

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成30年度 第1回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成30年5月25日(金) 午後3時00分～5時00分				
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	●出席者： (委員) 鈴木文彦会長・粕谷裕司会長代理・関根康洋委員・今井良治委員・齋藤員幸委員・薄井政美委員・佐伯昭委員・井関稔委員・石川龍太委員・小河憲司委員・蛭間浩之委員・佐藤和明委員・間野雅之委員・谷伸也委員 (市事務局) 平岡環境安全部長・細淵環境安全部次長・屋代公共交通課長・島田係長・柴田 ●欠席者：中條基成委員・依田修委員				
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	4名
会議次第	1. 開会 委嘱状交付 2. 議題 会長・会長職務代理の選出 会議の公開と「傍聴に関する定め」について 「ところバス吾妻循環コース」多摩湖町地域乗り入れにおける本格運行移行の判断基準について 3. その他 平成29年度実績報告 4. 閉会				
問い合わせ先	環境安全部 公共交通課 公共交通係 担当者名 島田 電話番号 042-393-5111 (内線2492) FAX番号 042-393-6846				
会 議 経 過					
1. 開会 ○委嘱状交付式(委員の委嘱) ○副市長挨拶 皆様こんにちは、改めましてよろしくお願ひいたします。皆様大変お忙しいところ、本日は平成30年度第1回東村山市地域公共交通会議にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。任期につきましても委員をお引き受けいただきましてありがとうございます。本日は今任期初の会議ということで、委嘱状を交付させていただきました。東村山市の公共交通をよりよくするためにそれぞれのお立場からご指導、ご協力を賜れば幸いと存じます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。 すでにご案内の通り、平成30年度における組織改正におきまして、コミュニティバスを所管しております公共交通課をまちづくり部から環境安全部に移管いたしました。環境安全部では、これまでも、交通安全、放置自転車対策、駐車場対策を所管いたしてまいりましたが、これにコミュニティバス運営事業が加わることにより地域公共交通施策を市として、より一層総合的に効率的に展開できるものと考えております。今年度は大きな課題があります。まず、所沢市が運行するところバスの多摩湖町地域乗り入れの実証運行を10月1日から行うことから、本格運行移行					

の判断基準について十分な議論を重ねた上で決定してゆくこと、また、年度後半には、市内の公共交通空白・不便地域の解消に向け、コミュニティバス新規導入ガイドラインの見直しを含めた検討をお願いさせていただく予定です。委員の皆様には大変重い課題についてお取り組みいただくこととなりますが、市民の皆様の移動の利便性、快適性を高めるため、大所高所、ご専門のお立場からご議論いただけますようお願い申し上げます、ご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○委員自己紹介

○環境安全部 公共交通課 職員紹介

○関係者紹介

○会長・会長職務代理の選出

本会議の会長は、東村山市地域公共交通会議条例 第4条 第2項に基づき、委員の互選により、鈴木委員となった。

本会議の会長職務代理は、東村山市地域公共交通会議条例 第4条 第4項に基づき、会長の指名により、粕谷委員となった。

○会長挨拶

改めまして、鈴木でございます。会長の大役を仰せつかりました。これまでも会長を務めさせていただきまして、持ち上げていただきましてありがとうございます。本職は主にバスや地方の鉄道だとか、いわゆる生活交通に近い公共交通について取材をしたり調査をしてそれを文章にするのが本業でございます。その仕事を今年で33年続けてきたこととなります。そういう中で様々な地域の事情を反映した地域交通に色々なかたちで関わってまいりました。この東村山市の公共交通についてもその一つでございます。先程持ち上げていただいた中に全国の事情にということがございましたけど、今現在正式に役職をもって関わっているのは北は岩手県から西は山口県までいろいろなどころで関わっております。その他北海道から沖縄まで、生活交通に関わる仕事をしながら、常々感じていることは非常に地域の事情が私がやっている30年の間でも大きく変化をしています。そういった変化の中でいかにその地域にとって、あるいはその地域に生活している皆さんにとって一番ふさわしい、全ての人に100%喜んでいただけるものができるかは限りませんが、でも、少しでも多くのかたに使っていただき、便利だと思っていただける公共交通を作っていくこと、それをさらに持続させていくことこれが非常に大切なことだと感じております。そういう意味で、東村山市も当初この地域公共交通会議が一番最初の立ち上がったころからすれば、やはり取り巻く環境もずいぶん変わってまいりましたし、地域の事情も変われば交通の事情も変わりますし、ここ数年で言う西武バスさんもそうだと思うのですが、担い手の確保が非常に厳しい状況になってきております。そういう中で、どうしたら一番いい方法が取れるのかということも考えていかなければなりません。地域公共交通会議の場は、地域交通に関わる様々な関係者のかたが一同に集まる非常に意見交換をするにはいい場所でございますので、是非忌憚のないご意見をいただきながら、東村山市にとってより良い地域交通を構築していければと思います。これからの2年間の任期、一つよろしく願いいたします。

○会長職務代理挨拶

最大限、会長を補佐しながら、この地域公共交通会議を運営していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

○会議・名簿の公開（傍聴に関する定め）

東村山市では、付属機関等の会議を公開することにより、市政の透明性・公平性の向上に努めているため、庁内の統一ルール「東村山市付属機関等の会議の公開に関する指針」を定めている。東村山市地域公共交通会議についても、この指針に沿った会議運営

をおこなっていく。会議公開に関する内容の確認と、「東村山市地域公共交通会議の傍聴に関する定め（案）」を決定する。

**【東村山市附属機関等の会議の公開に関する指針】**

- 会議開催の周知：委員への通知とは別に、おおむね2週間前に、本庁舎1階の情報コーナー及び中央図書館に、お知らせを配架  
市ホームページ「東村山市カレンダー」へ会議開催の掲示
- 会議の公開：指針の趣旨に基づき、原則公開のため、承認された傍聴に関する定めを運用
- 会議録の作成：会議資料と合わせて情報コーナー及び中央図書館に配架  
市ホームページ「東村山市地域公共交通会議」への掲載  
発言者の表記は、「会長」「委員」「事務局」等々と表記  
(わかりやすい内容にすることに配慮)
- 会議録の公開：事務局にて案を作成し、各委員が発言内容を確認し、確定
- 委員名簿の公開：市ホームページ「東村山市地域公共交通会議」に、「区分」「氏名」「就任日」と「備考」に会議の役職名を追記して掲載

**【東村山市地域公共交通会議の傍聴に関する定め（案）】**

- 傍聴希望者対応：会議当日、先着順に受付し、定員を10名以内  
傍聴者多数の場合、会議室の規模や傍聴席の配置状況を踏まえ、  
会長が認めた場合は、可能な範囲で傍聴可能
- 傍聴者対応：傍聴者の遵守事項、秩序の維持等、定めに沿って運営

会長：東村山市地域公共交通会議の公開に関しては、ただいま説明のあった内容について、質問はありますでしょうか。

委員：質問というより提案ですが、傍聴者にマスコミのかたが入る場合の規程を作っておいた方がいいのかなという気がします。地方公共団体においては記者クラブというものがあまして、大体その幹事会社を通じて取材だとか地方公共団体の会議の出席だとか、取材参加だとかいうことが割り振られています。一般傍聴者としてではなく、「マスコミは記者クラブの幹事会社を通じて報道をする」というようなことを規定してしまうと嫌われるかもしれませんが、何か一考入れるようなことを検討して見ていただきたい。要望です。

会長：事務局いかがでしょうか。他の会議等のやり方などもあるでしょうけども、ご意見についてはいかがですか。

事務局：資料でお示ししております、「東村山市地域公共交通会議の傍聴に関する定め（案）」の中の「第4傍聴者の遵守事項」に「会場内で写真撮影、録画及び録音をしてはならない。」となっておりますので、マスコミ・記者クラブのかたに関しても同様の扱いになるかと思いますが、それを踏まえて今後の検討課題とさせていただきます。

会長：今後の検討課題ということでよろしいでしょうか。

委員：はい。

会長：ほかにはいかがでしょうか。

会長：よろしければ「東村山市地域公共交通会議の傍聴に関する定め（案）」につきましてはこの案で進めるということで、検討材料としては委員からのご指摘があった点について今後に向けて検討していただくということでよろしいですか。

・ ・ ・ 異議なし ・ ・ ・

会長：説明のあった内容で、事務が執り行われることについて確認いたしました。

次に、開会に際して事務局に確認します。本日の会議に傍聴希望者はいますか。

事務局：4名の傍聴希望者がいらっしゃいます。

会長：それでは委員の皆様にお諮りいたしますが、4名の傍聴希望者が待機していらっしゃるということです。傍聴について、ご意見はございませんか。

・ ・ ・ 異議なし ・ ・ ・

会長：ご意見無いようですので、傍聴者の入室を許可いたします。それでは入っていただいでください。

(傍聴者入室)

会長：それでは会議に先立ちまして、傍聴者の皆様をお願い申し上げます。当会議を傍聴されるにあたっては、「東村山市地域公共交通会議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、会議の円滑な進行にご協力いただけますようお願いいたします。

## 2. 議題

会長：それでは、議事の方を続けさせていただきます。本日の議題として『「ところバス 吾妻循環コース」多摩湖町地域乗り入れにおける本格運行移行の判断基準について』という議事が用意されております。

この件につきましては、前任期からの継続の議題でございますけれども、実際に判断するのは、新たな任期の委員の中で判断をするということもございますので、前回までの議論も参照しながら本格運行に関する基準について議論をいただき、決めていければと思います。本日ににつきましては、事務局から案を示していただき、それに関して皆さんから十分な意見交換をさせていただき、最終的な決定は次回に本日のご意見を反映させたもので決めていきたいということでございますので、そんな段取りで進めさせていただければと思います。

それでは、前回の意見を踏まえた案を事務局で用意しているようですので、前回の案を含めて議論していきたいと思います。では事務局から資料の内容について説明をお願いいたします。

事務局：では最初に、前回の会議以降のところバス乗り入れに関する進捗といたしまして、平成30年3月30日付で、所沢市より「ところバス」吾妻循環コースの東村山市域への乗り入れを実施する旨の回答を受理いたしましたことをご報告させていただきます。

それでは、基準案について、ご説明いたします。お手元がございます、平成30年度第1回資料1の3ページをご覧ください。そちらがございます、基準案1と基準案2が、前回の平成29年度第4回地域公共交通会議で、ところバス吾妻循環コース乗り入れの実証運行を実施するにあたり、本格運行移行の判断基準案としてお示しさせていただいたものでございます。

いずれも、ガイドラインの収支率40%に準ずる判断基準を設定するために、統計的手法を用いた回帰分析法により導き出したものでございます。この2案に対し、皆

様からは、「分かりづらい」「運行経費から収支率40%を満たす利用者数」をとのご意見をいただきましたので、今回新たに2つの案を「基準案3」、「基準案4」としてご提案させていただきます。

このあと詳細について、担当からご説明いたしますので、本日は、この4つの案を基にご議論いただき、委員の皆様、それぞれのご専門、お立場から、様々な視点でご意見をいただきたいと存じます。その上で、最終的には、7月に開催を予定しております次回の会議で決定させていただきたいという風に考えておりますので、よろしくお願いいたします。

### 【資料1】

事務局：それでは資料1につきましてご説明させていただきます。

資料1の1ページをご覧ください。

ガイドラインで設定している「収支率40%以上」の判断基準に代わるものとして、「運行距離当たりの利用者数」（基準案1）と「バス停当たりの利用者数」（基準案2）に加えて、前回の会議でご意見をいただきました、運行経費からの試算について、事務局案を作成しました。

ランニングコストに対する40%の収入額を満たす利用者数として「基準案3」を、グリーンバスのランニング経費に対する収支率40%の場合の一人当たり補助額と同等の利用者数を「基準案4」として試算いたしました。

また、ガイドラインでは、「実証運行開始から半年間の収支率が40%未満の場合でも、利用が順調に伸びており、残りの半年間で本格運行への移行要件を満たすことができると、地域公共交通会議で認められた場合は、実証運行期間を半年間延長し、半年後の収支率を確認する。」とされております。

可能な限りガイドラインの検証方法に沿った形で検証したいと考えていることから、基準を満たさない場合の実証運行期間の延長については、地域公共交通会議でご議論をいただきたいと考えております。

続きまして2ページをご覧ください。

2ページでは、「基準案3」と「基準案4」について、内容を記述しております。

まず、「基準案3」ですが、運行経費のランニングコストの部分の40%である575,536円を収入額として、需要調査の分析結果から割り出した平均運賃159.3円（税抜）で除して1日当たりの利用者数を20.5人と試算しております。

続きまして、「基準案4」ですが、「一人あたりの補助額がグリーンバス既存路線と同程度にするための1日当たりの利用者数」として、グリーンバス直近3年間の実績から、収支率が40%の場合の一人あたりの補助額を試算し、平均運賃で40%の収入額を除いた利用者数を算出、運行経費から収入額を差し引いた額を利用者数で除して一人当たり補助額を年度ごとに出しました。

運行経費143万8千840円を176日で割りますと、1日当たり8,175円の経費が出ます。グリーンバス3年間の平均である一人当たり補助額230円とところバス需要調査での平均運賃の159.3円を加えた389.3円が、一人あたりの収入額となりますので、8,175円を389.3円で割りますと20.99となり、1日当たり21.0人になるというものです。利用者数の3,696人、一番下の表のところですがけれども、これは運行日数176日と1日当たり21.0人を乗じたものとなります。

続きまして、3ページでは、前回の「基準案1、2」と今回の「基準案3、4」を一覧にしております。

4ページには、事務局からの提案といたしまして、「基準案3」の経費に対する40%の利用者数1日当たり20.5人、それから「基準案4」の既存路線と同等の1人当たり補助額になる利用者数1日当たり21.0人のどちらの条件も満たすということから、1日当たり21.0人を本格運行移行の判断基準としたいと考えております。

最後になりますが、※印で書いてあります通り、基準案で示している収入額は、基準値を算出するための参考値であり、実際の予算額・決算額や所沢市への負担金の額とは異なりますので、ご了承願います。

資料の説明は以上です。

会長：ありがとうございました。昨年度の議論の中では、この資料1その2とある方の、3ページにある上の2つが示されていたわけです。これは運行距離当たりの利用者数、あるいは1バス停当たりの乗降者数を収支率40%の水準にあわせて計算をするということを示されたんですけど、前回の議論の中でもよくわからない計算式であったということで、もう少し単純に運行経費に対して収支率40%というのは、あくまで運行経費に対してどれだけ収入があったかということですから、それに近い数字を採用することによって判断基準ができないかというような意見もいただいた中で、具体的な経費と収入に該当する人数を割り出したのが基準案の3と4ということでありました。中身の説明を合わせていただいた訳ですけどもこれに関してご質問あるいはご意見をいただきたいと思っております。

会長：はいどうぞ。

委員：ますます分からないといえますか、前回の議論から進んだのか、よけい分からないところは分からないのですが、ランニングコストというのは、架空のもんですよね。仮置きですよね。それから運賃収入もこれは全部、所沢市の収入になるという事ですよね。前提として、東村山市と所沢市の話として、この間の予算委員会で数字として出ていたと思いますが、この計上した数字というのは、所沢市に入る運賃収入を除いているものなのか、それともそれを全く無視して所沢市との間で話ができて進んでいるのか、という辺りの進捗と言いますか、その進行についてお聞かせさせていただいて、さらに、運賃収入は全部所沢市に入るという事を前提にすると、その分というのは、東村山市から所沢市に払うお金のランニングコストといえますか、こちらの負担金から引いていかないとおかしいのではないかなという気がするのですが、そのあたりの整理をやっていただけるとありがたいと思っております。

会長：事務局いかがでしょう。

事務局：先程、資料の説明の最後に申し上げました通り、ランニングコストについては実際の負担金の見込み額を使っております。で、収入額につきましては、どちらの市の収入かという判断ができないということと、所沢市では路線別の収入額を算出しておりませんので、あくまでも、所沢市にお支払いする負担金の内容としては、収入額は距離按分というかたちで協議をさせていただいてきております。ですので、この基準案の中で示している収入額というのはあくまでも仮定のものであります。

委員：はい。そうですね。

事務局：この基準値の、1日当たりの乗車人数を出すための数値、仮定の数値ということになります。

委員：そうしますと、乗車人員にかかわらず、そのランニングコストは東村山市から所沢市に支払う、全額支払う金額で、乗車人員の多い少ないについては考慮されないという、今の所沢市との話の進行なんですかね？それと、この間の予算委員会に出した数字はこの数字ですか？138万が正しいですか？どちらですか？

事務局：予算額としては、138万2千円なんですけれども、ランニングコストの部分ですね、それから、距離按分した収入額を差し引いた金額、それからイニシャルコストの初期に掛かる費用をトータルしたものが予算額になっていますので、その中からランニングコストだけを抜き出してこの基準の算出に使っております。

委員：そうしますと、ランニングコスト143万8千円というのは、予算で計上されている138万と約5万円程度のかい離がありますけれども、これはイニシャルコスト、停留所の設置とかそういったものですか、動き出すと、そのあと掛かってくるものっていうのはほとんど考えられないのですが、停留所のペンキの塗り替えとかね、初年度だけ掛かるものなんですかね？それによって、逆算していく1日当たりの乗車人員って結構変動してくるのではないかなと思いますので、お尋ねいたします。

事務局：予算の金額の内訳といたしましては、運行経費のランニングの部分、それから車両使用料、それから時刻表の盤面修正などの初期費用が費用としてあげられています。それから運賃収入の部分ですが、所沢市との距離按分の金額を総経費の方から引いて、その金額が138万円ということになります。

委員：私として知りたいのは、東村山市が所沢市に、今回は10月からですが、そのあとって年間フルになるんですよね、そうすると、年間でいくら払うのというところ、このあたりの話の進行がどう進んでいるのかなというところですよ。で、これによって、来年またこれみると、必要とされる人数といいますか、まあ、どの期間を試行期間にするか分かりませんが、その期間内に人数が収まるのか、大きく超えるのか、大きく下回るのかと、これ、判断基準がかなりぶれてくるのではないかという気がいたします。ですから現在どういう話が所沢市との間で進んでいるのか、それから金額の設定、これから毎年、どのように変わっていくのか、そのあたり、つまびらかにしていただきたいなという気はいたします。

事務局：所沢市との収入額の按分方法が変わる可能性があるかということによろしいでしょうか？

委員：いやいや、所沢市に払うお金がね、固定なのか、固定というか、その、ある程度の基準なのか、それとも毎年変動するのかどうかというところですかね。

事務局：はい、所沢市にお支払いする負担金ということですが、基本的には毎年単価が変わりますので、単価に距離を乗じた経費を算出しておりますので、単価が変われば経費も変わるということになります。で、収入額に関しましては所沢市と距離按分というかたちで、現在の状況では協議が調っておりますので、現在の状況ではあくまでも、収入額は距離按分ということで、いくらこちらが沢山乗っても額は変わらない、逆に全く乗らなくても変わらないということです。

委員：一つ確認なんですけど、距離按分というのは、この路線についての距離按分ですね？所沢市の、ところバス全体に対する距離按分じゃないですよ、まさか。それと、この路線で短縮される、今、予定されていますよね。そうしますと距離按分って、全体の路線が短縮されると、距離按分って相対的に上がってきますよね。このあたりの見込みというか、話をお聞かせください。

事務局：以前からも申し上げております通り、所沢市では、路線ごとの収入額というのをを出しておりません。ですので、収入額に関しては、ところバス全体の収入額に対する距離按分で算出をしております。今回の変更で若干の距離の、ところバス全体の距離の変更にはなるかと思いますが、それほど大きな差にはならないと考えております。

委員：くどいようなんですが、そうしますと、距離按分という話になってくると、ところバス全体の距離に対する、これ、わずか2kmちょっとでしたっけ、これって、微々たるものになってきますよね。これ、東村山市として、それを許容できる、あるいは

容認できる範囲なのかと、いうところですよ。この会議の主たる話題になってくると思うんですけども。ところバス全体に対するわずか1%にいくかいかないかという話になってくるんじゃないかと思うんですが。

委員：この138万円というのは、年間ですよ。半年？ああそうすると、私、申し訳ありません。今回この議論に関しては、初めてなんです。半年で138、で、年間で276、まあ、このままいけばですね、というのは、今、東村山市が運行している距離やなんか、回数、これでかなり変わると思うんですが、それに比較してはどの様なんですか？今、東村山市が運行しているグリーンバス、ございますよね、それとの経費、色々掛かる経費として、この276万円というのは、何か、私としては、えらく安いような気が…

事務局：経費の出し方として、単価に距離を掛けて算出するんですけども、運行事業者が同じ西武バスさんですので、単価は同じということになります。ですので、経費の出し方と言いますか、計算は同じになります。距離によってその額は違ってきますけれども、単価は同じです。

委員：現在、東村山市が運行しているバスと似たような数字になるのでしょうか？その、費用、かかっている金額は？グリーンバスと多摩湖町の乗り入れ相当分の金額は何か違いがあるんですか？

事務局：繰り返しになってしまうんですが、距離当たりの単価というのは同じ単価になりますので、あとは距離が長いか短いかによって金額が変わってくるというものです。（算出方法は同じです。）

委員：勿論。

事務局：お手元にお配りした参考資料に、平成29年度の実績の見込みという資料をお配りしているんですけども、平成29年度のグリーンバスの各路線の運行経費、ランニングですとか運行改善・立替経費、それから収入額、それから収支率といったものを表にして、一覧で出しているんですけども、グリーンバスに掛かる経費というのはこういった金額になります。

委員：本格運行に移行するための基準をどこへ置きましょうか、その基準は、ところバスの収益方式との相関性を比較するという事ではなかったと思うんですよ。グリーンバスの現路線における40%というやつを基準にして、この2kmに置き換えた場合に、どういう相関性が出てきて、どういう計算方式がいいのでしょうかということの比較論をやりましょうという話ではなかったかな。だから、今、委員さんのおっしゃっているのは、それが決まって、この数字でいった時に、ところバスとの収支はどういう風にしますかという話になってくる。その前の段階の話だという風に僕は認識しておるんだけど、違いますか？

事務局：その通りでございます。

委員：であれば、事務局はちゃんとそのように説明しないと分からないじゃないですか。以上です。

会長：はい、今、議題として議論しているのは、判断基準をどうするかと。で、その時の基準として使う数字は何を使い、どういう比較をすることによって、基準を作るかということですので、委員さんのご質問は分かるんですけど、予算額とこの基準とは直接的には相関は無く、むしろ実際に算定される運行経費、ランニングコストですよ、これでもってグリーンバスと同じように比較したらどうなるかという辺りを、どの基準を使ってやるべきかという辺りが必要な議論ですので、ちょっとそちらにシフトしていただければと。はい、どうぞ。

委員：あの、4案を作っていただいてありがとうございます。基準案3、基準案4は私としては非常にわかり易いです。結局、収入はいくら入って、コストがいくら掛かって



いるというのが分かれば、全然こんなことする必要はないんでしょうけど、収入が分からないから、結局40%に代わる数値というのを何にするか、結局1日当たりの乗降者数というか、その人数で算段しようという、それもいいかと思います。ただ、見ていると、どんどん基準案4になっていって、結局21人、最初のは、14人、非常にハードルがどんどん高くなっていく。で、私は最初見た時に基準案3と4はそんなに変わりはないけど、でも3位なのかなとは思っていたんですけど、事務局の方の提案では4でいきたいと、一番ハードル高いところへ持ってきたなというところはあるんですけど、まず、それはなぜなのかというのが一点、委員さんの疑問は私も非常に感じる場所なんです。あの、決まってから本当は話し合うべきなんですけど、決める前にちょっと聞いておきたいなと思うところです。先程予算の話が出てきましたけど、予算ではいわゆるイニシャルコストみたいなものは入っていますよね、イニシャルコストはいれないというのが本来の考え方ですよ。そうすると、本来は減るんじゃないかなと思うんだけど、何で増えているんですか。で、あの、これ見込なんで、見込みということはその、見込みを出す基準というのがそちらには有るんだなという、で、それから考えた時に、見込みを高めを設定しているのか、低めに設定しているのか、それだけでいいから教えて欲しい。それによってハードルが高くなるのか低くなるのか、なんとなくわかる。さらに高くなるかもしれないし、さらに低くなるかもしれない。その辺だけちょっと教えていただいて、そこでまた、この、そうすると基準案の判断する、こちらの判断材料になると思います。二点お願いします。

会長：事務局いかがですか？

事務局：まず、ご質問一つ目のハードルがかえって上がる基準案のようにするということですが、事務局の考えといたしましては、今までいただいたご意見の中から、収支率を40%にするというところで算出した基準案と、補助額についてもある程度、基準の路線と同程度のものにしようというご意見をいただいておりますので、その両方をそれぞれ算出いたしますと、基準案も低いんですけども、20.5というところで、実際に人の数でいきますと21人というかたちで、同じになりますところから、21人というところで、両方を満たすというかたちにさせていただきたいと考えているところでございます。

二つ目の金額なんですけれども、ランニング経費といたしましては143万円程度になります。なぜ予算額が減っているかと言いますと、所沢市との按分した収入額を、経費から差し引いたものを負担金として計上しておりますので、経費から収入を引いた額ということになって、ここで言っているランニング経費よりも予算額の方が低いという結果になっています。

委員：次回結論ということのようなので、あまり極端な話はしてもいけないかなと思うんですけども。ここで、4つの方面の切り口を変えて出してきたんですよ、人の人数ですとかいうようなところに。で、その結果として14.7人と21人のかい離が出ってしまったと。どれも間違っていないんですよ、計算方式としては、どれも間違っていない。だけど数字の差がでてしまう。僕の主観ですが、こういう場合は、4つ足して4で割ればいいんじゃないかと。という考え方もあるのではないかな。というのは、この案はいいとか、この案は悪いとかいう事の追及はできない。で、それをきちっと出さないと、委員さんの言った、じゃあ、その数字に基づいて所沢とどういう折衝をしていくんですかというところへ持っていかななくてはいかんでしょう。そのとぼ口のところですね、これやっていたら、どの方式が正しいんだと。みな正しいんだから、これ論議してもしょうがないんじゃないかっていうような気がします。ご免なさい、ひっくり返すようなこと言ってしまっ。

会長：はい、わかりました。

委員：委員さんの意見、すごくよく分かるんですけども、ただ、ハードルを上げること自体は、私はすごく、いいんじゃないかなと思うんですよ。今の委員さんの話は駄目だった時の案かなと思うんですよね。駄目でも、21人に達しなくても、4案合わせて平均よりは上にいっている、そういう事も言えるんで、そういう時に使える数字かなという気はする、だから、あくまで高くハードルを設定するのは、この会議の権威というか、あれから言っても重要なのかなとは思いますが。ただやはり、路線やるからには、続けて、継続して欲しいというのはあるので、どうやったら継続していけるのかって、あの、低くして、それでも達しなくてそれでも継続させていくっていうよりは、高めに設定しておいて、だいたい、最初のガイドラインの40%って、すごい高めに設定しておいたと私は思うんです。でも、みんなクリアしている。今のコミュニティバスがある訳ですから。そういう風にやっていかないと、自分たちが使う乗り物なんだよという意識付けができないんじゃないかと思うんですけどね。だから最初から低めでやるのは良くないと自分では思うんで、事務局の案は非常にいいと思う、ただ、やっぱり、予想としてね、これが、先程も言ったように、高めなのか低めなのかというのは、その辺は聞いておきたいなと思うんですよね。結局、最終的には所沢が算出して、ランニング経費を予算を算出して、払ってくださいと言ってくると思うんですよね。そういう金額だと思うんですよ。だとしたら、まあ、どの程度なのか、だからこっちは高めに予想しているのか、低めに予想しているのか。

委員：今まで色々な方、ご意見あるんですが、結局その全体を握っているのは所沢市ですよ。所沢市の方から、とてもこの経費では将来やりきれませんとかなんかで、もっと増発する、あるいは安くすることもあれば一番いいですけどね。それ位利用者が多く、だから、結局、向こうからのデータでもって、向こうはデータは出てこないでしょ？トータル人数は出てくるけれども、東村山の市民が乗ったというデータは出てくるんでしょうか。あ、センサー付けて、人数は、東村山市のバスストップから乗るのは分かる訳ですよ。ああ、分かりました。私は、こういったことというのは、結果を見てね、判断するというのも一つの手かなと考えているんですけどもね。というのはやはり、多摩湖町の方が、東村山駅まで出る、あるいは所沢の駅まで出る、あるいはそういったことというのは、そういうのを多摩湖町の住民の方が考えておられるのかは分かりませんが、私としては結果を見て判断するっていうのが一番無難なのかなって思っております。

委員：事業者の立場としてですけども、委員さんが冒頭おっしゃっていた意見で、私も同じ理解なんですけれども、先程の運行経費の面は、ところバス全体の走行キロの中で、今回東村山市さんが延伸する分の割合で経費を負担するのが算出の根拠なので、単価としては、西武バスとしては東村山市さんも所沢市さんも同じです。収入も同等に全体の経費、全体のところバスの収入を、キロの按分で収入を算出したものを、その経費から引いて東村山市が負担という理解でよろしいんですよね。そういうかたちでまあ、お話しが進んでいると思うので、残念ながら実際東村山市さんの負担する経費は、収入がですね、もし40%を超えていたとしても、ところバスの収入の収支率に引っ張られてしまうというのが、実際の理解になります。委員さんもおっしゃっていましたが、それとは別枠として本格運行に移行するかどうかについては、仮想として40%のグリーンバスの収支をとれる停留所の水準が、21人位、という、今回3で割ると21人と出たのが、そこがどうかという話なのでちょっとそれは切り分けて考えていただくものと思っています。先程の、委員さんの、目標高くいいんじゃないですかとおっしゃっていたんですけども、新設停留所は3つ予定ですかね、延伸区間の所に3つか、あるとすると、例えば21人で3つで割れば、一つの停留所当たり7人なので、29年度の資料であります通り、新秋津～多摩北部医療センター

線では、1停留所当たり6.9～6.7人の乗降がありますし、諏訪町では1停留所当たり12.2人ありますので、決して1停留所、延伸区間で、21人という数字が高いとはバス事業者としては思わない。逆に運行本数は確かに、他のグリーンバスに比べて少ない面もありますので、数本程度の中で、21人というのはハードルは、勿論、低くはないんですけども、できましたら、多摩湖町にですね、運行の実験区間、実験時期にはですね、多くのかたにお使いいただいて、そこを見ていただくのと同時に、それが定着して普段のご利用に移行いただけるのが理想的ですので、あとは、ところバスの延伸という形でない限り、これぐらいの経費のレベルではここにバスを運行させることはできませんというのが大前提でありますので、この区間をバスが運行することについての、この経費というのはものすごく安いレベルです。そこがもし、最初に設定した21人が達成出来なかったとしても、その辺を考慮しながら、また、この会議でですね、本格運行に移行する、しないというのを決めていけばいいのかなという面があります。勿論グリーンバスと同じガイドラインだから40%が必須であるというご意見もあるかもしれませんが、副市長さんがおっしゃっていた様に、ガイドラインが少し見直す時期にも来ているのではないかと、新しい方式ができて、こういった近隣市のコミュニティバスの利用とかも、違う方法の交通とかも少し検討していかなくてはいけない中では、そのこの基準とか、ガイドラインに完全にとられ続けるといっても、少し時代が変わってきている、先程会長の、変化がありますよとお話もありましたけれども、変化している時期なので、その辺は総合的に判断していけばいいかなと思っています。経費と収入の考え方は、ところバス次第という風にはなっていますけれども、決して、目標値としては、私も21というのは、悪くはないと思いますし、4つ足して全部割るといっても、目標値が少し低くなってそれもいいかなと思いますので、他のご意見も聞きたいなと思います。

会長：一つ言えることはですね、ここで出ている、その、ランニングコスト、運行経費、これは、基本的に動かない数字なんですよね、ランニングコストは西武バスさんの算定でもって、キロ当たりいくらと決まっています、それを距離で割ったものが、ここに出ている数字ですから。これは動かない。でも、収入の方は実際にどうなるかは分からない中で、想定をして、予算設定をしますから、だから予算の方は、あの、必ずしもその通りになるかどうか分からないし、それから、収入が、今委員がおっしゃったように、収入がいくらになるかっていうのは、これは結果を見なければ分からないことですから、40%になるかならないかも分からないし、そこからものを言うのは非常に難しいところなんです。ただ、このランニングコストというのは、基本的には動かない数字です。グリーンバスの場合もこれを基準にして、40%を考えていく訳ですから、この運行経費がベースになるというのが、多分、一番グリーンバスとの関係でいっても妥当なものかなと。当然、初年度ですから、先程もちよつと話のあった、イニシャルのバス停の設置だとかそういうことにかかる費用という、この初年度だけかかる費用みたいなものは、当然それを加えてさらに、収入を按分したものが予算になっている訳ですよ。だから、今年度の予算としては、これに対して、多い少ないという話にはなりませんけど、根本的にこの40%を算出するにあたっての問題ではないと思います。ですから、あくまでこの運行経費という動かない数字をベースに40%に該当する算定基準を設けた時に、どうなるかと、どういうのが妥当かと、いところの議論に収束していただけると進める方としては非常にありがたい。それから、委員さんおっしゃった、結果を見てというのも、実は、東村山市のガイドライン、今までもそのようにしてきている訳ですけども、結果として40%を達成しているか、していないかというものは、これは足切りということをやっている訳ではありませんので、この中の説明にもありましたように、ずっと右肩上がりできていて、も

うあと少しというようなところであれば、今後の見込みの中で、実証運行を延長したいというようなことも、それは、この地域公共交通会議のなかで、議論しながらやってきたことですので、そういう結果を見て、さらに判断をするというのは勿論考えられる話ということになると思います。

委員：今のお話の今度は逆算といえますか、これでやっていきますと、委員さんおっしゃった21人って、決してそんな多い数字じゃないと思うんですね。停留所6つで、便が6便ですよ。そうしますと、1停留所で1日に何人乗ればよいよという話になってこようかと思えます。それで、これ次のステップになると思うんですが、そうしますと今度は、100円なのか180円なのかみたいな議論で、安ければ乗るよと。ここから、B停留所から西武園の駅まで乗るよ、ただ180円じゃあ乗らないよ、みたいな話に。これ次の段階で出てくるのではないかなと。そうしますと、仮に21人とした時に、どれだけ乗り易い運賃形態にするかということが次、大事になってくるのではないかという気が致します。100円だったら1停留所から1日1人乗ればよいんだよと、割といきやすい数字なのかなというような気がいたします。これ、次の段階で是非ご検討いただきたいなと思えます。

事務局：運賃形態ですけれども、現在の協議では所沢市のところバスの運賃形態に準ずる形で協議をしております。ところバスの運賃形態は初乗りが100円、対距離運賃となっております、最大260円の運賃ということになります。以上です。

会長：例えば多摩湖町地域のエリアの中だけの移動って、100円エリアですか？それとも変わります？100円エリアの中だけに入る位ですよ。

事務局：市内で移動する分には100円で済むかと思えます。ここで、ルートを含めて見直しをしておりますので、詳しい金額までは、把握しておりませんが、市内で移動する分ですと100円で移動が可能になるかと思えます。

委員：所沢駅まで行くときには2百数十円になるかと思えますので、バスプラス電車代と同じくらいになりますので、そうすると平均金額としては想定150～160円と、結構間違っていないかな。そんな感じになると思えます。

会長：多分このグリーンバスの平均の運賃額と、ところバスの運賃額って、多分似たような数字が、実際は出てくるのかなという感じはしますね。

会長：はい、他にはいかがでしょうか。

会長：先ほど委員さんがおっしゃったことは非常に大切な事として。基準があまり低すぎるとですね、誰も努力をしなくなりますのでね、そういう意味ではやはり、少しハードルがあった方が、みんなはこれを続けていくために、努力をする様にはなるかなと。

委員：時間が有るようなので。ちょっと、揚げ足を取って悪いんですけど、委員さんがね、今、西武バス全体を見てものを言った。これは、所沢は了解するという事の裏付けみたいな、という解釈をした方が僕はいいと思うんだよね。今その、東村山は被害者意識を持ってしまって話になっていかない。例えば、所沢にお客さん全部取られてしまふ、そういう発想はちょっと横に置いて、極端な事をいうと所沢の議会にしてみてもそれから、当該部局にしてみてもやはり、JRと結び付くというのは大変なメリットなはずなんだよ。だから、西武線の話をしなくてJRの話をして申し訳ないんだけど、そこらへんも所沢はしっかり計算していると思うので、あまり被害者意識を持ってものを見ないようにしていきましょうよという提案と、最後に、高い目標はいいことだって言うが、必成目標と、望ましい目標とこの二つをセッティングして提示をしてもらったらどうかな、という気がします。以上です。

委員：西武バスとしては、コミュニティバスも路線バスも、周辺の自治体と色々連携してやっていって、公共交通が良くなって、さらに使われる市民の方々が良くなるっていい

う視点では、いいことだと、そこに協力したいと思っていますけれど、こと今回の件に関しましては、西武バスはそれ程動いていません。大変だったのは前任の課長含めて事務局の方で、所沢市にこの案で何とか延伸をお願いして、ところバスの延伸によって、ここ、多摩湖町の皆様を救うというその熱意によって、所沢市が動いてくれたというのが実態ですので、西武バスはそれ程何もしていないです。東村山市さんの発案とですね、その努力のたまものだと思っていますし、所沢市もそれによって活性化して、乗車人員が多くなって、相互連携というか、流動が増えればとてもいい事ですし、今回については、東京都と埼玉県と、違う都区域での流動というか乗り入れになりますので、これは会長さんもおっしゃっていましたが、なかなか、全国的にもあまり例がない、武蔵野市と三鷹市とか武蔵野市と小金井市とか、近隣の連携で事例はありますけど、都県を跨いでというのはなかなか無い面もありますし、多摩湖町の方々が実際の生活の中では所沢市側に入ったり、いなげやに行ったりとか、駅としては所沢駅に行かれるというのは、これは自然の恰好ですので、東村山市も広い市ですので、そういった公共交通網ができるというのが一番大事なことなので、それについては、西武バスも頑張っていきますが、今回は東村山市さんが、一生懸命やった結果だと思っています。もちろん調整役としては動きますけども。

会長：今ありましたように、全国的に見たら、非常にレアケースなんですね。コミュニティバスというものの構図は色々あるんですけど、行政主体のコミュニティバスであるがゆえに行政区域を超えないという、その事によって、実際の流動だとか、あるいはその地域の細かなニーズに対応できなかった面というのが色々あったり、あるいは、埼玉県の、西武さんのエリアではなくて、もうちょっと北の方なんですけれども、市の境を挟んで200mくらい離れた道路に、それぞれ別のコミュニティバスが走っているという様なケースも、実際には全国に沢山ある訳です。そう考えてみると今回のケースというのは、それが100%全てを満たすものではないにしてもですよ、二つの市のコミュニティバスをうまく活用することによって、相互の流動であったり、あるいは市境という事とは実際にはあまり関係のない人の動きというものに、新たな流れを作れるという意味では、非常に画期的なことだと思います。私としては、その画期的な事を、やはりやって良かったと思えるようにしたいです。是非そういう観点での評価をしていただきたいなという風には思っています。

委員：今、お二人の方がおっしゃったように、こういった都道府県を跨ぐ地域の連携、都市の連携というのは珍しい事だろうと思うんです。東村山市も負けずにですね、所沢市からどんどん東村山市に来ていただく、例えば、宅部地域ですか、あるいはあそこに、多摩湖、公園があるんですか、都立公園ですけども、まあ、そういった、人をね、埼玉県の人、あるいはそれ以外でもいいんですけども、こういうのを東村山市に来ていただきたいと、こういう事で、市の方も、市の観光ですか、そういったものでもっと積極的に働いていただければなと思っています。以上です。

会長：ありがとうございます。例えば、初日にはね、所沢の方から来たバスに東村山市へようこそ、というような思いを伝えられるような事を多摩湖町地域でやるとか、何か、そういうような意味での、所沢市に対するアピールなどあってもいいかもしれません。他にはどうですか？

だいたい、4つの案、特に今日新たに出てきている3と4の案についても、見方、考え方等についてのご意見が出てきたかと思います。最終的には、これを整理をしまして、次回に最終的な判断基準の案としてお示しをし、合意をしていきたいという風に思います。また、この間何かお気づきの点があったら、また事務局にお寄せいただくという事も含めながら、少し整理をさせていただきたいという風に思いますので、ひとつよろしくお願いをしたいと思います。それでは、基準案3と4についてのご意

見を伺うのは、今日のところはここまでにしておいて、「その他」について事務局からお願いしたいと思います。

事務局：ありがとうございます。では「その他」といたしまして、事務局から2点、グリーンバスの平成29年度実績のご報告と、恐れ入りますが、次回の日程の調整をさせていただきたいと存じます。まず、担当から実績報告をさせていただきます。

事務局：それでは私の方から報告させていただきます。先程も少し触れましたが、参考資料のほうをご覧ください。この表は平成29年度グリーンバスの各路線の実績見込みでございます。東村山駅西口から久米川駅南口は、本格運行移行の合意をいただいた、平成29年2月末時点での収支率は42.43%でしたが、その後利用が順調に伸びておりまして、平成29年度は収支率49%の実績見込みとなっております。下のグラフは、平成29年9月1日より、バス利用特典サービスを、この会議で合意をいただいて導入したわけですが、その導入前と導入後の収入の内訳を表示しております。導入前につきましては、ICカードの利用比率が、76.2%、導入後につきましては79%と、約3%程度、ICご利用者の方が増加しております。バスの対象となる、ICカードの利用者が増加傾向にあることが分かりました。報告は以上でございます。

会長：何か質問ございますか？まあ、これが増えたのはバスのためかどうかというのは、何とも分かりませんが、ただ、ICカードの利用が増えている。79%という数字は、結構な数字だと思いますよ。多分、他のIC導入したコミュニティバスなどで79%という数字、8割近い数字をあげているところは、無いのではないかと思いますので、これはすごい数字になっていると思います。それだけ利便性が高まったという事が言えると思います。何かご質問、特にないですか？よろしければ、じゃあ、次進めてください。

事務局：では続きまして、次回の日程をここで決めさせていただければと思います。

○スケジュール調整により、23日の午後を第1候補に設定した。

委員：最初の会議で負荷をかけるというか、作業をお願いして申し訳ないのですが、ガイドラインの設定、再考ということがありました。これについては会長も話をされているように、刻々、その年齢構成、人口構成、経済構成は変わってきている。

30年問題というのは、当市に於いてもやはり、各部署に於いて相当検討されている。少なくともここでガイドラインを見直すという事は、来年の部分を見直すという事ではないわけなので。5年10年先を見越して見直していかなきゃいけない。という事は、30年を目途に、その時の状況に合ったことを考えなきゃいけない。東村山市として人口変動や年齢構成比の推移を予測し、それに対して公共交通や、福祉、医療だとかというものに対する予算を、まあ、額は出せないかもしれないが、部長さんの個人的な見解でも構わないので出してもらって、それを基に、どうしていこうかということを考えていかなきゃいけないという気がしますので、各部署におけるデータをできる限り、このガイドラインの見直しの時には、切り口が色々あると思うんで、データを集めていただければ大変ありがたいという事を冒頭の会議で、お願いをしておきたい。以上です。

会長：ありがとうございます。はい、非常に大切なことだと思います。そういった論点がないが為に、絵に描いた餅にしかできないような計画ができたりするケースが全国あちこちに有りますので、きちんとそういったことを把握した上での議論にしてゆきたいと思いますので、ひとつそれぞれの部署で、勿論現状で出せる範囲で結構ですので、ご用意いただければと思います。お願いいたします。他には、はい、どうぞ。

委員：私もお願いなんですけれども、この間、市報でグリーンバスの広告募集というのが出ていました。まあ、新しい路線が本運行になったので、広告を募集しますよというものなんですけど、まあ、その募集に関することもそうですけど、やはりグリーンバスに関することです。今まで報告してもらってあまり、市報で報告してもらっていることもあまりないと思っていますので、そういうのをちょっと報告していただきたいなというのと、なぜかという、それらを含めてですね、これから見直してゆくガイドラインにも係わっていくんでしょうけど、要するに、あと市としては、何本コミュニティバスを敷けるの？ 予算的に、可能なの？ どうなの？ というところを、やはり考えていかないといけないと、現実的に。そういう意味でも、出る方ばかりではなく、入るところもきちんと考えなくてはいけないので、そういうところも知りたいと思います。よろしく願いいたします。

委員：3, 800万は7, 000万位まで大丈夫なの？

委員：枠として？

委員：公共交通の今の3, 800万というのは8, 000万位までいけるの？ 一億までいけるの？ というような事が今の意見と全く一緒で、40%を超えていけば上等という姿勢が、前期ものすごく感じられた。民間だったら、とっくに倒産だという話を何遍かさせていただいた。やはり、どこで収益を求めるのかということに対しては、真剣に考えていかないと、せっかくこうやって、皆さんが色々知恵を出し合っているものが、財政的にどうにもなりませんよということになってしまったら、何しているのか分からないという話になってしまうので、収入という事に関しては、今後ちょっと考えていく必要があると思いますよ。ダイヤも含めて、一番ピークの、一番金が入る状態というのを、ちょっと考えてみようよって。

そういう事を考えて、そういう部分をやっていかないと、ただ、今、コストがこうなんです、粗利がこうなんです、40%です、オッケーなんです、議会通りますよ、いや、条例でこうやって作ってありますよ、それだけで通る問題ではないんでね。だからそこを、現実、いまの問題として、それは担当部長としては本当に真剣に考えてもらいたい、というお願いをしておきます。案は色々あります。

委員：それと並行して、500何億の市なんでね、細かいお金、一万円札がどうのこうの、千円札がどうのこうのっていうのは、あまり目立たないと思うんですけどもね、今の、バスの広告と合わせて停留所の広告が出せないかというところをね、是非ご検討いただきたいなと、いくら位で売れるのか分からないけれどもね、バス停に、手を上げる近くの業者さんなど掲示するとかね、いう事で、例えば一万円札、年に二枚ぐらい入ってきても嬉しいじゃないですか。だから、細かいところを稼いでほしいなという気持ちがあります。ローカルに行くと、バス停に広告出していますよね。要するにこれは、禁じられていることではないですよ。

会長：勿論それは大丈夫です。それと、地域の人達が広告を集めに走って、バス停の広告を集めているようなところもあります。というようなことで、色々ご要望はありましたけど、できない話ではないと思いますので一つよろしく願いいたします。他はよろしいですか？ はい、そうしましたら、ちょうどいい時間位にだいたいなって参りましたので、以上で本日の議題は全て終了いたしました。これを持ちまして、平成30年度 第1回 東村山市地域公共交通会議を閉会いたします。

本日はお忙しい中、お集まりいただきましてしていただきましてありがとうございました。