ですが、こちらについては前回の会議で宿題になってました。私も事務局で11月30日に東京都の福祉保健局の高齢社会対策部在宅支援課、それから社団法人東京バス協会に出向きまして、確認して参りました。シルバーパスについては、現行の運賃体系の100円ではシルバーパスの適用にはなりませんということでした。シルバーパスの適用を受けるには、運賃を一般路線バスと同じにすること。その上でバス事業者との協議をし、そこで協議が調えば、シルバーパスの適用になるという結果となっております。66ページにシルバーパスの関係で、利用できる交通機関を示しています。

最後に67ページのコミュニティバス車両の老朽化。はじめに、リエッセという車両です。こちらは平成15年当初から導入している車両で、CNG、圧縮天然ガスを燃料とした車両です。こちらは現在、東村山駅東口から多摩北部医療センターの往復、それから久米川町循環、諏訪町循環の路線で運行を開始していますが、昨年6月現在で走行距離が約30万キロ以上になっています。それからもうひとつの車両としまして、ポンチョという車両があります。こちらはディーゼル車両で、平成20年2月から新たに導入された車両です。東村山駅東口から新秋津駅間で2台の運行をしています。68ページにCNGとディーゼルということで、車両の老朽化について一般路線バスの買い替えが概ね10年くらいだと聞いていますので、CNG車両についても、そろそろ老朽化対策を考えていく時期に来ているのかなと考えています。

以上が第4回までの会議でのまとめをさせていただいた報告書の概略の説明です。

・会長

これから皆さんからご意見をいただきますが、先に申し上げておきます。今後、どういう風にしていきますかという話については、後ほど資料と共に一応私からの提案という形で出させていただきます。なので、この報告書案に今後のところまで書いてないじゃないかと、どうなってるんだという質問はとりあえず置いてください。4回までの議論を中心に、それぞれの交通不便地域への対応、現行コミュニティバスについての対応、運賃、コミュニティバスの車両について、現状こうで、調査結果こうで、こんな風に考えたいということまでをまとめたのが、今お手元にある報告書案と考えてください。これについてご質問なりご意見をまずいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

・委員

この報告書の大半は、昨年の9月に調査された情報ですが中々良くまとまり大変参考になります。この報告書の中で指摘されている通り、久米川町循環は乗車人数が少ないんですね。1台に乗るお客さんの平均値をまとめてみましたが、日曜日は1車両当たり6人。月曜日は1車両当たり11人。平均値でこれしか乗っていない。それに引き換え、諏訪町循環は、日曜日は平均14人。月曜日は15人乗っています。さらに諏訪町循環は乗車効率がいいバスだったなと思いますのは、4人以下がないんです。お客さんがどのバスにも5人以上必ず乗っています。このグラフから私が考えますに、これから補助金をできるだけ減らすこととすると、この久米川町循環の沿線に住んでおられる住民の方、あるいは自治会、商工会、こういうところを通じて、もっとこのバスを利用するPRを市からもしてもらおうように言っても良いのではないかと思います。オーバーな表現をすれば、東村山市はこれで潰れますと言ってしまっても良いのではないかという気もします。シャトルにしても、日曜日は少ない。収入の成績からすると久米川町循環を何とかしてもらいたいものと思います。その次にシャトルです。諏訪町循環は最も成績が良いという順になると思います。

・事務局

お話のありました久米川町循環ですが、久米川町の方も大分危機感を持たれておりまして、昨年の末頃に各自治会さんから地域の方に、もっと利用促進をしてもらえないかという周知をしたという情報が市に来てます。もっと市も積極的にとありましたので、来年度、どんな人たちがどこに行くのか、そういった細かい実態調査を行って、ルート等も考えて利用促進を図っていければと思っています。

・委員

これを見て、考え直したほうが良いかと思ったのが、運賃なんです。値上げすることに賛成したんですけど、この4,800万を補助してるのを170円くらいにすれば、半分くらいは増収になるかなと思ったんです。この試算を見ると、それほど増収にならない。こういう試算結果だったら値上げしないで100円、ワンコインのほうが、ICカードやシルバーパスとか色々クリアするよりも、ずっと利便性があるなど。たったこれだけしか増収にならないのかということで、ガッカリしてるんです。もう1回再検討する必要があると思ったんです。

・事務局

これは机上の試算ですので、実際上げてどう反映してくるかは推測しがたいですが。おっしゃる通り、数字だけ見ますと、僅かにしか出ない部分もあります。しか

し現在の市の財政状況を考えますと、僅かでも増収になれば、市にとってはいくらかでも負担が軽減できればと思っています。

付け加えさせていただきますと、実際に小平市が値上げをしております、小平市の情報を聞きますと、やはり100円なら乗るよという形で、値上げしたことによって、20%減くらい乗客数が減ったという実態結果があるようです。それが東村山市でも同じなのは、机上ですので、何とも言えないんですけども。大まかにシミュレーションするのに小平市の結果を採用させていただいて、このような結果になっているということをご理解いただきたいと思います。

・委員

もうちょっと収入行きませんか。ちょっと少ないかなと思うんですけど。

例えば表34で、26万2千人乗るってことですよ。150円で消費税抜いて、原資で割ったとしても、ザッと3,600万くらいは行きそうな気がするんですけどね。170円だと、またその1割くらいが1千万近くあるんじゃないかなと。

・会長

そうですね。単純に乗車数に150円掛けるともっと行きますよ。

・委員

行きますよね。消費税抜いてもかなり行くんで、回数券で割引券収率とか見てももっと行くかなという気がするんですけどね。

・事務局

このシミュレーションの関係ですが、乗車数20%減ということで、この中には当然、現金利用の方と回数券利用の方がいらっしやいます。総収入は、その中の現金収入の部分だけを計算していますので、単純に乗車数かける150円ではありません。その中の現金で乗られる方の何%という形でシミュレーションさせていただいた総収入になります。

もしかしたら現実的にもうちょっと高いかもしれませんが、これはあくまでもシミュレーションです。第3回るときもくどく言わせていただいたんですけども、シミュレーションということで、ご理解いただきたいと思います。

・会長

あまり高く見積もるよりは低く見積もったほうが言いという面もありますから。これは、もう少しわかりやすく、こういう条件の下で計算した結果だということを書き込むということにさせていただければと思います。

いずれにしても今回ここで150円にしましょうとか、170円にしましょうという結論を書く訳じゃありません。皆さんからいただいたご意見と、それから実際の収入、市からの補助金の関係等を勘案した中で、運賃については検討する必要があるだろうということまでが、今回のこの考える会での話です。

・委員

確かにこの数字だけ見ちゃうとあれってなるんですけど、たまたまタクシーをICカード、PASMOとSuicaができるようにさせていただきました。その前に、決裁機でカードが使えるようにしたんですが、最初は思ったほど効果がないと思ってました。ですが、たぶんバスもそうだと思いますが、意外に使われるんですね。小銭を持たなくても良いということで、お客さんも使い勝手が良いことを考えますと、よりお客さんを増やすという点で良いのかなって気がします。

・委員

ICカード使えるようにしてあるんですか。

・委員

ええ。前はクーポン、回数券というのがあったんですが、かなり減りましたね。圧倒的にPASMOが使われますね。

・委員

近隣市のコミュニティバスはICカード使えるんですよ。

・委員

そうですね。使えるところと使えないところがありますね。

・委員

シルバーバスは使えないところがある。

・委員

八王子は100円で使ってる。色々やり方はあるのかなと。

・委員

導入すればね。

・委員

そういうことによってお客さんが乗りやすい。

・委員

割引にならなくとも、ついPASMOで電車に乗っちゃって。

・会長

ICカードを導入すること自体に、それほどの障害はないんです。コミュニティバスはポイントの対象にはしてないところが殆どですよ。

・委員

ありますが、杉並区とかはポイント外にしています。

・会長

回数券をバスカードに対応するような割引をつけていく対象にしているところは少ないんですけども、でも運賃精算をICカードですること自体は、機器を取り付ければできる話なので、それはやろうと思えばできる話ではあるんです。

・委員

やはりワンコインが手軽だということ以上に、ICカードだと、いちいちお金をお財布から出さなくて良くて便利ですよ。できればそういう決済方法も取り入れるということもしていきたいと思います。

・会長

参考までに、63ページの表37の各都市のコミュニティバスのサービスの一番上の八王子市。実は1月27日から1路線増えるんですが、それに伴って200円を上限にして、運賃を変更します。初乗りの100円は変わりませんが、今までの全部100円をある程度の距離でもって100円、170円、200円の3段階にします。その代わりと言っては何ですが、ICカードを使えるようにします。ですから、運賃を変更するときにICカードを導入するケースもあるということです。

例えばこのICカードの項目に「導入が望ましい」という書き方にするのかわいかは、市でどうなのかもあると思います。皆さんのご意見としてあったほうが望ましいと、今までにも伺ってますので、事務局はどうですか。

・事務局

64ページのICカードの一番下段に書いてあるんですが、当市のコミュニティバスは西武バスと銀河鉄道の2社で運行しています。その辺の足並みが揃えば、導入も可能ではないかと考えています。

報告書への書き方としては、この会の集約として、今後ICカードの導入が望ましいというような表現で書かせていただきたいと思います。

・会長

皆さん、そんな感じでよろしいでしょうかね。今までの皆さんからのご意見からも、ICカードについては、導入できればそのほうが使いやすい、よろしいというご意見が多かったように思いますので、書き方としてはそのように。

ただ実際に導入するに当たっては、まだ課題もありますので、例えばいつ導入するとかというような形ではなくて、「導入の方向で検討するのが望ましい」という書き方にしていきたいと思いますが、それでよろしいですか。ではICカードについてはそれで進めさせていただきます。

・委員

しつこいようなんですが、交通不便地域の設定の仕方です。前回もありましたが、参考までに三鷹市では最寄の駅まで500m、最寄バス停まで300mなんですね。これは、東村山市は駅から600m。

それからひとつ大事なことは、三鷹市が作ったように交通不便地域の定義としては、既設バス路線がある場合でも、1日100本未満のところを入れることができればと思っています。こうした他の地区の運動を考えますと、交通不便地域の解消を早く実現したいと思っています。

・委員

いろんな地域の地域公共交通会議等にも出てますが、正式な交通不便地域の定義はないと聞いています。平均的なところでは、大体どこもバス停から300mを採用している。場所によっては500mというところもあります。鉄道駅から半径600mは、どちらかというとな少ない数字かなと思っています。都心の会議でも800mとか場合によっては1,000mというところもありました。600mが東村山として妥当であるという考えなら構わないですし、徒歩10分圏内が非常に妥当かと思っています。そういうところも色々見直す中では、いつもご指摘いただいているバス停があれば良いということではなく、例えば平均して1時間に2本とか、30分に1本バスがあるバス停から、300mという定義をつけたほうが良い。

武蔵野市でも1日に100往復ないバス停については、交通不便地域のバス停に入れるところがあります。ですが正直、1時間に100往復は、6時から23時まで、平均6本とか5本、非常に高密度に走っているところですよ。確かに都区内では一部そういった地域もありますが、例えば秩父とかは、バスが1日に6本あれば非常に便利なバス路線ですし、飯能も同じような状況です。多摩地域でも、やはり妥当な線としては、最低限30分に1本とか、1時間に1本とか。

少なくとも不便という定義の中では、そういう基準を設けて、多摩湖町の高低差とかも含めて、改正とか見直しをされたらいいかなと思います。不便地域を塗りつぶすのが目的ではないと思いますので、需要とかに従って、あくまで参考というか、絵に表せたひとつの基準として、あまり拘らなくてもいいかなと思います。

・会長

交通不便地域については、これまでの4回の中でも色々なご意見が出てきましたので、恐らくそういう意味で文章の中に注釈がついてあるんですね。坂道を考慮していないであるとか、出入庫路線であるとか。交通不便地域を本当に現実的なものにしていくためには、最終的には単純にこの絵だけではないので、この辺をどう考えていくかが、たぶん今後の課題にもなって来ると思うんです。今は単純に駅から600m、バス停から300mの円を描いて、それに外れたところを交通不便地域という過去の定義でやってますが、その定義の仕方について、例えばこの文章の中で書かれてあることを考慮しながら今後検討していくのかどうか、この辺をどう

考えて書いていくかですが、事務局としてはどうですか。

・事務局

不便地域については、この会の中で、特に廻田・多摩湖町の高低差の関係や、秋津町の路線バスの出入庫路線で1日の本数が全然ない。そういった地域も今後勘案して、この交通不便地域はもう1回見直していきたいと考えています。

・会長

そういうことであれば、交通不便地域の現状の検証当たりのところに、注釈で書かれているところを集約した感じで一文入れておいても良いのかなという気はするんですが。

・事務局

わかりました。

・委員

交通不便地域以外のことになりましたが、東村山市の街の活性化ということになりますと、人に来てもらう、人が行く、こういった人の往来がこの街の活性化に繋がるという気がします。例えば渋谷、新宿にしても、結果的に活性化してるかどうかは別にして、あんなに人がいるのには、やっぱりそれなりの理由がある。しかし、東村山市には人を惹きつける何かがない。足の不便さもひとつの理由にはなるんでしょうけれど、やはり人が来ない、あるいは人が外へ出ない大きな理由は、人を惹きつけるものがないということではないでしょうか。前にもソフトツーリズムという発言をしたんですが、やはり人が何かに興味を持って、そこへ出かけていく。そういった人の移動によってやはり街は経済的にも活性化していくのかなと感じています。

・委員

諏訪循環は、お買物に東村山西口に行く目的もあるみたいな感じもしますが、私たち秋津に住んでいて、所沢駅に行きたいとか、要するに西武線に乗りたい訳ですよ。でも西武バスの便がないんです。それで、コミュニティバスでコヤマドライブングスクールの二柳橋南から東村山駅に出て、西武新宿線に乗っていかうかなと思うと、10時台とか丁度2時間なくて、都心に行こうと思うのに、タクシーに乗らないと都心に行けない。

街の活性化も、東村山の中で生活する場合は良いですけど、9つも駅がある住民としては、渋谷にも池袋にも新宿にも行きたいんです。そこへ行く足を、やっぱりもっとちゃんと確保していただきたい。今までの西武の路線だけでは足りないの、その辺も考えていただければありがたいなと思うんです。

・事務局

そういった要望は、秋津だけじゃなくて市内全地域からいただいています。できることなら西武バスさんに路線バスの拡充をお願いできないかなと市では考えています。コミュニティバスについては、この会でも説明しましたが、あくまでも路線バスの補完という立場ですので、できることなら民間バスでもっと路線や本数を拡充していただければ、もっと市内の公共交通が充実するのではないかと考えています。

・会長

どこまでをどういう形でやるのかは、一概に一言で書き表したりできることではないんですが、如何にその地域の移動ニーズに合った公共交通にして行くかということは、当然これからも考えていかなければいけないことです。この辺はあとで少し触れますが、基本的に地域の人たちも何が必要なのかをきちんと議論できる場を

作っていくことで、次のステップに進めればなと思うんです。実際にバスを走らせるというのは、誰がやるにしろ、当然経費のかかる問題で、それに見合う収入がないと続けられない話です。一朝一夕に、ここが必要だからここに路線を作りましょうという訳には行かない話です。それだけに、如何に効果的に必要な公共交通を作っていくのか、東村山だけの問題ではなく、全国どこでもそこに苦しんでいるところですので、東村山なりにできる仕組みを今後考えていく必要があると思います。

・委員

今、色々なご意見が出ましたが、先行き交通基本法という法律が制定される運びになるようなんです。こういったものを踏まえて、東村山市が交通に関しては、大げさですけども、日本の先を行ってるんだというようなPRをする上でも、やはり交通基本法に添った形の進め方を取り入れたら、どんなものなんでしょうね。

・事務局

交通基本法については、現在法案の提出に向けて策定中だということは聞いています。市としてはその推移を見守って、どういう結果になるのかを踏まえて、市内の公共交通をどうするかということを考えていきたいと思っています。

・委員

推移を見守るというのもひとつの考え方ではあると思うんです。ただ我々が積極的に前向きに東村山市を活性化させるためには、商店街や企業を呼び込むっていうのもひとつの手段としてあるのかなと考えます。この東村山市は、市民の足を確保するということでは、先端を行ってますという考え方に立った交通政策というのはどんなものでしょうか。今は車社会ですから、どうしても公共交通に対する要望というのが減ってきている気がするんです。車が多くなれば、バスの利用が減る。それは逆に言えば、バスがないから車を使うんだという考え方にもなる。バスを使えるようになれば、もっと車の利用が減る。よく考えてみれば、環境にも良い。環境にも良い方策を東村山市は取っているんですか、と言われませんか。

・事務局

環境面で言いますと、確かに公共交通を発達させるということは、環境化を提言するには大きな貢献をすると思うんです。車社会に関して、これから高齢化社会を迎えますと、今車を運転されている方がこれからどんどん車を運転できなくなる。そうすると何が必要になるかという、その代替手段として、こういう公共交通、あるいはタクシーとか、福祉的な要素のバス、そういったものが必要になってくるので、その辺をどう市として取り組んでいくというのが一番大きな課題ではないかと考えているんです。ですから交通基本法の中に移動権の保障というものもありますので、その辺、おっしゃる通り市がその先端を行って、どう地域にあった移動手段を展開していくかは、これからの市の大きな課題であると認識しています。

・委員

話はかなり跳びますが、貧しいという言い方はおかしいけれど、当市の貧弱な家に立派な車が置いてあるという記事が、ある新聞に出ていました。ああいった東村山市に目を向けている新聞をうまく使って、公共交通について話題性を蒔いて、東村山市という名を世間に知らしめる。都内唯一の国宝があってもパツとしない。東村山市を世間に知らしめる手段として何かポイントが欲しい。人に東村山市に足を運んでもらうには、私はふるさと歴史館を巻き込んだコラボレーションが良いのではないかと思います。ふるさと歴史館には、優秀な学芸員の方がおられるのですから、公共交通とのコラボレーションをうまくやっていくことができる気がします。私の一番のポイントは活性化です。そこを如何にうまく公共交通と繋げて考えてい

くのか。

・会長

例えばどういう風に市のいろんな施設や様々なスポット等、結び付けていくとか、それを含めたPR等は、非常に大きな手段だと思うんです。そういう意味で、ここにはそういう書き方はされていないんですけれども、きちんと公共交通、コミュニティバスであり、路線バスをきちっとインフォメーションしていくということは、やはり必要だろうと思うんです。そのことによって、今おっしゃっていただいたように人に来てもらったり、もう1回、市民に目を向けてもらったり。そのところはちょっと、書き込んだいても良いのかなとは思いますがね。

今までもそういうスポットを周遊するような提案もありましたけど、これは、既設の路線バスとコミュニティバス、あるいはタクシーが何かを上手に組み合わせることによって、モデルコース創ったりすることも可能ですから、そういったPRの仕方だっただろうと思います。何かそういうPRやインフォメーションすることを充実させることによって、人に来てもらい、また人に動いてもらうことは、触れても良いかもしれませんね。

・委員

是非お願いします。去年、千葉県大多喜町に行ったんです。そこは、家康の家臣、本多忠勝という人のお城が在って、そこへ10人くらいの団体で行ったんです。そうしたら元教員のガイドが1人ついたんです。大多喜町の史跡、本多忠勝のお城などを説明して回ってくれて、そうやってボランティアで説明に当たってくれている人もいて、これはおもしろいPRの仕方だなと感じました。

東村山市のふるさと歴史館の学芸員の方がハンセン病や東村山の町並みといったことに対して非常に詳しいんです。あるときセミナーを受けて、東村山市はこんなに良いところがあったんだ、こんなことがあったんだと深く感銘を受けました。それをうまく公共交通と引っ掛けて取り上げていただけると面白いんじゃないかなと思います。

・委員

試験的に去年だったか一昨年だったか、菖蒲祭りのときに、北山公園までタクシーで、コミタクみたいなことをやったんじゃないですか。やった結果はどうだったのかと思うんですが。

・委員

商工会からの依頼で、3年ほど前から是非賑わいのある街にしたいということで、21条の許可、期間の定まった形でやらせていただきました。当初は土日だけしか考えていなかったんですが、2日間だけで予想以上になったので、今回も利用者さん、増えてますね。2年前は西口開発がありましたので、乗り場がちょっと離れたんです。それでもやっぱり利用がありましたので、今年も許可がいただければやりたいなと思います。

・委員

そのタクシーに車椅子が乗れると良いなって私は思ったんです。土日だけしかないの、私は1回、平日もあれば、利用させていただいたんですけど。そういう経験をもっと拡大させていただければ良いと思いますし、とても良い試みだなと思いました。それから今、そういう行事のときはキッズガイドとか、子供たちがガイドとかしてるんですよ。

・委員

やってますよ。

- ・委員
そうですよね。ちょっとこのところも教えていただければ。
- ・委員
確か西口から出て、順番が描いてあって、ついてくれてたと思います。
- ・委員
教育委員会のどこの部署ですか。そういうことはあると思うんです。
- ・会長
中身は本題から外れますので、確認していただくとして、そういうようなこととタイアップをして、上手に公共交通を活用しながら、より移動しやすくするという、ある種の意味といいますか、先程のPRと一緒に書き込んでおいても良いのかなと思います。いかがですかね。
- ・事務局
わかりました。
- ・委員
久米川は朝晩だけ、これだけ混んでいるんだけど、昼間は15～6人のちっちゃいバスか何かで運行できないのか。
- ・会長
実際にこの乗車人数で言うと、確かに成り立つ話なんですけど。
- ・委員
詳しくはわからないけど、維持費も相当下がると思うんだよね。
- ・会長
今現在、結局1台の車でやってます。必要な時間帯はある程度の人数を乗せられる大きさの車が必要です。15～6人の車で上手に他とうまく使い回しができるような形で導入できるんだったら良いんですけど。そうでないと逆に2種類のバスを用意しなければならない。
- ・委員
それはわかるんだけど、その運転手さんは、変わらないでしょ。
- ・会長
ええ。運転手さんは変わらないです。今の状況であれば、1台の車でその路線は全部回してますけど、これが2台の車を用意するとなると、結局費用はその分だけ余計にかかってしまうということになってしまう。
- ・委員
それはわかっているんだけど、乗客が少ないときも走らせて、維持費として、どうなのか。
- ・会長
その車が遊ばないで、他で稼げるんだったら良いんです。
- ・委員
こうやって見ても、多摩北部医療センター行きには、一杯乗ってるから、そこに回すとか。そのままグリーンバスなのでかいのを通しても、今は燃料代がどんどん上がっている。市の補助金もたくさん出さなければいけなくなってくるんです。
- ・会長
トータルでうまく回せるなら、そういう考え方もあると思います。いずれにしても、今現在は15人の小さいサイズの車はないですから、その車を用意しなければいけないですよね。従って、大きい車がうまく活用でき、それを用意した分くらいの費用が賄えるのであれば、可能性あると思うんです。

・委員

そういう話になると、本当はコヤマドライビングスクールの辺りから野際通りに行かないで、ガード潜って社会福祉センターの前通ったほうが駅に行くのに近いから、西口に行ってほしい。ただ二中とか、久米川辻とか、乗る人が多いから諏訪と久米川循環を上手に結びつけて循環する方法はどうか。そうすると本数とか多くなるのかって思うんですけどね。上手にこっちとあっちと交互にでも良いから、繋げて向こう行ってくださると嬉しい。白十字病院にも掛かることができるし。

・会長

今後どう改善していくかの具体的な話は、今後の話になります。今、諏訪町循環1台、久米川町循環1台、それぞれ1人の運転手さんでやってますが、例えば、2台のバスと2人の運転手さんで、久米川町循環と諏訪町循環の地域を上手にやるような方法は、考慮の余地が当然あります。今後、個々の路線のあり方を考えていく中では、そういう検討もありです。今回のことで具体的にどうして行きましょう、路線をどうしましょうという話は、ここの中では書きませんが、今後の検討材料としては、今おっしゃったことは十分考えられる話だろうと思います。

・委員

今後のことで、特性として東村山の道がかなり狭い実態があって、バスが走るにはかなり安全面で危惧される。そういったところを考えますと、ポンチョも車軸が長いので、ショートは違いますが、実際車両のサイズが大型と変わらないんです。ワンボックスとかはかなり少ない人数しか乗れませんので、乗りこぼしとかを考えますと、色々ルートによって車を用意できるように考慮していただく部分を検討していただければと思います。

具体的には28人乗り程度のマイクロの改良版とか、ショート版とかが、車幅が広くて、道路幅に対してサイズ的にも良いんじゃないかなと思います。改良してショートにする、後ろを観音開きにして車椅子が乗れるようにするのは可能です。

勿論、そのバスで1回何人くらい乗るかを考慮しないとイケません。たくさん乗られる医療センターとか新秋津のルートはポンチョのほうがよろしいかと思うんですが、久米川町循環は、もうちょっとサイズを変えても良いし、今後可能ならば、増やしていけばと思います。そういったところに適切な車両をと、経営する側にとっては厳しいとは思いますが。

・会長

そういった意味で、このコミュニティバス車両の老朽化の最後のページは、現行の路線に関しての車両のことしか触れてないんで、いわゆるサイズだとか、その車両の使用について、道路事情や需要によって、適切な車両を選定していくというような部分を書いたらどうでしょうか。

・委員

タクシーと違って、バスはかなり弄れるものですから、オーダーメイドとか融通は利くんじゃないかと、業者から伺っています。

・委員

車両の工夫という話も、おっしゃる通りの部分があるんですが、車両のコストは、維持の中で一番経費がかかります。

・会長

リエッセからポンチョになってきて、今はポンチョ以外に生産されていません。確かに現行の路線のような環境、東村山市内の地域の状況や、交通不便地域として残っている地域に走らせる分には、ここに書かれているリエッセかポンチョを勘案

した中で、今のご意見等を伺っても、今私が申し上げたような書き振りをしておいたほうが良い気がします。では車両についてはそういう書き振りを付け加えさせていただくことでいかがでしょうか。

・事務局

わかりました。

・委員

車内の広告についてなんですが、以前、諏訪町循環、西武バスさんのバスに乗ったときには、市内の企業の広告がたくさんあったんです。つい先日、多摩北部医療センターから東村山駅の、銀河鉄道さんのバスに乗ったときに、広告もあまりなく、とても車内が寂しかったんです。こちらの運行业者の兼ね合いでどうなっているのかわからないんですが、色々と個人情報とかあると思うんですけど、車内を有効利用した形で、例えば、市内の方の作品を飾るとか載せるとか、そして普段乗らない人がそれを見に足を運ぶような形で乗降率を上げるとか、何かできないかと、寂しい車内を見たときに思ったんです。広告の規定とか、この企業の広告は載せなきゃいけないとか、そういうのって何かあるんでしょうか。

・事務局

広告に関しては、ポンチョとリエッセで貼れる枚数が1枚くらい違うんですけど、運転席の後ろの1枠は、市役所からのお知らせや、バス路線の変更を貼ってるんです。残りは1ヶ月1,000円、路線ごとの契約で、西武さんのバスも銀河さんのバスも全く同じ広告を取ってます。ですから、銀河さんのバスに乗ったときに閑散としていたというのは、代車が走っていたときではないでしょうか。代車の場合は、代車で他の営業行くとか、違う路線を回っていくこともあるので、代車に広告は載せないようにしています。

広告に関しまして、最初の回で会長からもお話があったように、いろんなアトラクションをつける話も実際にありまして、東村山市の場合も例えば幼稚園児の絵を載せようといった話も出ました。ただ如何せん車額を載せられるところが決まっていますし、契約している方たちもいらっしゃいますので。また窓ガラスに関しては基準があるので、貼れる範囲というのが決まっています。ただ、そういったご意見はたくさんあるので、今後そういう子供の写真や学校行事を載せて、それを見るために乗ってもらうのもひとつの手段とは、考えております。

・委員

今のお話の関連からなんですが、そういった形で近隣の市さんでも小学生の子達の作品を載せる場合はあります。コミュニティバスの車両をいろんな形で利用するのは、今後検討して行くこととても良いと思います。ただ、あまり車内を動き回るような展覧会みたいなものをやると、運行の最中に色々歩いても危ないので、そういったところの兼ね合いもうまく工夫してやっていけば良いかと思います。是非とも活用してください。

他に、11ページの下の方に運転手は4時間勤務後1時間の休憩が義務付けられるとあるんですが、自動車運転者の労働改善基準の告示の中では、4時間勤務という書き方であると、30分の休憩が義務付けられてる。4時間30分の中に30分の休憩が義務付けられてるのと、あとは労休法の休息が必要です。義務付けという意味では30分のほうが適切かなと思います。

西武バスで一般路線バスを増やせば良いと、私も勿論そう思っているんですけど、2ページにまとめていただいたように、民間路線バスを優先して、コミュニティバスがそれを補完するコンセプトは、国が目指しているコミュニティバスとのガ

イドラインともほぼ同じ方向性でやっていただいていると思います。割と最近のコミュニティバスは、しっかりとコンセプト敷いていただいているので、東村山市さんもしっかりされているので、我々も公共交通事業者としてもっと充実を図って頑張りたいなという面はあります。バス路線を引くのは、それほどハードルは高くないんです。警察さん、交通管理者さんと道路管理者さん、それから国土交通省の認可を得られれば難しくはないんです。やはりグリーンバスでも補助金、多大な赤字分が出ているように、路線を維持し続けることがとにかく難しいんです。正直、民間バス会社では、「あればいいな」レベルでは、路線は難しいです。「なくてはならない」バス路線じゃないと、民間バス会社で持ちきれないというのが実情です。全国ではバス会社の破綻が相次いでますし、多摩地域、埼玉県側と隣接しているところでは、公共交通の中でも民営バスが頑張っている地域ではあると思います。それでも多摩地域にこれだけコミュニティバスが広がっているのを見て、民間では賄えない、賄うことが不可能な地域が各所に出ているから、多摩の殆どの自治体でコミュニティバスが走っているのが実情だと思います。

市さんの予算が例えば5倍あれば殆どの空白地域は埋まるし、すごい便利なあっち行きたい、こっち行きたいという要請にも応えられるんですが、それもやはり予算の範囲内で、どこを重点において、どこにコミバスを走らせるかが、この報告書の後に次の課題ということで、市民の皆様のご意見や関係者の皆様のご意見の中で発展させていくのが重要かなと思っています。そういった継続的な市内の交通の話をしていくことが、まずは重要だと思っています。小平さんみたいに民営バス、コミュニティバス、コミュニティタクシーのような形で、地域の実情に組み合わせている市も勿論ありますし、東村山市さんも先んじてコミュニティバス導入されて、民営バスと一体となって交通網をかなり充実されています。それでもまだ足りない地域が出てきていますので、そういったところについてはもう一工夫、乗合タクシーを導入してみるとか、そういう検討もやはり必要なのかと。でもやっぱりお金がないとできない、それから乗っていただかないと意味がない、その2点ですね。せっかく公共交通ができて使う人がいなくて維持ができないというのは意味がないと思うんです。せっかくそういうの引くんだったら、車使わないでそういった公共交通使おうよと、そういう市民意識の高まりもすごく必要になってくると思いますので、そういうことも含めて継続的に考えていけたら良いんじゃないかなと思っています。

・会長

そういう意味で、この中に本当に市民の交通ニーズに合わせたものを続けていけるものにしていくんだということを、交通不便地域の話か、コミュニティバス路線の話かの末にでも、そういう意思を入れておいても良いのかなと思います。

この案には、これまでの論点として議論していただいた交通不便地域の話、現行コミュニティバスの話、運賃の話、車両の話で、この案は終わってるんですが、やはりこういう報告書としては、今後どうするか、どう考えていくかという基本的な考え方のまとめがないとまずいので、最初に申し上げた通り、そこについて案を出させていただいて、少しご説明して、またご意見をいただきたいと思います。

． ． ． 事務局 配付 ． ． ．

・会長

今、表裏4ページ分の2枚物の「今後の公共交通に対する基本的な考え方(案)」は、私が考えたことそのままではなくて、事務局との相談の中でやったものです。

形として私からの提案として、出させていただきます。

基本的な方針としては、今までの考え方に則っていきます。市内の公共交通ネットワークが充実し、誰もが外出しやすく不便を感じさせない交通網によって、賑わい活気のある街づくりを目指す。この辺は今までの考え方を踏襲しています。

まずは民間の路線バスとしてのモビリティを維持、確保していくということを前提として全体を見渡したときに、それぞれの地域のニーズを調査して地域に合った交通手段の確保を進めていくことで、基本方針に近づけていこうということです。ここの公共交通不便地域は、今までの調査に基づく交通不便地域を書いてますが、今後交通不便地域というものを議論しながら、そういう地域でどういう交通手段が必要なのかということを考えていきたいということです。

次に、具体的にどういう方針で行くかです。ひとつは今まで走っているコミュニティバス路線をどう考えていくかということ。これについては今年度行った調査で色々なことがわかってきました。実際どういう利用のされ方をしているのか、どこが多くてどこが少ないのかといったことが色々わかってきてますので、更に調査を進めて、ルートやダイヤ、運賃等について再度整理をしながら、見直しを行っていくということ。当然いくらでもお金が市で負担できれば、いろんなことができますが、それが限界である中で、どうやったらニーズに応じた運行ができて、しかも持続可能になっていくのかといった視点です。

それから、新たなルートをどうするか。例えばこれは道路環境にしても、恐らく需要についても今までのような形で、コミュニティバスをそのまま拡大していくというのは難しい面があります。そういう意味で、特に地域の方たちが、どういう風にその地域の移動ニーズについてお考えになっているのかの調査、あるいは議論をする中で、地域が一体となってその実現に向けて検討し、努力をしていく。書き込まれてないですが、そういうことに対して、市はバックアップをする。こういう形で進めていければ良いのではないかなと思います。その手法としては、この近くでは小平市が比較的それに近い手法でやっていますが、地域の中で検討会を立ち上げて、その中で最もふさわしい交通を模索していく。それを実現に向けて検討していくということで考えていくことを想定しています。

3ページのところにあるように、いくつかのブロックで整理してありますが、流れとしては、こういう順番で地域の中で検討し、進めていく。それぞれの最初のきっかけ作り、あるいは途中の手続き的なことについては、市はフォローアップをしていくというような流れを考えています。これを実際に進めていくにあたっては、国の基準に基づく道路運送法に定められている地域公共交通会議を開催していく必要がありますので、これについては前回、事務局から提案があった通り、地域公共交通会議を立ち上げて、合意形成を図りながらやっていくということを最後に書き込んであります。

一応こういう中身で最後はまとめて行きたいと思うんですが、これについて皆様のご意見を伺っておきたいと思います。

・委員

前に予算がつけばという前提で、市が調査をなさるって言う話がありました。あれはどんな風に進んでるんですか。

・会長

来年度にやっていくという話の話ですよ。

・事務局

具体的にはニーズ調査ということで、公共交通を必要としている地域の方が、ど

んな人がどこに実際に行くのか、あるいは数年先がどういう状況になるか、そういった調査を来年度予定したいと思ひまして、今予算要望をしている段階です。

・委員

そういったことであれば是非、それを実現していただいて、足を必要としている地域にコミュニティバスが通るなら良いなど。

もうひとつが、今通ってる地域の方は、通る前と通った後とでどういうメリット、変化、成果があるんでしょうか。通って良かったと思うんですが、これだけの補助金を使ってますよね。それに見合った形の何か成果がほしい。あれば良いのかなと思っているんですけど。

・会長

そういった沿線調査は今までされてますか。

・事務局

それはしてないです。昨年9月にやった実態調査が、そういった面では初めての調査です。

・会長

既存路線の沿線の方へ向けての意識調査だとか、そういうことも必要ですよ。

・委員

市の財政にうまくはめて。

・会長

これは今、予算要求中ということですので、調査できるということであれば、そういったことも含めた調査をお願いする、やっていただいたらどうでしょうか。私もそれは必要だと思います。今後既存路線を考えていく上でも、やっぱりそういう調査も必要だろうと思います。

・委員

小平市では今、会長さんがおっしゃった新規路線を立ち上げるためのグループ、そういうやり方をやってるんですか。

・会長

そうですね、当初はコミュニティバスを走らせる会みたいな形で、地元主体で始めたものですが。

・委員

地元というのは自治会。

・会長

必ずしも自治会ではないです。原型は、地域の住民有志からスタートしてます。実際に市が関わってコミュニティタクシーという形でやってきましょうという段階に入ってから、いくつかの代表の方が出て、もう少し組織的にして、市もその中に入るようなスタイルに変わってきてます。市民の中から、変な言い方、湧き上がったところからスタートできれば、それに越したことはない。一番ちゃんとした議論ができると思うんです。仮にそれができてこなかったとしても、市できっかけを作っていただいて、地域の中できちんと議論ができるような仕組みを作って次へ進んでいけるようにしてはどうかというのが、ここでいう提案です。

・委員

そうすればバスの活用率って言うんですか、乗車率なり、確保できるんですか。

・会長

それは間違いなく言えることです。今、小平市のコミュニティタクシー、最初の大沼地域で1日当たり50何人かの利用があります。それから小川・栄町のルート

を11月に少し変えたんですが、変えてから利用者が1日60人近くいるんです。そのくらいの利用があるひとつの背景は、やはり地元の方たちがルートをこっちに通したほうが良いんじゃないかとか、そういう議論を色々やった結果として、ルートを決めてやっているということが非常に大きいんです。

・委員

小平市の場合には、コミュニティタクシーを立ち上げる会みたいなものがあったということですが、東村山市の場合はそういったものが今現在活動しているのか、あるいは何らかの募集とかをかけてやっていくということなのか。具体的にどういったものを想定してやっていこうと考えているのかが、わからなかったんですが。

・事務局

きっかけ作りについては、これから考えていきます。

・会長

今現在はそういう動きは特にはないと。

・事務局

そうですね。

・委員

今後、具体的にそういった会をどう立ち上げるかというところから、公共交通会議で話し合っていくんですか。それともそれまでにそういった定則みたいなものを作って、会議第1回目にかけていくのか。

・事務局

あくまでも地域の会が立ち上がって、その議論の受け皿として、公共交通会議を考えていますので、初っ端から公共交通会議を立ち上げて、スタートさせるようなことは考えてないです。

・委員

色々な地区で今後のことということで、コミュニティバスを走らせるという要求、要望、意見が出てきていると思うんです。現在のところ、会長がおっしゃったような形では結びついていないのが実情なんではないでしょうか。

例えば、コミュニティバスがほしいという意思のある地域の方が居られて、ある方は交通課へ話を持って行って、ある方は市民課へ持って行って話をしている。どういうところに、どう持って行けば良いのか、皆さんバラバラに進んでいるような気がしてるんです。

・会長

今までこういう会議だっけなかったのが、今年度から始めてる訳です。そういう意味で、先程きっかけ作りと申し上げたのは、今まで皆さんの要望は個別に寄せられてた部分はあるでしょう。色々なところをまとめて交通に話ができるようなきっかけを作っていく。その最初のきっかけ作りは市にやっていただく形になるかなと。今までたぶん個別に、ある人はここへ話を持って行き、ある人はここへ話を持って行きということであったり、あるいはどこへ行ったら良いのかわからなくて、要望や思いはあるけれども、それが中々表には出せない、出てこないというようなこともあったりしたと思います。ですからそういうことが、ひとつにまとまって議論ができるような場がきっかけを作っていたらいいという話なんです。

・委員

これからのんですが、地域を作ると書いてありますけど、北西部のほうにも少しは回してもらえればありがたいです。北西部は本当、何でもかんでも置いてかれちゃってるからお願いしたいんですけど。

- ・会長
そういうことも含めて、今後こういう場を作っていこうという話です。勿論きっかけは市に作っていただいて、当然その地域の方に参加をしていただきながら、次の段階へ進めていこうと。
- ・委員
北西部ってということになってくると、富士見町も廻田も入ってくるんですよ。
- ・会長
今後こういうような形でやっていこうという話ですから、どの範囲で話をするかという辺りは、今の段階では。
- ・委員
わかってるけど。
- ・会長
当然対象地域にはなる訳ですから。
- ・委員
私、小平の市役所に行って、そういう方針を皆聞いてきたものですから、すごく納得した感じではいるんです。でも自分の地元の秋津町で、そういう話し合いが立ち上がってできるかというとなかなか難しいなと思うんです。そうするともう、他の地域が一所懸命やって、先にやったほうが路線を引いていくのかなと思って。でも、そういう順番でやっていくのはしょうがないんじゃないかなって思うんです。
- ・会長
どういう順番になるかは、まだここでは何とも言えません。それこそ、当然一所懸命に何度も何度も話し合いをして、先へ進んで行けば、早くから対応はできますよね。それは当然出てくると思いますよ。どっちにしてもいっぺんにはできないことですから、そこまでは何も書き込めませんが、そういう手順を踏んで行ければ良いなという話です。当然のことながら、小平市だって今2地区やっていますけど、他の地域がどうかという、今現在そこまでの段階には達してないですから。今後どうなるかというのは何とも言えない。
そろそろ時間も2時間を越えているんですが、もし終わりの部分、つまり今後の部分を基本的にこのようにまとめていくような形で皆さんがよろしいということであれば、今いただいたご意見などを盛り込んだ修正を行って、報告書という形にしていきたいと思うんですが。
- ・委員
1ページ目の「民間バス事業者による更なる路線拡大を求める」がちょっと気になるんです。先程申し上げたように、中々路線拡大とか難しい部分があって。
- ・会長
どんな書き方がいいですかね。
- ・委員
例えば、「連携を図る」とか、「交通網の充実を一緒になってやっていく」というような形の書き方にしていただければ、大変ありがたいなと思っています。
- ・会長
わかりました。それは基本的にそういうような書き方で。
それ以外の部分については、先程その都度その都度、簡単に申し上げてきましたけれど、最終的な文面等については、私と事務局で調整をさせていただいて、皆さんにもう1回最終的に見せる形でのよろしいでしょうか。
それでは、そういう形で。最後の文面については、事務局と私で調整させていた

だいて、皆さんに最終的なものをお見せしていく形で。議論の場としては、当初の予定通りということによろしいでしょうか。今回で最終の議論ということで。

・事務局

はい。今日いただいた意見を報告書に反映して、それによろしければ。

・会長

よろしければそうしていただきますが、いかがですか。よろしいですか。

・委員

はい。

・会長

それではそういう形にさせていただきます。

・事務局

それで、報告書がまとまりましたら、市長に委員の皆様の方からこの報告書を提言していただきたいんですが、日程についてはまた、後日改めてご連絡差し上げますので、出席のほうよろしくお願いいたします。

・会長

では、この考える会の今後の進行については、そういうことでお願いをしたいと思います。では、予定の議題は終了いたしました。最後に、簡単に全体のまとめというか、皆さんにお礼を兼ねて私から一言申し上げたいと思います。

先程申し上げましたように、今まで東村山市では公共交通について、こういう形で本格的に議論をする場というのは、なかったと聞いています。そういう中で、市民の皆さんを始め、多くの立場の方に参加をしていただいて、現行走っているコミュニティバスの件、それから全体の公共交通等の状況について、様々なお考えをいただいたことは、非常に意義のあることだったかなと思います。今後、ここで話し合ったことは次の段階へ進むことで、更に意義が出てくるものです。最後、この報告書をまとめさせていただいたように、是非来年度に繋げていく。その繋げていく中で、また皆さんのご協力を頂きながら、進めて行ければ一番よろしいかなと思います。この考える会としての議論は今日で終わりますけれども、それぞれの地域での議論もあり、また全体の議論もあると思います。今後是非、参加をしていただいて、東村山の公共交通をより良いものにしていくお手伝いをさせていただければ、非常にありがたいと思います。

私もそんなに上手に進められたとは思ってないですけど、何とか皆さんのご協力でここまで来られましたので、最後にお礼を申し上げておきたいと思います。

その他

・会長

時間がオーバーしていますが、せっかく皆さんに来ていただいていますので、ご感想や今後に向けてのご意見をいただければと思います。あまり時間はかけずに一言ずつくらい、順番に関根さんから言っていただければと思います。

・委員

西武バス関根でございます。5回に渡って皆様とご議論できて、大変貴重な時間いただいて、大変勉強になりました。ありがとうございました。今後とも公共交通事業者として、東村山市の交通網の発展のために努めていきたいと同時に、来年度に向けた地域公共交通会議等に是非参画させていただければ、色々東村山市のために微力ながらお手伝いさせていただきたいと思っています。今後ともよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

- ・会長
中條さんお願いします。
- ・委員
東京交通の中條と申します。実際、うちのほうは東村山主体で、この町がよくならなければ、うちの会社もないと思ってますので、精一杯事業に協力させていただければと思います。皆さん、本当にありがとうございました。
- ・会長
河邑さんお願いします。
- ・委員
障害者の立場として参加させていただきました。大変勉強になりました。やっぱり車椅子で乗れるバスは、きちんと押さえていただけたらありがたいと思います。
- ・会長
上原さんお願いします。
- ・委員
皆さんとても勉強熱心で、とても調べてきて、すごいなって驚いてばかりで、本当にこういう会議に出なければわからないこととかたくさんありましたし、とても勉強になりました。ありがとうございました。
- ・会長
井関さんお願いします。
- ・委員
私、今まで話してしまいましたので、話すことがありませんが、とにかく東村山市、人が動くことによって、あるいは来てもらうことによって、より活性化を図りたいと考えています。東村山市の一層の発展を祈念しています。ありがとうございました。
- ・会長
田口さんお願いします。
- ・委員
色々勉強させてもらって、言いたいことを言わせてもらって、本当に、結構良い勉強になりました。本当にありがとうございました。
- ・会長
小林さんお願いします。
- ・委員
警察の立場から言わせていただきました。環境的にも道幅の狭いところが多いものですから、本当に大型バスが通れない部分ということで、私もここで色々勉強させていただきました。これからより良い活性化をして、できるだけ多く通せるように私たちも努力いたします。ありがとうございました。
- ・会長
池田さんお願いします。
- ・委員
運輸支局、バス担当の池田です。今回の会議に参加しまして、東村山市の公共交通を良くして行こうという皆さんの意思がすごく感じられて、参加させていただいて、本当に良かったと思っています。今後公共交通会議で議論されたことで、地域を良くして行こうという意思が反映されるような公共交通を実現できるように、認可等の際に、法令の規制によってそれが邪魔されずに実現できるように、国としても努力していきたいと考えています。

・会長

石橋さんお願いします。

・委員

健康福祉部、石橋です。非常に市民ニーズの高い事業だとは認識しています。高い分だけ市の負担も非常に大きい事業です。今利用できている地域の人と利用したい、ほしいという人たちとのアンバランスというか、非常にナイーブな部分で、発言したいことが一杯あったんですが、中々発言できなかつたのが現実です。

ただ今日の会議が、現状分析、現状認識だけだったねって思ったんですが、今後の進め方という、会長と事務局で作ってくれた今後の方針が、非常に的を射たものかなと私は思いました。

この5回、私は一言も発言しませんでしたけれども、とても良いまとめができたのかなと思ってます。これもひとえに市民委員さんと事業者さんのおかげだと思っています。どうもありがとうございました。

・会長

最後に、須崎さんお願いします。

・委員

まちづくり担当の須崎です。本当に5回に渡る考える会で、それぞれ皆様の立場で本当に率直なご意見をいただきまして、ありがとうございました。お礼を申し上げます。

5回をトータルで聞いてまして、私が一番感じたのは、やはり何と言っても、それぞれの地域ごとに特性があり、道路事情等も場所によって全然違う。様々なケースが場所によって変わってくることで、イコール取り組むべき内容も変わってくるのかなと一番強く感じました。

5回を通して様々な意見をいただきましたので、これをしっかり踏まえて今後に繋げていきたいと考えていますので、今後とも是非、皆様のご協力をお願いしたいと考えています。本当にありがとうございました。

・会長

どうもありがとうございました。それでは、これもちまして、公共交通を考える会を閉会したいと思います。半年間、どうもありがとうございました。

・委員

ありがとうございました。お疲れ様でした。

4 . 閉会