

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成30年度 第2回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成30年7月23日(月) 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・中條基成委員・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 (オブザーバー) 一般社団法人 東京バス協会 地宗知子 乗合業務部係長(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： 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 2. 議題 「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. 報告事項 乗降者数調査について 所沢市との協定締結式について グリーンバスの広告収入、コミュニティバス基金について 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 ○委員出席状況の確認 委員16名中、出席者15名、欠席者1名 ○会長挨拶 ○環境安全部長挨拶 ○傍聴希望者の確認 会長：議事に入る前に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：傍聴希望者は、4名いらっしゃいます。 会長：委員の皆様にお諮りいたします。事務局からの報告で、本日の会議に4名の傍聴者が待機しています。この会議への傍聴について許可いたしますが、ご異議ございますか。 ・ ・ ・ 異議なし ・ ・ ・ では、傍聴者の入室を許可します。					

傍聴者の着席まで、お待ち下さい。

．．． 傍聴者入室 ．．．

会長：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会議の円滑な進行にご協力をお願いいたします。

2. 議題

会長：では、本日の議題である「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の検討に移りたいと思います。

前回の会議で「ところバス」の乗り入れにおける本格運行移行の判断基準について、2つの案が追加されました。本日は更に事務局より提案があるようですので、これについて事務局から説明をお願いします。

(事務局説明)

●資料1

それでは、本格運行移行の判断基準案について、今までにお示ししている基準案について改めて整理した後、更に判断基準についてご提案をさせていただきます。お手元にご覧いただき、平成30年度第2回資料1をご覧ください。

まず、項番1といたしまして、これまでの基準案をまとめてございます。

案1と案2が、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、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す。

次に、前回の会議でご提案させていただいた案3と案4でございます。案3は、具体的に、経費から収支率40%を達成するための1日当たりの利用者数を算出したもの、また案4は、収支率40%で既存路線の補助額と比較した場合に、同程度となるために必要な1日当たりの利用者数を算出したものとなっております。

前回の会議の中では、案3と案4を満たす1日あたり21人の利用者があることを判断の基準とさせていただく方向でご議論いただいたところでございます。

本日、ご提案させていただきます案5は、今までにお示ししている基準案が理論値であることから、決算額ベースの基準を設けるというものです。

具体的には、経費、運賃収入の決算額が出たところで、当市から所沢市に支払う負担金が確定いたしますので、この負担金を実証運行の6か月間の利用者数で割り、一人当たりの補助金の額を算出いたします。この補助額とグリーンバスの収支率40%の場合の補助額との比率を出すというものです。

分かりやすいように、例として予算額を入れたものが、資料の表の一番下の段になります。経費、収入額は予算額、利用人数は案4を満たす21人といたしますと、一人当たり321円の補助となりまして、裏面にご覧いただき、グリーンバスの収支率40%の場合の補助額230円の約1.4倍ということになります。このように、決算額ベースで出された比率を見ながら、どこまでが許容範囲なのかというところで、資料下段にご覧いただき、判断の流れにありますとおり、来年度に入ってからご議論頂きたいと考えております。

長くなりましたが、今回は、案3、案4の「1日あたり21人」と、案5の「一人当たりの補助額の比率」の二つの要素から、多摩湖町地域の利便性の向上と費用対効果等の視点で複合的に検討し、本格運行の移行についてご判断をいただくことを提案させていただきます。

実証運行の開始を10月1日に控えておりますので、本日の会議でご議論いただき、本格運行の判断基準を決定して頂ければ、と考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

会長：この判断の流れというところの説明は特にありませんか。

事務局：資料裏面の判断の流れについて説明をさせていただきます。フローチャート一番上のところで、乗車実績確定が平成31年4月上旬、負担金の確定が4月下旬の見込みです。ここで乗車実績が1日当たり21人以上であれば「YES」の流れで、一人当たり補助額をグリーンバスと比較し、費用対効果等を確認し本格運行移行について5月下旬の地域公共交通会議で議論していただき判断していただく。21人に満たない場合は「NO」の流れで、実証運行が下半期の比較的用户数が減る期間にあたることもあり、他の路線の年間乗車人数の推移、費用対効果等の確認などをして、実証運行期間の延長あるいは所沢市と運行終了の協議の上終了という流れとなります。5月下旬の第1回東村山市地域公共交通会議で判断していただくこととなります。

会長：ただ今、事務局から説明がありましたが、これについてご質問、ご意見はありますか？

委員：前回の案4まででよかったと思います。案5が出ると少しわからなくなるのですが、ガイドラインの収支率40%にあたるものをどのように出すかということで、従来のグリーンバスの一人当たり補助額の平均である230円を基に、案4で21人という数字を出しているということですね。案5は決算ベースであると。本来の収支率を出すために必要な金額で出しているということ、補助額は321円になる。そして、これを230円に合わせた方がよいのではないかと。計算すると1日当たりの利用者数は29.2人になります。そうであれば29という数字を出した方がよいのではないかと思いますし、そこまで上げてよいのかという迷いもあります。なぜこれを出してきたのか不思議に思います。結局のところ何で判断するかというと、1日当たりの利用者数で判断するのですよね。それを何人にするかというところで迷わせるような数字を出してきてどうするのかという気がします。どうしたらよいですか？

会長：事務局いかがですか？

事務局：皆さんを惑わせるつもりではないのですが、今までの21人という算出根拠が予算額であったり40%になった場合を仮定した数字で、実際の補助額がいくらになるのかというところをしっかりと見ただけで検討していただくため、今回決算額ベース、案5を出させていただいたところです。

委員：同じ疑問を持っているのですが、そうするとハードルが二つあるということになりますよね。21人という足切りラインがあり、その上でもう一度計算をし直しているところが、この路線は他のグリーンバスの路線と性格が違うのではないかと思います。一つは距離が短いということ、それからとりあえず東村山駅までは来ないということ。例えば秋津の路線、あるいは諏訪町、東村山、久米川の路線とは違うのではないだろうかと思います。そうすると、一人当たりの補助額まで算定基準に持ち込む

ことがいいかどうかということだと思います。前回の案1から案4で、案4が極めて妥当ではないかと。そうでなく、これを入れ込むのであれば、100円の運賃を廃止して180円にすれば補助額が減るという訳ですよね。100円ではなく180円にしたらどうなるのかという問題が出てくると、所沢市内の路線との整合性が取れなくなってくるという問題があるとは思いますが。これを100円とすれば21人となるということが前提としてあって、他の路線と補助額を合わせなくてはならないとなると、委員さんが言ったように29人あるいは30人という話になりますので、本当によいのかと思います。これでやったら、ひょっとしたら半年後に全然賄えない数字になりかねないと思います。他の路線とベースを合わせるという必要がこの路線についてはあるのかということだけ疑問点として提出させていただきます。

会長：他にはいかがですか？

委員：案5を出した目的、何を目的に出したのかをもう一度伺いたいというのが一点、それから二点目は、この数字の中に絶対数となるランニングコストがある。この数字がどう変わるかによって大きく変わってくる。その部分がところバスの今までの運行距離に対しての1km当たりの数字で算出されているとするならば、所沢市側として全く同じような状態でそこを日割り計算されるであろうか。単純に計算したら大きい額になってくる。そうでなければ、あそこは延長で約2kmになるということからすると、乗降客数等々を試算した場合にその数字でないものを所沢市が出してきたとしたら大きく数字が変わってくる。その辺りを管理されている西武バスとしてはどうお考えになっていたのかというところを二点伺いたい。まず案5を出した目的、これを聞かせてください。

会長：事務局いかがですか。

事務局：案5の目的ということですが、あくまでも今までの1日当たりの利用者数というのが、需要調査に基づいてどこからどこまで乗るという想定の一人名当たりの金額の収入が想定であったところがありますので、補助額を他の路線に合わせるためにこの案5を出しているのではなく、比較をしてどこまでが許容範囲になるかということをご議論いただきたいという意味でご提案しております。ですから29人にいくかどうかということではなく、1.4倍までならよいのか、1.5倍や2倍ならどうなのか、多摩湖町というところで交通不便を解消するという地域の皆様の利便性の向上と費用対効果というところでご議論いただくためにお出ししています。

委員：そうしますと、これを見る限り決算数字を想定して実際の試験運行が行われる前に、ある部分で既決しましょうと、結論を出していきましょうという考え方のように見える。21人で計算すると数字はこうなりますというのは理解できる。ではこの計算というのは何が目的で出されているのかというのが余計複雑になっているように思える。例えば案1、2、3、4を全部足して4で割り平均でいったらどうかという非常に荒い話をしたのですが、そういった基本的な考え方で案4というのを一つの考え方として出しているのであれば、それでよいのではないのでしょうか。そこに関連して、今、流れを説明してくれましたが、21人に満たなかった場合、いきなり廃止、実行、延長のルールが入るのですか？例えば20名であった、19名であったという時に、21人にいかなかったから廃止であるという紋切り数字のような形でこれを捉えるのか、捉えないのかによって基準というものをなだらかにするか、非常にハードなものにするか、そのニュアンスが相当変わってくると思います。そして、それは担当する事務局にとっても大変大きなウェイトになるのですが、実際にこれを運行し、乗る地元の人達からしたら当然この数字は分かっていると思いますが、そうするとやはり捉え方は大変違ってきます。我々も協議をする上に於いて、経年変化では

ないですが、例えば1週間、2週間、3週間、1か月経ったその後、周知の度合いによって数字がこのように変わっているというようなことを見ていかないといけない。ただ単純におしなべて、20人21人ということで判断するわけにいかないというような気持ちもあります。それを21人で絶対に切るとするのであれば案5は非常に矛盾した形になる。出て来もしないものを想定で数字を出して、無理矢理にこれを決めて流れの中で21人を完全固定化してしまうといった考え方なのかと考えてしまいます。ですので、時間変化によって変化しているその実績数字というものがある程度協議して、例えば40%の230円に対して1.5%まで0.5%上下ということを入れて協議をしてもらいたいのだという気持ちがあるのか、いや0.01%だという気持ちなのか、その辺りを聞かせてください。

事務局：今のご質問ですが、「YES」、「NO」というはっきりした言葉が出てきたので分かりづらくなってしまったかもしれませんが21人に達しなかった時の「NO」のところで、まず利用者の推移を確認と記載しています。ここの箇所は、まさに20人の時はどうするのか、利用が右肩上がりなのでもう少し様子を見ようといったご検討をいただける場というつもりで記載しております。ですので21人きっちりで駄目であるとか、予算額と21人であればというところを入れるか迷ったのですが、そこで1.何倍という数字をはっきり出して、それを超えるか超えないかというきっちりした判断基準にはせずに、あくまでもその時の結果を見て判断をしていただくという形をとっていただければと考えているところです。

委員：会長、一つ確認をさせていただきたいのですが、今これ案1、2、3、4と前回提案があり、現在案5がありましたよね、このタイミングでコンセンサスとして、案4でいこうではないかと決めることは可能なのですか？案5が事務局から出ていますが。これはやはり納得いかない、案4でいこうというような、そういった決定をすることは可能ですか？

会長：それは皆さんの合意でもって決めることです。

委員：それと資料裏面の判断のながれで、これは案5と絡んでいるという理解でいいのですか？それとも案1、2、3、4、5のどれに決まってもこの判断のながれは、これでいきたいということですか？

事務局：いずれの案にしてもこの流れになります。

委員：だとすると、増々もって想定決算数字のようなものをここで出すということは、少々ナンセンスではないでしょうか。ある部分で、頭の中で、今ここで発言されている3人は皆同じようにある一定な幅を持たせてやっていくという考え方、そして前回の議論の時にお互いに意思の疎通を図ったのですが、所沢市にいくら払うのか、所沢市がいくらだと言っているという話を一旦置こうと。まずは基準を作り、その後の話にしようといった話をした記憶があります。事務局もそういうことで承知をもらったという様に思っていますので、そうであるとするなら案5のこの数字というのは、想定で25万2,837円というものが出てくるということ自体が審議の方向性を迷わせてしまうのではないかと。結論から言いますと、私も委員さんの言うようにやはり案4でいく方がいいのではないかと気がします。

会長：先程のご質問に対してコメントはありますか？

委員：最後にこの案5をどうしても出してきた理由が分からない。前回の会議の時も、実額は難しい面もあるので理論値で、21人という数字でいいのではないかとまとまったように、1回目の議事録を確認しましたが、そういった雰囲気であったと思いますが、なぜ実額になってしまったのだろうと。逆に言うと路線一人当たり230円補助を出していて、321円なら許容できる、できないということはこちらのメンバーで判断しづらいかと。私も判断はできません。そこは、他路線に比べて4割、5

割までなら問題ない、7割超えたら駄目というのはこの会議の委員でもなかなか判断しづらいのではないかと単純に思います。委員さんからご質問があった中で、運行経費は前も申し上げた通り、西武バスもコミュニティバスは、各市基本的に同じ単価でやっておりますのでそこは問題ありませんが、ところバスの吾妻ルートと他の東村山グリーンバスのキロ当たりの収入、1km走るだけの収入の構成、路線の質が結構違いますので、実額に於いてみた時に延伸部分の所と他のグリーンバスの所のルートの、そこは整合性といいますか、近いものがあつたとしても、やはりところバスの吾妻ルート他全体のところにひっかかってしまう所がありますので、恐らくキロ当たり収入は東村山市さんの方が高いと予測されますので、実額でみる理由が、何か逆に特別にこの案を加味しなければならない、むしろもっとゆるく、21人というのは前回ある程度いいとする話は確かにあつたと思うので、この一人当たり補助額ということなども勘案しながら会議で決めていきたいというのであれば多少分かるのですが、同格くらい重く入ってきたので、事前に見た時にも何か理由があるのかと思つた。特別な理由があるのであればいいのですが、それは私も疑問に思います。経費のところとしては同じです、やはり路線の質が違うので、実際のというと少し違和感があります。回答になっているかはわかりませんが。

会長：はい。有難うございます。他にはどうですか？

委員：皆さんの意見とだいたい同じなのですが、ただ決算額ベースの基準を入れるというのは、多分大事な事だと思つたのですが、ただ、この案5の表がわかりづらいのかなと思います。収入額のところですが25万2,837円、これは予算額のことなので、逆にこの利用者数、3,696人で、平均運賃160円位だとすると、恐らく収入額も決算額ももっと大きくなると思います。収入額のところを決算額ベースにしなければ少し分かりづらいかと。そうすると一人当たりの補助額は低くなるように思われます。

会長：決算額といいつつも、不確定な金額がこの中に入っているということですね。実際にそうならないと分からない箇所が確定した数字のように入ってきているので、この辺りは確かに分かりにくいのだろうと思います。それと一つ問題がありまして、今回の10月開始の最初の段階では、この案5を仮に判断基準に使つても時期的にうまくいくのですが、仮にこれを延長したとします。そうすると次の半年で実績を見て、そうすると今度は決算額が出るのはさらに半年先になります。それまで結局案5で判断することができないということになる、そういったタイムラグの問題もあります。これは私も資料を見て気が付いたことです。たまたまこの10月開始というタイミングからいくとちょうど半年後の判断をする時というのは決算が出る時期なので、最初はうまく時間が合うということは確かにある。ですがそういった決算額を使おうとすると、そういった課題もあります。

委員：とりあえず10月からやつた半年後、この数値が出てくる可能性があるという参考数式であるということに留めて案4でスタートし、会長がおっしゃるようにタイムラグも確かにあるでしょう。そうすると引き続きをするとなつた時に、これをどうするか半年後に協議しましょう。今も真剣にやっていますが、もっと真剣にとつた形で捉えていったらどうでしょう。

会長：はい、他にはご意見ありますか？

委員：私も同じ意見です。案5そのものを、申し訳ないのですが削除していただきたいと思つます。なぜかと言いますと、この数字そのものが非常に四つの案と矛盾するものとなっています。今まで四つの案を何のために出してきたのかと言うと、結局のところリサーチして分かることは1日当たりの利用者数です。そうするとそれをどのように出そうかというものが案1、2、3、4なんです。案5は1日当たりの利用者数

を21人と固定しているところがすでにおかしい。今までの案の考え方と全然違います。もし出すのであれば、補助額を230円にして計算し直さなければ駄目だと思います。だからこれはやはり考え方としておかしいと思いますので、補助額の比率という考え方を改めて持ち出して、案5と言うからおかしいのであり、別案だと補助額から考えるとこういう考え方ということだと思います。だから、二つの基準を作るのであればいいのです。21人ということともう一つ321円という基準を二つ設けるという考え方ならまだよいのですが、とりあえず分かるのは1日当たりの利用者数なので、そちらを優先でいいのではないかと思います。私としては案5はいらないと思うのですが。案5が残っているといつまでも禍根になるような気がする。

会長：事務局の考えはどうですか？

会長：もう一つの矛盾というか、先程の2倍ならいいのかというような話が出ましたが、この案5でいくと21人で320円、1.4倍位ということであるとすると、一方で21人という基準があるとすれば、2倍にはなるわけがない。少なくとも1.4倍よりも高くなることはない、そういう矛盾も出る。

事務局：21人が固定というところですが、案5につきましては上の説明をご覧くださいますと、一人あたりの補助額の数式が一番最後の、実証運行期間中の乗降者数となっていますので、ここの半年間の実際の数を入れるような形になりますので、具体的な数字が見えた方がいいかと思い21人の基準にあてはめた時の21を入れてしまっているのですが、実際にはここの6か月間と人数が入るかたちになるというところで、実際に補助額として、一人あたりいくらこの半年間ではかかっているのかというところを見ていただいて、その21人と二つの要素でみていただくと考えているところです。

会長：そうすると、今ご意見があったように、あくまでもこれは参考数字の方がすっきりします。つまりその21人という理論値は理論値ですが、それから出した数字をまず基準とする。そしてそれを例えば下回った場合などに、今この案5のところあてはめた21より低い数字が入ってきた時にどのくらいの金額になるか。その時に許容範囲なのかどうかというような判断をする時の参考計算式として扱った方がすっきりするような気がします。皆さんどうでしょう。事務局はどうですか。

事務局：はい、ご意見のとおりで、まず参考数値としていただくためにも、案として上がっていないことには、後から後出しのように出せませんので出させていただいたのですが、皆様の方でそういうご議論があって、21人の他に参考の判断としてこの数字を使うという風にしていただくということであれば、おまかせいたします。

会長：はい、そうすると今までのご意見はだいたい一つなんです。前回、案4までの4つの案が出てきて、案3・4というのはほぼ同じ数字が出てきていて、この案4をベースにこの数字を判断基準とする。ただし、例えば先程委員さんから案件が出てきたように19とか20といった数字だったり、ずっと上がり調子で来ていてまだ届かないといったケースであったり、今までのグリーンバスの場合もそういうことは勘案しながら各路線の本格運行などを決めてきたわけです。ですからそういう時の判断のために、案5に示されているような決算ベースだとどうなるのかというあたりのことを参考にしながら、判断の材料にしていくというのが、おそらく今出て来た意見の集約になるかと思えます。他にご意見、あるいはそれを補強するようなご意見はございますか。

委員：今までの色々な議論を伺ってまして、この21人利用者数があるかどうかということが一つの基準といったものになっています。ですがこの案はこれからやるということで進んでいるのですから、今事務局の方から出てきた話は、その結果で、今会長さんがおっしゃったようにそれからの議論でも差支えない、今事務局がたしかに

おっしゃっていたように、後で後出しではないという意味で出したのだというようなお話も伺ったので、私はそれでいいと思うんです。それで事務局の方で、クロスセクター効果ですか、この案を実行することによってどんなメリットが生じるのか、あるいは生じたのか、そういったことも併せて、ところバスの延長についての最終決定をしたらいかがなものかと思えます。まだ半年程あるわけですから、クロスセクター効果を考えるはいただけないものかなというふうにも思いました。

会長：具体的にはどういうことでしょうか。

委員：ところバスを乗り入れることによって、多摩湖町の方が、こういうメリットが出たと、お金の問題ということばかりではなくて、それに付随するメリット、あるいはデメリット、デメリットというとお金の問題しかないと思うのですが、そういったようなことです。例えばこれから高齢化する、あるいは人口減少する、あるいは人が他へ移住するというようなことによって、インフラストラクチャー、上下水道とか、そういったものの費用負担が、人が減れば一人当たりの費用が増えるわけですから、そういう費用を人が残っている、或いは増えれば負担が少なくなるわけです。だからそういったようなことを含めて、できる限り、これはかなり難しい話かとは思いますが、そういったことも併せて報告していただければその後の決定に結構参考になるのではないかなという気がします。

会長：ありがとうございます。直接ところバスが乗り入れたことによる効果になるかどうかと言われれば、これはある程度長期で見なければ何とも言えないことですが、例えば多摩湖町地域での、その後のヒアリングだとか、調査などはできるかとは思いますが。そういったことを判断基準というか、その後の展開に繋げるにあたっての参考資料といったことで活かせればということでしょうか。

委員：何しろ多摩湖町地域の方で、これは本当だろうと思うのですが、市の意識調査では若者の4人に一人は多摩湖町から移住したいと考えているということですよ。だからそういったことをできるだけ防ぐようにしたいものですね。

委員：事務局で作っていただいているこの表の一番下のところで確認させていただきたいのですが、決まっているのは運行経費Aのところ、それから1日当たりの利用者数21.0人、運行日数176日、利用者数と、この4つについては変動がないという理解でよろしいですか、それで変動するのが収入額と負担金、それから一人当たりの補助金というところが変動要素になりますか？

会長：これについてはいかがですか？

事務局：基本的に運行経費Aのところは変わらないと思います。それ以外につきましては実証運行開始後の利用者数になりますので、全て変動する可能性があります。

委員：この数字はできればキープしたいということですよ。収入額のところなのですが、乗車と降車で機械を付けてカウントするという話が前に出ていたと思いますが、東村山市の収入というのはあくまで100円という収入でやるのですか、それとも所沢まで行って260円でやるのか、どちらでやるのですか。

事務局：収入額については以前にも申し上げましたが、どちらの市の収入かは判断できませんので、あくまでもカウントするのは乗車数のみということですので、収入額についてはところバス全体の収入額に距離按分の比率を掛けたものが市の収入になります。

委員：多摩湖町から沢山乗っても少ないと。

事務局：はい。多摩湖町での利用が少ししか乗らなくても、多く乗ったとしても分母が大きいですから、変動はわずかになるかと思えます。

委員：すごく不安定な収入額の計算になるのではないかなという気がします。あるいは思い切って乗った人数かける100円ということで固定をしてしまった方が…。

会長：どちらにしても仮定の数字になってしまいますね。ですからそういう意味では収入額、この案5の計算式というか、表は不確定要素が多いのは事実です。だからなおさら皆様のご意見のように、参考数値としての位置づけの方が妥当かと思えます。

他にはご意見ございますか？それでは他にご意見が無いようでしたら、先ほど申し上げましたように基本線としては案4ベースの、1日あたり21人という利用者数でまずは判断基準とする。一番難しいのがその近辺の、ぎりぎりであったような場合ですが、そのような場合の参考数値であったり、あるいは全体を見たときの今後に向ける判断をするにあたって決算ベースの数字を参考にする、というようなことでよろしいでしょうか。よろしければそのような形でまとめさせて頂きたいと思えます。

では判断基準については、基本は案4に示された1日当たり利用者数21人、まずこれを判断基準とする。もし21人以上が「YES」であればこれはそれほど大きな問題なく次へ続けられるであろうと思えますが、仮にぎりぎりであった時なり、あるいはこの21人以上が「NO」であった場合、参考数値として、決算額や、あるいは地域の声であったり、そういったものを参考にしながら、「NO」であった場合の判断などの時に参考数値として決算額等を使うということで判断基準とさせて頂ければと思えます。ありがとうございました。

それでは、議題についてはここまでです。次に報告事項に移らせて頂きます。報告事項について事務局より説明をお願いいたします。

事務局：事務局より三点報告をさせて頂きます。一点目は乗降者数調査についてです。これまで実証運行中の乗降者数調査は、車両にセンサーを設置して乗降者数をカウントする方法を予定しておりましたが、西武バスさんが昨年導入した運賃箱の新しいシステムによって、乗降者をカウントできるというご提案を頂きましたので、システムを利用してカウントさせて頂くという方法に変更させていただくことになりましたことをご報告いたします。

続きまして二点目ですが、所沢市との協定締結について、これまで所沢市と協議を重ねてまいりまして、今週7月27日金曜日に、所沢市役所において東村山市域への乗り入れの協定締結式を執り行うことになりましたのでご報告をさせて頂きます。

最後にグリーンバスの広告収入、それからコミュニティバス基金でございます。お手元の参考資料をご覧ください。グリーンバスの広告事業は東村山市コミュニティバス有料広告要領に基づき、車内額面・車内チラシ・車体外側枠・停留所標識・車内放送・車体ラッピングのメニューがあり、市のホームページや市報で広告を募集しております。広告収入は平成26年度から平成30年度6月までの実績額となっており、昨年度は車体外側枠と車体ラッピングを合わせてご利用くださった方がいらっしゃることで大きく伸びていますが、今年度につきましては当初予算額で見込んでおります44万円に近い額になるものと想定しております。この広告収入については全額コミュニティバス運行事業費に充当しております。

続きましてコミュニティバス基金ですが、これは平成26年6月の運賃改定に伴い設置したもので、新規路線にかかる経費に充てることとしております。積み立てる額は年間の利用者数が100円の運賃だった場合の収入額と、実際の収入額との差分を効果額として積み立てるものです。昨年度は新規路線の車両購入費用や工事費、運行経費などに充てておりますので、各年度の事業内容によって取り崩し額が増減しております。今後の見通しですが、今現在の状況のままであれば年間400万円程度ずつ増加していくことと試算しておりますが、基金を充てている路線をいつまで新規路線の取り扱いとするかなど、今後整理が必要と考えているところでございます。報告事項は以上です。

会長：ありがとうございます。何かご質問、ご意見等はございますか。

委員：コミュニティバスの広告収入の件についてなのですが、勤労者福祉互助会の方で30周年のイベントがあるということで、できればバスのチラシを載せたいという話が出ていたのですが、こちら4月から6月で29年度の半分位の予算で、その時間聞いてみたら載せられなかったという話だったので、判断基準がどのような感じになっているか教えていただきたいのですがよろしいでしょうか。

また、どうやって決められているのですか。

事務局：判断基準でお断りしたのではなく貼るスペースが無く、お申込みをされた方から順番に、先着順になっておりまして、スペースが塞がってしまいますと受付ができない状況になってしまいます。

委員：先着順。

事務局：はい。

会長：他には。

委員：コミュニティバス有料広告要領、ありますよね。判断基準については東村山市有料広告掲載に関する基本方針によって定められているとのことなのですが、ホームページにはないのですよね。これ見られない。だから一度配っていただけませんか。もしくはホームページにアップしていただけないかなと思います。判断基準が分からなければならぬと思うし、ホームページを見て申し込もうと思っても、判断基準が分からないようではいけないと思います。あと、個人的に不思議だと思ったのは、コミュニティバス有料広告要領を読みましたが、要領や規則などの設置日が載っていないのはなぜですか？設置日が載っていないですよ。これなぜなのか、これはいつ決まったのか。ふつう設置日があるから改正の時に追加していくことができますけど、なんか変だ。きちんとしてほしい。

会長：事務局、その辺はいかがですか？

事務局：今ホームページから設置日は見られないですが

委員：設置日ですね、実施日と言わず設置日と言うらしいです。

事務局：はい。つきましては、確認をいたしまして後日報告させて頂きたいと思います。

委員：できれば資料としていただきたいと思います。

委員：そういう基準が明確になっていないことを、なぜこの委員会で報告するのかという質問をしたい。元来であれば、広告をするということはこの公共交通会議で審議をして広告等に関する協議事項、議事録があってしかるべきではないかと思えます。でなければ何のための場なのだと。もう1点言うと、事務局が云々という話ではなく、今委員さんが言ったような話に関して民間ベースで考えるならば、この広告媒体に対して年間最大いくらを収益として挙げますよと、そのためにはどういう形で広告をとってきますよと、ただしこれは公共交通なのでこういう業種に関してはこうですよという様なことを、ここで協議をして決めていかないと、数字は積みあがっているからいいじゃないかというものだけでも、そうではなくて、もっと明確に目標数字を挙げて、少なくとも新規路線云々というのと、不便地域は他にもまだある。そこに対してどういう処理をするのか。多摩湖町の問題が終わったから全部が解決という訳ではないので。多摩湖町の問題では大変良い勉強はしました。ですがこの次の時に何が問題になるかを私は再三言いましたが、お金なんです。予算がどうなるかということによってオペレーションは大きく変わってくる。唯一ここで稼げるのであれば、やはり会議としては目標数値をたて、どのいう形で広告を取り、どういう形で運用していくのかを会議の中で決めて設定していく形にしないと、今のような質問が出てきます。私もこの数字を見せて頂いて、もう少し稼げるのではないかという気がしています。以上です。

委員：委員さんの言うことはもっともなのですが、要領を読んでいただければ多分、分かると思うのですが、広告に関しては西武バスさんに丸投げなのですよ。ですから、はっきり言ってこちらでは把握していないというところが多々あると思うんです。後で西武バスさんから報告を受け、もう少し何とかなりませんかという要望をすることがある話になると思うのですが、そういうシステムも分からないので、それをまず、資料提供していただきたいのと、地域公共交通会議ですから、本来そこまで話し合うべきなのかどうか私は疑問なので、本当は多分違う話だと思うんです。要望として出すまでの話であるとは思いますが、この会議で議題にするべきことなのかという点では、ちょっと別の話なのかなという気がします。だからその会議で話し合うことも少し整理して頂きたいと思います。ただ、それとは別問題で、コミュニティバスに関わる資料は全部出して欲しい。でない判断できないところが多々あります。

委員：よろしいですか。委員さんの話も絡め、先ほど事務局が40万円という数字が出たと思うのですが、今年の予算は40万円ですか？

事務局：予算額としては約44万円です。

会長：グリーンバスに広告をという話は、過去にこの会議で議論した内容です。

委員：議論したことはある、ないではなくて、していいことなのか、すべきことなのかということなんです。

会長：グリーンバスの運営に関わることでですからそれはする必要があります。ただ、いくらを目標にするかというところが、ここで議論すべきことかと言われると、何とも言えません。ここではないかなという気もしますけれども。いずれにしてもグリーンバスの運営に関わる問題として、広告をとりましょうというのはここで決めたことで、その内容についてはその当時では確かに説明はありました。どういう形で実際には西武バスさんにやって頂く話などを、この会議の中でも過去に、決めた時には出ていました。ですからどのような形のものに基づいてどのようにやっているか辺りのところは事務局の方では把握しているはずなので、それは委員さんがおっしゃるように提示してくださいと言えば提示をできるはずですよ。

委員：今の話で西武バスさんに委託している、委託というか、委員さんの言葉を借りれば丸投げしているというなかで、例えば市の広報誌や市報にグリーンバスの広告を載せませんかみたいな趣旨の広告を仮に載せることができたとして…。

委員：載せています。

委員：載せている。市役所に申込みがあったら、それは西武バスさんに言ってくださいという話になるのでしょうか。

委員：連絡先は西武バスさんになってます。

委員：そうすると、市役所の中にはそれを取り扱う所管が、取り敢えずはないよということになっちゃうんでしょうかね。

委員：今聞いてびっくりしました。市の広告は東村山市のコミュニティバスには載せられないじゃないですか。やはりその枠を行政でちょっと持っておいて頂いて、30年の互助会のイベントって、互助会って市内の業者さんも相当数の方が入っていらっしゃる。ここを何とかして盛り上げていこうといった時に市バスに載せられないというのはどうなのかなというのがあるんでね。ですので、そういう枠を行政としても何枠でもいいから持っておいてもらって、本来市の活性化でスタートしたものということで、その一部スペースをとっておいていただければいいんじゃないかなという気がします。すみません、意見です。

会長：その辺の問い合わせ方については、今日の「その他」の中で最終的にどうこうということとは言えませんので、西武バスさんの方の広告の体制もあるでしょうし、それと整合させながら、例えば一部の枠を市の方で管理するようなことができるのかどう

かとか、この辺のことは別途議論の対象にさせて頂ければと思います。それにしてもあの小さなバスの中の話ですから、先着順と言われればそれは多分そうだと思いますよ。他にはどうですか？よろしければ、他に事務局から何か連絡事項等ありますか？

事務局：特にございません。あと次回の会議の予定を決めたいということ

委員：会長、次回の会議もさることですが、10月までにどのようなスケジュールで所管の動き、この会議の動き、本来のところというののもっとあってもいいですよ。そうすると10月1日までは何もないということになってしまいますよね。

会長：ではこの後の予定と合わせて何か事務局からお伝えすることがあれば。

委員：例えば、今の「ところバス」を試運行でこっちへ引っ張ってくる、そういったことが全くないまま10月1日を迎えるのかどうかとか。気になる部分があります。

会長：お客さんを乗せて入ってくるということはないと思いますけど、10月までは。試走はしますよね。

事務局：10月1日までの予定ですが、今週7月27日に所沢市役所で協定の締結式を行います。その後、バス停の設置等工事を8月から9月にかけて実施する予定です。8月末に地域に向けた説明会を予定しています。所沢市のコミュニティバスですので試乗は難しいかもしれません。可能かどうかの確認はしてみます。10月1日までの予定は今のところはそれくらいです。

委員：それともう一つ。ひょっとすると、色々なメディアが取材に見える話が出ています。都県を跨ぐと、それはどの様なタイミングで市の方が地域に告知や宣伝をかけるのか、メディアとタイミングを合わせるみたいなことでやっていくということはどうですか。単なる説明会もさることながら、地域にチラシを入れ込む、前に申し上げたように「停留所から乗って西武園に乗り継いで東村山駅にこのように行けるんですよ」といった印刷物、こういったものをメディアに、仮に新聞に載るようなことがあればそれに合わせて、そういったチラシを配布していくとか、資料と一緒にその地域に入れ込んでもらうことなど。

会長：いわゆる利用促進のためのツールですよ？

事務局：8月の終わりに地域の人への説明会を実施する予定ですけど、説明会の中で地域の方に向けた利用案内や時刻表に加え、どのような使い方をすると便利だという資料の作成を考えているところですので、その説明会で配布すると同時に、自治会ですとか狭山公園の方においていただくとか周知の方法を考えております。

委員：せっかくですから自治会ごとで配っていただき、できるだけ大勢の人の手に渡るように、説明会といっても参加する方はそんなに、爆発的に多くはありませんので、各家庭に届くような形、仮に新聞等で取り上げてもらえるのであればそれに合わせてみたいなタイミングが目印ではないかと思います。

委員：取り上げてもらえるならではなくて、取り上げてもらいましょう、頑張ってください。そういうのを告知していくのが大事であると思います。もちろん市報もぜひお願いします。

会長：都県境を跨ぐというのは本当に初めてのケースですので、それは、やはりそういうPRの仕方があると思います。

委員：所沢駅東口からスタートですよ、吾妻循環コースは。

事務局：今の状態はそうですが、今回の10月からの変更で、所沢駅東口から保健センターまでの区間は廃止になります。保健センターが起点になります。

委員：保健センターが起点。その辺も、このバスは多摩湖町への近道であるとか、大きなバス停のように看板を出してもらったら結構いいのかなと思っています。

会長：いずれにしてもできるPRはきちんとやりましょう。確かに先程も言いましたよう

に、都県境を超えるようなコミュニティバスというのは初めてのケースなので、これはある意味話題になることは間違いないです。ですから、あまり早くから新聞などが取り上げてくれるとも思えないんですが、ただ、直前にはそれなりにインパクトはあると思います。一つは決まった時点、確実に決まって、今回締結しますですのでそれで確定する訳ですから、その時点と、それから後は運行開始の直前です。マスコミが取り上げるとしたらその辺です。

委員：待っているは駄目です。

会長：投げ込みはちゃんとしなくてははいけませんね。

委員：例えばそのプレス発表の原稿みたいなものは用意するつもりはあるのですよね？

事務局：プレスリリースはする予定です。

委員：記者クラブへ持っていくときに上手に持っていかなければ、どこの会社が新聞社の幹事会社なのかということを経営収集していかなければ、藪蛇になってしまう可能性があります。

会長：こういった話題に熱心な記者がいる場合があります、この辺りは少し情報収集をしましょう。

委員：個別の方がいいかもしれません。

会長：他には？

委員：会議のたびに事務局にお願いするのですが、予算も期限もあるということを経営して言っていますので、それを前提として聞いてください。ガイドラインの見直しをしなければいけません、そして前回の会議の時に不便地域に対する対応をどうするのか、継続案件になっています。そのことを協議する前にまずガイドラインの幅をどこまで、広告のことも含め、ガイドラインというものはどこまでを設定するべきなのかを是非委員会の中もしくは特別委員会を作ってでも協議をして進めて頂きたいということが一点です。加えてそれについて、30年問題ということを経営はいつも言いますが、2030年におけるところの年齢人口比率がどのようにになっているかということも一つはありますが、申し送りも都市計画であると私が言っている理由は、緑地法が30年で切れるからです。自民党の中では継続も審議していますが、相続等の関係こそありますが、かなりの部分で市場開発をされる可能性が出てきています。それを踏まえ、当該市としては30年問題というものを都市計画全体と年齢構成比がどのように変わるかということを経営どのように捉えどういった方法で実行していくのか、都市計画や道路行政をどのように考えているのか、ということもやはりわかる範囲の中で教えて頂いて、公共交通会議としてのガイドラインを設定するべきです。まちづくり部長は頭が痛いかもしれませんが、一軒の家の為に多額の税金を使って道路を使っておきながら1年以上あの状態にあることは市民運動となる可能性もあります。そういったものが様々な所で出ています。やはりその辺りのことも含めて道路行政がどうあるべきか、生産緑地法が有限立法で終わったということになったとき、課題がどのように出てきてそのスライドをどのように実行するのか、税収にも非常に響いてきます。当然企画部門の会議の中ではそういったことは頭に入れて計画をされているだろうと思いますが、その方向性が全く見えない中でガイドラインがと言われても、結局同じような固執の中で重箱の隅を突いたような話で計画やガイドラインを作ったところで、その時節柄に合わないものになってしまったら何にもなりません。先日も言ったのですが、報酬は必要ないので何人かの人間を抽出して、「この切り口からいったらこっちだよ」という叩き台を作ってしまうなければ、協議に乗ってこないと思います。

この1期の間には何とかガイドラインは思惑だけでも方向性を出したいという気持ちがありますので、是非事務局側もその辺りに視点を置いて進めて頂きたい。お願いを

しておきます。

会長：特に今の段階での回答は必要ありませんか？

委員：回答のしようがないでしょう。3回目くらいのお願いですから。

会長：他には何かございますか？

- ・ 次回日程調整 （第3回の会議は11月2日15時から）

会長：それでは以上で本日の議題は全て終了いたしましたので、これを持ちまして平成30年度第2回の東村山市地域公共交通会議を閉会したいと思います。本日はお忙しい中、大変ありがとうございました。



協議が調っていることの証明書

平成30年7月23日付け、東村山市地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 協議が調っている対象

「ところバス」吾妻循環コースの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

2. 協議が調っている内容

「3箇所6基の新設停留所における乗降者数が、一日あたり21人」を基準とし、半年間の実績確定後に本格運行移行の可否について、地域公共交通会議で総合的に判断する。

基準に満たない乗降者数であった場合は、決算額や利用状況の推移、地域の声を参考とし、総合的に判断する。

平成30年7月23日

東村山市地域公共交通会議
会長 鈴木 文彦

