

## 会 議 録

会議の名称	平成22年度 第2回 東村山市公共交通を考える会				
開催日時	平成22年8月26日(木)午後2時30分～5時				
開催場所	本庁舎6階 第2委員会室				
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・山本宏昭委員・中條基成委員・河邑晶子委員・上原妥子委員・井関稔委員・田口義徳委員・小林忍委員・五十嵐康夫委員(代理出席)・諸田壽一郎委員・石橋茂委員</p> <p>(市事務局)寺島都市環境部次長・小林交通課長・中澤課長補佐・林係長・藤澤主事・青山</p> <p>欠席者：なし</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	10名
会議次第	<p>1.開会            2.まちづくり担当部長挨拶            3.議題                現在の市内公共交通の実態報告                ・道路事情                ・コミュニティバスのランニングコスト                ・コミュニティバスの老朽化                ・コミュニティバスに関する要望等                各委員によるコミュニティバスの課題提起                その他            4.閉会</p>				
問い合わせ先	都市環境部交通課公共交通係 担当者名 藤澤 電話番号 042-393-5111(内線2763) FAX番号 042-397-9438				
会 議 経 過					
<p>1.開会            出席者12名、委任状提出者1名、13名中13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2回東村山市公共交通を考える会を開会いたします。</p> <p>2.まちづくり担当部長挨拶</p> <p>・事務局            これより先は、会長に議事をお願いいたします。</p>					

#### 傍聴希望者の確認

- ・ 会長

開会に際しまして、本日の会議に傍聴者について事務局に確認します。

- ・ 課長補佐

現在 10 名の方が外で待機されています。

- ・ 会長

わかりました。それでは、10 名の方が外で待機しているとのことですので、傍聴していただくということにしたいと思いますが、いかがでしょうか。

異議なし

・ ・ ・ 傍聴者入室 ・ ・ ・

- ・ 会長

会議に先立ちまして、傍聴者の皆様にひとつお願い申し上げます。当会議を傍聴されるにあたっては、「東村山市公共交通を考える会の傍聴に関する定め」がお手元にあるかと思えます。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。

### 3. 議題

#### 現在の市内公共交通の実態報告

- ・ 会長

それでは、本日の議題に移ります。「3. 議題」の「市内公共交通の実態報告」として、道路事情、コミュニティバスのランニングコスト、コミュニティバスの老朽化、コミュニティバスに関する要望等を事務局より説明をもらい、皆様から意見をいただきたいと思えます。

- ・ 事務局

#### 道路事情の説明

当市の公道の実延長は 273 km です。その中で幅員 5 m から 6 m 未満は緑色、6 m 以上は赤色で標示させていただきました。また色分け以外については幅員 5 m 未満及び私道ということで分けております。

当市は非常に狭い道路が多いことが確認できると思えます。

ルート幅員についての考え方について、一般車両とのすれ違いや安全性を考慮して、原則幅員 6 m 以上をルートとしております。しかし 6 m 幅員が確保されている道路であってもすれ違いやバス停に停車しているバスを追い越すときの道路脇の白線の内側を歩いている歩行者の安全が確保できない等、問題が発生します。同様に 6 m 幅員が確保されていても、バスが曲がるときに、運行ルートを確保する観点から必要に応じて隅切りや道路の拡幅等の整備、交通規制の変更及び導入が必要になることも考えられます。また、6 m 道路に接続する前後の連携ルートが 4 m 以下の道路ですと、運行ルートとしては無理なんです。よく交通課へ、道路が狭くてもごみ収集車のすれ違いはできますから、バスも通れるのではという要望をよくいただきます。先ほどご説明させていただいた通り、たとえ幅員が 6 m 以上確保されていても、現道が可能ルートかということは実際にバスを試走させての確認や交通管理者の意見が必要となります。つまり幅員確保イコール運行ルートとは行かない部分があることをご理解いただきたいと思えます。

#### コミュニティバスのランニングコストの説明

他の市とは財政状況やバス路線の規模等条件が違うので、一概に比較にはならな

いのですが、東村山市は近隣各市の中では平均くらいになります。

コミュニティバスの補助金とは、運行経費から運賃収入を引いたときのマイナス、赤字部分を補助金として交付しています。運賃収入が上がれば補助金額も減るということです。ただ、むやみに赤字欠損額が出たからと言って、その分を補填するというものではありません。

運行事業者からコミュニティバス路線を運行するのにかかる経費の見積りを出してもらい、その内容を精査して決定する予算額を上限として、細かく精査してから補助金額を決定します。その見積もりを精査する場合も、国土交通省が毎年発表している単価を使用して市が決定した基準額を基に決定しています。

運行経費というのはバスが運行するために必要な経費です。運行経費とは、国土交通省が取りまとめている修繕費や事業所の運営経費等の各項目のキロ当たり単価を出し、その単価にバスの総走行キロを掛けたものと、税金や乗務員の人件費等を積み上げたものを言います。

運賃収入は、乗客がコミュニティバス乗車時に支払う運賃と回数券の購入費を足した総額から、消費税額を引いたものになります。

このようにして補助金額を決定していくのですが、21年度は3路線4系統で約4,800万円を補助金として支出しています。この額は現在の市の財政体力では大変厳しい額となっております。

近隣各市の状況ですが、補助金の少ない国分寺市は4路線中1路線がドル箱路線のため、他の路線をカバーしています。逆に補助金の多い西東京市では、平成13年に旧田無市と旧保谷市が合併したことで、大きな交通空白地域ができました。当時の市長がコミュニティバスを拡大する公約を掲げたため、現在の路線に至っています。

このような状況ですので、ランニングコスト削減に向けてのご意見、お考えがございましたら、出していただきたいと思っております。

#### コミュニティバスの老朽化の説明

当市のコミュニティバスが運行を開始したのが平成15年で、現在7年が経過しております。当初運行した車両がCNG車という圧縮天然ガスを使用した特殊な改造車です。この車の耐用年数が明確に決められておりません。走行距離も30万キロ以上となっております。後ほどこの状況について、バス事業者さんの方から説明をいただきたいと思っております。

#### コミュニティバスに関する要望等

タウンミーティングや事務局に寄せられた意見を取りまとめました。

・秋津町地区：運行地域

現行グリーンバスの路線の延長

・多摩湖町：運行外地域

グリーンバスを走らせてほしい

・恩多町：運行地域

現行グリーンバスの路線変更

・栄町：運行外地域

グリーンバスを走らせてほしい

グリーンバスにアニメのキャラクターを貼り付けてはどうか

・久米川町：運行地域

現行グリーンバスの運行回数を増やしてほしい  
収入の増加対策として車体広告をしてはどうか  
現行グリーンバスの路線変更

- ・廻田町：運行外地域  
グリーンバスを走らせてほしい
- ・諏訪町：運行地域  
現行グリーンバスの運行回数を増やしてほしい  
新たな停留所の設置
- ・萩山町：運行外地域  
グリーンバスを走らせてほしい
- ・美住町：運行外地域  
グリーンバスを走らせてほしい
- ・本町：運行地域  
グリーンバスを猫バスにして観光の目玉にしてはどうか
- ・富士見町：運行外地域  
グリーンバスを走らせてほしい  
乗り入れている銀河鉄道さんの活用を図ってはどうか
- ・その他  
料金についての不公平感（路線バスは170円、グリーンバスは100円）  
菖蒲まつりの時に、東村山駅から会場までの運行を始めてはどうか  
グリーンバスに特化した地域でのタウンミーティング

・会長

特に道路については車両制限令や道路管理者から見た問題、交通管理者から見た問題、色々あると思います。

今の説明の補足や注意点等ありましたら、お願いします。

・委員

バスを走らせるためには政令の車両制限令というのがあります。それによると車両の幅が何mでは車道の幅が外側線、路側線も合わせて何m取らなければならないと決められております。一概に何mとは言えませんが、一般大型バスであれば幅が2.5mですから、車幅が5.5m、プラスアルファ1mということで、6.5mなければ走ってはいけないと制限されています。それに合わせてコミュニティバスを換算すると、幅が2.1から2.2ということですので、車幅は概ね4.9mから5mですが、プラス1mということで5.8mから5.9mないと走れません。ですから最低6mくらいないと右左折するときにもかなり厳しい状態になります。

車幅や道路の幅員を考えますと、6m前後ないと、通してほしいと言ってもできないと思います。これは相互通行についてです。一方通行はまた別にありますが、一方通行全部が走れるわけではありませんし、基本的には相互通行ですから、先ほどの説明で考えていくことになります。

・会長

事業者の方から、バスの老朽化も含めてお願いします。

・委員

実際住民の方から、今の道路では走れないようなところに小さいバスやコミュニティバスを走らせてほしいという要望を各地でいただいております。車両制限令の厳格な適用もありまして、23区内でもコミュニティバスやコミュニティタクシー

を走らせるにしても、計画したルートの道路の幅員が足りないところが多く、計画を断念した自治体もあります。練馬区で新しいルートをやりたいという計画がありますが、そこでも幅員が足りない場所もあり、電柱の移設や外側線の引き直しを計画されて、何とかクリアできないか検討されています。

ゴミの収集車が通れば大丈夫じゃないか、幼稚園のバスやもっと大きなトラックが走っているとおっしゃっている市民の方がいらっしゃるということなんですが、バス事業は道路をお借りして運営させていただいている中で、同じルートを1日何十回も走ります。道路事情はいろんな天候、夜間や早朝、渋滞、通勤通学時における自転車や歩行者の方の安全などで色々変わりますので、全て安全にクリアし、道路管理者と交通管理者の意見を踏まえた上で、国土交通省から許認可をいただいて初めて事業としてバスを運行させていただいています。

またバス事業者としてもある程度安全が確保されていないと、継続的な運行は難しいところです。1日1回通れば良いというのであれば、いろんな状況を見ながらできますが、1日何十回と走る中では安全が一番重要なところだと思っておりますので、お引き受けできないとか、もう少し計画を変えていただけませんか、お話をさせていただいております。

車両の老朽化の話ですが、弊社の大型バスで、ちょうど10年くらいを経過した車は排ガス規制にかかります。8年9年で取り替えていた時期もあったんですが、東京都と埼玉県の一部市街地部分では12年を超えて登録はできず、バス事業も厳しくなったこともあって、今は10年から11年で取り替えています。

コミュニティバスに使える小型バスは耐久性で厳しい部分があり、大型バスに比べると傷みが激しいところがあります。目処としては10年くらいで変えるのが望ましいと思います。

特に東村山市さんで最初に入れた車はCNG車といいまして、圧縮天然ガスを使用するガス車ですが、入れた当初は国が推進する流れでした。その後ハイブリッドや電気自動車の開発になり、中々CNG車の普及が進んでいない状況です。燃料スタンドが増えず、燃料代が一番安定しているという触れ込みも、石油などの燃料費の高騰で天然ガスもかなり上がって、あまり安定していないというのが実情です。CNGは事業者としては通常のバスにも入れておりませんし、自治体の方でもあまり入れていないと思います。東村山市さんの方でも新しい車両には入れてなかったと思います。

10年から11年程度で車両を交換するのが必須となり、新しい投資という形で定期的にありますので、それを含めての継続的な予算になると思います。いたずらに規模を拡大して補助金の額を雪だるま式に増やしていくのは好ましくないと思います。

#### ・委員

弊社は後発で、戦後に小さい会社が乗合バスをやったというケースは少なく、市内の酒屋の息子が、バスが好きだからやってるのは前代未聞のことなんです。

道路に関して、舗装されて側溝があるだけの昔の道と比べて、根本的に広がって整備されたという印象はありません。この町でまともな道は、都道の新青梅街道くらいで、市道はきちんと整備されていないと思います。そういう中でバスが走るのは大変厳しい部分があります。

特に東村山駅西口から立川へ向かう道は、電柱の間をバスが走るという道です。そんな厳しいところを時間に合わせて走るの、大変な責任を負っています。道路は広がらない中、自転車がいて、自動車が停まると、安全に時間を守りながら線

り返し走るとは、大変なことなんです。

交差点も、交差点の中で避けあって行かなければ、走りづらい交差点ばかりです。何かあったら運転手の責任になりますから、そういったプレッシャーが狭い地域を走るにはあります。それでも足の不便なところに公共交通をとということで、やらせていただくことで意義を感じています。

皆さんは乗用車などの背の低い車だと日差しの下を走って景観も良いと思うと思うんですが、背の高い車は街路樹がミラーや窓に当たって、運転手としてはそれも気にしなければなりません。私はバスが好きですから、バスを大事にしろと、枝なんか擦ってきたらとんでもないとやっているの、皆気をつけて走ります。気持ちが出っ張ってくる枝などの方へ行けば、車線の中からはみ出してしまふ。そういうところを整備してくださいと役所をお願いしても予算がないとか、所管が違うとかで、こちらで切らせてくださいということで整備していくわけです。

要は走れば良い訳じゃなくて、お客様の方は時間通り走らなきゃ意味がないんです。何分とあるから何分に来るんだと言われますが、電車みたいに線路があって遮断機下ろしてバスだけが走る訳ではないので、いろんな交通事情がある中で時間を守って走るときに、いろんな危険なものを避けなければならず、その整備をしてもらえれば潤滑な路線になる。大動脈のバスが潤滑に安全に走って、毛細血管のようなコミュニティバスが走れば流れとしては良いと思う。肝心要の大動脈自体も安全とは言いがたい中で走っているということは、既存のバスは問題ない、新規でコミュニティバスを広げれば良いという問題ではなく、地域交通としては基本的な大動脈としての安全確保も十分できていないことを認識いただきたいと思います。

車両に関しては、元からの天然ガス車ではなく、日野自動車の作ったディーゼル車を改造したものなんです。ディーゼル車というのは大変長持ちするんですが、当時の流れとして国から丸々補助金が出たんです。その補助金と環境にやさしいということで、市民に受けも良いし、市も余分にお金がかからないからと飛びついたわけです。でき上がった車に問題があって、何度かエンジンやり直させて。最初のスタートの段階からガタガタだった。走っていても年中不具合ばかりで、騙し騙し使っているような状態です。今になってみると、あとどれくらい持つんですかとメーカーに聞いても、グリーンバスが手がけた中で一番走っている車なのでわかりません、止まったらそこが限界なんだろうと、保障も何もない状況です。そういうものに毎日手を入れたり整備をしたりして運行しているのが現状です。

・会長

次に「コミュニティバスの課題提起」を各委員の皆様から今日の内容をベースに、ご質問でもご意見でも、いただきたいと思います。

・委員

清瀬市は150円で、東村山市はワンコインの100円ですが、大体がワンコインでやっているのか。

・事務局

多摩地域で100円の運賃を採用しているところが全体の35%です。26市中、23市が何らかの形でバス事業を実施しております。実施していない市は青梅市、福生市、東久留米市です。23市中、12市がワンコイン100円で実施しています。150円が小平市と清瀬市の2市です。170円が町田市と国立市の2市です。200円が三鷹市、調布市、狛江市、稲城市の4市です。通常の路線バスと同様に初乗りが170円の対キロ制が日野市、武蔵村山市、多摩市の3市です。

・会長

運賃の話について補足しますと、ワンコインというのは政策的に最初から設定したものです。

150円に設定している清瀬と小平ですが、小平は最初100円に設定していました。その後周りの状況の変化や実際の市の負担額のあり方をこのような会議で議論し、周りに普通の路線バスもあるし、100円で結構乗ってるのに収入が伸びない状況の中で、分担率をもっと変えるべきということから、途中で150円に上げています。清瀬市の場合は当初議論している段階で、距離も長くないので100円で行ったらどうかという話だったんですが、議論した後市の予算が中々つかなかったこともあり、開業までに時間があります。この間に市の中で色々検討した結果、100円ですと見込まれる利用者数から言っても運賃収入がかなり低くて市の負担額がかなり増えそうだということで、運行開始当初から150円という設定に変えています。

170円で設定している国立市のケースですと、国立市は市民の中で普通の路線バスで移動されている方の比率もかなり高く、そういう調査の結果を元に、市が運行するコミュニティバスだけ運賃が違うのもどうだろうという議論を、こういう会議の中で市民の方にも入っていただいて、色々揉みました。その結果として、コミュニティバスが走る地域だけが100円で乗れるのはどうなんだろうということと、予測をした結果でも運賃100円を取るだけでは収入が低いこと、それから狭い地域ですから170円からの対キロ制でもその2つ先の運賃で納まってしまふ、また運賃を170円に設定することによって、当時の考え方で対キロ制と同じ扱いができるということで、東京都のシルバーパスの適用をできるようにしようということもあり、最終的に170円均一に決まったという経緯があります。

それから200円のところは、ほとんどが都区内の隣接地域です。三鷹市や調布市などは元々都区内の普通の路線バスの運賃が均一の200円または210円ですので、普通の路線バスの運賃を適用しただけと考えていただければ良いと思います。

・委員

補助金が全部出たという話ですが、最初のグリーンバスを走らせるときに都からも補助金が出たと思うんです。立ち上げだけで、あとは全然国や都から補助金が出ていないのか。段々雪だるま式に膨れ上がると、そういうのも必要だと思うんです。国に要望するつもりがないのか。

・事務局

東村山市では、東村山から新秋津、久米川町循環、諏訪町循環共に、都の「福祉改革推進事業補助」包括補助事業社を採用しました。これは国の補助よりも率が良かったからです。その時点での補助の割合は、車両購入の補助額が1,800万を上限として、購入費の2分の1です。

運行経費の補助は運行開始後、3年以内に上限1,500万円以内の2分の1が対象となります。3年間に限り1,500万円以上経費がかかれば750万補助が出ます。これも全ての路線で東村山市は充当しています。

・会長

それは全て東京都の補助ですか。

・事務局

そうです。

・委員

原価償却は入っているんですか。

・事務局

車両の購入費と運行経費の2本立ての補助制度です。東村山市は久米川町循環と諏訪町循環が20年2月に運行を開始しておりますので、来年2月に丸3年を経過します。今は2つの循環は補助の対象になってますが、来年3月から経費の補助はありません。掲示した金額は市の21年度の補助金としての決算額です。久米川町循環と諏訪町循環のランニングコストの補助額は別に歳入として計上してしますので、市の純然たる持ち出し金額ではありません。

・委員

当初購入したバス代は、掲示した金額には入ってないんですか。通常のコストの部分だけで、それだけの赤字が出ているんですか。

・事務局

約4,800万円弱はランニングコストのみです。車両の購入費は入ってません。

・委員

東村山市の運賃収入は当初どのくらいの利用率を予想してて、現在どのくらいの利用率なんですか。

・事務局

2系統ある東村山駅東口から新秋津路線の運行開始当初見込んでいた人数は、1日平均400人です。一番多い時は1,200人弱くらいまでいきましたが、今現在は21年度の決算数値で914人なので、900人から1,000人くらいの間で推移してます。

1日平均の予定ですが、久米川町循環と諏訪町循環を合わせて340人を見込んでいました。久米川町循環は今現在、21年度の決算数値で121人となっています。諏訪町循環は、21年度の決算数値で129人です。平成22年4月からの経路変更の結果、1日平均の乗車人数が150人と増えています。

・委員

そうすると全車がうまく満車になったとしても赤字は赤字ですか。

・事務局

バスですから、乗って降りてを繰り返すので一概に言えないですが、定員を考えるとツーペイはできません。

・委員

第1回でも話しましたが、市民の方々の間で、バスサービスに対する運賃の格差の意識が出てきてしまっているのが、100円運賃の大きな問題だと思います。もし150円や170円に上げたりすれば運賃収入もその比率で上がっていきますが、やはり高くなれば乗らない方も当然出て来られると思います。ですが150円に上げれば補助金の額も減っていくのは必然だと思いますが、その辺の絡みでコミュニティバスが行政の政策でどういう位置にあるか。23市中12市が100円でやっているということで、行政の提供するバスサービスでは100円が妥当だというのが多摩地区の流れで出ているのが、事業者としては大変厳しい部分もあります。西武バスが走っているからコミバスが来ないんだという厳しいお話もあります。そういう流れでは運賃の格差の問題は非常に大きく、議論でこのままでいいのか、もしくは上げて利用者の負担という中で、長期的に市の補助金の負担を減らして財政をより良くして、継続的に続けるのか、新しく拡大するのか、こういった方向を選ぶのかをこういった会議や色々なところで市民の皆様のご意見を広くいただいて変えていただければと思います。

ちょうどコミュニティバスが流行り始めて10数年経つので、運賃については多

摩地区を含めて日本全体でも見直す時期に来ています。

・委員

シルバーパスと障害者の話ですが、シルバーパスというのは都が補助してくれるわけですね。170円にしたら使える、路線バスしか使えないと思っていたんですが、他市のコミュニティバスで使えるということだと、シルバーパスを使えるようにしても市の負担はないでしょ。100円は駄目だけれど170円なら良いのか、どうなっているのでしょうか。

・会長

国立市などが始めた時期には基本的に普通の路線バスと同じ扱いができれば、OKになる可能性がありました。100円運賃というのはこの辺の普通の運賃体系、170円からスタートして対キロで上がっていくのとは別のもので、最初から適用外なんです。

国立の場合は170円から対キロで上がってる訳ではないですが、市内を走っても210円くらいまでしかかからないので、普通の路線バスと同じ運賃体系とみなしてもらって、OKになってます。運賃体系が普通の路線バスと同じであれば、可能性はあるということです。ただし、現在の制度の考え方が変わっていますので、過去の適用例と同じではありません。

・委員

原則的に東京都のシルバーパス条例では、自治体が運行主体の乗合バスについてはシルバーパスの保障は原則ないんです。ですが旧来路線バスと同じような形で運行しているものについては例外があります。ただこれからシルバーパスを適用するコミュニティバスについては、たぶん全く保障がないので、逆にシルバーパスが使えるとなると運賃収入が落ちて、市の負担が増えてくると思います。

埼玉県内のコミュニティバスは、高齢者や障害者の方に市独自の政策として「福祉乗車証」を交付している例が多く、それで市のバスに乗れます。

八王子の「はちバス」は結構昔からシルバーパスを使えますが、一切都の補助金の負担はありません。シルバーパスを見せればそれと同等の効果で「はちバス」という八王子市のコミュニティバスに乗っても良いですよという政策です。

・会長

100円または150円の均一運賃でのシルバーパスの適用は、八王子市のように、市が独自で乗車証とみなしますよ、その分の負担は全部市がしますよということでない限りは、難しいということです。八王子市の場合は全部市が負担しているわけではなく、運行している西東京バスが結構負担をしています。八王子市も今は運賃の見直しを議論している最中です。

・委員

シルバーパスは、乗った人全部を都がバス会社にくれるわけではないんです。東京都の予算を東京都の中でバス協会に加盟している路線バス会社の総営業キロ数で割って、1キロいくらの単価を出し、そのバス会社の営業キロ数分だけ出します。

Suica や PASMO は便利になりましたが、数億円単位の設備投資がかかりますから、バス会社にとっては結構な負担になり、当社は逆立ちしたってできない。それなら不便なところにバスを走らせて、足を確保するのを優先します。

路線バスというのはすごくランニングコストがかかるんです。観光バスというのは安く運行する方法はありますが、乗合バスだと最高で4時間しか連続で運転できないんです。久米川町や諏訪町は1人の運転手さんで1台のバスを動かしてますから、運転手さんを休憩させるときは当然バスも停まっていますので、全然バスが来な

い時間がある。けども東村山から秋津の方へ行っているバスは、運転手さんが1人じゃないのでコンスタントにバスが来ます。私共のバスは1台ですが、1日に2人の運転手がいます。

恩多の方も1台に2人です。恩多は1日500人乗ります。170円ですが、回数券だと150円で1日の売上が75,000円くらいです。運転手として朝は3台、昼は2台ですから、5人は必要です。その5人が公休日で休む為には6人7人と運転手が必要になり、そうすると1人の運転手が1日10,000円としたって、社会保険などがかかってくると5人いたら50,000円。1台のバスの燃料費は5,000円くらいなので、3台あれば15,000円。バスが動いている間は運行管理者が必要で、運行管理者も8時間労働があって1人ではできない。1日2人や3人が交代となるとすごい経費がかかる。

乗合バスって言うのは大変な使命を受けてるんです。それを一般のツアーバスと同じような感覚で考えると全然違う。私も実際乗合バスをやって、こんなに大変なのかと。安全に動かすという中で、大勢の人たちがいて、その人たちが労働基準法などのいろんな法律で守られてますから、どんどんお金がかかる。人間ですから急に体壊して頭痛いと、今日行く人が具合悪くなって休む。具合悪いのに無理して来いとは言えないから予備を置く。運転手も必要以上いれば予備の人が遊んでたって経費がかかります。けどバスのお客さんたちは段々減っていく。

以前はドル箱もあれば儲からない路線もあるけれども、この地域はこの会社の地域として頼むよということだった。けど今は自由になってきて、いろんなコミュニティバスも入ってくる。本体のドル箱自体も人が減ってくれば不採算路線を背負いきれなくなる。背負いきれなくなったから止めたとなれば、何で止めたんだ、困ったとバス会社も突き上げを食らって、大変厳しいと思います。天下の西武さんであっても、本当に余裕があっても、商売どころじゃない。自分で携わってきて本当に良くここをやってるなと感じるくらいですから。その辺のところもただ数字が高い低いじゃなくて、ご判断いただきたい。

地域の皆様の生活の足ということで、私共も頑張っています。地域で出かける観光バスにしても乗合バスのところを使うことによって、普段の生活の足になる。乗合バスだけでは結局そんなに稼げないので、赤字になっている部分をどう稼ぐか、観光バスを動かして売上を充てる。ですから私は自分で観光バスに乗って、売上補填をしてなんとか回しています。

さっきのシルバーにしても使えないというのは、シルバーバスを使うためにはバス協会に入らなければいけないんですが、バス協会の関連費というのが年間費1万、2万の話ではなく、大変な金額なんです。その金額を払うことができないんです。もしその金があるんだったら、少なくとも地域の人たちの生活の部分、足のところに回したいと今動かしてる。ですからうちのバスはシルバーバスが使えない。

#### ・委員

語弊があるといけないので、貸切バス事業がいい加減にやっていると言うわけはありません。バス協会には当社も入ってますから、入れないことはないと思うんです。ただ先ほど話があった通り、いかにお金を貰うかというのは当然あり、その一例を挙げていただいたと思います。

400人乗る予想のところをピークで1,200人乗っていて、今現在でも900から1,000人近く乗っているということは、予想を上回っている人が乗っているということは間違いないと思います。その中で運送収入を上げることも、料金を上げてもらうことも有効だと思うんですが、扱っているのは税金でもありますの

で、どうしたら経費を削れるのか、どこにコストがかかっているのかをよくよく吟味していく必要があると思います。

バス費が入ってませんので、タクシーは補助金なしでやっていますから大変うらやましい業界であると感じますが、一路線でも多く走らせるためには、やはり一番メインとなる路線を見直すことによって路線を増やすことは可能だと思います。市民はやはり自分の町に来てほしいというような話もありましたので、いかがなものかなと思うんですけれども。

・事務局

バス会社さんからの経費の件につきましては、毎年年度ごとに事業報告書というものを提出していただき、市でも一定のチェックをしております。特段過大な経費がかかっている状況にはないと思います。

・委員

先ほど良い業界だなとありましたが、全てが補助金を貰っている訳ではないです。

恩多も貰ってやっている訳ではなくて、皆さんの運賃です。これも通常初乗り170円の対キロ制という地域で、バス会社が勝手に170円にしたいとか200円にしたいとやるものじゃなく、国で審査した認可運賃なんです。勝手に運賃はいじれないです。

170円というのがこの地域で適正価格と国が認めているところに、100円運賃だと1人乗るたびに70円損してる。その部分に補助金が出るというのは、決しておかしい話ではないし、お客さんが乗れば乗るほど、武蔵野市ではないですけど100円でもあれだけ乗れば良いですが、乗る人が少なくなれば足りなくなる。乗れない地域の人には170円で乗るのに、何故100円で乗れて市が1人70円の補助金を出さなきゃいけないのかなという不公平感はある。その辺は同じコミュニティバスだろうが一般の乗合バスだろうが生活の足としてのバスとして変わりのないのであれば、同一地域同一料金で170円に合わせたっておかしくはない。そうすれば税金の負担率も下がるし、その分を走ってない地域にも回してあげることできる。

・会長

運賃をどうして行くかというのは今後の中でも議論はさせていただきますので、今日最終的にどうしようって話はしませんから、ご意見として伺っておきます。

・委員

運賃が当初100円の見込みで、ある意味倍近くの乗車数になっていますが、この数字は予測の範囲内なんですか。

・委員

さっき当初と例に出たのは、新秋津と東村山駅路線だけですが、久米川町循環と諏訪町循環の1日の乗車人数とかはどうですか。この頃乗るようになってきているけれど、最初は乗ってなかったと思うんです。

・委員

路線ごとに出してもらえれば良いじゃないですか。

・会長

最終的に出ている数字というのはいくつかの路線トータルで出ているので、例えば自分で関わったからある程度わかっているのでも申し上げるのですが、国立市の「くにっこ」の場合も今は2路線で走らせていますが、最初にやった1路線は経費が揭示額の半分よりちょっと多いくらいでした。お客さんが1日に800人くらい乗ってくれていたの、それなりの収入もあり、補助金額は1,400万円くらい

だったんです。2路線目、私は時期尚早だって言ったんですが1路線目が良かったものですから走ってない地域からの要望が非常に強くなって、それに抗しきれずに2路線目を始めました。その結果、非常に利用者が少ないのが現実です。2路線目の赤字が加算された形になってこういう結果になっているので、路線ごとに見ると状況は、複数の路線をやっている市については変わってくると思います。

・委員

多摩湖町は坂道が多く道が細いので通る道がないんです。多摩湖町は60歳以上の方が約1,800人以上で、今年の長寿を祝う会に出る人が約500人いるんです。駅は2つありますが、駅がちょうど北山の西武園住宅の周りがあるので、そこへ行くのに皆さん歩いて行って、途中で息切れしてるんです。何回も休んで登って行くんです。ところが登って東村山に来て、公共交通網も全然わからない、公共施設に行くにも道がわからない、バスの路線がない。

多摩湖町の場合グリーンバスで入れって言っても曲がるところがあまりないんです。話をしたところ、15~6人のバスなら狭い道も通れるし、物自体が安いし。我々は金が云々じゃなくて、病院や、いろんな公共のところに皆出たいんだけど、今の場合駅に行くのに大変だから子供が連れて行くんです。多摩湖町も今年あたり通るのかなと皆期待してたんですけども、グリーンバスはでかすぎて多摩湖町は通れない、他の場所でも通れないところが多いと思います。だから15~6人のバスで走ってもらえれば曲がれるところが出てくると思うんです。多摩湖町も絶対曲がれるけど、グリーンバスでは多摩湖町はきついです。

・委員

ものすごく地域の方々というのはそのサイズで通していただきたいという要求があります。私も自分の事業で色々関わっていますから、マイクロバスとか、ショートとか、車のサイズを検討するんです。いわゆる4条認可というんですが、4条認可を取るためにはいろんな諸条件がたくさんあります。マイクロバスというのはたぶん駄目です。最低でもポンチョでないと不可能なんです。唯一それを打破できるのがこの会議です。皆さん色々な方がおられますので、こういう会議で色々議論してOKならば、例えばポンチョでなくても良いんです。

一企業でできない歯がゆさは正直ありまして、ルールがある中で数年前から実施しています。ただこういう会議できちんと議論して、皆さんが同じように自分のところに走っていただきたいなといった意味では大変難しいですが、一致すれば小さいサイズの車でもマイクロバスやタクシーみたいな小さい、ワンボックス、マイクロのショートみたいなサイズでも不可能ではないです。

・委員

多摩湖町、回田、こっちの方はやはり通らないところが結構多いですよ。

・委員

道幅は最低6mないと不可能なんです。仮に大型のバスが走っているところでも隅切りが最悪な状態になっているところは結構あります。そこを切つてと言っても土地の関係で難しいこともありますし、本当に難しいんです。考えれば考えるほど難しいと実感するんです。

・委員

そこを何とかしてもらわないと。

・委員

それを会議で。いろんな意味で検討するために持ち帰っていただいて、と思います。

・会長

この会議そのものは任意の会議なので、今年度の中で決定して走らせることは難しいんですけども、これを法定会議に発展させることによって、今までの範疇では中々できなかったことを可能にすることはできます。ただそれには、課題をクリアするための議論を色々しなければならぬ。そのベースを今年度の内に少し出していただきたいと思います。

・委員

富士見町3丁目はグリーンバスの恩恵を受けていない地域のひとつなんです。

私が退職しまして、今まで勤務先への往復で便利だなということで、今の場所に住宅を買ったんですが、実は退職後は行き先が変わりました。市役所は業務が公民館にもありますが、例えば中央公民館だとか、あるいは図書館、病院、そういうところに行こうと思うと西武のバスで久米川まで行って、そこから今度は電車で東村山駅まで行くんです。そこからはグリーンバスで例えば図書館に行ってまた戻ってくる。都合3路線乗るような形になってしまふんです。

私の周りの人に聞きましたら、市役所の業務は公民館でできますから良いんですが、市役所へ行くにも2回乗り換える、3路線を使うなんていうのはどういうことだろうかという話題になりました。今まで色々なお話を伺ってきますと、東村山市の場合、経費、補助金が4,800万ということになっているのですが、何とかあの範囲でやるとすれば久米川駅を発着するグリーンバスがないので、グリーンバスを久米川駅まで持ってくれば、スポーツセンターにしても中央公民館にしても、図書館にしても比較的容易に行けるのかなと思います。

どうして久米川駅を通過するグリーンバスがないのか私にはわからないのですが、乗客の多い西武線の電車というのは久米川駅と東村山駅と、これは特別な例でしょうけど秋津駅が多いんです。秋津は乗換が多いから自然に数は多くなると思うんですが、東村山市の西武鉄道の駅では東村山駅と久米川駅が1日17,000人くらいの乗降客があるんです。そこにもグリーンバスがないというのはちょっと解せないな、不思議だなと思っています。

・委員

西武さんの幹線が久米川駅から全生園を通過して秋津行ったり清瀬行ったりしています。それに並行して片方は170円から対キロ制で動いているバスが100円で乗れると、お客さんはそっちへ流れる。西武さんは1時間にあれだけの本数を動かしますけれど、乗る人が減ってくれば本数も減らさなきゃいけない。そうすると西武さんしか走っていない地域の人たちから見れば、利便性が落っこってしまう。そうであれば、並行して地域に細かく走るコミュニティバスがどんどん増えていくと、結果として動脈が成り立たなくなります。干上がっちゃうわけですから。お客さんの運賃だけを頼りにやっている訳ですから、結局は続けたくても続けられなくなっていく、最後は動脈がなくて毛細血管だけになって機能が果たせなくなる。

要は経費以上に税金を払うということは皆さんの税金の負担が増えて、そこばかりに税金が使われて、他のところがないとか。今ある動脈を利用して、例えば駅に行くのであれば、端から乗ってコミュニティバスだけで目的地に行くのではなくて、幹線を走っている路線バスに接続をして、そこから駅なり他市なり行けるターミナル的なものもひとつの手だと思います。またひどくなってくると、1台の車で回る時間がどんどんかかる。朝の通勤通学の人に乗れば乗るほど乗客が増えてきますから、運賃収入は増えても1時間に1本だ2本だというバスだと、通勤の人たちはとてもそのバスには乗れなくなるんですよ。乗る人が減ってくれば、補助金が増える

し、お客さんが欲しいなと思えばそういった利便性を上げなきゃならない。そうすると少ない車で数多く走らせようと思って欲張って距離を伸ばすと数が来ない。そうなると致し方ないし。

・委員

私が申し上げたのは、自宅から直接ここという訳ではなくて、道路の関係でできないよとおっしゃられるかも知れないんですが、久米川駅へ久米川循環が来ないかなということなんです。もうひとつは西武バスさんの久米川終点ではなくて、もうちょっと終点の足を伸ばしてもらえれば良いんです。確かにお客を取られるというのはあると思いますが、例えば東村山市役所を終点にするとか、ちょっとした工夫ができないものかということなんです。

・委員

久米川駅から市役所というのは、踏切があって定時運行ができないことや、色々な面があって、実現しなかったというのがあります。

・委員

幹線道路の路線バスをもっと大事にということになりますと、秋津町3丁目の人たちが所沢に行くのにバスが回送で走って行ってしまいうんです。だから西武バスに私たち障害者の団体からも、秋津町の人たちと一緒に要請しているんですけど、お客が乗るのが少ないからって土曜日は12時何分かが最初のバスで、この頃本当にダイヤが少ないんです。そこをもう少し生かしていただければ、車椅子で乗る場合には大型のバスがとても楽です。

この間諏訪循環に乗ったんですが、16時くらいで、2時間空いてからのバスでしたので、駅の西口から立って乗っている人もいるくらいだったんです。リフト出ずにも錆び付いてて、運転手さんがようやく出して乗れました。車椅子を固定する座席に高齢者が座っていたんですが、泣き出しそうになって「私は立てない」って言うその方に「どいてください」って、その人に立ってもらって、後ろの人に席を替わってもらったんです。そこへ入ったんですけど、非常に申し訳ないような狭いところに車椅子でいなきゃならないよりは、大型バスが走っている路線にもっと人を乗せていただければと思います。

久米川町5丁目の方は所沢の方から来るバスが曲がって松ヶ丘の方に行くんですが、もう少し南に下りて国際航空学校の前に駐車場を作ってもらって、橋のところに競輪場行くバスが通っているから、そこへ行って下さいって要望も出しているんです。あそこの角は人が立ってなきゃ曲がれないからと言われてたりしてます。路線バスもなるべくなんとかしていただきたいという思いはあります。

・会長

幹線の路線バスを十分に活用して育てていくということは非常に大切ですので、この会議もグリーンバスをどうするか、バス路線をどう作っていくかということだけでなく、路線バスを含めた形で色々な意見を出していただいて、良いネットワークを作って行きたいと考えています。

・事務局

現時点で東村山市のコミュニティバス事業に対する基本的な考え方ですが、民間バス事業さんによる路線バスを優先させたい。そして民間バス路線の運行していない地域においてはコミュニティバスによって公共交通網を補完させたい。これが基本的な考え方です。

・会長

主な路線、今のグリーンバスより桁違いな人数を運んでいるかと思うんですが、

例えば路線ごとに1日何人くらい乗っているというのは、すぐ出てくるものなんですか。

・委員

人数は今持ち合わせてはいないんですが、当社の中では東村山市さんでは久米川駅発着の路線がかなり厚めで、久米川から清瀬に行く路線、新秋津に行く路線、逆に立川に行く路線がメインになります。東村山駅西口から立川に行く路線も大幹線としてありまして、他には西武園駅に松ヶ丘から所沢駅に行く路線も乗り入れてます。東村山市さんは地域の中に実は駅がいっぱいあるんです。東村山に久米川の大きな駅、新秋津駅に秋津がありまして、萩山、八坂、武蔵大和、西武遊園地、西武園と、市内に9駅あります。

小平市さんも同じような悩みと言ったら失礼ですが、結局住民の皆様がどちらの駅に出たいか、どの方向に行きたいか。通勤していた頃と退職された後と行きたいところが違うんだというお話がありましたが、その辺も地域の方が地域ごとにどちらの方向への輸送が欲しいかということを集約していく必要があります。今までは民間バス会社が民間バス会社で儲かることや、道路が広くて安全なところを勝手に引いて、いっぱいありますからどうぞ使ってくださいという感じでした。コミュニティバスも市さんが現状の駅とかバスに応じて良い計画を練って、市さんからこういうバスを作ったのでどうぞお使いくださいって感じが多かったです。最近の流れとしては地域の分科会など通じて意見を集約しながらダイナミックに、全く違う視点から再編したり、東村山市は市の端っこに駅が取り囲んでいるので、近隣の市さんとの連携を必要としたり。これは非常に難しく、各地域でそういう議論はあるんですが、実際問題としては片思いなんです。片方の市境の方が隣の市にある駅に出たいというパターンが多くて、こちらの市はコミュニティバスを引いて、少し補助金出してもらえれば引きたいんだけど、そちらの市は、他市に補助金は出せないからと、市境外にコミュニティバスの補助金が適用できなかったり、問題が多々あったり。更に東村山市さんの場合は県境もありますから、所沢となると埼玉県になりますので、また更に難しいのかなという部分があります。

そういったところをクリアしつつ、秋津町については再三ご要望をいただいておりますが、清瀬久米川線と新秋津線が出入りする為に路線を残しているような状況です。所沢と新秋津の間で事業採算性が取れない、単独で路線が成り立たないという面がありまして、ご要望いただいております中では支えきれなくて、ご迷惑をお掛けして大変申し訳ないと思っています。

いろんな事情の中でバス路線はありますが、その活用やコミュニティバスと連携した地域交通網の充実を図って行きたいと思っております。確かにご要望いただいてもできないところは多々ありますが、やはり意見を知らずに事業運営しても全く意味がないので、できる限り疑問や何でこうなるのか、先ほどあったように久米川駅から市役所まで伸ばしてくれればカバーできるのにとか、何故できないのか、何故こういうことを考えてないのかということ、逆にこういった場がないと相互の意見を私共も伝えられないし、私共も聞けなくなりますので、大変こういう会議は有用かと思っております。東村山市さんは早くに設けているので、是非とも議論を活発にして、我々もその中から参考に、できることであればどんどん取り入れさせていただきたいと思っております。

市境の部分はもう少しうまく地域連携を図れたら良いなと思っております。越境するところは全て民間バス路線がやっていますので、武蔵野市や三鷹市、小金井市への乗り入れをやっている面もあり、できるかどうか、東村山地域ではそぐわないのか

どうか、そういう検証もされていくとより良くなっていくかなと思います。

・委員

新山手病院や白十字が送迎バスを出してます。新山手病院の玄関前に諏訪町循環が着きましたけれど、本当ならこのコミュニティバスも白十字病院の玄関にも入れて欲しい人がいっぱいいます。グリーンバスが走っていると乗客の取り合いになっているのか、グリーンバスと病院の送迎バスに上手に乗せてもらえないというのを耳にしました。秋津側から言えば、秋津町3丁目からも新山手病院や白十字病院へ行きたいなと思うのに、久米川はあっち行っちゃうし、トンネルくぐって行くのは車の前を歩かないといけないのでとっても怖いし、危ない。

・委員

ガードをくぐって行かないと着かないんですよ。

・委員

グリーンバスはダイヤ改正のせいで客が離れているんです。以前は20分に1本だったのに不便になった。平日以外は市役所にも行かないから駅まですぐだったのに、アイタウンができてから無用の長物になった。

・会長

要は何を優先していくかということです。今日をベースに、次回には議論の的を絞って整理して議論しましょう。運賃が多かったんで、どう考えていくかが焦点になるかと思います。いずれにしても皆様からのご意見を聞いて、皆様の意見を自分なりに整理していただければと思います。

・委員

東村山は東側だけで、北西部は何もない。西武園駅も坂で歩けないし、帰りに困る。何を置いても北西部が置き去りになるので、考えて欲しいと思います。

・会長

グリーンバスのない地域のニーズの把握はできていますか。

・事務局

今回添付した資料5でのみの把握です。

・委員

三鷹市では駅まで500m、バス路線が1日何本の地域の色分けをしてグラフを載せている。バスをうまく利用して、観光と結び付けてバスの収益を上げられないでしょうか。ふるさと歴史館など、年を取ると先祖や土地の人情を知りたい傾向がありますし、国宝や下宅部遺跡があっても交通がバラバラになってしまってます。バスを利用してふるさと歴史館を中心に、他市から人を呼び込んで収益を上げることを総合的にやらないといけないと思います。

・会長

今あるグリーンバスを活用してモデルコースを作ることはできます。それで人を集めてミニツアーを募集してやることもできる話だと思います。

・委員

公共交通をやっていて、時間を気にしてます。雨の日はバスに乗る人が多いですが、駅までの道に送迎の車でいっぱいになって前が詰まって定時に駅に着けないという事があります。逆に定時に発車しても2分のところを5分かかって行く事になり、スポーツセンターの先も渋滞してます。東村山駅前のロータリーの横断歩道は2本あっても危ないし、歩行者のマナーも悪いんです。事業社としては交通弱者の人にも安心して乗って欲しいし、インフラの改善をすれば良くなるはずなので、ご支援して欲しいと思います。

・委員

西武バスを利用して、西武住宅前、今は明法学院前かと思うんですが、遅れてきても本数が多い時は問題ないんですが、本数が減ると10分から20分遅れることがざらで、非常に困るんです。ですからバス優先レーンを作りたいです。

・委員

あそこは出るまでが大変で、車の方がよけてくれると思ってますから、歩行者はよける人が少ないんです。クラクションを鳴らすと逆に怒られて、余計に時間食ってしまいます。ですがインフラがないと安心安全は無理ですからやっています。

・委員

外国だったら赤信号で渡った方が悪いんですけど、日本では違いますから。

・委員

私としては、バスが今どこを走っているのか、ロケーションシステムを早くつけて欲しいです。あれがあるとバスが来なくてイライラすることがなくなります。

・委員

バス停は鉄道駅より多いので、ロケーションシステムを全部につけるのは不可能ですが、ロケーションシステムがついているバス停は今のところ4000中100くらいです。国の関係で今、停留所の設置を見直しているところですので、ここ2～3年はつけていない状況です。

・委員

私が気になるのは国分寺市だけ補助金が少ないことです。

・事務局

この表は単純に全体の運行経費から運賃収入を差し引いた額ですので、正式な補助金額ではありません。国分寺市は東元町ルートが非常に黒字になってますので、単純に差し引くと低く見えるだけです。実際は全ルート共に、黒字になった場合はその半額を市に納入し、半額は運行事業者の収入になる仕組みになっています。割り切れない1円は市の収入になります。そして赤字の場合は予算内で補助することになっておりますので、実際に市が出している補助金額は約3,300万円弱になります。逆に市に入る収入は約1,600万円となっています。

・会長

では、次回の議題としてまとめます。まずは運賃が意見として多かったので、100円が適正かどうかも含めて議論したいと思います。次に困っている地域、いわゆる空白地域について、道路環境で増やせないのか、どんな工夫ができるかについて。それからコストです。コストを減らす方法や逆に収入を増やす方法など、利用促進につながる内容があれば、議論していきます。最後に地域の人たちがどこへ行きたいのか、地域内で取り組む方法について、ニーズを把握する方法も含めて考えていきたいと思います。

・会長

それでは、その他事務局より何かありますでしょうか。

・事務局

次回会議、10月6日までにOD調査を実施する予定をしております。OD調査というのは、どこのバス停から乗車して、どこのバス停で降車したかを調査するもので、合わせてコミュニティバスの利用目的も調査する予定にしております。

4. 閉会