

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成23年度 第2回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成24年2月27日(月)午後2時30分～4時20分				
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・中條基成委員・若林淳委員・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・小林忍委員・諸田壽一郎委員・寺島修委員 (市事務局)肥沼交通課長・中澤課長補佐・林主査・藤澤主事 欠席者：山本宏昭委員・池田史子委員・青木正委員				
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	13名
会議次第	1.開会 2.第1回会議についての報告 3.議題 今後のコミュニティバス事業の方向性 その他 4.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.開会 まちづくり担当部長あいさつ 委員変更 東村山市地域公共交通会議条例に基づいて委嘱している委員に変更があった。 中村周司(道路管理課長) 寺島修(都市環境部次長 兼務 道路管理課長) 指針変更 東村山市付属機関等の公開に関する指針が一部変更になった。(平成23年11月15日施行) 【改定点】 事前に市のホームページ等で会議の案内をする手続きの内容が一部変更					
2.第1回会議についての報告 第1回会議について内容を確認した。					

傍聴希望者の確認

- ・ 会長

それでは、第2回の東村山市地域公共交通会議の会議に入ります。開会に際し、本日の傍聴希望者に関して事務局に確認します。

- ・ 事務局

傍聴希望者は、11名です。

- ・ 会長

わかりました。委員の皆様にお諮りします。本日の傍聴希望者は、11名です。傍聴について許可したいと思います。よろしいですか。

・ ・ ・ 異議なし ・ ・ ・

- ・ 会長

それでは、傍聴希望者に入室していただいでください。

皆さん、お入りになるまで、少々お待ちください。

・ ・ ・ 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を申し上げます。会議を傍聴されるにあたりまして、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ますよう、よろしく願いいたします。

次に、委員の出欠について、事務局に確認します。

- ・ 事務局

当会議の委員16名中、13名出席、3名欠席です。出席者が過半数以上ですので、会議の成立要件を満たしています。

- ・ 会長

委員16名中13名の出席で、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ますので、ただいまより、第2回東村山市地域公共交通会議を開会させていただきます。

3. 議題

今後のコミュニティバス事業の方向性

- ・ 会長

平成22年度に行いました東村山市公共交通を考える会の作成した考える報告書に示されている基本方針と具体的方針、それから市民が守り育てるコミュニティバス事業ということ踏まえ、来年度以降の進め方について、前回の会議では、事務局にて案をまとめていただき、それについて議論をしていくこととなっていました。事務局の説明後、皆さんのご意見をいただきたいと思ひます。

- ・ 事務局

公共交通を考える報告書を踏まえ、コミュニティバス路線を今後どのように考え、運行していくかをまとめた内容を説明します。

東村山市コミュニティバス事業の方向性として、利用者である市民、運行する事業者、市との3者による役割分担をしながら協働していきたいと考えています。3者で協働していくことで、特に市民にコミュニティバスをもっと知ってもらい、今以上の利用へとつなげていくため、役割や基準をわかりやすく示した冊子を当会議において作成し、今後はその内容に沿って進めていければと思ひます。

その冊子の大まかな内容をまとめたものが、＜資料１＞の既存路線、＜資料２＞の新規路線です。コミュニティバス路線を決定していくための大きな４つの流れと、それぞれに必要な事項をまとめました。既存路線は、今現在運行されている３路線４系統のコミュニティバス路線が対象となります。新規路線は、これからの路線です。運行を考えていく入口は、『市民発意型』と『行政提案型』の２種類ありますが、運行に結びつける取り組みについては、市民、事業者、市が協働で進めていくものと考えています。

＜資料１＞ 既存路線のための基本的な流れと内容（案）

【 事前準備】

『市民発意型』地域組織を立ち上げ、検討体制を整える。

正式に地域組織を立ち上げるために必要な助言や資料の提供など、市が支援する。

『行政提案型』市で検討を始める。

地域組織のイメージ：地域住民等が参加する協議会のようなもの。

～ ・ ～ ・ ～ ・ ～ 検討体制整備後 ～ ・ ～ ・ ～ ・ ～

【 改善計画の作成】

『市民発意型』改善案について詳細をつめる。地域組織で作成した改善素案を市が改善計画書へまとめ、当会議で、その計画書を基に実証運行を実施するか否かを決定する。

『行政提案型』検討内容を自治会や地域組織に相談しながら、検討内容を固めて改善計画書へまとめる。

～ ・ ～ ・ ～ 当会議で実証運行の実施決定後 ～ ・ ～ ・ ～

【 実証運行】地域組織などを中心に、地域へのPRをする。実証運行の内容を検証するための調査への協力。

市は、運行に必要な関係者との調整や運行中の調査、実績の確認などを行う。

事業者は、実証運行に伴う国への申請、運行の実施、月次報告をする。

実証運行中に、当会議で実証運行を本格運行に切り替えるか、以前の路線に戻すか、路線を廃止するかを決定する。

～ ・ ～ ・ ～ 路線を継続する場合 ～ ・ ～ ・ ～

【 改善運行】事業者は、引き続き運行の実施と月次報告をする。

市は、その情報を整理し、市民へお知らせする。

地域の皆さんは、運行の実績などの確認をしながら、引き続き改善の余地を検討する。

当会議は、改善運行後の経過を踏まえ、継続の可否を判断していく。

＜資料２＞ 新規路線のための基本的な流れと内容（案）

【 事前準備】

『市民発意型』地域組織を立ち上げ、検討体制を整える。

『行政提案型』市は、計画案の地域に、計画案の相談と地域組織の立ち上げ支援を行う。

地域で、計画案を検討する。

～ ・ ～ ・ ～ ・ ～ 検討体制整備後 ～ ・ ～ ・ ～ ・ ～

【 運行計画の作成】運行するための具体的な内容を検討する。

「自分たちのバス」としての意識を持ってもらうため、地域組織で検討し、市が検討するための支援を行う。検討内容を運行計画素案としてまとめ、これを基に市が運行計画書にまとめる。当会議は、その運行計画書を基に実証運行を実施するか否かを決定する。

～ ・ ～ ・ ～ 当会議にて実証運行の実施が決定 ～ ・ ～ ・ ～

【 実証運行】地域組織などを中心に、地域へのPRをする。実証運行の内容を検証するための調査への協力。

市は、運行に必要な関係者との調整や運行中の調査、実績の確認などを行う。

事業者は、実証運行に伴う国への申請、運行の実施、月次報告をする。

実証運行中に、当会議で実証運行を本格運行に切り替えるか、実証運行を終了し、計画を再検討するかを決定する。

～ ・ ～ ・ ～ 実証運行を本格運行へ移行する場合 ～ ・ ～ ・ ～

【 本格運行】事業者は、引き続き運行の実施と月次報告をする。

市は、その情報を整理し、市民へお知らせする。

地域の皆さんは、運行の実績などの確認をしながら、引き続き改善の余地を検討する。

当会議は、本格運行となった新規路線の運行を継続するか否かを決定する。継続しない決定となった場合は、廃止。

これらの資料を基に、内容をもっと細かく、わかりやすくした冊子を作成、公表することで、市民にコミュニティバスをもっと知ってもらい、今まで以上に「自分たちのバス」として利用してもらいたいと考えています。

当市のコミュニティバス事業を充実させていく今後の方向性、考え方について確認していただき、市民のかかわり方、実証運行や本格運行に切り替わるための基準など、これらの資料を骨子とした具体的な内容を、次回以降の会議で検討していくことと考えています。

・会長

事務局から<資料1&2>で示された骨子をまとめた冊子、いわゆるガイドラインを作成して、それに沿って今後の東村山市のコミュニティバス事業を行っていきたいという方向性の提案がありました。まずは、<資料1&2>で示された流れや内容について皆さんからご意見をいただき、こういう方向性で来年度にガイドラインの詳細の作成を進めていくことについて合意をいただけるのかどうか、議論をしていきたいと思えます。

事務局の説明に対する質問も含めて、ご意見等あればお願いします。

・委員

説明の中に出てきた3者「市民」「市」「事業者」ですが、この「事業者」は、この会議に出席されているような交通事業者を想定されているのですか。

・事務局

そのとおりです。市内で乗合旅客事業をしている事業者と考えています。

・委員

コミュニティバスは、国土交通省が管轄ですが、福祉の観点からも結構充実していますし、経済産業省から買物弱者支援も出ています。そうすると交通機関以外の病院や商業施設などの事業者もかかわってこざるを得ない、巻き込まないといけないと思います。そういう事業者は、この中のどこに入りますか。

・事務局

資料の「市民」は、個人ではなく、団体や地域の事業者等も地域組織の中に含まれると考えています。

・委員

会長の考え方は、それでよろしいのでしょうか。私は、お金の問題含めて、交通機関でない事業者もこの「事業者」の中に含めた方が良いと思います。

・会長

事務局の考え方としては、いわゆる地域で作る組織の中に組み込んでいく思いだろうし、私は構わないと思います。

実際にその運行をどうしていくのかは、ボリュームとしてかなり大きな要素を占めますので、運行事業者とそれ以外の事業者は、独立したものであるべきだと思います。当然、医療や商業といった関係者は、いろんな形でかかわってくるものだろうと思っていますし、議論を進めていく中で、地域の関係者として協議に参加していただく、参考意見を伺うなどの形が考えられます。ですから、資料の「事業者」は、交通事業者として別にしておくべきだと考えています。

・委員

昨年3月に経済産業省で出している、買物弱者を支えていくためのまとめの中で、家から出かけやすくする事例にコミュニティバス関連があります。行政が、というよりも例えば生協が事業者となってバスを運行させていくパターンもあります。そういうことを「市民」に入れるべきなのか、もっと違う扱いになるのか、難しいところですが、これからの東村山市の地域公共交通を考える上で、従来のように市が銀河鉄道(株)や西武バス(株)にお願いする形以外のことを模索していかなければいけないし、最初からこう決めるのはどうだろうと思いました。

・会長

もちろん手法としては、考えられると思います。ただ、やはり交通サービスを提供することから言いますと、まずは、交通事業としてできるかできないかの判断が必要だと思います。その上での手法として考えられる話だと思います。

例えば、バスで運行するにはバスの限界を超えているのか、乗合タクシーなどの方法で対応できるのか、どれも難しいのか。もちろん、別の既存輸送の手法を活用する方法は、その段階であるかもしれません。

一応、ここで公共交通として考えていく段階としては、まず一般の交通手段として可能かどうかの議論を先にすべきだと思います。その議論を進めていく中で、生協や病院などが主体となった方法も考えていく順番だろうと私はと思っています。

・委員

この場合、「市民」に地域と書いてあるから、地域の中に含まれる気がしますが、そういうテーブルにその人たちが自発的に来るとは思えないので、「市民」の枠でいいのかなって思いました。了解いたしました。

・会長

地域の関係者という意味では、やはり商業関係や医療関係は、大切な要素だと思いますので、実際これを具体的にしていくときに、例えば地域の関係者の要素とし

て、というのはあるかもしれません。

・委員

埼玉県の秩父市では、地元のタクシー会社と商店会が、経済産業省の買物支援の仕組みを使って既に買物支援の輸送をやっています。今までのコミュニティバスや乗合タクシーとは別の運営方法の新しい公共輸送があってもおかしくはないですし、あっても良いところも当然あると思います。必要なときにいろんな形の交通を取り入れれば良いと思いますが、東村山市のコミュニティバスは、地域にあった持続可能な公共交通システムの確立がベースにあります。

例えば、大きな商業施設ができたときに、その営業メインで無料バスを走らせるケースが結構あります。良い面と悪い面がありまして、持続的にやるのであれば、皆様が無料で使えるので良いのですが、それが公共交通に影響を与えた結果、路線バスが廃止になったり減便になったりする例が全国的にもものすごく多く、西武バスのエリア近くにも、そういった例がありますので、東村山市の持続可能な公共交通システムに相容れるかという疑問があります。

現状のお力添えという形では、市内で委託できるような既存の公共交通事業者をできる限り使っていただいて、微力ながら、いろんなご支援等をさせていただいて市民の皆様がこういった輸送がほしいといったところに計画を策定すれば良いと思います。

・委員

私もコミュニティバスについては難しい問題だなと感じていますが、シャトルバスを走らせることへの余力ある商業施設も巻き込んだ方が私は良いと思いますので、是非ともシャトルバスを走らせる前に、事前にこちらから引っ張ることができないかなと思っています。

東村山市のコミュニティバス、確かに持続可能がテーマであります。もともとのコンセプト「賑わい・活気のあるまちづくりに貢献する」を考えますと、やはり商業施設は巻き込まないといけないと思います。

例えば、市内に比較的規模の大きな商業施設ができましたが、そこがシャトルバスを出してからでは遅いので、行政が打診をしておく必要があるかなと思っていますし、今、幸いなことにシャトルバスを出したくても、市内ではそれだけの集客規模がある商業施設が少ないので、そこを逆に利用できるかなと思っています。そういうことは、市民より市が引き出せると思いますので、もっと違う立場で抱き込んでく方法を盛り込むことができればいいなと思います。

・委員

私がシャトルバスで思い浮かぶのが、諏訪町循環の路線沿線にある大きな病院です。そのマイクロバスなどが東村山駅東口から出ていて、あの辺の薬局で薬を買えば駅まで送りますよと書かれているのを見たことがあります。実際に病院を利用している人が使っていると思いますが、諏訪町循環であえて病院を一生懸命に回らなくてもいいのかなと思います。

3月上旬に久米川町にオープンする商業施設ですが、その近くを新秋津駅へ運行しているバス路線があるので、道が渋滞して影響が出るのかなと個人的に引っかかっていました。

・事務局

なかなか対象となる商業施設は、市内では難しいかなとのお話もありましたが、市も幅広い部署ございますので、産業関係の部署などと連携を図りながら情報収集に努めていき、また必要に応じてこの会議の中でも情報提供させていただければと

思っています。

・会長

具体的にガイドラインを作りこんでいく中で、こういう人にはこうかわってもらいましょうと盛り込むことは可能だと思います。また、そういうご意見は是非いただければと思います。

・委員

市民からのいろいろな要望や、組織されている団体などがある程度つかめました。改めて、それぞれの地域からコミュニティバスの要求は強いなと実感しています。

説明では、地域が中心となって素案を作って、次に計画案、そして東村山市地域公共交通会議の中で合意を諮って実証運行する形のガイドラインを平成24年度に作成するとのことでした。廃止になってしまうのは困りますので、しっかりいろいろと討論していき、東村山市地域公共交通会議の2年間で終了する時点で、実証運行までは進めなければならないと思っています。まして既存路線を改良していくのは、もっと早く取り掛かってもいいと思います。10年かかっても良いものではないので、早急に地域に実現していくために、この会議でどこまで何を進めるのか、時間的な目途が聞きたい。

・委員

第4次総合計画の平成24年度から平成26年度の実施計画を策定しています。その中で、平成24年度にガイドラインを策定し、平成25年度にガイドラインに基づく検討、そしてできれば実証運行につなげていくとしています。

・委員

平成25年度で、できれば実証運行にこぎつけると。

・委員

実施計画上は、そのような目標を掲げています。

・委員

わかりました。

<資料1 & 2>にある『市民発意型』と『行政提案型』ですが、地域組織の設立ひとつ考えても大変な作業だと思うし、時間もかかると思います。『行政提案型』であれば、皆さんのニーズがどこにあって、不便地域がどこにあるかは、市でおおよそつかんでいると思いますし、そういったところに声をかけるとは思います。<資料2>の運行計画の作成で、市民が地域組織を設立したとして、地域組織がやらなくてはいけないことが、とてもたくさんありますよね。運行計画案を作って、道路状況をつかんで、運行経路上の自治会への同意を得てなんてことを、市からの助言やサポートがあるにしても、全くの素人が案を立てて試運転までは、ものすごく難しいと思います。

先ほどの目途を考え合わせて、こういうことを市民が2年間でどこまでやれるのか、専門的な視点から伺いたいです。

・委員

<資料1 & 2>の「事業者」の位置づけですが、バス事業者、タクシー事業者を含めた、いわゆる公共交通を既の実施している交通事業者が、今の段階では妥当かなと思います。道路の幅員の関係や、バス路線が適しているかは、「事業者」が「市民」と共に考えて、計画作成まで持っていくのが当然だと思いますし、支援するのが「事業者」としての役目だと思っています。

今、さいたま市などで、かなり長期にわたって検討した上に、長期にわたった実

証運行をやって、会議で考える形をやっていきます。その中で実証運行を期間限定で変えた例がありますが、1ヶ月ごとにやるのは、それほど効果も期待できないですし、変更にかかる手間などを考えても、やはり相当な期間きちんと考えて、実証運行も最低半年など、ある程度の期間をかけてやらないと、実際やって良かったのか、良くなかったのか、今後も続けるのか、なかなか検証できないですし効果も見えないです。いろいろなパターンを考えてやってみれば良いと思いますが、路線バスは、そういうのにそぐわない乗り物なので難しいと思います。コミュニティタクシーも同じだとは思いますが、やはりある程度時間をかけて良いものを作った上で、実証運行をしていくのが大事なかなというのが私の感想です。

・会長

ある程度具体的な運行計画の作成は、どうしても専門的な部分が入ってきますから、これに関しては、地域の皆さんの意向や意見を伺いながら、専門的な視点を持って作成していきます。資料だけ見ると、ひとつひとつが分かれて書かれていますので、“0”の段階から市民はこれをやらなければいけないと見えますが、そうではなく、市民からこういった交通手段がほしいという段階での検討は、一生懸命地域が中心となってやっていただき、運行計画の作成段階では、地域として意見を言ったり、サポートしたりするイメージで良いかなと思います。

・委員

例えば、地域の人が集まって話し合いをするときに会場を提供するなど、市がある程度一緒になってその会議を進めて、必要なときは、事業者からのサポートもありそうですし、そういう便宜を図ることを含めての支援と受け取って良いわけですね。

・事務局

当然そのように想定しています。具体的に進み出したとき、これは『行政提案型』も『市民発意型』もそうだと思いますが、地域で説明会等々を開いて、より多くの市民に参加をしていただくための環境づくりは、市も進めていかなければいけないと考えています。

・委員

実証運行を共にじっくり作りこんでいく、計画を考えていかなければいけないという話がありました。私もそのとおりだと思います。でも話を聞くと、やはり求めている人は早急に、とのことですから、実際のところ、ひとつの路線が実証運行にいくまでに、大体どれくらい時間がかかるのでしょうか。

・委員

私の狭い範囲ですが、実証運行するのに本会議含めて、分科会や関連事業者、関連地域でのヒアリングなどをされた上で、1年がかりくらいで決められているのが多いです。

こういった仕組みを取り入れているところがまだ少なく、私が直接かかわっている中では、さいたま市がそういったことをやっていますが、やっぱり時間をかけて、いろいろな調整をした上で実証運行したり、実際の運行期間を半年くらいでやったりしています。それも始めたばかりですので、完全に軌道に乗り切っているのか、まだわからないところがありますね。

・会長

近いところの例で、私のかかわっている八王子市のコミュニティバス「はちバス」が、高尾から丘陵部の団地へいく西南部ルートを昨年の震災の少し前に始めました。それをやるにあたって、「はちバス」検討の分科会を地域公共交通会議の中に

立ち上げて議論した期間がほぼ1年弱です。実証運行までには、手続き等々の期間が当然ありますので、どうしても3ヶ月かかります。1年少し検討して、1年間の実証運行としてスタートして1年経ちましたが、実証運行をもう1年延長して本格運行に移行するかどうかの判断をすることになりました。理由としては、利用者自身が少し目標に達していないが、それなりの利用者が定着していることと、少し上向き状況であること、収支のバランスがほかの「はちバス」路線よりも状況が良いことがあったからです。

実証運行は、四季が回らないと見えない部分が結構ありますし、実証運行をそのまま本格運行に移行できれば、市民にとっては非常に良いわけです。それだけに本格運行にそのまま移行できるように、実証運行前の計画の段階である程度のことをやって実証運行をスタートする。実証運行途中の経過を含めて、実証運行の結果から、それが適当だったのか、どこか改善を要するところがあるのかを判断していく流れが良いのかなと感じます。やはり、ある程度の時間はかけざるを得ない部分はあるかと思います。

・委員

市民で地域組織を作るところで、私も素人には難しいと感じています。やはりある程度、力や発言力がある地域の有力者など、自治会、政党が中心になって周辺住民を集めてやるのか、時間などが比較的ある人と考えると、東村山から都心などに通勤通学をしている人の意見の反映や、メンバーへの参加は、なかなか難しくなってしまうのではないかなと思って、偏らないメンバーでうまく地域組織の設立ができるのか、もし例などありましたら教えていただきたいです。

・事務局

その地域にかかわる多くの人に参加して、意見し、作り上げていく必要があります。その中には当然、自治会のメンバーもいらっしゃるでしょうし、もしかしたら企業や商店会、その地域で活動している団体のメンバーもいらっしゃると思います。その中でバス事業に関して興味があったり、見識があったりする人に中心となっていたりしながら、行政や事業者と一緒に進めていくことを考えています。

・会長

参考までに、今まで地域の動きを見ていますと、年齢の高い人が中心になっていますので、どうしても時間に余裕のある人が中心になるのは、やむを得ないことなのかなと思います。参加している人の層は、わりと偏りないケースが多いです。自治会長みたいな人が中心となってやるのが多いですが、それぞれの地域の中に、いろいろな形で活動されている人がいらっやあって、そういう人たちがよく参加しています。それから絶対とは言いませんが、何回か繰り返していくうちに、主婦や障害者など、いろいろな人が興味を持って参加して発展していくケースが多いです。

近いところで、小平市のコミュニティバスからスタートして、今はコミュニティタクシーを中心になってやられている皆さんも、もともと地域の中でそういう活動をされてきた人々が中心です。年齢層は、やはり高齢の人が多いのですが、非常にいろんな人が参加をされています。

心配していることも、もしかしたらあるかもしれないですが、偏りの意味では、繰り返していくうちに薄まっていくと思います。それと、今までの経験から、政党色が強くなることは、それほどないと思います。

・委員

新規と既存を2つ同時に進めていくことはわかりませんが、第1回で市長が現在、3路線4系統の中で予算が決まっています、その予算の上限が5千万円で財政状況が

厳しい。市としては、これ以上の拡大路線は難しいとおっしゃられていました。

バスの台数が限られているわけですから、収益の少ない路線の運用などを変更して既存路線の余ったバスを新規に当てるなどして、台数を確保する必要があるかと思えます。新規路線を作るにあたって、バスの台数を増やす考えはあるのでしょうか。

・事務局

市の限られた財源、財政上の体力で、このコミュニティバス事業を東村山市として維持も含めてどこまで伸ばせるのか、非常に大きな課題として認識しています。

そうした中で、既存路線の見直し方法は、ガイドラインの中で具体的な基準が示されていくと思っています。今あるバスを振り替えるのか、新たな車両を導入するのか、それ以外のもので展開できるのか、財政や見直しの状況に合わせて考えていく必要があると思っています。

・委員

新規路線の実証運行が決まった際に、バスが確保できるのか。

・事務局

今は市が車両を用意していますが、見直しも含め、特に新規路線に関して、国内の事例では、事業者や商業者、地域がかかわってくると、行政から補助金を支出しなくてもスポンサーがつくことがあると聞いています。ですから、行政が車両を用意している現状の仕組みが変わってくる可能性もあると思っています。

・委員

そもそも今のコミュニティバス事業は、民間バス事業者がやらない路線を補完していくことが根底にあります。既存路線に民間バス事業者が参入できるか、今の既存路線の運行コースを変えることによって利用増は見込めるのか、運賃などについて、この会議の中で議論していきたいと思えます。

・会長

今までのやり方だけが手法ではありません。例えば、今の路線の利用者が増えて採算性が上がれば、当然市の負担は下がりますし、その余力でどこかに回せるかもしれないなど、いろいろと考えていくと必ずしも今の車両数や、市が出しているお金がすべての基準ではないと思えます。ですから今後、どういう基準で、だれがどういう負担をしていくかも含めて、議論していければと思っています。

・委員

ここでいくら新規路線や既存路線を構築する話合いをしても、財政的な裏打ちがなかったら、絵に描いた餅になってしまいますし、平成24年度と平成25年度は、老朽化したバスを買い替えることが予算に入ると伺っています。そうすると2年間ここで話をして、平成26年度に1路線増の方向性でいくのかなと漠然と期待をしていますが、そういう見通しを持っていて良いのか。

もちろん良い形で利用者を増やしていく形で進めても、実際に足りないときに、例えば都の補助をお願いするなど、大きなスーパーの広告収入が回るようにして、やりくりをしながら進めていくことも含まれますよね。大体予算的なことがネックになっていると感じますので、はっきりしないと。もし市民が、ここもこういう話合いをしたい、こっちでもやりたいと、3つも4つも出てきた場合、どうなるのでしょうか。

・委員

お金がなければ先へ進まないと思えますので、今の既存路線について、市のランニングコストが減らせる方策がないのか、いろんな角度から意見を出していただけ

ればと思います。

・委員

市の場合は、新たな事業を展開するときに実施計画を作っていて、その実施計画に位置づけて予算化を図っていく仕組みになっています。実施計画の毎年度ローリングを毎年度に、実施計画自体を見直していく作業をやっていきます。

現在、平成24年度版の実施計画の策定を進めていますが、東村山市地域公共交通会議の関係で、公共交通事業の充実を実施計画事業に位置づけていまして、その中でガイドラインの策定や、いくつかの整理すべき課題をできればこの場で議論していただきたい。一定の整理の見込みがついた段階で、その状況に応じて実施計画の中に見込まれ、そのことを前提に予算化を整理し、議会で審議する流れになると想定します。

・会長

今以上のお金は一切かけられない話ではない。ただ、上限はあるわけですから、その中で何が本当に必要なのかをこの会議で議論をしながら、今後につなげていこうということです。

例えば、先ほどの八王子市の計画でも、新たな路線にいくらでもお金を使えることはなかったです。新たな西南部コースについては、最初からなるべくコストをかけないやり方を考えようと、1日当たり1台の車と1人の乗務員でできる範囲を計画しました。それまで「はちバス」は、長い路線を100円運賃でやっていました。はっきり言って100円運賃でやるなんてとんでもないような長さのルートだったので、全「はちバス」の運賃を改定しました。初乗りは100円のままですが、全体で4段階の運賃に切替えをしています。それと同時に、既存路線のルートから少し寄り道をすればある程度人がいるところを拾い出して新規ルートに加えるなど、新たなお客さん、いわゆる潜在需要の開発を並行して行いました。ですから、今までのルートの見直しと、新規をかみ合わせていくなど、やり方や選択肢は、いろいろあると思います。

・委員

料金の設定が本当に正しいのか。運行マイナスになる部分をもう一度検証して、どうなのか。今やっている事業者も含めた再考ができるのかどうか。やはり新規も既存も明確に関連していますので、一考していただければなと思います。

そして既存のルート、車両のサイズも含めて。今メインで走っているルートは、これ以上小さくなるわけにはいかないと思います。それから、さらにバスをもう少し大きくすると収益が増えますので、その検証もする必要があるかなと感じました。

・事務局

既存路線については、今回提案したガイドラインで見直していく目安、基準や、今後の見込み、地域の声も聞きながら、方向性を見極めて選択していく必要があると考えています。

・委員

一番重要で難しいところが、改善運行継続の判断と本格運行継続の判断のところかと思われます。例えば実験をして、ある程度の結果が出たとしても、継続するかどうかは、見方によって全然違うと思います。収支率で見るのか、利用人員で見るのか、そういった基準が一番難しい問題ですので、そこをどう構築していくか、すごく難しいです。

例えば、既存路線の一部変更で、今まで走ってなかった空白地域を少し寄り道す

るルートに変更すると、今まで使っていたお客様は、本数が減ったりして不便になります。でも新たに通した地域にとっては、0だったものが何本かできるので、とても良くなるので、全く相反する意見、評価になってしまう。結局最後、どういう基準で継続するのか、本格実施するのか、実験としては成功していないからやめてしまうのか、そこが一番重要なところになってくるので、そこをどう考えるのが、市としても、東村山市地域公共交通会議としても、たぶん重要になってくると思います。

・会長

私も実際に、これを具体的にガイドラインとして構築していくにあたっては、その判断基準をどうするか、一番きちんと議論をして、書き込んでいかなければいけないところだと認識しています。実際の作業を今日やるわけではありませんが、そのところは、ある程度時間をかけて、皆さんからご意見をいただく必要があるだろうと思っています。

・事務局

その基準、目安が難しいと考えています。ただ、そこが示せることによって、市民がどうかかわっていくかが見えることが大事ですし、見えることによって参加しやすい環境ができると一番良いなと思っています。ただ、線引きの基準は、慎重に見極めて決めていく必要があると考えています。

・委員

『市民発意型』と『行政提案型』に分けるのではなくて、実際は、市民の声を聞きながら、事業者の知恵など、いろんな力を出していただきながら進めていく形と理解してよろしいですか。協議会を作っていく形では、市にリードしてもらって、市が持っている情報を出して会議をやるのが、とても良いと思いますが。

・事務局

今回の方向性をまとめるときに、他市の状況や、いろんな自治体の情報を私たちがなりにいろいろ集めたつもりです。その際には、いろいろな関係者から情報提供いただきました。その中で、会長もおっしゃっていた、いろんな形が可能性としてあると考えています。

例えば、さいたま市や横浜市では、地域が積極的に活動されてこういう組織を立ち上げて活動されている事例もありますので、住民発意の部分も、東村山市の考え方の中に位置づけて残しておく必要があると考えています。

当然、『市民発意型』と『行政提案型』の二つに分かれるわけではなくて、その中間に位置するものも考えられるのかなとは思いますが、基本的な考え方として、このような整理の仕方をしました。

・委員

私が見た<資料1 & 2>の感覚では、2つの入口を設けられてて、とてもやさしいと感じました。委員が危惧されている、1人や2人の力でなかなか組織化できないときに、この『行政提案型』で、市をどんどん動かしてやっていくパターンもあれば、『市民発意型』で市民の皆さんが集まったときは、そちらからもできる。ほかの地域の事例では、市民が行政に持っていけない限り、新規はありえない形が圧倒的に多いような気がしますので、こういった2つ入口を設けて、どちらからでも動けるとした、良い、やさしい提案なのかなと感じました。

・会長

例えば、小平市の走らせる会のように住民の皆さんが集まって、その力がベースとなってコミュニティタクシーが走っている。それはまさに、この『市民発意型』

になります。そういうところまで、なかなかいかないケースとして、実際あちこちでこういった声が出ているから、市でその辺をこういった形でカバーできる方法があるのではないだろうか、皆さんで考えてみませんかというのが『行政提案型』ですから、そういう両方の入口があると理解していただければいいと思います。

・委員

東村山市公共交通を考える会の最後のまとめでは、住民発意から始まるものだったので、そこにすごく不安を抱いていましたが、改善されている、前進したのかなと思いましたので、私はこれで良いと思います。

・委員

有意義な議論ができなくてはいけないと感じていますが、私は本当に素人で、知らないことが多すぎるので、専門家や、市としてはこうしていきたいみたいなところがあれば、お聞きしたいです。

今までの経験と知識等がある会長や委員は、いろいろなケースを把握してらっしゃいますし、恐らく市としても考えがあると思います。金額などの面もありますが、今までの路線をこうしたい、この辺に新規路線を作りたいなど、素人の私にはわからないような考えをお持ちなんじゃないかなと思います。

・会長

恐らくこの場で言えるか言えないかよりも、今その具体的なところにまだ議論がいてないのだろうと思います。

例えば、現状の「グリーンバス」が市民の役に立っていることは事実なのですが、財政負担の課題もある中で、今後、より利用度の高くて効果的なものに改善をしていく必要性はあると認識しているでしょうし、新たな路線要望があること、不便な地域が残っている事実について、何らかの手を打ちたいところまではあると思います。ただ、財政的にすべての地域をカバーすることは、恐らく無理でしょうから、本当に効果的なところから取り組むとすれば、やはりこういったガイドラインみたいなものを作って、住民の皆さんがどう考えているかを考えながら、次の段階へ進むしかないのだろうと私は理解しています。

・委員

コミュニティバス事業は、基本的に公費を投入しているわけですので、既存路線にしても、新規路線にしても、多くの市民から納得いただけるのがベストだと思います。

今後、新たにやるとしても、なぜこの地域なのか、なぜこっちは通らないのか、様々な質問に対して説明できる内容にすべきだと一番感じています。そのためには、説明できる一定の決まり、ルール化、ガイドライン的なものを策定して進めていきたいと思っています。

そしてもうひとつは、まちづくりの観点です。皆さん、この地域はバスが走ってなくて不便だとの思いがあると思いますが、地域でも思いは違うと思います。ここは不便じゃないと思っている人もいるだろうし、不便だ、ここを走らせるならこっちが良いなど、意見は、さまざまに分かれてきます。ですから、市だけで進めるのではなくて、やっぱり地域の協力が要ると感じています。

この会議でさまざまな意見をいただき、進めていければと思っています。

・委員

市民の納得が得られる形で進めていくのに、地域組織を働きかけて作っていくことですが、それは具体的にいつぐらいにどんな方向で進めていくのか。いろんな地域で話し合っていくわけですから、ある程度の見通しを持ちたいのです。

・委員

先ほど実施計画の話をさせていただきましたが、平成24年度では、ガイドラインを策定する方向です。平成25年度以降に、それを基に検討して実証実験に進めていきたい。ですから、来年度、この中身をさらに深めてルール化していく段階で、並行してできるかどうかも含めて、皆さんから意見を出していただきたい。今この場で時期的なことを明確にお答えすることはできませんが、少しでも早く実証実験につなげていきたい思いは一緒です。

・委員

こういうガイドラインを作ることは、もちろんですが、実証実験につなげていく前に、地域の組織作りを並行して進めてもいいでしょう。

・委員

それを是非、来年度これを深める中で、決めていただければと思います。

・会長

それはできると思います。

さいたま市では、ガイドラインを決める途中で、ガイドラインを決める参考にするために実証実験をやっています。並行して実証実験までいくのは、来年度1年では厳しいと思いますが、地域組織の立ち上げなどは、並行して進められる可能性はあると思いますので、事務局と相談したいと思います。

それでは、今後のコミュニティバス事業の方向性として、「市民」「事業者」「市」それぞれが、それぞれの段階で役割を負いながら、既存のコミュニティバスの見直しと、新規路線を開発していく内容のガイドラインを来年度以降、具体的に作成していくこと。並行して、地域組織などの立ち上げ、実証実験に向けての作業など、できるところは取り掛かっていくこと。

このことについて、ここでその方向性を決めたいと思います。特に、その必要はないという反対意見はありませんでしたが、<資料1&2>を基にしたガイドラインの作成を進めることについて、異議ありませんか。

．．． 全会一致（合意） ．．．

・会長

ありがとうございます。それでは、来年度以降、この会議でガイドライン作りを進めていくことで合意したと判断させていただきます。

具体的な部分は、今の組織作りも含めて、いろんなご意見をいただきながら進めていくこととなります。場合によって少し東村山市地域公共交通会議の回数を増やすこともあるかもしれませんが、そのときはご協力いただきたいと思います。

その他

・会長

その他について、事務局から何かありますか。

・事務局

2点ほど、ご案内をさせていただきます。

まず1点目。本日、今後の方向性として、会議の進め方を確認しましたので、それに基づいて平成24年度の会議を進めていきたいと思います。具体的には、基準となるガイドラインの素案、案の検討等を概ね5回程度と考えています。また、市で案を具体化することもなかなか難しいところもあり、専門家から支援をいただきながら、基準の基となる考え方の整理をしていく必要があるため、会長にも随時ご相談をしていきながら、目安としては、今年6月7月頃から概ね2ヶ月程度ごとに

会議を開かせていただき、このガイドラインについての検討を進めていただければと思います。具体的な日程等につきましては、なるべく早い時期に委員へご案内します。

2点目は、平成23年度から、平成15年に導入したコミュニティバス車両の交換が始まりました。平成23年度につきましては、新規の車両1両の購入手続きを進めており、3月中に車両が納入される予定です。具体的には、コミュニティバス「グリーンバス」のコンセプト等を踏まえ、緑色を基調とした車両です。

4．閉会

・会長

以上で、本日の議題は終了いたしました。これをもちまして、第2回の東村山市地域公共交通会議を閉会いたします。本日はご協力ありがとうございました。