

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成30年度 第4回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成31年1月16日(水) 午前10時00分～正午				
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・依田修委員・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・間野雅之委員 (オブザーバー) 警視庁 東村山警察署 須崎裕司 交通規制係長 (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：中條基成委員・佐藤和明委員・谷伸也委員				
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 コミュニティバスガイドラインの見直しについて 3. 報告事項 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 事務局：本日は、大変お忙しい中ご出席賜り、誠にありがとうございます。 本年もどうぞよろしくお願ひ申し上げます。 開会に先立ちまして、本日の会議資料の確認をさせていただきます。 配付資料確認 ○ 次第 ○ 資料1 コミュニティバスガイドラインの見直しについて ○ 資料2-1 3. コミュニティバス導入に向けた取り組み内容 ○ 資料2-2 3. コミュニティバス改善に向けた取り組み内容 ○ 資料2-3 4. 広域連携による運行の検討 ○ 資料3 コミュニティバス導入検討者別検討フロー ○ 参考資料1 新たな移動手段等検討スケジュール(案) ○ 参考資料2 自治会等の団体以外の要望 ○ 参考資料3 自治会等バス導入要望状況 議事に入ります前に、委員の皆様の出席状況でございます。 本日は、委員16名中、出席者13名、欠席者3名となっておりますので、東村山市地域公共交通会議条例 第5条 第2項の過半数の出席という成立要件を満たしていることをご報告させていただきます。なお、佐藤委員より欠席の連絡をいただいております。オブザーバーとして東村山警					

察署より須崎交通規制係長に出席いただいております。よろしくお願いいたします。
環境安全部長よりご挨拶申し上げます。

《部長》新年初めての会議にお集まりいただきましてありがとうございます。あらためまして、本年もどうぞよろしくお願いいたします。昨年は、ところバス実証運行開始にあたりまして、本格運行移行の判断基準についてご議論をいただきありがとうございました。本年も引き続きご指導いただきますよう、よろしくお願いいたします。さて、本日は前回に続きまして、コミュニティバスガイドラインの見直しについてご意見を頂戴する予定としております。特にコミュニティバスの広域連携の追加など、手順の再編にあたりましては、想定外が生じないという観点で修正案を作成しておりますので、委員のみなさまの様々なご意見を頂戴できればと思っている次第でございます。本日の会議は、限りある時間ではございますが、実りあるものにしていただきますようお願い申し上げます。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

《事務局》それでは、これより平成30年度 第4回 東村山市地域公共交通会議を開会いたします。
最初に、会長よりご挨拶を頂戴したいと存じます。

— 会長挨拶 —

《会長》おはようございます。今年もよろしくお願いいたします。コミュニティバスをはじめとする交通を取り巻く環境が非常に厳しくなっております。2016年くらいから地方で、特に人の問題が非常に大きな課題となっておりまして、以前はお客さんが少なくて採算性が悪いから路線を廃止したり減便をしたりするという流れが当たり前だったわけです。ところが2016年くらいから人はそこそこ乗るし、需要はあっても乗務員が確保できないから減便をする、あるいは廃止をしていくというような傾向が、まず地方で出てきました。地方だけの話で済むかと思わないでもなかったのですが、昨年首都圏で非常に騒がれ始めました。これからは、やはり、そういった時代になってくる。例えば自動運転が引き合いに出されたりして、今後人手不足に向けたということで取りざたされることがあるのですが、自動運転が本当に実用化されて普及をし、人がいなくても済むというようになるには、私はあと20年くらいかかると考えています。そう考えると今直面しているこれからの人手不足には絶対間に合わないですね。ということは、ドライバーを増やしていくということはもちろん必要ですが、ある資源を有効に活用してそれを効果的に地域に活かすという視点で地域交通を考えていく必要があると思います。これからの議論の中でそういう観点も是非忘れないで議論をしていただければありがたいと思います。今までのように拡大一辺倒あるいは、新しく作ることを前提としたものはおそらく成立しなくなってきます。年頭に明るい話ではないのですが、これからはそういうことを頭に置きながら議論していく必要があります。本日も、そしてこれから、またよろしくお願いいたします。

《事務局》ありがとうございました。ここからは、会議の進行を会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

《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らっしゃいますか。
《事務局》傍聴希望者は、2名いらっしゃいます

《会長》それでは、委員の皆様にお諮りいたします。

事務局からの報告で、本日の会議に2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 —

《会長》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。

《会長》会議に先立ちまして、傍聴者の皆様にお礼申し上げます。当会議を傍聴されるにあつ

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すようお願いいたします。

《会長》では、本日の議題「コミュニティバスガイドラインの見直しについて」事務局から説明をお願いします。

《事務局》それでは、コミュニティバスガイドラインの見直しについて、ご説明いたします。

ガイドラインの見直しにつきましては、前回の会議で、「公共交通空白・不便地域の情報の更新」と「広域連携の流れについて追加する」という2点について、ご意見をいただきました。本日は、そのご意見を踏まえて、修正案をご提案させていただきます。

それでは資料1をご覧ください。

こちらの資料は、前回の資料と一部差し替えておりますので、変更内容を先にご説明いたします。

まず、2ページの凡例が前回4ページと同じものになっていたので、修正しております。また、前回いただいたご意見を踏まえ、7ページの図の下にございます表1を追加しております。

なお、7ページの図の番号に誤りがございましたので、1から7に修正をお願いいたします。

参考資料2と3ですが、前回の会議の中で、これまで所管に寄せられた要望を整理したのようになっておりますので、後程ご覧いただければと思います。

さて、公共交通空白・不便地域の更新ですが、前回の会議の中でもご説明いたしましたとおり、ガイドライン策定後に運行を開始した「東村山駅西口～久米川駅南口」路線を反映させたものになっております。また、ガイドライン策定当初は対象としていなかった、小平市、清瀬市がそれぞれ運行しているコミュニティバスのバス停も民間路線と同様に公共交通機関の1つとして考え、そこから300メートル圏内は空白地域から除いております。

なお、1月15日の市報でご案内いたしましたとおり、富士見町4丁目中央のバス停が2月1日から移動することになっておりますが、こちらの影響については、次回の最終案のときに反映させていただきますので、ご了承下さい。

現在の交通空白・不便地域の定義である、鉄道の駅から600メートル、バス停から300メートル圏外という条件について、このままで良いのかというご意見を前回の会議でいただきましたが、この定義についての見直しは、新たな移動手段についての検討にも関連することかと思っておりますので、そちらの検討を進めてから複合的に考えることにさせていただきたいとこのように考えております。

従いまして、今回は、先ほど申し上げました、新規路線と近隣市の路線を反映させたこの内容ということで、資料6ページの更新案のとおり更新したいと考えております。

公共交通空白・不便地域の更新については、以上となります。

よろしく願い申し上げます。

《会長》ただいま、事務局から説明がありました。これについてご意見があればお願いします。

《委員》参考資料2にある、自治会等の団体以外の要望ですが、例えばこれとの関連性というのはどうなんでしょうか。今回の公共交通空白・不便地域の更新には、要望との関連はあるのでしょうか。

《事務局》今回の更新内容は、あくまでも公共交通空白・不便地域の更新となっておりますので、要望の内容については、これには反映させておりません。今後、公共交通のあり方についてご検討いただくときの参考という形で出させていただきます。

《委員》切り離して考えるということですか。

《事務局》はい。

《会長》バス停からの距離は、どうしなければいけないという定義がありませんので、それぞれの地域で考えることですが、バス停に関しては、半径300メートルは全国的に一般的なものです。どこで線を引くかというのは非常に難しいところもあるのですが、300メートル歩くのは厳し

いとか、実際の道路の距離ではそれ以上になるということもあるのですが、200メートルにすると、空白・不便地域が増えたり、バス停間にも空白ができたということがかなりの比率で出てくることもあって、それをカバーするにはどうするのかという議論が非常に難しくなる面があり、200メートルに距離を縮めることはあまりしていません。駅については、東村山市の600メートルというのは、どちらかという短い方で、全国的には1キロメートルにしているところが比較的多いです。例えばこの近辺の電車はそうでもないのですが、東海道線や東武高崎線などは15両編成があり、これが停車するホームは最低300メートル必要になります。300メートルのホームがある駅から半径の短い円を描いてしまうと、ホームが目前に見えるようなところまで空白・不便地域になってしまう。そうすると、市民感覚として合意が得られなくあるというようなこともあって、1キロメートル位で考えているところが多いです。その中で、600メートルというのは、比較的歩ける距離というものを配慮している考え方なのかという風に思います。一般的に駅勢圏という考え方も、だいたい1キロメートルで考えているところが多いと思います。

《委員》5年前のガイドライン策定時から、図7を見ると空白不便地域が減っていることはわかるのですが、検討地域の中の優先地域はそれほど減っていない。これまでのガイドラインの考え方で、まちの賑わい・活気を創るためのコミュニティバスということなので、優先地域に指定されていても、市民からの動きが無ければ導入しないというのが方針だったと思います。その方針で行くのかと思っていたのですが、福祉の方も考えていくとなると、市から積極的に優先地域の不便解消に向けた動きをしていくのかということを考えてざるを得ないと思うのですが、そういう検討はいつ頃からできそうなのですか。

《事務局》新たな移動手段の検討を踏まえてということになるかと思いますが、後程ご報告させていただきますが、新たな移動手段の検討については、まずは今年度庁内での研究、来年度以降は地域公共交通会議でもご意見をいただき、その中でご議論いただくことになろうかと思いません。

《委員》市の考え方を一度はっきりさせてほしいと思うのは、検討地域内の優先地域をすべて解消するつもりなのか、強い要望が無い限りできないという風にするのかどこかで終わりにするというのは変ですが、先程会長もおっしゃっていたとおり、資源や予算も限られていて、人的資源も限られてきつつある。そうなってくるとある程度、目途のようなものが必要なのではないかと思います。拡大一辺倒は無理ですから。そのあたりの考え方を今回のガイドラインに示していかなければいけないのではないかと思います。このピンクをどうするのか、全てなくするのが市の方針なのか。

《会長》大切な話だと思います。

《事務局》公共交通空白・不便地域を解消していくことに努めるというのが市の考え方ですが、バスのガイドラインでは難しいというのが実情ですので、道路状況が変わらないことには残ってしまうと考えております。それも含めて、今後どういった形で公共交通を考えていくのかということをご議論いただければと思っております。

《会長》そうすると、コミュニティバスとしてできる範囲のことで可能な限り、この優先地域を消していく。ただ、この地域の状況や社会状況を考えた中で残る優先地域にどういった方策をとっていくのか、これから検討はしていくという整理でよろしいですか。

《事務局》はい。

《委員》繰り返しになりますが、総合計画を策定していくにあたり、公共交通会議として提言をしますか、しませんか。大きな流れの中の目的をどこに置くのかという話と委員の質問はニアコールというところがある。大前提が無いということなんです。今のような答弁を繰り返しているとわかったようなわからないような消化不良の状態が続いてしまう。参考資料1の検討スケジュールの中に入っていき過程の中で、協議をするときに前提としてこういう考え方でいかがでしょうかというものは、理事者側と調整して提示をしていきますというくらいの答弁をしてもらわないと、同じ事を方向を変えて繰り返しているという印象を与えてしまうのは良くないと思います。というところで会長どうでしょうか、次回の新しい形の協議をしていくスケジュールに入る前段で、その範囲についても、いわゆるオブジェクトの設定の位置づけについても提示をしていく、1案がいいのか2案がいいのか、公共交通会議としてはこの案を目標として今後協議をしていきたいと思いますというような方向性を出していくということを答弁の中に入れていただかないと、

同じことの繰り返しになってしまう気がします。

《委員》今のご質問はなるほどと思うのですが、配布資料の中に東村山市の周辺地域のバスの路線図があります。この路線図を使って相手の市の採算がどうなっているか乗車状況がどうかなどをご説明いただけるのかと思っっているのですが、見ていますと、公共交通不便地域が市境に多い。会長のお話にもありましたが、人手不足が叫ばれている、それから東村山市の高齢化が進んでいるということ。市報に人口が出ていますが、毎月50人程度減っています。年間で約600人。こういった人口が減っている理由、それから他市のコミュニティバスの状況、こういったものを勘案すると、これが今後の進め方の一つの案になるのではないかと考えています。

《会長》このガイドラインは従来のグリーンバスをベースにコミュニティバスのガイドラインとして今まで捉えてきている、そのこと自体はそれでいいと思うのですが、委員の意見にもあったように根本の議論にあたっては、何を議論するのかというところが見えない中で議論するわけにはいきません。後程今後のスケジュールでご説明があると思いますが、今年度、庁内で研究・検討される、そして来年度以降地域公共交通会議にも諮って議論を進めるにあたり、何を議論しどのような方向性を出していくのかというあたりの指針を示していただいたうえで議論に入るといようなことをしていただく必要があります、そういうことでは委員のご質問・ご意見にも対応できるかと思っいます。

《委員》ガイドライン改定後に、どう具現化していくかというのは、おそらく3カ年とかではなく、少なくとも2025年くらいまでは示していかないとおそらく市民の要望に対して納得のいく説明ができないと思っいます。ガイドラインは鋭意検討していますということでは先へ先へと目標が逃げていく、あるいは話が先送りになってしまうということでは無責任というか何も得るものが無いのではないかとっ気がします。今、2021年以降ということでは資料にあります、この先に第5次総合計画での兼ね合いになってくると思っいますが、その中でどうやって入れ込んで具現化していくか第4次総合計画の時もかなりバスについて、例えばバスベイを作るとかいろいろなことが書かれていたと思っいます。ところがバスベイについては実現できているところはほとんどないと思っいます。さくら通りがこれからどうなっていくかわかりませんが、そうするとこの総合計画が絵に描いた餅になってしまう、実行できる中身にこちらから提言していかないと夢ばかり書いてある、書いてあるけども具現化できないという話になってくるのかなりつらい状況、外に出られないかたが増えてくるという中でどうやっていくかと。一刻も早く新たな交通手段に取り組んでいかないとっいけないと思っいます。

《会長》またあとで、新たな移動手段の検討スケジュール案についての報告があると思っしますので、その時にまとめましょう。

《委員》これはガイドラインに載せる資料だと思っいますが、ガイドラインは誰が見るものか。この地域のバスを走らせてほしい、その地域の人たちが見るものですよ。だとしたら、全部とは言わないですが、不便地域のところでこの道幅はバスが通れませんそういう具体的なものがあると検討しやすいと思っいます。地域組織ができたから考えてみましようかと、そこでやっ警察署等に入っただいてどうするといっのでは多摩湖町のような話になって、結局走れないといっことになりかねない。市民に対して、判断材料をもう少し提供して欲しいと思っいます。ガイドラインを進めていくには、そういうところも出てくるわけですから。早い段階でそういっことを見られれば、市民も検討しやすいのではないかとっ思います。バスは無理だけでも別的手段かなと切り替えができるかと思っいます。

《委員》バスが走れそうな道路は地図で落とし込めますよね。その中で要件を満たしていないから通れないといっような色分けのようなものを別表で作るなどすれば説得力が出てくるのではないかとっ思います。バスが通れるのではないかとっ思うような道路でも、すれ違いができないとか。

《委員》地図に出せなくても要件をどこかに書いておけばいいのではないでしようか。ちなみにどのような要件なのですか。道幅が何メートルでないとグリーンバスが通れないのですか。

《事務局》定時定路線のバスを走らせるには、車両制限令の要件をクリアする必要があります。車両幅2台分プラス0.5メートルの車道幅が必要になります。道路にはこのほかに歩道部分の幅員がありますから、一般的に道路の幅員と言われているものとは異なります。グリーンバスで使っしている小型バスは、車両幅が2.08メートルです、この2台分の幅と0.5メートルを加えて、4.66メートルが最低限必要な車道幅員となります。

《委員》私が参加したコミュニティバスの運動では、まず一つは道幅、それから道幅が十分ある新

青梅街道は、交通量が多いので、バス停を作るにはバスベイが無いと難しいと聞きました。私は「東村山駅西口～久米川駅南口」のルートを通したかった。中央公園の西側にあるマンションがありますが、その方たちのことを思うと、何としてもその方たちの不便を解消したいと思ったのですが、その条件を言われまして、そのマンションのかたはやむを得ず徒歩や自転車、江戸街道を走るバスを利用する状況で、不便を感じていると聞いています。道路の拡幅という点では、今、府中街道に道路予定地としてフェンスで囲われ、長いこと放置されていますが、道路の拡幅は大変なんですよ。市内の不便地域は東村山の周辺地区に多いことから、多少市のお金は必要となりますが隣の市も、同じような条件で運行しているので、共同で東村山市に延長してもらい不便地域を減らすことができないかと考えています。

《会長》今いただいたご意見で、道路条件についての記載については、やり方によっては可能です。ガイドラインですから、あくまで判断をするための材料として提示することは可能です。この同条件というのは変化もあります、それを現状ベースで出すことはできるのですが、それでガイドラインとしていいのかと言うと疑問もあります。むしろ、単純に道路幅員を表記した地図、それから、バスを運行させるにあたり、どんな条件が必要なのかという条件を別途表記をして、判断はガイドラインを見て該当地域がどうなのかというのはそれぞれの方が参照しながら見ていただく。そういう事は可能かと思えます。ここはバスが通れる、通れないということを表記したものを出すのはガイドラインとしては難しいという気はします。

《委員》さっきおっしゃった4.66メートルという、根拠になるような数字がもしあれば、ここは通れそうであるがどうなのかと自分でも測ることはできます。わざわざ警察に来てもらって、やはり通れなかったというのではがっかりする度合いが違いました。

《委員》1点、確認させてください。4.66メートルというのは一方通行、というか片廻りのところでも制約されるということですか？

《事務局》この4.66と言う数字は相互通行の場合です。バス同士がすれ違う際に、最低でも4.66メートルの幅が必要ということです。それで、ガイドラインに取り込むという話でしたが、地域組織を立ち上げたいと相談をお受けした人には、このような条件が必要になりますとお話しているのです、ガイドラインに盛り込むよりは、細かい説明ができていますとっております。

《委員》いずれやらなくてはいけない議論に入ってしまった感じがします。今協議をしなくてはいけない事と、ガイドラインの新たな視点を求めるという部分では、今論議をしたことは大きな要素として入れなくてはいけないとは思いますが、そここのところと、何度も言いますが、先にこの説明をしてもらった方が頭の中が整理できた感じがします。なぜこの説明を後にするのかと思いつながりながら聞いていました。もう一度初めに戻り、この部分では何をということ、もう既に別の移動手段の云々ということはこの時点で出てきているので、それはあとで検討するとはっきり定義されているのですから、その辺りを整理してもらえたらと思います。協議をする前に、こここのところテレビを見ていて都市間における路線バスの事故、地方における路線バスの事故がすごいです。原因の分からない事故が起こってきている。その辺は会長が冒頭で話されていましたが、やはりドライバー不足というところから端を発しているのだとしたら、これは他の移動手段でも一緒だと思うのです。タクシー業界でもドライバーが高齢化しています。そここのところは虚心坦懐に時間を取って実情を説明をしていただき、認識を新たにしておきたい。それぞれの生活環境、後期高齢者の仲間入りになってしまいましたが、その辺りを念頭に、せっかくこのように専門分野の部署の方がみえている訳ですから勉強をさせていただいてから見直しのスケジュールに入っていきたいという希望です。

《会長》ガイドラインの中身にはすでに入っていますので、この議論はこのまま進めさせていただき、一段落したところで、新たな移動手段のスケジュールについての話に入るところで、参考意見として伺っておきたいと思えます。確かにタクシー業界も全く同じです。実は隣の東大和市で1カ所コミュニティタクシーの実現に近い所までいっています。警視庁の実査が終わり、ルートを確定できるまでいったのですが引き受けてくれるタクシー事業者がいないのです。周辺のタクシー事業者にも声を掛けているのですが大変厳しい。ですから、新たな移動手段を検討しても引き受け手がいない可能性も有る訳です。そのようなことも頭に入れながら議論をしなくてはなりません。この会議での進め方はガイドラインの話を先に進めさせていただき、もうすでに入っていますので。ですから、新たな移動手段を検討するに当たってピンクのところをどう考えていくか、その考え方は、ガイドラインの中にそのような文言を盛り込むかどうか

かとして、このガイドラインの中で定めていくものではない。コミュニティバスを前提としたときの検討地域というのは、前回からこういう形で更新されるということによろしければ、それはそれで進めたいと思います。

《委員》コミュニティバス、要するに「定時定路線の交通手段」とこのガイドラインで定義されているはずですので、バスではなくてもタクシーでもいい。先の話になるのですが、先の話になると言いながら、ちょっと困ったと今思っているのは、たまたま市報に出ているのですが、一番右上、障害福祉に関して市単独事業で「障害福祉に関する市単独事業再構築（案）の基本的な考え方に関する意見募集」が出ているのですね。この中の例で、障害者タクシー、タクシー控除というのが入っている。福祉に関する市単独事業を見直していきたい。結局コミュニティバスは市単独事業ですよ。これに、今回次のガイドラインに福祉の考え方も入ってくるとなると、先にこういうのをやられてしまうと結構な足かせになると思うのです。これが出てからそれに合わせてこっちは整合性を作っていくというのも何か、どうなのかと思う。こちら側からは言えないものなのですかね。

《会長》地域公共交通会議で議論するのは基本的に、行政的な言葉でいう福祉というのとは少し違います。誰でもが同様に利用できるものを対象にしているというそこだけは動かないので…。

《委員》そこは動かないのですね。その辺を確認が必要なのかと思う。要するに、車椅子の方は運転手の補助が必要ですがある程度自力でバスに乗れる方を対象にしているバスやタクシーなどの移動手段を対象としているということ…。

《会長》まあ、ざっくり言うとそういう事ですよ。細かく言うと、介助の人が付いている人も乗れるわけですから、それをどこまでそういう言い方をするのか難しいところではあるのですが、基本的に、例えば福祉という言葉でくられた時に、対象者とされているかどうかということは、この地域公共交通会議で議論の中では関係ありませんので…。

《委員》分かりました。

《会長》普通に誰でも居住している人、市民の誰もが対象ということで、同じように対象になるということ。

《委員》今の話からいくと、いつそちらの対象者になるというのは誰もわからない事です。年齢を重ねてくればなるかもしれないし、或いは不慮の災害でなるかもしれないということを考えると、やはり、全員がということだと思います。それともう一つ、このガイドラインの新たな地域の見直しということで、ざっくりと、このピンクの所はバスが引けるのか引けないのか。とてもバスを走らせられないというところがピンクで残ってしまったという話になると、このガイドライン自体が意味を見いだせなくなるのではないかと。先の話になるのですが、その辺りの可能性はいかがですか？このガイドラインを改定してそれをどう活かしていくか、活かす可能性があるかどうか。ぱっと見て、少なくとも、今まで検討を重ねたけれども難しい所がかなり有るのではないかという気がします。

《会長》事務局としてはどう考えますか？

《事務局》現状の道路状況ですとピンクの地域になっている所はバスを通すのは難しいです。ただ、道路整備を進めているところですので、状況が変わっていくことでバスが通れる可能性も有ることを踏まえて、前回コミュニティバスのガイドラインをそのままバスのガイドラインとして残させていただきたいとご確認いただいたところです。

《会長》このピンクの所の中で、ところバスが走り始めたところは、とりあえずバスは通れた所ですから、そういう道路があるとすればそれをどう活用するのか、周辺との整理の中で、こんな方法はないかとの材料にはなる。前回のガイドライン以降の変化を反映した形で今の交通空白、不便地域はこういうことであると指示をする。それから、道路の幅員の状況やバスを走らせられるかどうかの条件の記載について、事務局としてはその都度説明をしていきたいということですか？

《事務局》はい。

《委員》もう一つ言わせていただきますと、所管に相談があり、その該当の地域の方たちにお渡しできる資料が調っているのかどうか、或いは口頭で説明しているのか、その辺りも伺いたい。

《事務局》ご相談いただいた時にお示しするものについては資料として用意してあります。

《委員》それは道路幅員なども…。

《事務局》基本的な資料は揃えてあります。それを含め、ガイドラインを見てある程度市民の方

が、相談に来る前に判断ができるようにした方がいいのではないかという所につきましても、例えばガイドラインの七ページ、事前準備に説明がありますが、このチェックポイントに基本的な道路幅員の要件をお示しして、詳細については市役所の公共交通課にご相談くださいということになるかと思いますが、このように若干追加させていただくことは可能かと思っております。

《会長》どちらにしても、例えば地図上に表わすとすると何年何月何日現在と言う表記しかできないわけですから、これはなくてもいいと思います。道路に関して、どういうところがチェックされるのか、必ずチェックされて、クリアしないとバスは走らせられないというのがどういうものであるのかの手がかり位は出していいという気がします。それは検討いただけますか？

《事務局》それでは、この後の広域連携の所で、またガイドラインの変更案についてご議論いただいて修正案をお出しすることになると思いますので、その時に合わせてその部分に付け加えたものを提案させていただきたいと思います。

《委員》相談に来られる市民の方は、基本的な知識がゼロと思って対応していただければと思います。

《会長》では、とりあえず交通不便・空白地域については前回からの変更点が現状このようであるということを表すものですので、これはこのようなかたちで、これをどう解釈しどう扱うかは今後議論させていただければと思います。では、二つ目の説明を進めてください。

《事務局》

2点目は、広域連携によるコミュニティバスの導入検討の流れについて、新規導入ガイドラインの中に盛り込むというものです。

資料2をご覧ください。そちらの資料2-1が、新規導入ガイドラインに「広域連携路線導入検討の考え方(案)」を追加した原稿、資料2-2が、運行改善ガイドラインの原稿となっております。さらに、資料2-3が、広域連携で進める際の手順として追加する分の原稿となっております。

それでは、具体的に変更内容をご説明いたします。まず資料2-1の新規導入ガイドラインですが、これは、現行のガイドラインの9ページ、②運行経路案の作成の部分にあたります。ここではチェックポイントを加筆修正しております。このチェックポイントの運行経路の考え方には、元々「原則、市内の経路」として、かつ書きで「市外の場合、該当市と対応方法を検討します」となっておりました。この部分の「市外について」を切り離して単独の項目とし、市内で完結しない場合に広域連携によるコミュニティバスの導入を検討するという流れを加えております。

ここで、広域連携による導入を検討することになった場合、どのように進めていくのかということを書いたものが、資料2-3になります。

それでは、資料2-3「4. 広域連携による運行の検討」をご覧ください。

まず、④-1ですが、広域連携による導入の検討をするかどうかを含め、広域連携について検討をする段階での市と地域公共交通会議の役割でございます。

概要といたしましては、市が他市と連携することが有効であると考えた場合は、地域公共交通会議に意見を求め、会議はそれに対する意見を提出するというものです。

ここで、市が検討するケースとしては、前回委員からのご意見を踏まえ、双方向を想定しております。

次に、④-2ですが、ここでは、判断基準について整理しております。広域連携による導入でも本格運行移行の基準は原則グリーンバスと同じ収支率40%であることに変わりはありませんが、「ところバス」の例にもございます通り、必ずしも路線ごとの収支率が算出できるとは限りません。その場合、収支率40%に代わる基準をまず設定して、それから運行計画を検討していくという流れになっております。

収支率に代わる判断基準につきましては、相手方の状況により、設定可能な条件が変わることが想定されますので、特に代替案を規定せず、あくまでも効果と経費のバランスを考慮しながら妥当な基準を策定するとさせていただいております。

この2段階を経た後は、通常の実行計画策定と特に検討の流れが変わるものではないと考えておりますので、④-3で市が、地域組織や地域公共交通会議と連携を図りながら、相手方の自治体と調整を図っていくとして、現行のガイドラインの流れに戻っていくようにしております。

次に資料2-2の運行改善ガイドラインの場合ですが、こちらは他市からの要望等により、既存の路線が他市に乗り入れする場合についてまとめておりますが、加筆修正した内容といたしましては新規導入ガイドラインの修正内容と同様となっております。

ガイドラインに広域連携による導入の流れを追加する原稿案については、以上となります。ここで、1点補足でご説明させていただきたいことがございます。資料3をご覧ください。

ここでは、提案者が市民である場合のほか、行政から提案する、あるいは、民間事業者から提案があった場合にどのように考えるかということを整理してございます。

ガイドラインは、市民が地域にコミュニティバスを通したいと考えたときに、どのように検討を進めていくかという手引書ですので、行政や民間事業者が提案する場合に、必ずしもガイドラインの通りに進めなければならないという位置づけにはなっておりません。

このフローは、今回、ガイドラインを見直しするにあたって、想定外がないようにしておくというお話がございましたので、今まで想定をしていなかった民間事業者からの提案も含めて、提案者別に、ガイドラインに入る前の振り分けかたを事前に確認しておくという意味で新たに整理したものです。

簡単にご説明いたしますと、市民が提案者の場合はAとなり、従来通りのガイドラインに沿った検討となります。次に、提案者が行政の場合はBとなりまして、さらに、その地域に地域組織があるかどうかで分けております。地域組織がある場合は、やはりガイドラインに沿って導入し、地域組織がない場合は、市が地域公共交通会議のご意見も伺いながらガイドラインに準ずる形で検討するという流れになっております。最後に、民間事業者からご提案いただいた場合がCになります。この場合には、市の施策と合致しているかどうかを市が判断し、合致しているとなった場合には、Bの地域組織がなかった場合と同様に、地域公共交通会議のご意見も伺いながらガイドラインに準ずる形で検討するという流れであることを、確認していただきまして、市の事務要領としておきたいと考えております。

以上、長くなりましたが、広域連携をガイドラインに追加する内容のご説明となります。

今回は、この原稿案にご意見をいただき、第5回の会議で決定させていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

《会長》広域連携に関する導入検討案を追加する原稿案についてただいま、事務局から説明がありました。ご意見があればお願いします。

《会長》一応確認ですが、Cの民間事業者の提案と言うのは、市が補助をする形でのコミュニティバスの提案を民間事業者の方からしてきたケースと考えてよろしいですか？

《事務局》はい、そうです。

《会長》他にご意見は？

《会長》よろしければ、この取り組み内容の中の運行経路運行改善案、広域連携、運行計画の作成の所で使う改善案のところ、チェックポイントの中の、隣接市との関係を独立させて協議をするということ。それから広域連携による運行の検討についてこのような形でということについて、後でお気づきの点があれば、次回までに正式な案として提案されるということですので、また言っていただくということで、このような形で広域連携について協議をしていくというようなことについてはご了承いただいたということで進めさせていただきたいと思います。

《委員》一つ確認させていただいていいですか？他市のコミュニティバスを乗り入れてもらったり、こちらから行ったりという話ですが、行政として想定しているのは、最初から市民が東大和のバスを持ってきてくれないかと地域組織を立ち上げるということは、まず無いと思うのです。多摩湖町と同じで色々検討した結果、ところバスに話してみようとかそういうことだと思うのです。これだと、何か、いきなり地域組織を立ち上げて、その為の地域組織なのですか？

《会長》つまり、こちらから他市へ乗り入れることは確かにあるのですが、最初から隣接市のコミュニティバスをこちらに經由してもらおう為に組織を立ち上げるような可能性の話ですか？

《委員》こちらから行く…。

《委員》ないでしょう。

《委員》こちらから行くのはありなのですか。

《委員》例えば小川駅に行ってほしいとか、そういう感じですか？

《会長》それはそれで考えられますよね。

《委員》ありますね。

《会長》うちの生活圏は隣接市内なのだからそちらにつなげたいということは有り得ます。向こうの物をこちらに引っ張ってくれという組織はなかなか作れない。想定しにくい。

《委員》思いつかないですよ。

《委員》ケースバイケースで、より合理的な物を追求した結果に対する対応という考え方でいいのではないですか？

《委員》今の話でいくと市民ではなくて、民間事業者の方が東村山でこのようなガイドラインで、このようなことを考えているのだと。こちらで運行しているのは厳しい経営状態であるので、隣接市の路線を引いてみようかという知恵を出すということは可能性ゼロではない。それでその方がお互いにメリットがあると、知恵を出し合っていくのは、市民ではなく専門である民間事業者ではないかという気がします。

《会長》そういう意味での提案者別のCの可能性というのが有りますね。

《委員》委員さんのいう通りで、資料2 - 3にあります「広域連携を検討するケース」のところで、市内で完結するルートの確保ができなかったり、グリーンバスがこの地域に交通が欲しいというところを市民と考えていくということだと思います。幸い東村山市を取り巻く各市のコミュニティバスやコミュニティタクシーも走っております。その中でアイデアやお互いに良くなるようなことが有ればご提案させていただければと思います。グリーンバスについてのご提案など交通会議でも差しあげたいと思いますし、個別でも今後もお話ししていきたいと思っています。

《会長》今ご意見があったように、いろいろ検討した結果、望ましいと思うケースも有りますし、地域の生活圏は他市であるので他市へ繋げたいと地域からの意見も有るかもしれない事を考えると、その辺りの入口や、ある程度までの検討については少し柔軟にできるようにしておき、ガイドラインにうまく合流させることを考える必要があると感じます。そういうつもりで文章の整理などをしていただければと思います。それでは、今いただいたご意見を踏まえて最終案を次回までに作成していただき、次回最終検討をさせていただきたいと思います。

それでは、次の「報告事項」に進みます。事務局より説明をお願いします。

本日は、事務局より4点ご報告させていただきます。

まず、新たな移動手段の検討スケジュールについてでございます。

参考資料1をご覧ください。1番の総合計画並びに2番の都市計画マスタープランのスケジュールをご覧くださいますと、来年度、2019年度から2年間かけて検討・策定し、3年後の2021年度から実施になるとしております。

このスケジュールに合わせて、コミュニティバスガイドラインと新たな移動手段の検討についてもスケジュールを作成しております。総合計画の策定スケジュールを確認したところ、2020年度には、ある程度内容が固まってきた中での検討となるようですので、地域公共交通会議から総合計画の公共交通に関する施策に対して意見を具申するタイミングとしては、2019年度上半期中が望ましいとのことでした。このことから、3番のコミュニティバスガイドラインと4番の新たな移動手段について、総合計画策定に向けた皆様のご意見を2019年度上半期の内に伺い、3番、4番、それぞれの具体的な内容の検討については、その後着手させていただければと考えておりますので、よろしくお願いたします。

《会長》今、スケジュールについて参考資料1を基に説明していただきましたが、先程からある程度意見は出てきている訳ですから、改めてご意見をいただければと思います。

《委員》ちょっと教えてください。新たな移動手段2018年度で庁内で研究、検討とありますが、これはかなり具体的に進んでいるのか、それともこれからという段階なのか。どんなスケジュールですか？それともう一つ庁内でのというのは他の部署との調整、どこまで進んでいるのか教えてください。

《事務局》昨年一回福祉部門と情報共有をして、研究検討をしていきたいと思いますと話させていただきました。その中で、今までどの様な課題があったのか、どういう要望が有るのか、それぞれ

の所管が持っている情報を共有して今後の課題を整理していきましょうという話をしたところ
です。

《会長》具体的にどこにどのような交通手段が必要で、何をどのように進めるのか地域公共交通
会議で揉んでいくのですが、その前提としてご意見があったように市の方針や、どこまでやるの
かなど市の意思が無いと議論が拡散するし、どこまで要望や意見に応えるのか、どこまでお金を出
せるのか、細かなニーズに対応して考えなければいけないので、曖昧のまま議論を進めること
は難しい。少なくとも庁内の議論で市としての意思を固めていただき、その中で、2019年度
上半期に於いて、地域公共交通会議としての意見を出すにあたって、従来のコミュニティバスの
ガイドラインの範疇でできる事、できない事に関してはどこまでどういうものを考えていくのか
意見を出さなければいけない。それには市の意思決定を前提としたものでないと議論は非常に難
しいということもあります。これは私からの要望ですが、年度内に市としてはこういう考え方で
いきたいと、いくと決めなくていいので、できればトップとご相談いただき、ある程度の物を年
度明けに出していただきながら議論をさせていただけないかと思えます。この新たな移動手段は
やり様によっては際限のない話で、手段としても、色々な形が許可されるようになっている。安
全上や競合について条件はありますが、かなり色々なことができる環境になってきています。だ
からと言って、どこまでできるかということが曖昧であると、限られた資源を有効に使うこと
にもなりませんし、限られたお金でやろうとしても無理なこともあるので、市の最終決定はあとで
構いませんが、こういう方針で考えたいという前提条件を出していただいた方がいいと思いま
す。

《委員》会長は色々な所でお話をされていると思いますが、東村山市の都市環境の中でアイデア
はありますか？

《会長》もう少し研究してみないと何とも言えない部分もあるのです。ただ、一般的に話題になる
ようなデマンド交通などが、必ずしもうまく当てはまるものでもないだろうと思っていますし、
それから、お金に絡む話になりますが、この新たな移動手段を選択して、突っ込んでいけばいく
程、利用する一人に対する負担が大きくなります。税金でやろうとしたら一人に対する税金負担
が今までのコミュニティバスの倍位になりますので、どこまで市の施策としてやるべきなのか議
論を必ずしながらやらないといけません。そう意味での難しさが有ります。安易に利便性が高ま
るからといってデマンド交通という話にはならないと思えます。

《委員》有難うございます。

《会長》中身に関してはじっくり議論しなくてはいけないのですが、前段として総合計画に関し
て意見を地域公共交通会議として、地域交通の在り方を申し上げるとすれば導入の基本的なスタ
ンスについて地域公共交通会議としてまとめなくてはなりません。それをまとめるにあたって
は、市はまずどうであるのかという所が必要だということです。

《委員》そう考えるとやはり、ガイドラインの収支率40%というのが気になるのかと思えます。
移動手段が小さくなればなる程経費もかかるので、収入は落ちるのですね。そう考えるとその
見直しも導入するならしなければならぬ。会長が言いましたが、ある程度考え方を一つにまと
めることは大切だと思います。23区はどうしようもない地域に対してどうしているかという
と、タクシー券を配布しているのが多分実情だと思います。結局ハードを整備するよりは、既存
のものを使ってもらい、タクシー券を出して使用した分を払うというスタイルで、23区はお金
が有る程度あるからやっているのですが、使いきる時はなかなか無かったりする。それも制限を
掛ければある程度使い道も決まってくるし、都心部は23区が一体になっていますので使える
ようになっていますが、東村山市は東村山市だけでいいのではないかという気がします。東村山
市でしか使えないが、どこかに行きたければ駅まで使うなどのタクシー券を出せば、より有効か
と思えます。そう考えた時に、コミュニティバスの不便地域ではなくなってくるのではないかと
いう気がします。コミュニティバスを走らせられるが走っていないという考え方もできると思
います。少し考え方が変わってくると思いますが、市としての考え方はまとめてほしいと思いま
す。言い方は変ですがどこかで見切りをつける、やり方を変える。そうしないとガイドラインに合わ
なくなる。収支率40%はすごくハードルが高くなると思えます。

《委員》この話は突き詰めると市民の不公平感をどうするかに繋がる。秋津路線ができた時に廻
田の方の人達はうちの方は同じ税金をはらっているのになぜ走っていないのだと。例えば委員さ
んがおっしゃった、仮にタクシー券を導入するとなった時、もらえる人ともらえない人、利用で

きる人利用できない人など市民の不公平感を助長しては絶対いけない。ではどこかで妥協するしかないのかとも思うのですが、公平感という所は最後まで捨てないでほしいと思います。

《会長》実際の手法は色々考えられるところで、全国にタクシー券を配布している所が沢山あります。タクシー券は大体ばらまきになってしまいますのであまりいい方法ではありません。普通のタクシーを活用するのはいい考え方だと思いますが、この辺りは手法をいろいろ議論していきますが、市はどのような考え方でサービスを提供していくか、基本的な市に考え方は必要だと思います。

《会長》人が移動することにかかる予算をどこがどう分担するのかを他の市で議論したこともあります。この辺りも、福祉部門と一緒にやっているのであれば、どこを福祉が担当しどこを交通で考えるのか、トータルすると市民のモビリティが高まるという考え方の整理ができればいいと思います。

《委員》一時期出ましたが、移動の権利の保障はどう決められているのですか？

《会長》交通基本法を議論していた時にその言葉での議論がありました。交通政策基本法になった時、そういう言い方に決まったのですけど。権利という言葉の捉え方がかなり幅があったということが一つ、権利とはすべて与えてもらうべきものだと思っていた人が多いのですが、やはりそうではないところもあり、その辺りの整理がしきれなかったのであろうと思います。私は、直接的な基本法の関係の議論には参加していませんので分かりませんが。

《委員》その議論が出た時に、国から補助が出るのだと。

《会長》そう思った人が多いです。

《委員》地方公共団体が行う事業と民間の事業者が行う事業は、財政の収入支出面では全く違う定義が有る訳ですね。以前ここで広告問題を話し合いましたが、ある意味では収益の追及というのも協議の中にいれていかないと、先程のような事業を拡大するといった時、補助金以外身動きが取れない考え方でいくのか、例えば、車の車検や乗務員の雇用などを、広域で全て統制をして、定年退職者を受け入れたり、整備に関してはメーカーの整備工場と提携してもっと安く整備をするなども考えなくてはならないような、財政状況も地方公共団体によってはあるのではないかと。その辺りを中長期的には考えていかななくてはならないのではないかと気がします。

《会長》そういう問題が色々出てくると思います。今、整備の話が出ましたがバスやタクシーを含む自動車の整備工のなり手がおらず、非常に厳しい。私は川崎市交通局の仕事をしているのですが、川崎市交通局では以前に、自社工場から民間の車検整備など大きな整備は委託する形に改めたのですが、委託先の整備工が集まらず縮小したいとなり、また自社工場に戻すにしても工場員が集まらないかもしれないなど厳しい状況が出てきて、基本的な分業の仕方なども考え直さなくてはならなくなっているという事実も有ります。これは10年ほど前から、地方では色々な課題が出ており、岩手県では岩手県交通というバス会社とヤマト運輸が共同の整備工場を作っています。大型車の整備ですから多少違うこともありますが、共通する部分もあるので、両社で出資し、岩手県交通のバスとヤマト運輸のバスを全部そこで集中的に車検や整備をする会社を作っています。今後そういう今までの発想になかったものを考えていかざるを得ない状況は出てくるであろうと思います。どういう所がどのように厳しいかという話もその都度関係者からしてもらいながら、情報共有をしていきたいと思います。

《委員》一般乗用車もカーシェアリングになってきている。

《会長》今後、車を持つこと自体も変わってくると思います。

《委員》一つよろしいでしょうか。総合計画の関係なのですが、誤解されてはいけないので、「今後の公共交通のあり方について公共交通会議の意見を集約⇒総合計画に具申」とありますが、ここで個別具体の施策や手段を示すことはないことをご理解願います。総合計画というのは施策をやり、こういう町を作っていくといい、例えばこういう交通網を使って将来こういう町にしていきたいというご提案を是非出していきたいという意味でご理解いただきたい。個々の各論的な話というより、実施計画にするためにどうするかということをご議論していただければということです。10年後20年後30年後、この町はこうなっていくのではないかと、そして公共交通はこのようなことをやっていくのがいいのではないかとという構想を描いていただいて、ご意見をいただければと思います。新たな骨子案をどうするか、このような物が有るなど核論の話になってはいけないので、それだけのご理解いただきたいと思います。

《会長》市民の移動ということに関して、どういう施策をもってどうするかということですか。
《委員》こういったことが市民のためになっている、そういうまちを目指そうということです。具体的な施策のような各論の様になりそうですが、それは後の議論になろうかと思しますのでよろしくをお願いします。

続きまして、ところバスの利用状況のご報告です。

年末年始はグリーンバス同様運休しておりますので、12月28日現在の実績を申し上げます。乗降者数は延べ566人、1日平均6.36人となっております。ところバスに限らず、この時期は利用者が減る時期ではございますが、状況としてはかなり厳しくなっております。運行開始後調査を予定通り1月8日に発送しておりますので、この結果を待って、今後のことについては、検討していきたいと考えております。

3点目は、地域組織の状況についてです。

まず、秋津町ですが、前回、新たな地域組織が立ち上る予定であるのご報告いたしましたが、その後動きがございませんので、正式に届出が提出されるのをお待ちしている状況です。

富士見町につきましては、東村山駅西口から久米川駅南口の路線について、増便のご要望があり、地域組織からいくつかの案をご提案いただいているところですが、ドライバーの拘束時間等との兼ね合いから、これ以上増便することは難しいという状況となっております。

また、定時定路線のバスの運行が難しい地域について、バス以外の方法について検討を進めたいという要望を頂いております。こちらについては、まず地域の中で出来ることがないか、地域組織の皆様と情報共有しながら検討を始めたところです。

最後に、近隣市のコミュニティバスの情報提供についてです。

すでに、ご案内のとおり、近隣市のコミュニティバスの情報をグリーンバスのページからも閲覧できるようにするため、各市のホームページにリンクを張りましたので、ご確認いただければと存じます。

以上です。

《会長》ありがとうございました。ただいまの報告についてご質問やご意見が有りましたらお願いします。

《委員》今事務局から3つ目で出ました、ホームページのリンク、すごいと思いました。これをどうやって市民に広めていくかというのを是非ご準備いただきたいと思いました。それからところバスなのですが、狭山公園と宅部の所に多摩湖界隈に自治会の掲示板が有るので、そこに貼らせてもらうのはどうか。あの界隈を散歩していて、バス停があることを知らない方が随分いらっしゃるのです。それと西武線の西武遊園地へ行く所の高架の下に新しい住宅が何軒か、八軒と四軒できており、あの辺りの方に所沢へ出るのはこんなに便利ですと作ってあの界隈に集中的にしたらどうかという気が致します。分譲住宅の方がいますので、その方達の口コミで広めてもらうなど、引っ越してこられた方にポスティングでPRするのはどうか。あそこにいる方は所沢に出るのはとても大変なのですね。その辺り、ピンポイントで自治会の協力を得るということを集的にやっていただきたい。

《会長》ありがとうございました。

《委員》今回この会議の参考資料の近隣市のコミュニティバスのルートですが、この近隣市の今開設されているルートの収支は把握しておられるのでしょうか？つまり、儲かっているのかどうか、或いは東村山市への乗り入れの意向があるのかどうか情報は掴んでおられますか？

《事務局》近隣市のコミュニティバスの収支は把握しておりません。東村山市への乗り入れの意向や打診も今のところはありません。

《委員》はい、分かりました。実はこの地図を東村山市の地図と重ね合せると、向こうは向こうの道路状況などで問題の無い所、これを全て東村山市側の道路は割と広いので、隣の市とのコミュニティバスの交互運用はなかなか面白いアイデアではないかという気がします。私の住まいは富士見町3丁目ですが、近いから東大和の郵便局に行きます。先程もお話が有りましたが、地域で

ここは何市、ここは何市などというのではなくて、徒歩や自転車、或いは車で行かれるところが自分の生活圏ということになっているのではないかという気がするので、こういう事をうまく利用し、東村山市の財政もうまくいき、隣の市もこういった財政も東村山市の負担でよくなる。東村山市あるいは隣の市の生活レベルがある程度いい方に向かうという気がします。

《会長》たまたま、所沢市以外の周辺市は私が地域公共交通会議の委員をしているのですが、今の段階で隣接市に乗り入れるという意思は特には持っていません。ただ、例えば小平市の栄町ルートのコミュニティタクシーのバス停が東大和市域に有り、東大和市の人が小川に向かうのにそれを使っているなど、そういう事は実際には有ります。今後そういう事は考えられると思いますし、今ある市域内を走っているバスを隣接市の人が利用するというケースもあり得ますし、隣接市を経由することにより、新たな需要を拡大しようということも今後の可能性としてはあります。

《委員》A市のバスがB市に乗り入れるときに、B市の中でお客を乗せてはいけないというようなことはありますか。

《会長》そういうことはありません。ただ、経費の負担などの問題で、負担が無いから停まりませんというケースは全国の事例にはあります。

《委員》新座のバスが清瀬駅に乗り入れています、清瀬市の中では乗せないようです。新座の客が清瀬駅に需要が多いようです。

《会長》ところバスのように、お互いに負担をしながら両市域の利便性の向上を図るということであればまったく問題ありません。

では、先ほど委員から要望がありましたので、最近のバス事業者の状況をお願いします。

《委員》東京バス協会に加盟しているバス会社の状況です。まず、横浜の方で起きた神奈川中央交通の事故がありました。12月になり、17日に東急バス、23日には京浜急行の空港線の関係で事故があり、同日、西東京バスも事故がありました。事故の原因はそれぞれ警察または国土交通省が監査に入ったりということで、調査しているところです。事業者から聞いている話によりますと、その乗務員が労働時間を多くやっていたという報告はありません。神奈川中央交通の事故は、無呼吸症候群の疑いがあるということですが、他の事故については、そういうことはありません。無呼吸症候群とは、急に眠気が来るということで、バスだけではなく、トラックの運転手も深刻な話になってきています。今、その検査を業界をあげてやっているところで、東京バス協会に加盟しているバス会社、特に路線バスをやっているバス会社は、1年・2年に1回は必ず無呼吸症候群の検査、他にも脳MRI検査などもやっています。軽井沢の事故からちょうど3年経ちましたが、あの事故以降、国土交通省の指導もあり、協会に加盟している会社は、健康に起因する事故をなくそうと取り組んできていますので、今のところ、安全に影響するような事故の報告はありません。当然、そういったことが心配される乗務員については、職を奪うわけにはいかないので、違う仕事についたりしばらく治るまでは治療に専念するなどしています。ただ、冒頭でも会長からありましたが、協会として把握している運転手の採用状況は非常に厳しい状況です。何人足りないかという具体的な数字はありませんが、東京だけでなく、近県のバス会社からも乗務員確保が難しいということです。人員確保ができないから残業を多くして補うということを行えば、監査で分かりますから、処分を受けるということになります。国の制度も厳しくなっておりますし、もうそういう時代ではありませんので、各バス会社で利用されていない路線について、減便をしたり廃止をしたりということは多かれ少なかれやっているのが現状です。他市の地域公共交通会議でも当然そういった話が出てきたりしていますし、路線の会議などでもそのような話が出ています。業界としてなんとか採用しようということで集団での採用、セミナー等の実施に取り組んでおり、国や都も補助を出してくれたりしていますが、働き手自体の人口が少なくなっているの、どうにかしてバス業界にと取り組んでいる状況です。同様にタクシー業界も同じように取り組んでいるようです。

《委員》将来的に不安なのは、その状態の中で、バス事業者がコミバスから撤退するというようなことはあるのですか。

《委員》ないとは言えないですね。聞いている限りでは、今現在運行している路線は維持しようということですが、新しいものにといいると、もともと利益が出る事業ではないという認識はあります。ただ、路線バスがすべて利益が出る路線かということ、そうではないので、バス会社独自の地域がありますので、地域に貢献しながらということ踏まえての施策だと思います。都内で聞いて

ている廃止や減便をしている路線は、大きな道路が2本、500メートル離れている場合などでは、片方を廃止して、こちらに集中させようとかいうことを各事業者は考えて取り組んでいるところです。絶対にないかというのは各会社の施策の話ですが、走っている路線をやめるというのは、やはり、すぐにはそういった判断にはならないと思います。

《委員》私どもは、23区の地域の状況よりもさらに厳しい状況で、コミュニティバスは残すと思うのですが、採算が取れない自主運行路線を減らしています。今年に入ってさらに要員が逼迫していて、働き方改革のプランの中では有給の消化などもありますので、非常に厳しい状況です。整備士も厳しくて、本来自主で点検などの整備を行いますが、そちらの人手も不足しているし、輸送に関わる人手が全般的に不足して非常に厳しい状況です。私がバス業界に携わってからこんなに厳しい状況は初めてです。大型2種免許の取得者は、50歳以上の割合をかなり占めていますので、ここからの10年が勝負ですし、同じグループのタクシー会社では、運転手の平均年齢が60歳を超えておりますので、車に対する人員を確保できていません。タクシーがコミュニティタクシー事業を請けることは、もうすでに埼玉県ではお断りしている状況です。

《委員》11月末に、今のバス事業者の問題についてテレビ番組で紹介しておりました。その時にある会社で配車スケジュールを出しておいて、ここが人が足りないので、オーバー運行していると画面に出してしまっていた。この会社がもし協会の会員だったら、考えてもらわなければいけないと思います。もう一つは、飲み会の席での話を出していました。労働者としてこういう状況だということを知ってこれというのにはわかりますが、利用者がそれを見て、バスには危なくて乗れないという誤解を招いたようで、私のところにグリーンバスは大丈夫かと何人が来ました。グリーンバスは西武バスだから安心だということで話は終わったのですが、あれを見た人はバスは危険だと感じてしまったようです。可能であれば、あのような取材の申し込みを事前に察知するとか、そういった取材を受けるバス会社には、指導していただかないと、利用者の不安を煽るようなことは避けていただきたいというお願いです。

《委員》当然、協会に加盟する会社取材申し込みが入った時には、協会に連絡していただくようにしております。私も直接見ていませんが、話は聞いております。当協会の会員ではなかったのですが、全国的には協会に加盟している会社ばかりではないというのが現状であります。協会の会員には、ことあるごとに上の者からも言っておりますので、引き続き安心してご利用いただければと思います。

《委員》是非よろしくお願いします。

《会長》実際に、コミュニティバスから撤退させてほしいというケースが地方で起こっています。私に関わっている岩手県の方でありましたので、今後そういうことが無いとは言えないだろうと思います。また、山口県の山口市の交通をずっとお手伝いしているのですが、今月26日に市の公共交通委員会主催でバスとタクシーの運転体験会というのをやります。山口運輸支局が全面的に協力して、支局の車検スペースを閉鎖空間にして山口市内3つの事業者のオートマチック車を使い、オートマチック車限定免許でも運転できるということで、いろいろな車種を運転してもらおうというイベントを実施します。時間も限られているので、20人で募集しましたが、女性が9人を含む33人の応募がすぐにありました。運転を体験して、少しでも関心をもってもらおうと。もちろん就業につながればそれに越したことは無いのですが、一番の目的はドライバー不足を知ってもらうこと、それから、もし人が足りなくて地域にとって本当に必要な交通手段が確保できないとしたら、これはもう一企業だけの問題ではなくて、地域社会全体の問題だと。だから山口市は市が直接的に関わってこういうことをやるという旗印のもと、今月実施します。私としては、一人でも就業してくれる人がいれば、次につながると思っています。この問題解決に向かっていかないと本当に人の問題で交通手段が確保できない時代が近づいてきますので、非常に重大な問題だと思います。社会全体で取り組んでいく問題だと思います。東京近辺でもできるのであればやりたいと思っているのですが。

それでは、次回の日程を決めたいと思います。事務局、お願いします。

(次回2月18日(月) 14:30～)

《会長》

以上で、本日の議題は全て終了いたしました。これをもちまして、

平成30年度 第4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、ありがとうございました。