

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成23年度 第1回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成23年11月14日(月)午後6時～8時				
開催場所	本庁舎6階 第2委員会室				
出席者 及び欠席者	出席者： (委員) 鈴木文彦会長・須崎一朗会長代理・関根康洋委員・山本宏昭委員・中條基成委員・山田有子委員・薄井政美委員・松原久寿委員・児玉芳枝委員・高橋袈裟男委員・青木正委員 (市) 渡部市長 (事務局) 寺島都市環境部次長・肥沼交通課長・中澤課長補佐・藤澤主事・須澤主事 欠席者：若林淳委員・池田史子委員・小林忍委員・諸田壽一郎委員・中村周司委員				
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. 委嘱状交付式 2. 会議運営の確認 3. 会議の目的 4. 東村山市公共交通を考える報告書について 5. 今後のコミュニティバス事業について 6. その他(今後のスケジュール等) 7. 閉会				
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					
1. 委嘱状交付式 委員の委嘱 市長あいさつ 改めまして皆さん、こんばんは。公私とも大変お忙しいところ、本日は、第1回東村山市地域公共交通会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。常日頃、市政運営に関しまして、皆様にはご理解ご協力をいただき、心から感謝を申し上げます。 地域公共交通会議は、公共交通に対する施策、政策を審議し、決定する重要な機関であり、道路運送法に基づき、市の条例に位置づけられた会議体です。 東村山市では、平成15年1月からコミュニティバス「グリーンバス」の運行を開始させていただきました。東村山駅から多摩北部医療センター、そして新秋津駅に行くルートです。その後、平成20年2月から、新規路線として、久米川町循環、					

諏訪町循環を運行させていただき、現在、3路線4系統で運行しています。事業者の皆様には、大変お世話になっています。コミュニティバス「グリーンバス」の運行を始めて8年ほど経過し、いくつか課題があって、今後、このコミュニティバス事業を、地域公共交通のあり方をどうしていくかということが、市政にとって大きな課題になっています。

市内17平方キロ余の市域でございますが、市内各所から、わが町にもグリーンバスを走らせてほしいという、非常に強い市民要望をいただいています。実際、高齢化の進展に伴って、医療機関あるいは公共施設に行かれる場合に、生活の足として「グリーンバス」がどうしても必要だというニーズが高まっているところがあります。

しかしながら一方で、現在3路線4系統の運行をしていますが、市の一般財源からの充当が約5,000万円になっており、財政状況が厳しい本市としては、現在の運行形態のまま、これ以上の路線を拡大していくことは、かなりの困難性もあって、より効率性のある運営を進めていく必要があると考えています。ニーズ、財源という大きな問題、それから今後、新規路線あるいは既存の路線の見直しをする上で、どのように見直し、新規路線を描いていくのか。市内13町ありますが、各町から極めて強い要望をいただいている中で、行政としては、しっかりした基準に基づいて市民の皆さんから公平に税金が使われているという、ある程度の納得感をいただいた中で考えていく必要があるのではないかと考えています。

以上のことを踏まえて、昨年度、東村山市公共交通を考える会を立ち上げ、事業者の皆さんをはじめ、公募委員の皆さんにも参画いただき、1年間いろんな角度で、現在の市のコミュニティバス事業、公共交通のあり方について、審議し、実際に様々な検証作業も行い、報告書をいただいています。事業者や学識経験者の皆さんは、引き続き、この公共交通会議にもご参加をいただいております。今回、新たに市民の皆様を公募させていただき、東村山市公共交通を考える会で検討された事項を踏まえつつ、現実可能な、持続可能な公共交通システムを市としても築いていきたいと考えています。

今後、2年間に渡り、いろいろな角度から、様々な先進自治体の事例等を踏まえつつ、経費の問題と路線の拡大という相反する事項を何とか統合していただいて、広く市民の生活の足の確保に向けて、ご議論いただければありがたいなと考えていますので、よろしく願い申し上げます。恐らく今日は、考える会で検証された事項について、初めての方もいらっしゃると思いますので、説明させていただくことになると思いますが、よろしく願い申し上げます。

都市環境部交通課職員紹介

委員自己紹介

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、須崎委員となった。

・事務局

それでは、会長に就任していただいた鈴木会長からごあいさつをお願いします。

・会長

改めまして皆様、交通ジャーナリストの鈴木でございます。よろしくお願いをします。

昨年、東村山市公共交通を考える会でもまとめ役をさせていただきました。

この東村山市地域公共交通会議は、道路運送法に定められた法定会議と言いまして、例えばコミュニティバスを新設する、あるいは、変更していくときに、この関係するメンバーが集まった場で合意をして、次の段階へ進んでいくというような機能を持ったものになります。もちろん、最低限、法定会議としてやっていかなければならないことは、東村山市の交通にかかわっていくこれだけのいろいろな関係者が集まる場ですので、それだけではもったいないと思います。ぜひ、東村山市の公共交通のネットワーク全体を見渡しながらか、より市民のために機能するような交通ネットワークにしていけるように、そういった議論を深めていければと考えています。そういったことを含めて、今後の東村山市の公共交通を考える場としていきたいと考えていますので、ぜひよろしくお願ひします。

・事務局

これより、会長に進行をお願いします。

2. 会議運営の確認

会議の公開について

・事務局

「東村山市附属機関等の会議の公開に関する指針」及び「東村山市地域公共交通会議の傍聴に関する定め(案)」について、事務局より説明します。東村山市では、積極的に情報施策のひとつとして、附属機関等の会議を公開することにより、市政への市民参加を推進し、市政の透明性、公平性の向上に努めています。この東村山市地域公共交通会議においても、この指針に沿った会議運営を行いますので、確認をしていただきたいと思ひます。

【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、概ね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、お知らせとして配架

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

会議録の作成：会議資料と合わせて情報コーナー及び図書館に配架

市ホームページ「東村山市地域公共交通会議」への掲載

発言者の表記については、「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後、委員に発言内容を確認し、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」へ、委員名簿に会議の役職と、委嘱日を追記して掲載

【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、定めに沿って運営以上、庁内の統一ルールに沿って運営していきます。

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)」の決定について、お願ひします。

・会長

それでは、会議公開に関する指針は、決定ということで、傍聴に関する定めは、これによろしければ案を取り、このとおりに進めたいと思います。

・委員

定員10人以内というのは、どういう根拠ですか。10人を超える場合は、会長の判断ということですか。

・事務局

基本的に市役所の会議室等で行いますので、会議室の規模や座席の配置、また資料等の準備のために、規模として10人以内を目安としています。10人以上の場合、傍聴可能な環境があれば認めていただきたいと思います。

・委員

コミュニティバスは、要望が強いということで、傍聴者も多いと思います。ぜひご配慮をお願いします。

・会長

では、傍聴に関する定めは、この形によろしければ決定します。

．．． 異議なし ．．．

・会長

それでは、会議及び名簿の公開、傍聴に関して、資料のとおりに進めます。

傍聴希望者の確認

・会長

開会に際しまして、本日の会議の傍聴希望者について、事務局に確認します。

・事務局

傍聴希望者は、4名いらっしゃいます。

・会長

それでは、4名にお入りいただきたいと思います。

．．． 異議なし ．．．

・会長

では、傍聴者が着席されるまで、暫くお待ちいただきたいと思います。

．．． 傍聴者入室 ．．．

・会長

会議に先立ちまして、傍聴者の皆様には、ひとつお願いを申し上げます。会議を傍聴されるにあたり、配付されている傍聴に関する定めのご遵守事項をお守りいただき、会議の進行にご協力いただきたいと思います。

では、委員の出席状況について確認します。

・事務局

委員16名中、5名欠席、11名出席となっています。

・会長

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ため、ただいまより、第1回東村山市地域公共交通会議を開会します。

3．会議の目的

・事務局

【資料1】東村山市地域公共交通会議条例に基づき、説明します。

東村山市のコミュニティバス事業は、平成15年1月から運行を開始し、平成

20年2月には、久米川町循環、諏訪町循環が加わり、現在は3路線4系統で運行しています。この間、各地域から新規路線や、既存路線変更のご要望など、様々なご意見をいただきました。当市の限られた財源の中で、より多くの市民の皆様にご満足いただけるよう、更なる効果、効率的な公共交通の在り方や方向性を出すために、平成22年度に「東村山市公共交通を考える会」を開催しました。

基本的な考え方のひとつに、より良い地域交通の実現に向け、関係者による議論の場として、道路運送法に位置付けられている地域公共交通会議を設置し、東村山市としても「東村山市地域公共交通会議」を市の附属機関として位置付け、当市の公共交通に関し、必要な協議を行う行政組織の一部として推進していくこととしました。

会議の内容は、地域の公共交通網の充実を図ることを目的とし、コミュニティバスの再構築を中心に論議する予定です。地域の実情に応じた適切な運行形態、料金等に関する事項や、公共交通に必要な事項を協議し、この会議内で合意形成ができれば、柔軟な運賃設定、手続きの標準処理期間の短縮等、道路運送法上のインセンティブが与えられる重要な会議となっています。

条例については、第1条に道路運送法及び道路施行規則の規定に基づく、法定会議であることを示しています。第2条の所掌事項として、コミュニティバス運行事業、そのほかの公共交通に関する必要な事項を協議することとしています。これにより、地域住民にとって、便利で効率的な地域交通ネットワークの構築を図ります。第3条は、会議の委員構成を示し、道路運送法施行規則に基づく選出区分を基準として、16名以内をもって組織することとしています。なお、会議における委員の役割については、後ほど説明しますが、総合計画をはじめとする東村山市が目指すまちづくりの方向性、移り変わる社会情勢等を踏まえた今後の推移の予測、多様な市民ニーズなどを根底に置きながら、構成委員それぞれの立場や経験から、公平中立な視点を持って、合意形成を図ります。

・会長

任期が今日から2年、25年11月13日までという任期ですが、今後も続くのでしょうか。年度との関係を見ると、中途半端なところで任期が区切られるので、整合しなくなったときは、市で検討をと思います。

・事務局

会議そのものは、必要に応じ継続するものと認識しています。また、委員の皆様は、選任をしてから2年間という期間を設けていますので、年度途中の会議に合わせて、途中の任期の切り替えが当然発生するものでもあります。会議の議事の進行、まとめ方、方向性の整理の仕方によって、区切りが変わってくることもあると思います。年度で全てが終わるものではないという認識もありますので、今後も継続して審議し、ご協力を頂ければと思っています。

・会長

何か他にご質問はありませんでしょうか。

それでは、この条例に基づいて、この会議を進めます。

4. 東村山市公共交通を考える報告書について

東村山市公共交通を考える会の報告書の説明

・事務局

平成22年度に開催した「東村山市公共交通を考える会」の報告書について、概要を説明します。

当市のコミュニティバス事業は、現在3路線4系統で運行し、当初の路線を運行開始後、約8年が経過し、公共交通網のない地域を含め、様々な課題ということから、昨年8月に、今後の公共交通の在り方や方向性を出すために、学識経験者、バス事業者、公募市民、交通管理者等で構成する「東村山市公共交通を考える会」を設置し、今年1月まで5回に渡り、各委員の立場から様々な意見を伺いました。

まずは交通不便地域の考え方です。現在、当市の定義は、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300m以上離れた地域としています。しかし、いまだ多くの公共交通の不便地域があり、あるいは、高低差や道路幅員など地域により特性があるので考慮すべき、民間の路線バス廃止や運行本数の極端に少ない場所も考慮すべき等の意見をいただきました。東村山市公共交通を考える会で再度交通不便地域について協議をし、土地の高低差や、運行数の極端に少ない地域を配慮することが望ましいとなりました。

次に乗降調査及び利用実態です。昨年平成22年9月12日(日曜)と9月13日(月曜)両日に乗降調査を実施しました。調査路線及び時刻は、東村山駅東口から新秋津駅行き及び多摩北部医療センター行きのシャトル、久米川町循環、諏訪町循環の3路線4系統を始発から最終まで、各路線2名の調査員で実施しました。内容は、時間別乗降数、停留所の利用状況、利用目的別乗客数、利用目的別年代別乗降数、年代別乗降数、利用区間順位です。各路線の総括として、新秋津駅行き及び多摩北部医療センター行きのシャトルは、運行を開始されてから約8年が経過しました。その中で、通勤通学の利用者も多いことから、運行時間の拡大や新秋津駅までの路線の朝夕の増便が検討課題であると分析しています。久米川町循環は、休日の利用者数が100名に満たなかった状況であり、行政負担を極力減らした持続可能な地域交通の実現を考慮すると、既存の路線での継続は、どうかという分析になりました。今後、乗客数を取り込む手段として、利用者のニーズに合わせた経路変更及びダイヤ改正を視野に入れることが必要な手段であると分析しています。諏訪町循環は、平成22年4月1日付で、東村山駅東口から西口発着としたことにより、乗降人数が増えています。それに伴いまして、ダイヤ改正要望の多いことを踏まえ、改正も視野に入れる必要が高いと分析しています。

運賃とサービス水準については、コミュニティバスの運賃形態を踏まえ、公費負担が増加傾向にあります。21年度で約4,800万円の補助金を支出しています。今後、運賃の見直しやパスモ等のICカード、シルバーパスの導入など、利用者へのサービス水準等について向上を図っていくこととしています。

最後に、車両の老朽化です。当市はCNG車のリエッセ3台、ディーゼル車のポンチョ2台で運行をしています。その中で、当初より運行していますリエッセ3台が更新時期を迎え始めています。この3台は、ディーゼル車を改造し、CNG車としました。燃料は、圧縮天然ガスを利用しています。排出ガスのない、環境に良いバスですが、故障も多く、燃料スタンドも限られ、ディーゼル車の燃料である軽油よりも価格が高くなってきています。今後は、環境配慮は当然ですが、道路状況等を踏まえた車両を考慮し、選定していくこととなっています。

これらを踏まえ、東村山市公共交通を考える会として基本的考え方が示されており、基本方針として、「民間バス事業者と公共交通網の更なる充実を目指し、連携を図る」「地域のニーズを調査し、地域に合った交通手段の確保を進めていく」になります。具体的方針として、既存コミュニティバス路線については、「地域住

民の意見を取り入れた、持続可能な路線への見直しを行い、利用しやすい運行を目指す。新規路線は、「公共交通網の不足している地域を中心に、地域住民による、地域公共交通の構築を目指す」。以上が、東村山市公共交通を考える会の報告書の内容となっています。

・会長

昨年参加されていた委員は、その経過をご存知ですが、市民委員の皆さんは、初めてお聞きになるだろうと思います。質問とか、不明な点等あれば。

・委員

資料に「地域の住民が自発的に検討会を立ち上げる住民発意型」とあります。地域という単位、捉え方がはっきりわからなくて。例えば、廻田町とかで考えていくと、一番利用しやすい形ですと全市だと思えます。そう考えますと、この本運行までの流れで、地域ごとになってしまっていて、全市的なビジョンは、全体の中で見るということなんですか。それともこの東村山市地域公共交通会議は、そこを全部やるということなんですか。

・事務局

地域については、いろんな捉え方があります。住所ごとの地域なのか、地形地物等、いわゆる山や川や囲いに囲まれた地域なのか。そこをどのような形でリンクをさせていくか、繋げていくかということもあります。

報告書で示されている地域は、範囲をどこかに限定する前に、まず何のためにバスが必要になるか、路線が必要になるかを地域の皆さんの発意、意見等を含めながら、交通の必要などでの活動の仕方を立ち上げていくような趣旨になります。また、市の全体の計画の中では、特に新規について具体的なルートを市で一方的に持っているものではないと思っていますので、地域から出てきた意見、話のまとめり方、実証実験や採算性、いわゆる実用性、そういうところを判断しながら、必要な場所に必要な交通網を考えていきたいと思っています。

・会長

補足しますと、人の行動は、必ずしも町丁別で区切られないですから、地域の考え方は実際に動かれる、あるいは必要とされる範囲というくりでよろしいんじゃないかと思うんです。具体的にしていくときに、全体の市内のネットワークを見渡しながら議論していくのは、この場です。ですから、この場で議論をして、方向性を見定めていきながら、市でどれだけのことをやる、住民でどれだけのことをやるといったことの合意形成をしていくのが、この東村山市地域公共交通会議の役割でもあります。

・委員

乗客数の調査を9月12日と13日、休日と平日に分けてやってるんですが、9月を選ばれた理由は、ありますか。天候や季節によって、乗降客数は変化するものかと思っていて、このデータだとやや足りないと感じるんです。

・事務局

実施のきっかけは、東村山市公共交通を考える会の中で各路線の中の乗客の状況はどうかという意見です。それまで具体的な調査を行っていなかったため、利用実態を把握するために実施しました。9月に行った理由は、夏休みの時期や雨が多い時期では、利用者のバラつきが考えられたため、事業者との相談の中で、一番バランスが良い9月ということで、実施しました。

・会長

お金をかけて長い時間かけてやれば、それに越したことはないですが。そこ

まではできなかったんだろうとは思いますが、それで全てを判断したわけではないと考えています。

・委員

市民の人、たぶんわからないだろうから、初めてそこで数字を押さえたのかなと思うかもしれませんが、事業者は、毎日の乗客数を月にまとめて翌月の頭に役所に報告をしています。具体的に、どのお客さんがどこから乗ってどこで降りるかまでは、持っていませんが、最初の15年1月に運行してからの乗客数は、1ヶ月後に全部持っているはずで、それを今後どう展開するかは、まさに役所の仕事であって、8年やって白紙のような状態から市民の考えをとというのは、私からするとどうしたのかなって思います。

・会長

ですから、昨年9月にやった調査は、個々の停留所などの状況を全て、乗車のチェックで把握したと。利用者数等については、事業者から毎日の報告が行って来ますので、推移も把握できてくるでしょう。

5. 今後のコミュニティバス事業について

今までの路線決定の流れ

基本方針、具体的方針

この東村山市地域公共交通会議で今後、何をどう進めていくのか。

・事務局

【資料2】今後のコミュニティバス事業について、これまでのことを含めて、説明します。

当市のコミュニティバスについては、基礎調査を元に、鉄道駅や公共施設への接続、交通不便地域の解消割合を踏まえた利便性、また沿道の居住人口を踏まえたサービスの受容性、運行所要時間等を配慮した速達性、利用者見込みなど、収支から見る事業性などを総合的に評価しまして、運行路線などをそこで計画、決定をしました。運行開始後は、沿道の市街地の整備状況や土地利用の変化、また市民からのニーズを踏まえて、運行改善を図りながら運行しています。

路線別に見ますと、最初に運行を開始しました東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅路線は、平成15年1月21日から、東村山駅東口～多摩北部医療センター系統が1台、東村山駅東口、多摩北部医療センターを經由しまして、新秋津駅まで行く系統が2台。合計3台で運行を行っています。運行後、市役所東側に完成した、むさしのタウンや隣接する都営住宅の利用者の需要の見込み、更に中央図書館や市民センターなど、土日に開館している公共施設等の利用者の交通手段確保のために、平成20年2月17日にバス停留所の新設とルート変更、合わせて運行ダイヤの改正を行っています。次に、久米川町循環、諏訪町循環では、それぞれ1台で、平成20年2月17日より東村山駅東口を発着する路線として運行を開始しました。これも、供用開始した東村山駅西口広場が平成22年4月1日より、諏訪町循環の発着を東村山駅西口とし、ルート変更を行うとともに、久米川町循環を含めた運行ダイヤの改正を行い、現在に至っています。

当市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」であり、民間バス路線などの公共交通網を補完し、誰でも利用できる地域のための交通手段として根付くことが望まれています。

バス利用者数については、世界的な経済不安が広がり、平成19年から緩やかな下降線で、当市のコミュニティバスについても例外ではありません。更に、本年3

月に発生した東日本大震災以降、都内の交通混乱を受けて、市民の移動手段にも変化が伺えます。コミュニティバスは、運行事業者はもとより、地域の皆様や利用者によって支えられる事業です。利用者の増加は、収入の根幹である運賃収入につながるものであり、地域公共交通を持続させるためにも必要不可欠であります。このため、単にバスを運行させるだけではなく、地域の特性を活かしたまちづくりを進める中で、市民の皆様と共に、守り育てていくことが望まれています。

地域公共交通会議は、地域公共交通に関する事項について協議し、合意形成を図る場であり、地域の実情に合わせた乗合旅客運送の態様、運賃等に関する事項、そのほか必要な事項等の協議や、地域住民にとって便利で効率的な地域交通ネットワークの構築に寄与するものと考えています。

こうしたことを踏まえ、今年度の東村山市地域公共交通会議の進め方として、東村山市公共交通を考える報告書に基づく公共交通に関する基本的な考え方、基本方針、具体的方針を継承し、地域におけるまちづくりの一役を担う地域公共交通を目指し、その具体的な方策を導くために議論していただきたいと考えています。

会議の構成員と主な役割を示しています。お願いを踏まえて、この会議の中でご意見をいただきたいと思っています。

市の職員：地域住民の移動の確保に対する支援者
地域の公共交通に関する課題の対応
市のニーズを把握

市民・利用者：地域住民や市民ニーズの把握や代弁
利用者の視点に立った地域乗合輸送サービスの設定、
運行計画の策定への参画
地域の公共交通を支えるという視点から、自ら交通行動を行う主体として参加

交通事業者：交通サービスの提供者
ノウハウを活かした交通参画

運転者が組織する団体：運転者を通じて得られる利用者のニーズ、その対応の
提案
労働条件及び労働環境からの意見や、提言

事業者の組織団体：公共交通ネットワーク構築のための事業者間の調整
他地域での事例や、状況を踏まえての意見や提言

交通管理者、道路管理者：交通保安、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導、助言

学識経験者：地域の合意形成を図る上でのご助言

関東運輸局東京運輸支局：先進事例と各地での取り組み状況
地域公共交通の在り方に関する指導等

公共交通に対する基本的な考え方に基づき、具体的な方策を導くためには、どのようなことが必要であるか、また、地域、事業者、行政と協働により、市民の皆様と共に守り育てていくコミュニティバス事業にしていくためには、どのような方法が良いのか、限られた時間でございますが、ご意見をいただければと思います。

・会長

説明があった東村山市地域公共交通会議でのコミュニティバス事業、また地域の公共交通の方針をこの東村山市地域公共交通会議の場で、どう決め込み成熟させていくか、あるいは具体的にどんな議論の仕方が必要なのか、お感じになっていることなども含めて、皆さんから意見をいただき、次回以降、具体的な議論をするに当

たって、今後の方針に反映をさせていきたいと思います。

・委員

現状を見直して、今後この赤字をどうしていくかという話合いだと思っ
ますが、現段階で、このグリーンバスを市民に浸透させる営業努力とかが十分になされ
ているのか疑問があります。

例えば、東村山駅を出たときに、コミュニティバス、グリーンバスは、西口こっ
ちですよ、東口こっちですよ、駅前下りたところからすぐですよ、久米川町循環だ
と向こう側ですよみたいな、案内とかがどの程度されているのか。どう乗るのかわ
からない、実際に走っている地域の人たちがどれだけ自分たちにかかわることと捉
えているか。近くに住んでいる小さい子がいるペーパードライバーの人とか、雨の
日に自転車でどうしようって言っていて、「グリーンバス乗れば？」と勧めても、
グリーンバスを知らない、自分のことだと思っていないのが、すごくあると思いま
す。おじいさんおばあさんで、運転を頑張っている人もいらっしゃるんで、もし小
さい子のいるお母さんだったり、高齢の人だったり、グリーンバスをもっと気軽に
利用できるんだ、自分の家の近くから出てて便利なんだっていうことをもっと知れ
ば、利用する人が増えるんじゃないかと。

例えば、市役所で赤ちゃんの検診などがあるときや敬老の集まりのときに、グリー
ンバスの時刻表とかの案内を配るとか、100円ですよ、回数券買うとお徳です
よとかをご案内する。もしできれば、実際にグリーンバスの路線に乗っていただい
て、体感をしていただく取り組みとか、路線の沿線でイベントがあるときは、看板
をやるとか、そういう営業努力は、実際に十分になされているのかなというところ
が、日頃から気になってました。

・会長

PRだとか、知名度を高めるのは、非常に重要なことですが、今まで市ではどう
ですか。

・事務局

非常に貴重な意見、ありがとうございます。

これまで、市のホームページや市報、市民のしおりなども活用しまして、ルート
や時刻をお知らせしています。また、バス自体も独特なカラーリングをしています
ので、見たとおりのグリーンバスというイメージをPRしてきたつもりです。

一方で、民間事業者の広告関係も活用し、案内に努めてきました。また、グリー
ンバスの担当所管である交通課だけではなく、町のイベントなどと連携を深めてい
かなくてはならないと、ご意見をいただきましたので、真摯に受け止めて、今後進
めていきたい。市民にわかりやすい、「私たちの」まちで守っていただけるような
交通機関に努力していきたいと思います。

・会長

事業者からは、何かございますか。

・委員

バスは来ればいいやじゃなくて、定時性が命なので、一所懸命いろいろ頑張りま
した。枝が出てれば、よけてタイムロスになるので、自分で枝切りバサミで枝を切
りに行ったりもしました。私は一所懸命グリーンバスを市民に広めたし、途中で火
事があった、事故があったときは、先の停留所で待っているお客さんの所へ向かい、
今こういう事情でバス来れないけれど、ここに移動してくれたらそこで乗れますよ
とかやりました。でも役所は、それは勝手にやる分であって、役所として動くこと
ではない、やってもらってどうもねって話だった。

19年から人数が落ちてるのは、自然現象だけではなく、ダイヤ改正にも要因があると感じています。そこから、1回覚えてしまえば乗りやすかった20分に1本だったダイヤが変わって、今や、我々運行する方も全部ダイヤ表を見ないと答えられないところも、お客さんが利用しづらくなったとも言えるのではないのでしょうか。それから乗客のほとんどは、朝は電車で都内に行くから、1分でも早く駅に行きたかった人たちが、なんで役所回るんだって、散々背中で聞きました。そういう話をしても、我々事業者は、一切自分たちの努力でダイヤを変えたりだとか、何かをしたりとかできないんです。

一番やる気になってもらわなきゃいけないのは、行政。だけど行政の人たちは、やったってという実績だけ。具体的な経路やバス停の位置が決まってない段階で、諏訪町と久米川町の2路線が運行することを市報に出した。それから、どこ走らせようかってなって、結果は、結局道路が通れない、1~2時間に1本だとかになって、走りはしたけど、どれほど便の良いバスなのかは、別問題。

我々は、努力をしてるけども、それ以上やれないところで、どうにもなんない。行政も今までの良いところも悪いところも認め合って、これから先どう進めていくか、真摯に取り組みたい。それがなければ、できあがったものが良い方に行かないと思います。

・委員

私ども路線バス事業も結構、大規模にやっているんですが、やはりPR不足といえますか、お客様になかなか情報が浸透しない、できないというのが悩みのひとつです。バスを利用するときには、調べていただけるんですが、一般的に、こちらからの情報を、バスをお使いになっていない人に知らせる手段が、なかなかできてないのが実情だと思います。

コミュニティバスは、子会社を合わせると、練馬区や多摩地区、埼玉県内の今14の自治体の中で運行しています。コミュニティバスは、やはり同様の悩みを抱えていらっしゃるしまして、各市が広報とか、市報、それから可変時にはパンフレットなどを活用し周知する努力をしているんですが、なかなか行き届いていないと思います。市を擁護するわけではないんですが、私どもでかかわって知っている範囲のコミュニティバスのPRに比べると、東村山市は平均点以上のPRはやっていらっしゃるなと思うんです。それでも市民からそういったご意見をいただくということは、まだまだ足りないし、改善点もいっぱいあると思います。やはり駅下りてどちらか、乗り場がどういう形か、もっとわかりやすいPR、工夫もあると思います。逆に言うと、こういう地域公共交通会議の中で、こうPRすればもっと伸びますよというご意見をどんどん寄せていただければと思います。またそれは、我々事業者にとっても大変勉強になります。

東村山市に限らず、コミュニティバスは、路線が難しいところもありまして、特に埼玉のコミュニティバスはもっと複雑で、わかりづらいこともたくさんあり、住んでる人はもちろん、来訪される人が、まったくコミュニティバス使えないよというのが、かなり通常的に残っています。そういった意味で、グリーンバス、本数が少ないところもありますが、非常に使いやすいバスではあります。ぜひ今のご意見、私どもももっと知恵を絞って、市と協力しながらやっていきたいと思っています。

・会長

非常に大切なことは、やはり利用者を増やしていくことです。5,000万近い補助金を市が負担していることも、きちんと市民に利用してもらって、喜ばれているものに対して負担しているのであれば、恐らく、納得は得られるものだと思います。

す。ところが全然人が乗ってないものに税金を投下してたら、これは市民のコンセンサスは得られないわけです。そういう利用促進という意味で、今ご提案して下さったことは、非常に今後大切な要素になってくると思いますので、ぜひ皆さんからも、利用促進に関するPR、営業、アイデアや具体的にこういう部分をこうすれば、もっと知ってもらえるということをご提案いただければと思います

ある町では、市役所で転入届を出すと、コミュニティバスに関するルート案内や時刻表などを渡しているところもあります。各地で何とか知ってもらおう努力はしていますので、どこかでそういうアイデアを見つけたら、そういう提案していただければ良いと思います。

それから、数年前までは、既存のコミュニティバスを変更するのは、この東村山市地域公共交通会議を経なくてもできたんです。ただ、ここ2～3年は、運輸局の指導でも、例えばルートを変えるとか、形態の変更など、もちろん新たなものを作る場合は、東村山市地域公共交通会議の合意を得るよという形になりましたので、今後この東村山市地域公共交通会議で議論されてから、合意の上で進めるよになります。

・委員

利用者を増やしていくことが、地域のためにも、バスの財政面を考えてもとても大事なことで、そのために、地域の住民が主体となって考えるという方向性が出てきたということですが、71ページの本運行までの流れを見ますと、非常に難しいなと思うんです。調査の結果、バスを一番利用している年代が60代で、要望は、そこから強いと思うんです。その人たちがこれだけの役割分担を決めて、ニーズを把握して、実証実験から段階を経て本運行になるのは、なんか気が遠くなるような感じがするんです。これから検討会を立ち上げることの、もう少し具体的な見通しがないと、ただ時間だけ経ってしまうことですよ。だから市は、もう少し積極的な働きかけをすとか、市が最終的に責任を持って、皆さんのニーズに基づいたコミュニティバス運行をしますという姿勢も必要かと思います。

平成15年にコミュニティバス事業が開始したときに、住民のニーズ、要望がどの程度把握されていたのかということから、次の久米川循環とかにいたる経過なども、私は疑問なんです。これだけ年数経っていながら、事業者は毎日の乗降客の統計なども出している。届けられている住民の皆さんからの請願、陳情、署名とか、把握したいと思うんです。ニーズはどこにあるのかは、いきなり地域に投げかけるというわけではなくて、まず今までの要望をこの中で、全員が共通のものにして、そこから市はどういう働きかけをするか、東村山市地域公共交通会議はどういう働きかけをするか、一致して取り組みたいと思うので、まずは今までの資料を次回までにお願ひすることはできますか。

・会長

昨年度の東村山市公共交通を考える会の中で、これまでの経過として提示された資料の中で、ある程度カバーできるかと思うんです。この辺を提示いただければ、今のご質問は、ある程度カバーできるのではないかなと思うんですが。

・委員

具体的には、平成15年の出発時点で、どのような基準をもって事業をスタートさせたのか。

バスを運行する前に、アンケートのような調査をしてらっしゃると思うんですけど、どのような調査結果が得られているか。

コミュニティバス関連で、とても請願・陳情・署名・要望書が多かったと思いま

すので、その数、署名数とか、地域とかもちろん入れて、教えて欲しいということ。

現実には、いろんな要望が出ていると思います。受け皿になるところも、地域でいくつかあると思うんです。それが、市で把握されている自治会とか、自主的な組織を私たちにも教えて欲しい。そういう団体と交渉した場合には、その経過もぜひ、伺わせていただきたい。

市長とタウンミーティングで、もう少しいろんな声が出てくると思うんですが、そういうところで特筆すべきようなものをできる範囲で、次回までに。

初心者なものですから、次の会議に出席する前に目を通させてもらって、参考にさせていただきたい。

・事務局

次回までに、ご用意させていただきます。

・会長

今の委員のご意見では、今後どういう手順を踏んで、どう地域にかかわってもらいながら最終的にどうまとめていくか。この手順とそれぞれの段階でのそれぞれの役割を明らかにしていく必要があります。

・委員

確認ですが、東村山市地域公共交通会議は、法定会議ということなんですけど、本来は、例えば今ある路線を具体的に見直していきたいとか、そういう課題が出てきたときに、その議題について話すのが本来の役割なんですよね。

・会長

それが法に定められた部分の東村山市地域公共交通会議の役割です。

・委員

会長が先ほど言われた、より市民のためになるように議論を深めていきたいことには、何か具体的にあるんでしょうか。

・会長

具体的な課題が出てきたときに、それについて議論するのは、法定会議としてやっていかななくてはいけないことで、常に関係者が集まった場で、東村山市の公共交通をこう構築していきたいという考え方を共有していくことによって、具体的な案件についてもスムーズにできるのではないかなということがひとつ。それから、個別の課題はあるんですが、トータルでコミュニティバス事業を考えていくときに、どんな手順で、どう皆がかかわっていくのかは、この場で話し合っ、スタイルを作っていくということも必要という考えの元に申し上げました。

・委員

手順を明らかにしていくことは、もちろんこの会議の役割でもあると思うんですが、更に言えば、行政から上がってくる具体的な課題のほかに、行政以外からの具体的な発案も、この会議でできるということですか。

・会長

そういう役割を持って構わないです。逆に、市にこう考えたらどうか、あるいはこうしたらどうかという発案を、この会議がすることもできます。ここでの議論が更に次の段階へ進んでいくということです。

・委員

利用促進のためのアイデアは、たぶん個別に寄せられてくると思うんです。だからもっとオープンに募集するなり、アイデアを出すなり、受け付ける場を普段から市で設けると良いと思うんです。ここではもう少し違った利用促進を考えた方が良い

と思うんです。

・会長

いただいた意見を具体化していくためという部分があります。市のホームページでも何でも良いですが、せっかく条例に基づいて立ち上げた東村山市地域公共交通会議ですので、例えば、東村山市地域公共交通会議から市民の皆さんへのお願いという形で募集するとか、そういう方法もあると思います。今後、会議を進める中で考えていきたいと思います。

・委員

発案の部分に関して、例えばバスに親しみをもってもらう、わかりやすい表示を考えたときに、バス停の名前やバスのカラーリングなど、様々な意見を交わさないといけないと思うんです。ただ年に数回の会議では、時間が少ないと感じました。グリーンバスは、グリーンの色をしているから、認知性は十分だというような見解ですが、個人的には、まだまだな部分もあると思います。そういった議論を、この場では、難しいと思うので、次回までの課題をできればたくさん事前に出していただいて、それについてひとつでも触れていくやり方でないと、難しいと感じました。

・会長

会議の開催の回数等については、市の意向もあると思いますが、今のところ、年間でどう考えてますか。

・事務局

今年度は、まず東村山市公共交通を考える会の報告に基づいた基本方針、具体的方針を、より具体的に進めていくための意見を踏まえながら、今後のことを考えていきます。また、市民とどうかかわりながら、市民と事業者と行政と協働で進めて、我々も含めて市民みんなで守り育てる方法について、この会議の具体的な議論の中で固めていきたい。したがって回数は、今日の意見を踏まえて、次回に用意する資料等含めて、1回ないし2回の会議です。そこで来年以降の会議で議論する内容、決める方向性について考えていきます。年に1回とか2回だけに限らず、こちらからの提案を含めて、開催を設定していきたいと思います。

・会長

条例の中に定めはないんですが、例えば、PRの方法、利用促進の内容を、分科会、あるいはワーキンググループのような形で、この東村山市地域公共交通会議の附属組織などを設置することは、第7条を拡大解釈すればできるのと思いますので、その辺のやり方、考えてみましょう。

・委員

民間の会社でいえば、ここは取締役会なり、重役会議で、その専門の部署をやっているのが市の職員。その専門部署でビジョンを立てる、こういう形で今後こう展開したいという具体的なものに対して、意見くださいっていうのが普通だと思うんです。それがなくて、何か皆さんありますかって言われたところで、雲掴むようなもんだし、昨日今日始まったなら、これから一緒に歩いていきましょう、で良いですけど、8年経ってて、皆さん何かありますかっていうのは、違うと思う。

我々が市からお金をもらってるんじゃないで、それぞれ事業をやって、税金を払ってる立場ですよ。職員は、これを生業でお給料もらってるわけです。自分たちでいろんなビジョンを持って、やりたいことに対して、皆さんに肉付けしてもらったり、アイデア入れてもらったりというのが、ホントじゃないかな。その辺のところはものたんないところです。そこのところをぜひやって欲しい。

・会長

当然ながら、市は、そういう提起もします。ただ、当然、市民の皆さんの発議もあるわけです。8年経ったからこそ、もう1回じっくり考え直してみようって考え方もありますから。

・委員

結局、ダイヤが変わった後、日に日に利用者数が減少していきました。私は、始まる前からダイヤを変えたら減少すると提言しました。

例えば、年間の請負金額、バス1年間動かして1,000万円かかるとします。お客さん1人100円の運賃が乗ってきて、800集まれば、足らなかった200万円払いますよって話が、一番初めの話だった。それが、900万しか予算取ってませんから、200万足らなくても100万しか渡しませんよっていう形で、我々は、ハイリスクノーリターンどころか、逆に寄付をしながら運行しているようなものなんです。

要は、8年経って今かというよりも、毎日動いてるわけだから、放っておけば毎日毎日税金を無駄に使われていくのに、なぜもっと早く動かなかったのか。

・会長

お気持ちはわかりますが、今現在それを言われても仕方のないことなんです。だから今、この時点できちっと見直しをやりましょうということなんです。

・委員

地域公共交通会議は、今日、国土交通省いらっしゃっていないんですが、一応国でこんなことをやりましょうっていうのを定めてありますので、それを次回までに委員の皆様にお配りした方が良いかと思えます。

それと、私がかかわっている中でも、コミュニティバスでの改変、路線変更だけをやってる会議、路線バスと一緒にことをやって、路線バスと連携をすることをやってる会議、民間バス会社がその地域から全面撤退をするから、その後釜の交通手段をどうするかというような逼迫したような会議、いろんな内容がありますので、逆に言うと、東村山市の交通会議は、何をしていくか、ある程度はっきりさせていかながらではないと、年に数回の会議だと何も進まないというおそれもあると思えます。ある程度市でこの会議の方向性を示していただきたいと思えます。

東村山市公共交通を考える報告書で、ある程度、コミュニティバスの問題点が出されていますので、そこをテーマにするとか、それとも新しい路線運行について、仕組みづくりをしていくとか、その議論なり方向付けなりをしながらやっていかないと、本当に時間が経っていただけですので、実のあるものが生まれないと思えます。

・会長

次回には、具体的にここで、どういう議論を今後進めていくかという方針案を、事務局に提案をしていただくと。実際に、具体的に市民協働で進めていくにあたって、どう具体的に手順を作っていくのかというあたり含めて。まずは、事務局で案を作って提示してもらい、ここで議論していくという形で、次回を進めさせていただければと思います。

・委員

公共交通に対して、一般市民も、もっと大きな面で考えて欲しいんです。路線バスは、コミュニティバスさえなければ、乗っていれば良いいってものではなくて、民間の路線バスは、皆さんの運賃だけで事業を成り立たせているわけですが、片や100円の税金補填のバスが走ってる。そっちにどんどんお客さんが行って、自分たちの本業の首絞めていけば、結局は、便を減らすだとか撤退をしていかなきゃいけ

ない。駐輪場がど〜んと整備されて、晴れた日は自転車で、雨降った日だけ乗ってくと、マイカーで送った人が駅前にあふれて、バスが時間どおりに走らない。普段乗ってこない人が乗ってきて千円札を出すと、バス停で下りる時間で停まる、運行を時間どおりに走れない。そうすると乗務員は、時間どおり走りたくて頑張っているが、駐車車両があるなど、乗ってくるお客さんで長い時間がかかる中で、次来る人は何やってんだと金をバンと投げつけていく。そういう現場は大変な思いをしている部分があって、公共って何か。路線を作る。バスは近くには来て欲しいけど、うちの前は、人が集まるとプライバシーが疎外されるから嫌だと。うちの目の前の道路を走られるとうるさいから嫌だ、でも近くに来て。そういういろんなこともある中で、公共交通ってものに対して、どうするかと。グリーンバスだけ乗っていけば、公共交通が確保されるものだけじゃなくて、結局そのグリーンバスというのは、100円で走ってる中では税金を足さなきゃいけないわけです。それはやっぱり、現にある路線をいかにもっと効率よく発展させていくかも踏まえて、公共を考えていかないと。

うちとしては、西口の再開発のときに、ロータリーを作るんだったら、そこにバス停を確保すれば、バスを延伸させて西口まで引っ張りますよという話をしている、西口を待っていた。出来上がったら、結局は猫の額のちっちゃなバスロータリーで、新規にバスが入れない。そこでうちとしても新規でバスを伸ばすことができなくて、どうしようかっていうときに、たまたま小平市から、アカシア通りを復活させてくれて話が来て、そっち頑張らしようってことになった経緯がある。ホントにひとつの部分だけじゃすまなくて、公共って広い範囲で、行政もみんな考えていかないと、まずいんじゃないかなと思います。バス会社としては、自分たちの利益だけではなく、この地域どうにかしたいと思ってます。その中では、都合の良いときだけ使ってもらって、そのほかは利用されず、便を増やせと言われても、民間企業としてはやはり、収益上がらなければ、最後はパンクしてお手上げになってしまうわけですから、そういう問題も抱えてる中で、全体を考えて欲しいなと思います。それでそのアイデアを、我々もまた自分の事業に活かしたいと思ってます。

・会長

最初に私が申し上げたのは、そういうことも含めて、既存の路線バスなり、あるいはそのことを全体で見えていく中で、コミュニティバスも位置付けていかなければいけないということを申し上げたつもりです。それから、当然のことながら、公共交通をどう持続させていくのかという中には、当然その公共交通を使うことの啓蒙になるかもしれませんが、やはり人の行動そのものを、専門的な用語でモビリティ・マネジメントというんですが、みんなで上手な移動の手段を考えていくことも、発信していかなければいけないということです。そういうことを発信する方法についてアイデアをいただければ、当然、東村山市地域公共交通会議から発信する可能性もあるわけです。そういう場ということも含めて、考えていきたいと思います。

・事務局

先ほどからコミュニティバス事業の補助金の話が出ていまして、誤解されると困るので、お話をさせていただきたいんですが。コミュニティバス事業の補助金については、実態に踏まえまして市の補助基準の見直しを行いました。平成22年度から、その基準に基づいて、適正な補助金をお支払いしています。

・委員

適正利潤を認めなくなったわけですね。経費はみるけど、会社利益は、ゼロで計算されてる。ですから事業じゃないわけですよ。適正利潤があって初めて企業は、

維持ができていくわけで、適正利潤を認めないってことは、生協や協同組合みたいなものです。そこまでしか払いません、100%払うわけじゃない。

3月の11日のあの震災があったときに、グリーンバスを最後まで走らせたのはうちなんです。西武バス(株)にしても、いろんなことがあって物理的に走らせられない環境になった。けどどうちは、たまたま皆市民で、歩いても這っても来れる状態だった。市が来たときに、統一させるのに全部とめてくれと話が来ると思ったら、1台だけでも良いから走らせてほしいって、走らせたわけですよ。走らせたが、結果として電車はとまってるし、人は乗ってこなかったところで、最初に見込んだよりもお客さん減った部分、補填額が増えたがそんなものは知らないよということもありました。現実問題として、そこには、いろいろおかしなものがある。そんなことは、今からくってことじゃなくて、ただ「困ってるんだから頼むよ」って一言ぐらい、市長からあれば、自分だって「いいよ」って言うところだけど、それが残るのが残念。ホントはもっとこの街をどうにかしたいってやってるんだけど、なんか変だ、ものたんないなって部分があります。

・事務局

個別案件については、銀河鉄道(株)と直接、話をさせていただきます。

・会長

はい。ここで決めるものでもありませんしね。

・事務局

今まで当然、行政主体でコミュニティバスの路線を決めていた部分もあったかと思えます。今後については、この法定会議で、皆さんにいろいろお諮りいただきながら、市民も、事業者も、市も、協力しながら、皆さんがこういうコミュニティバスで良かったという形のコミュニティバスを走らせていきたいと思っています。東村山市地域公共交通会議は、法定会議なので、そういうものだと思っておりますので、皆さんも意見等ございましたら言っていただいて、それを取り入れることで、進めていきたいと思えます。

PR不足について、実は市も積極的にPRしてるかっていうと、してないのが実情だと思います。電話かかってきた人には、説明しているんですが、皆様に発信していかないと、利用される皆さんに情報発信が不足しているということで、私どもで、9月末から、乗客数と前年比較をホームページ上に載せるようにしました。今までは、そういうPRが不足した部分があります。今後とも、当然コミュニティバス事業は、皆さんに利用していただくことが大切だと思っていますので、積極的にこのような考えを取り入れていきたいと思っています。皆様この東村山市地域公共交通会議で、意見をいただきまして、良いものはどんどん取り入れていきたいと思えますので、今後ともよろしく願います。

今回、市民委員を選ぶために、市報やホームページを使って公募ということで、市民にお声がけをさせていただきました。18名の応募があり、その応募では、コミュニティバスについての作文をお願いし、それに対する審査をさせていただきました。市の内部で選考委員会を開き、内容について審査をしました。内容については、これまでの経験であるとか、現在の年齢層、立場等々含めて、いろんな角度で意見をいただきました。作文審査の中では、応募者のどなたからでも、この場でお話をいただける、ご意見をいただくと非常に活発になるということで、特にその作文だけで甲乙が結果的につけられず、どの内容も、委員にふさわしい内容だったと判断をさせていただきました。公開抽選をしているんですが、地域のバランスを考慮して、市内を4つのブロックに分け、ブロックから1名ず

つ委員を選ばせていただきました。

公募された人の意見の中では、例えば、お子さんやお孫さんと一緒にバスを使う。それも平日や休みの日に使って、いろんなところにいけると良いな、そんな希望の話や、町の活性化であるとか、地域のために活かせるバスになっていたきたい、そのようなご意見もございました。また具体的な意見の内容については、後日、お示しをさせていただきながら、この会議の中で活発なご意見をいただければと思います。

・会長

それでは、次回、市でこの会議をこのように進めていきたい、あるいは、こんな手順を決め込んでいきたいという案をまず出していただきます。それについて、皆さんからご意見をいただき、次の段階に進めていきたいと思います。

．．． 異議なし ．．．

6．その他（今後のスケジュール等）

・事務局

昨年の東村山市公共交通を考える会で示された基本方針、具体方針、それと資料の中の進め方も絞り込んでいただきました。そのほか、具体的に市民と協働していく必要があることや、それを市がどう関わっていくかということを含めてまとめ、会長と会議の進め方を確認しながら、設定したいと考えています。

今後のスケジュールについて、事務局側としては、今回のまとめと今後の方向性について事務局で資料を用意し、日程を調整して2月頃に1回と考えています。

7．閉会

・会長

それでは以上で、本日の議題は終了しましたので、これをもちまして、第1回の東村山市地域公共交通会議を閉会します。本日はお忙しい中、ご協力ありがとうございました。