

(参考様式3)

会 議 録

| | | | | | |
|---|---|--------------|--|------|----|
| 会議の名称 | 平成24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9月4日(火)午後2時~4時 | | | | |
| 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・須崎一朗会長代理・関根康洋委員・山田有子委員・松原久寿委員・児玉芳枝委員・高橋袈裟男委員・脇坂義祐委員・諸田壽一郎委員 (市事務局) 野崎都市環境部次長・肥沼交通課長・尾作課長補佐・藤澤主事・須澤主事 (調査委託受託者) 一般財団法人 計量計画研究所 研究員 欠席者：山本宏昭委員・中條基成委員・若林淳委員・薄井政美委員・野村正彦委員・小林忍委員・島崎政一委員 | | | | |
| 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 | 8名 |
| 会議次第 | 1. 開会 2. 議題 コミュニティバスのガイドライン素案の検討 その他 3. 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 関係者紹介 コミュニティバス事業検討業務委託コンサルタント(会議業務支援) 一般財団法人 計量計画研究所の担当者(事務局側に同席) 傍聴希望者の確認 ・会長 開会に際しまして、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、4名です。 ・会長 それでは、傍聴を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、傍聴者のかたに入室していただいでください。

・ ・ ・ 傍聴者入室 ・ ・ ・

・ 会長

会議に先立ちまして、傍聴の皆様にお願ひします。傍聴にあたっては、傍聴に関する定めのある事項をお守りいただきまして、会議の進行にご協力をお願ひします。

それでは次に、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、9 名出席、7 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 9 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、平成 24 年度 第 2 回 東村山市地域公共交通会議を開会します。

2 . 議題

資料の説明

・ 会長

それでは、今回の議題もコミュニティバス ガイドラインの素案の検討です。これから皆様からいただく、この素案に入れ込む内容や大まかな文言についての意見・疑問点をもう少し明確に反映した、実際のガイドラインに近い形での案を次回出していただき、議論する段取りになるかと思ひます。ただし、基準などの数字的なことについては、第 4 回で議論していくイメージで考えています。

それでは、事務局よりガイドライン素案の検討にあたっての説明をお願ひします。

・ 事務局

このガイドラインに示す内容や基準等についての協議として、第 1 回・第 2 回を通じて全体的な流れを確認し、今後、その基準や内容を示しながら、合意形成を図りたいと考えています。本日は、全体の流れ、またその時点で検討していく内容がこの内容で良いかどうかについて、ご意見いただければと思ひます。

まずは、東村山市地域公共交通会議について改めて振り返った上で議論していただくため、このガイドラインに示す地域組織と東村山市地域公共交通会議の役割について、触れさせていただきます。

東村山市コミュニティバスは、平成 15 年に運行を開始し、その後、平成 20 年に路線を変更して、現在 3 路線 4 系統で運行しています。公共交通、特にグリーンバスに関する課題や問題点、要望等が多い中で、平成 22 年度に東村山市公共交通を考える会を立ち上げ、事業を継続していく上での課題や今後のあり方を検討した内容を報告書として整理し、まとめました。その公共交通を考える報告書に基づき、平成 23 年に法定会議である東村山市地域公共交通会議を設置し、報告書に示された基本的方針・具体的方針を実効性のある内容にしていくための意見をいただき、平成 24 年度にガイドラインを定めて、市民ともにコミュニティバスについて整理していくことになっています。

このガイドラインに沿った流れの中で、特に検討する対象地域にお住まいのかた、自治会や活動されている団体、また商店などの事業者を中心に地域組織を立ち上げて、地域の課題や地域公共交通の必要性などを整理していただくことと、その地域を活かすことを前提としたコミュニティバス運行の実効性に向け、運行や改善のための素案をコミュニティバスの運営主体である市へ提案していただき、市は、地域の皆さんが素案をまとめられるように十分な支援をしていくことになっています。この素案を基

に、市が運行するための具体的な計画を策定して、この東村山市地域公共交通会議に諮らせていただきます。東村山市地域公共交通会議は、その計画に対する合意形成を図りながら実証運行につなげていくこととなります。また、実証運行を終えたあとに、その検証結果を基に地域の皆さんと必要に応じた改善案をまとめて、本運行に向けた改善計画を作り、東村山市地域公共交通会議に諮る流れになると思います。また、東村山市地域公共交通会議では、その時点で出たそれぞれの計画案について、その当該地域だけではなく、市全体の地域公共交通の充実に向けた視点をもって協議・検討いただいた上で、合意形成を図っていくと考えています。

東村山市地域公共交通会議で合意が図られたコミュニティバスをはじめとする地域公共交通にかかわる施策等については、市への提案・答申という意味合いよりも、市が事業を進める上で重点を置いて積極的に推進していくものと考えています。

今回の資料は、前回の資料に、前回の会議の意見を反映・補足させた内容となります。追加した部分は、文字を網掛にしています。

<資料1> 東村山市コミュニティバス ガイドライン(素案)

【 事前準備】

2. 地域組織設立の準備【改善・新規】

市(行政) 市(行政)
地域への相談 地域への相談・説明会など
地域組織を設立するためのやり取りを含む。

3. 地域組織の設立【改善・新規】

<市の支援内容>

地域組織へのコミュニティバスに関する説明会
吹き出し内の項目の順番を入れ替え。

一番下に、前回出された地域組織の要件の検討参考例

地域組織は、コミュニティバスを協働で運行していくための地域の窓口ですので、<地域組織の要件>は、地域の実情に応じて取り組める大枠を示すことが大切です。(例)構成員は、定期的に活動できるメンバー5~7人、代表者などの役割分担、自治会等に関係なく近隣地域での組織など。

<資料2> 東村山市コミュニティバス ガイドライン(素案)

【 改善計画・運行計画の作成(提案)】

1. 運行改善案・運行経路案の検討【改善・新規】

道路幅員・規制の確認

道路状況等の確認とは別に、もっと詳しい内容を個別にする。

<資料3> 東村山市コミュニティバス ガイドライン(素案)

【 実証運行(改善運行への移行・終了)(本格運行への移行・継続・終了)】

1. 実証運行の準備【改善・新規】

そのため、利用者にわかりやすいインターフェースを心がけた案を出し合い、検討します。

5. 改善運行・本格運行の準備【改善・新規】

実証運行を経て、地域組織でバス停などのインターフェースに改善が必要な場合は、実証運行時の準備と同様に、協働で準備します。

<資料4> 東村山市コミュニティバス ガイドライン(素案)

【改善運行(継続・取消)・本格運行(継続・改善・廃止)】

3. 地域公共交通会議での協議(運行継続の判断)

また、計画の事業性を評価し、交通事業者による自主運行の可能性を検討します。

3. 地域公共交通会議での協議(運行継続の判断)

<運行継続要件>

地域組織による実績・効果のPR

4. 改善運行・本格運行後の利用促進【改善・新規】

地域で取り組める内容を検討し、計画・実行・評価・改善ができる仕組み(PDCAサイクル)を構築し、

前回の資料からの文言の削除はありませんので、前回に引き続き、より良いガイドラインに向けての検討をよろしくお願いします。

・会長

それぞれ、こういう流れで良いのかどうか、特に吹き出しで書いてある部分の中身がこれで適切なのかどうか、あるいは付け加えるべきことがあるのかどうか、ご意見をいただいています。

<資料全体・その他>

・委員

前回と今回の資料は、改善と新規がまぜこぜになっているので、もっとうまく書き分けていただけたら大変わかりやすいと思います。

・会長

今日までの資料は、全体の流れを見るためのものです。全体の流れとして共通する部分を見ていただく作り方をしているとご理解いただければと思います。新規と改善については、流れが若干違ってくるところもありますから、実際のガイドラインとしては別のものになっていきます。

・委員

行政サービスのレベルの話をしっかり伝えてあげることが大切だと思います。

例えば、報告書にある交通不便地域の定義として、バス停まで徒歩5分で行けるところは不便と言わないのであれば、コミュニティバスの運賃が民間の路線バスと同じであってもサービスのレベルは一緒だと考えるのか。あるいは、サービスをもっときめ細かにする代わりに運賃を上げるという考えも成り立つわけです。

その考え方で計画するとこういう路線になる、そういうイメージがもてる紹介をしてあげると、市民がこれを受け取ったときに「何をすれば良いのか?」とならない。受益者たる市民が、その不便地域にこれだけのものをもって来るのだから、我々もこれだけ負担しようということを考えられる、そういう基準をしっかり示してあげると、公共交通がどういう交通なのかという認識がもてるのではないかと。

それを一方的に、市民に「作ってください」と言っても、なかなか作れない。行政側も、市民の意見を聞いて「それダメです」ではダメです。基準の考え方を説明していけば、必ず折り合いがつかってきます。そこを見つけ出してあげられる工夫をしてあげると、市民も、前は100円だったものが200円になったことが理解できますし、利用しない市民に、市としても説明ができる。説明責任、アカウンタビリティを担保するという意味でも、そこを説明できる工夫をする必要があるのではないかと。

資料の内容や項目については、すばらしいな、これだけの項目をきれいに整理されたなと非常に感心していますので、次のステップに移るときに今の視点で整理していくと、作る側もお願いする側も、非常にわかりやすくなるのではないかと思います。

・会長

例えば、資料1の<検討地域の要件>をどう説明していくのか、そのあとの実証運行に至る前の『改善計画素案・運行計画素案の作成』の段階までは、様々なことを地域で議論しなければいけない。どんなことについて議論すれば良いのかを整理してあげる工夫をしていただければと思います。

たぶん<検討地域の要件>は、コミュニティバスはこういう場所について考えていくと、もう少しはっきり出しても良いかと感じます。ここでは単純に『交通不便地域である』と書いてありますが、ガイドラインとして出すにあたっては、何をもって交通不便地域とするかということも、まず丁寧に示す。道路も1つの条件として、きちんと出していく考え方なのかもしれないです。

地域組織を設立後、地域でどのようなことを議論し、何をきちんと決めなければいけないのか、役割分担と同時に、わかりやすい表現で示すことが必要かと思っています。

・委員

ガイドラインは、地域の皆さんの手引書みたいな形になると思います。そうした場合に、勉強している者でもわからないことが多いので、首をかしげるところがいくつも出ると、市が手取り足取り、1から10まで細かく砕いて説明する形にならざるを得なくなってしまうので、この手引きの中にもう少し詳しく書けば、これからやるべきことがわかりやすくなると思います。

・事務局

次のステップ・段階で必要な視点ということで、折り合うところ、お互いの立場なり、考えがまとめられる方向でまとめていければと思います。

・委員

西武バス小平営業所では、3市のコミュニティバスを運行し、その中に東村山市の3路線があります。いろいろ話し合われて、結構良い路線だなと感じます。

地域組織の検討で、どうしても力関係に左右されて望んでないところにいつてしまいがちになることもありますので、そこに気をつけていただきたいと思います。地域の皆様が喜んでいただける路線を作る、運行できるように協議させていただいているので、ぜひ声が反映されるように、きちんとやりたいと思います。

・会長

声の大きい人の意見で決まるのではなく、本当にその地域の本音が反映した路線にしていくことは、考えていけないと思います。ここを少し工夫すればその地域の本音が出せる、反映できるといったことが、もう少し具体的に出せればと思います。

・委員

私たち市民委員は公募制で、市を4分割した中から1人ずついますが、ほかの委員とは少し性質が違うかなと思います。地域組織との関係・かかわり方は、自由なのではないでしょうか。

・事務局

委員によって地域組織へのかかわり方は違うと思います。あくまでも東村山市地域公共交通会議は、実証運行の可否や、本格運行・改善運行にあたっての可否を、コミュニティバスだけではなく、市全体の地域公共交通という視点をもった合意に向けて、ご意見をいただく場と考えています。

特に市民委員の皆さんについては、地域性を考慮して選考させていただいたということもありますが、地域それぞれの特性・バランスを踏まえて、市全体の公共交通の

充実に向けて、公平公正な目でご判断いただければと思います。

ただ、実際にそれぞれの地域の中で生活をされていて、その実情をご存知であったり、その地域の自治会員として活動されたりすることもあると思いますので、そこは、市全体の公共交通という部分の情報提供をしていただきながら、地域のかたがたと一緒に進めていっていただけるのが、一番良いのかなと思います。

お住まいの周辺地域に地域組織が立ち上がったので、地域公共交通会議の委員だから、その委員になってくださいとか、アドバイザーになってくださいとか、そういうことでは必ずしもないと思います。

・会長

その地域の委員だから何をしなければいけないという義務は、元々ありませんし、ガイドラインの中でも必要ないと思いますので、どうかかわり方をするかは、ご本人の判断で良いと思います。

基本的に、東村山市地域公共交通会議は、市全体を見渡した中で、出された事案について議論していただき、最終的に合意を図る場になりますので、そこは広い公平な目で見えていただけるかかわり方をしていただければと思います。

<資料1>【事前準備】

・会長

地域組織に関することが中心を占めますが、この流れの中で、地域組織がスムーズに設立できて動けるようになるかどうか、ご意見ありますか。

・委員

過去に要望を出していたグループ・地域は、まだその要望を継続しながら活動しているのでしょうか。

・事務局

コミュニティバスに関して、市内全体・交通不便地域を中心に、バスを走らせる活動をしている団体からの要望・要求は続いています。それ以外では、毎年、自治会長を通じて地域の要望・課題をいただいていますし、毎月、各地域で市長との意見交換会・タウンミーティングの中でも、交通不便地域を中心にコミュニティバスに関する要望があり、地域の「走らせてほしい」という声は継続的にあります。

その1つの方向性として、皆さんと一緒に考えていけるガイドライン・手引書をお示ししながら、そういう声をもってる皆さんと一緒に検討を進めていくのが大切だと考えています。

・委員

久米川町循環と諏訪町循環の運行を始めたときは、地域組織みたいなところからの声を基にやったのか、それとも市の主導で決めたのか。あまりに差があってもどうなのかなと思ったので、教えていただけますでしょうか。

・委員

平成19年頃から、バス事業者なども入った新規路線検討委員会で検討を始めまして、平成20年2月に、久米川町循環と諏訪町循環が運行を開始しました。検討委員会で、運行開始当初の調査委託に基づく5路線の案は、実際に実現が非常に難しいということで、すべてを白紙に戻し、新たに1から検討を始めました。

久米川町循環は、東村山駅東口と所沢駅間の路線バスが廃止になったことに伴い、要望が多くありました。どのルートが通れるのかを交通管理者含めて検討を重ねて、何パターンが出したうちの1つが今走っています。

諏訪町循環は、2つある病院への要望が多かったことと、大きな交通空白地帯だったことから、検討を始めました。やはり通れる道路が非常に限られてまして、どこの

道路なら通れるのか、何回も交通管理者と協議しました。その中で、どこを選択したら良いのかという検討を重ねて、路線を設定しました。

・委員

市から説明会をすることで、新たに地域組織が立ち上がってくるということであれば、心配せずともいろんなところから地域組織の設立が期待できるかなと思います。

・委員

<市の支援内容>に『検討に必要な関連情報の提供』とあり、市民の皆さんは法律などがわからないので、そういう情報を提供していくことだと思いますが、それに合わせて、会場等の便宜を図ることをぜひお願いしたい。誰かのお宅でやることでもないので、まずは集まる場所を市で配慮することを明記しても良いかなと思います。

例えば、公民館が無料だったころの利用者が、使うのにお金がかかるのであきらめて、結構空き室があると聞きますし、コミュニティーセンターみたいなものが、近場にあるところ・ないところありますので、空いている公民館や、何らかの施設をある程度優先して使える状態にしてもらいたい。意見交換の場を保障する意味で、やはり会場確保というのは大切なことだと思いますので、ぜひ入れてほしいと思います。

・事務局

必要に応じた支援をさせていただくという内容ですが、その地域組織や、構成されるかたがたなどによって、条件が変わってくると思っています。例えば、自治会に集会所があったり、PTAなどの学校関係者に開放している施設があったりしますので、そういった情報提供も含めて可能な範囲でご支援させていただければと思います。

・会長

私も市の支援内容の1つだと思います。その場をきちんと確保することは、やはり必要だと思います。もちろん地域で会場をもっている場合や、融通できる場所は、それでやっていただければ良いわけですが、そういうことができななかった場合に、市としてそういう場所の情報提供をきちんと支援することは、大切なことだと思います。

・委員

地域組織が検討することはもう決まっていることですが、<地域組織の要件>の『検討内容がぶれないために、目標は必要?』とは、具体的にどんなことですか。

・事務局

イメージ的には、地域組織が話し合いを進めていく中で、ある程度ベースを定めておかないと、範囲が広がったり、条件が変わったり、あっちもこっちもと膨らんで議論がまとまっていけないことが懸念されるので、地域組織を作るときの一定の枠組み・目標を最初に定めていく必要があるのか、逆に、そういうものは必要なく、地域組織が柔軟に対応すべきなのかということです。

・会長

つまり、どういう範囲を走らせるか、どんな目的で走らせるかが、あっち行ったりこっち行ったり、あるいは外からの声でコロコロ変わったりすることがないようにという意味ですが、検討の中で変わっていく場面もあるかもしれないですね。最初の地域組織を立ち上げる段階で宣言する必要があるかどうかというと、私の感覚としては、そこまで言わなくても良いのかなという気はします。

・委員

ガイドラインに基づいて進んでいくときに、いつまでに地域組織を作って進めていくのか、締め切りはなく、立ち上がればその都度になるのでしょうか。

・会長

ある一定の時期に募集をして一斉に立ち上げるのか、それとも声が上がったところを随時立ち上げていくのかということですか。

・事務局

一番理想的なのは、交通の不便な地域・公共交通が必要だという地域のかたがたが、自発的にまちづくりに関心をもっていただくことです。本当に必要なときに、必要な範囲から、必要なタイミングで発生すると思いますので、このガイドラインに沿って改善する・新規に検討する上での期限や、地域組織の存続自体の期限、何年以内にやるということはないと思っています。

また、一度立ち上げた地域組織も、必要に応じてまちづくりについて継続検討をしていただく場合もあると思いますし、一定の結論、運行しない・改善しないという判断が出た時点で、もしかしたらその地域組織の必要性がなくなる場合もあるかもしれません。ただ逆に、新規でも改善でも、実証運行を含め運行した時点での地域組織は、その地域の中に存続していただいて、常にコミュニティバス事業について関心を高めさせていただくことや、地域組織以外の市民のかたがたにも、ぜひとも、そのバス路線を活かしたまちづくりのPRの一躍を担って、いろんな活性化アイデアで広めていっていただくのが、本来の形かなと思っています。地域組織は検討が済んだから終わりではなく、コミュニティバスを守り育てていただける地域の皆さんの集まりとして、必要な範囲・内容で、継続していただく役割を持っていると考えています。

・委員

地域組織は、『市への「登録書」を以って正式な設立』とあるのですが、設立の登録書は、地域にかかわる費用を予算に入れ込むためのものになるのでしょうか。

・事務局

このガイドラインの流れで考えている地域組織の位置付けは、それぞれの項目や条件が満たされた段階で、正式という言葉が正しいかどうかわかりませんが、登録書を以って、この地域の組織ということをお互いに確認することになるかと思います。

地域組織に対する市の支援内容としては、この登録までの間に地域の皆さんが集まって進めていく中で必要な条件を提示していきながら、かかわらせていただく部分もありますので、登録の前も後も、地域組織の運営に関して一定の支援をしていきます。

また、この登録をした地域の皆さんが運行改善案や経路案を検討され、作った素案を市に提出していただいたあとの需要調査や分析を市の予算の範囲内でとしています。市としても路線を計画するにあたっての必要な経費が発生しますので、当然その部分の予算の確保のためにも、この登録が必要と思っています。

・会長

形式上のことですが、このガイドラインの流れでいくと、東村山市地域公共交通会議は、運行計画の『実証運行実施の可否』を検討するところで初めて出てきます。極端な話、東村山市地域公共交通会議として、地域組織がどう動いているのか何も知らずに議論をしていくと受け取れなくもないので、資料1が終わった段階で、東村山市地域公共交通会議に地域組織に関する報告を入れておく必要があるかなと思います。

・事務局

この流れの中では、『実証運行実施の可否』であるとか、判断のみを示していますが、受けた相談も含めて、地域組織の情報提供はしていきたいと思っています。

<資料2> 【改善計画・運行計画の作成】

・委員

8月に小平で、会長のお話を聞く機会があり、全国に非常にいろんなコミュニティバスが走っていることを知って、とても勉強になりました。幅員に関する規定があまり厳しくない、少し満たないところでも走っている既存路線はこのままで、これから新規に導入する路線は、非常に規制が厳しいというお話でした。

今までワゴン車くらいなら、狭い道でも走るイメージがあったので、今のグリーンバスの通らないところは、ワゴン車でいけるのかと思っていました。ところが、幅員5.何mという話だったので、かなり厳しいものになると思います。そうしますと、地域からコミュニティバスの要望が出てきたときに、例えば、ワゴン車よりもっと小さい、デマンド方式なども含めた幅員に適合する形について、この場で話し合いをしていくということでしょうか。それとも、この道路幅員では無理ということで、できるところから始めていく形になるのでしょうか。

・事務局

ガイドライン素案を示したときに触れた部分ですが、小型バスによる乗合バスと、ワゴン車やタクシーなどの小さい車両は、利用者の数が限られてしまいます。市内を現行で運行しているルートや、考えられるルート、そこに対する利用者の予測等を踏まえまると、原則として、今利用している小型バスをベースとした運行での検討となりました。また、道路状況よりは、利用形態として必要があれば、ワゴン車などの検討が出てくるものと考えています。

ですから、どなたでも利用でき、お出かけできる地域公共交通の1つの手段として考える中で、現在は小型バスを前提として考えていくこととしています。

・委員

高齢者福祉と乗合バスとは、一緒にはならない、その話はきちんとしておくべきだと、会長がおっしゃっていました。高齢者福祉では、例えば、移動サービスや移送サービスなどで、ワゴン車がDoor To Doorで、お宅のそばまで乗り付けることがあるのですが、その高齢者福祉の車両と乗合形式とは、規定が全然違っておっしゃって、どう判断すれば良いのか材料がなかったものですから、伺いたいなと思いました。

・事務局

基本的にコミュニティバスは、運行当初からの時代変化等ありますが、今のコンセプトは、高齢者だけではなく、健常者も成人も含めて、どなたでも利用できる、お出かけできる乗り物です。福祉施策やデマンド、いわゆるお迎えをする形については、福祉の所管の考えもあります。今ここで協議している部分については、基本的にバス停ごとで乗り降りをして、決められたバス停としての目的地まで効率的に運行していくことを前提としていますので、ご理解いただきたいと思います。

・委員

将来的にどういう形になるかはわかりませんが、グリーンバスのような小型バス以外の要望が強くなった場合は、なかなか実現までは難しい、少なくともこの数年間は小型バスで、ある程度の人数を運べる方法になるのでしょうか。

・事務局

市としてのコミュニティバスの方針ではありませんが、他市の事例や周辺の状況の1つとして、道路幅員の条件というよりは、運行経路・距離、そこに住まわれて生活しているかたがたの範囲で、車両を選択することになると思います。

ただ、今の東村山市内の市街地形成や最寄り駅の状況を考えますと、現在のところは、1便当たり10人以上の利用者数が見込まれる想定なので、ワゴン車ではなく、10人以上乗れる小型バスを運行しています。当然、距離が長くなればなるほど、利用者数は増えますし、場合によって小型バスでも不足するといううれしいことがあれば、別の車両を選択する1つの要因になると考えています。

・委員

既存路線との運行上、同じ車両を使ったほうが回しやすいなど事情を考えると、最初に、10数人乗ることが前提のバスサイズを提示したほうが良いと思いました。

コミュニティバス車両を製造している会社は、限られてると思いますが、結局、道

路幅に影響してくるコミュニティバスの車幅は、ほぼ一緒ですね。

・委員

ポンチョやリエッセは、2.08m幅がありますので、厳密に言うと、相互通行で道路幅員5.66mが必要です。特に武蔵野市のムーバスが始まって以降、街中の狭い道路をコミュニティバス等が通るようになりましたが、近年は、安全規制に関する見方が強化されていて、例えば、幼稚園バスや送迎バスが、実際通れるところでも乗合バス路線としては認められない場合があります。乗合バス事業は、道路管理者・交通管理者の規制もクリアした上で、国土交通省からの認可を得て、お客様からお金をいただいて事業として運行できるので、東村山市で考えているコミュニティバスも、幅員が確保できていないと、新しい路線も難しい場合が考えられます。ワンボックスのような車でも思った以上に車幅があり、意外とその状況は変わりません。

・会長

15人乗り程度のワゴン車タイプは2mを切りますが、それでも1.8mの中できちんと安全に走れる基準がありますので、それを割ったものについては、許可は難しいという現実があります。

・委員

20数cmしか車幅は変わらないので、バスが通ると狭いなというところは、ワゴン車のようなレベルでも許可が得られないこともあり、他の自治体でコミュニティバスやコミュニティタクシーの新しい路線を検討しても、道路幅員の関係で断念した例もあります。数年前までは大丈夫だったようなところもそうなので、車両の小型化を視点とする議論は、あまり意味がない気がします。

・委員

車を小さくする可能性をずっと残すと話が無限に出てきてしまい、まとまらないと思います。ある程度どこかできちんと決めて、地域組織設立の前に、地図上でここだけは相当厳しいことを提示したほうが、変な言い方ですが、地域のかたも無駄な体力を使わない、頑張ったのに結局ダメだったということにならないと思います。

・会長

車を小さくすればどこでも通れるものでもないですし、小さい車には小さい車なりの乗合交通としての制限も当然かかります。最終的に無理なところは無理というところもあるでしょうから、東村山市のこの道路は、このくらいの大きさの車までは通行できる、ルートを引くことが可能、ここは無理というものを、どのタイミングで市から提示するのが適当なのかもあると思います。

・委員

その都度みたいなのは、行政などでは難しいのかもしれませんが、最初に決めてしまうのではなく、地域のかたと話していく中で、見込みは薄いということを合わせて伝えていくことができれば、無駄な期待をさせたり、地域組織として無駄な労力を使わせたりすることがないようにしないといけないと思うので、ある程度、早い段階で「無理ですよ」と言って差上げたほうが良いのかなという気はします。

・会長

最終的には、地域組織がそれを見て判断することになると思います。つまり「こういう条件だからあなたの地域は無理ですよ」ということを市から言うわけではなく、規制がこうなっているというものを見ながら、可能性を探って検討していくのか、無理とするかは、地域が判断することだと思いますので、そういうことを促せる仕組みで、道路条件などの資料を提示できるようにすれば良いと思います。

・委員

地域の人たちが頑張って乗る人を増やしていくことで良いのですが、どうしても規

制はかかりますよね。希望するワゴン車でも規制がかかってしまう地域から要求が出てきた場合は、その都度ルートを考えていくということで良いのでしょうか。

『既存バス路線との競合を回避』とありますが、例えば、狭い道路をはずしていくと、どうしてもバス会社のルートを通らなければいけない、バスが1時間に1本か2本しか通ってないルートを走りたいなども出てくると思います。その場合にどう要求と実情を合わせていくように考えるのか。

・事務局

市全体の地域公共交通という部分にもなるかと思いますが、当市のコミュニティバスには、既存の鉄道や民間のバス路線を補完しながら、交通不便地域をより少なくしていくよう努めていくという役割があると考えています。基本的には、民間のバス路線と競合することによってのメリット・デメリットが当然あるということと、根本的な路線バスとコミュニティバスとの役割という部分の考え方を整理しながら、位置付けていく必要はあると思います。

・委員

役割が違うから全くそのルートは通らないとすると、かなり難しいと感じました。やはり東村山市の特徴は、道路が狭いことですから、そこをまず考えて、路線バスとの競合も話し合いの中で出てくると理解してよろしいのでしょうか。

・会長

基本的にコミュニティバスは、既存の鉄道や路線バスではカバーできない部分で、移動手段が必要なところを確保していこうという発想からスタートしています。東村山市としては、まず、今までのグリーンバスのような小型バスでできるかどうかの検討からスタートしたいということです。ただ、非常に道路条件が悪いのも事実です。

私が小平で話した事例で、今から十数年前のコミュニティバスなら許可になっていた道路も、今は許可にならないケースが結構あります。そのときに、基準に満たないから必ずしもそこでストップということではない。ただ、非常に困難な条件として挙がってくるのは事実だと思います。

・事務局

検討案から計画へ結び付けていくための方法として、ガイドラインにどこまで明文できるか、皆さんのご意見で整理できる目途が出てくれば考えてみたいと思います。

・委員

現実的には、あきらめたり、ルートを変えたりすることになると思いますが、最初からバスサイズの区切りをつけて、この地域は無理となってしまうと、地域の交通弱者の皆さんは、ずっと交通弱者のままですし、少しずつ地域の交通の便を良くしていくことにつながっていかないと。ぜひ、最初から規制を出すのではなく、地域の皆さんがもっと違う方向を探る・考える場を残してほしいと思います。

・委員

ガイドラインの仕組みが決まったときに、市が市民の皆さんに説明ということになるでしょう。その中で、既存のコミュニティバスのこの部分なら変更が可能になる、新規ならこの道路は通れそうなど、コミュニティバスという仕組みの前提の下でできること・できないことの明確な情報発信をすべきだと思います。

地域組織が立ち上がって、通れそうもないが頑張ってみることになったときに、この道は通れるのか通れないのか、既存の路線バスに直接影響があるのかどうか、作成の段階で検討するなどの労力を無駄にしないためにも、このコミュニティバスの仕組みでできないものはできないと、前提として説明したほうが良い。

東村山駅から武蔵大和駅まで路線バスが走っています。その道路と100mくらいしか離れてない道に100円のコミュニティバスが走ってしまうと、西武バスとして

は困ってしまいますが、東村山駅に入るのに200m重複してはダメということは全然ありませんので、主旨やバス会社との調整で何とかなることもあります。

例えば、他市でやっている路線バスにつなぐための路線や、桧原村がやってる方法ですが、大型バスやコミュニティバスが通れないところなどにバス乗り継ぎをやるなど、そういった今のバスに乗り継げる仕組みを別途考えることで、交通不便地域のかたを救済することは不可能ではないと思います。

・会長

目的地が全然違うところであれば、仮に既存の路線バスと一部区間並行しても、バス事業者との間で合意ができれば、競合とは見なされないルートとして選択することも考えられますし、路線バス・コミュニティバスに接続をしていく、それが行き届かないところをさらにカバーしている地方はいくつかあります。

ですから、何らかの理由で道路条件などの基準に満たなかった場合や、現行の条件では実質的に運行が難しい場合に、「基準に満たない = 車を小さくする」ということだけでなく、どんなことなら可能なのか、別なルートが考えられるかなど、次の段階でどうするかという、別の手法の検討に移行することを地域が検討するという次善の策の議論に移行するところを、具体的な検討の中に書き込んでおいたほうが良いかもしれません。

資料4の<運行継続の判断>のフロー図に似たものを、コミュニティバスの検討が可能かどうかみたいな地域の選択肢としてあると、どういうところで Yes No の判断をするのか、No と判断したのであれば、ほかの路線へ乗り継げる交通みたいなもの考えるのかどうか、進んでいきやすいフローがあると親切かと思いましたので、検討していただくとありがたいと思います。

・委員

地域組織の役割が大きすぎる気がして、実証運行にこぎつけられるのか心配です。もちろん交通事業者としてアドバイスもしますし、市の支援もあります。『運行改善案・運行経路案の検討』など、新規の場合は、相当パワーのある地域組織でないと、なかなか実証運行まで厳しいイメージがあります。

市は、地域組織の話し合いの中に入れても、地域組織の中に入らないですね。

・事務局

そうです。市は、地域組織の中の一員にはなりませんが、『地域組織の検討会への参加』など、会を運営するための便宜・支援、必要な情報提供は当然していきます。

・委員

話がそれた場合、軌道修正などは、市がやってくださるのですよね。

・委員

地域でできれば良いですが、私有地など難しい話ですし、バスの『運転手が使用できるトイレ』や設備などは、自治体の公共施設などで活かす場合もあるでしょう。そういう施設があれば事業者としても助かりますし、コミュニティバスとしてもある程度良いと。そこは事業者も考えるのですが、全部を組み合わせるとかかなりハードルが高いです。

このガイドラインのようなものは、仕組みとしてはすごく良いなと思いますが、現実的にどうなのかなと。

東村山市について、ご要望の数や、内容などを聞いたことありますが、非常に熱意が高くて、市民のかたのパワーがすごいと思いました。ただ、道路や施設の制約などの現実的な話になると、結構難しいこともあります。たとえ要望があったとしても、そこはもう最初からダメだよということになって、せっかく作ったガイドラインが使用されなくなってしまうと、この会議で検討したことがもったいない感じになってし

まうので、路線バスや既存のコミュニティバスなどの活用をガイドラインに盛り込めるのかどうか。

そもそも市の全体の予算という大枠の範囲内でやるので、地域組織で路線を作って、とりあえず早い者勝ちでやっていくのは、ある程度やむを得ないのかもしれないですが、その取捨選別をどこがどう決めていくのか。例えば、本当に4つ重なった場合、どこを優先すべきなのか。そのさばきみたいなことを市がこの会議に諮るのか。

・会長

確かにガイドラインとして、実行に移すかどうかの段階で、4つの地域組織が同時進行で検討しているときに、どういう順番でやってくかということとは、必ず問題になる。どういう形で決断をするかということまで、ガイドラインに書くかどうかは別にして、全部いっぺんには絶対できないでしょうから、ここで決定をしますということは必要でしょう。

確かに地域組織にとって、重いというのはあるかもしれませんが。ただ、この資料で見ると、この吹き出しの中の内容をなんとなく地域組織が中心となってやっていくイメージで受け止めてしまう書き方かなという気がします。

例えば、運行経路の考え方、これを全部が全部、1から地域組織がやらなければいけないという話には、必ずしもならない。当然一緒に市が入り、必要に応じて事業者が入るといった検討の内容ですから、地域組織が主体となってやるべきこと、市が提案・調査をしながらやることと、ある程度の役割をもう少し綿密にしたほうが良い気はします。

・委員

< 運行基準 > の『運賃』を地域で決めるのは少し違うと思っています。資料には、やるべきことが全部入っているので、地域組織の役割・主体で決めること、市で決めていくこと、会議で決めていくことが、少しわかりづらくなってる。

・事務局

この段階で定めるべきことであるとか、このタイミングで考えていくことを挙げた中で、市民発意型・行政提案型と2つあります。その流れによって役割も若干変わってくると思いますので、ガイドラインを整理する中で、それぞれの役割・担当する部分を明記していければと思います。

もう1つは、地域組織の中でも合意形成を図っていただくことが、大きなテーマの1つであると思います。例えば、『運行改善案・運行経路案の検討』を地域のかたがたの合意を得て進めていきますが、改善計画・運行計画の素案をまとめていく中で、最終的に実効性のないものをいただいても、そこで終わってしまいますので、当然その前段の改善案や経路案、コミュニティバス事業が継続して運行していくための必要な経費の部分も含めて、実効性のある内容となるように情報提供しながら、合意を図りながら進めていく必要があると思いますので、地域のかたがたに一方的にすべて責任をもって判断してくださいというより、きちんと次の計画につながる内容にまとめていただくための支援を十分にしていかなければいけないと考えています。

・会長

なんとなくイメージとして、書いてあること全部、地域組織がやるべきことと見えるかもしれませんが、少し工夫をして、次回の資料で明確にできる表現にさせていただきたいと思います。

< 資料3 > 【実証運行】

・委員

実証運行するための『地域に周知を図る』という項目に、『チラシやパンフレット等

の配布、ポスターの掲示など』とありますが、地域といってもかなり広いので、自治会の範囲ではないと思います。会場はあっせんしてもらっても、このチラシ・ポスターなどで周知をするときに、地域でやりたくても市の限られた予算を使うことはできないのかなという気もしますし、こういった経費の見通しは、地域組織の予算なのでしょうか。

・事務局

実証運行を始めるというPR・周知活動ですので、そのための経費は、事業費に含まれると思います。今までのグリーンバスの3路線については、市が運営主体になってやっていますので、バス事業者との経費の中で負担すべきものは市で負担していますが、地域やスポンサーにより、財源支援が得られるのであれば、経費の負担をすべて市の予算でおこなうとは限らない場合もあると考えています。

市民のかたがたが望まれる、望んでいる地域公共交通の1つを担う実証運行と考えていますので、場合によっては市報でのPRもありますが、地域組織の役割として、積極的に自治会の掲示板にポスターを貼っていただくことや、バス停のそばの店先に貼っていただけのように地域のかたがたからもお声がけをいただくなど、配布や掲示への十分な協力をもって進めていく必要はあると思います。

・会長

実際にその地域組織を中心に実証運行する中で、その地域の「コミバスだより」みたいなものを自主的に作られているケースは、各地にあります。そういうのも一環ですから、一概にすべてを市が負担する、地域が負担するという話ではなくなると思います。市が負担する部分、事業費が負担する部分もあるでしょうし、利用促進のために地域が自発的に取り組むものもあるでしょうから、ガイドラインへの明記は少し難しいと思いますが、工夫して作ってください。

<資料4>【改善運行・本格運行】

・委員

資料2の『実証運行実施の可否』と、資料3の『改善運行・本格運行実施の可否』も、『運行継続の判断』と同様に、この東村山市地域公共交通会議の協議で決定することで、<実証運行の実施要件>のアンケートや回収率、1便あたりの利用者数や収支率の数字的な基準も、ガイドラインに入れ込んでいく形で進んでいくのですか。

・事務局

基準の数字をもって東村山市地域公共交通会議で判断をしていくことが理想的な形と考えています。それがほかの地域の皆さんや市民のかたがたに説明する1つの条件になると思います。具体的にどのくらいの数値にするのかという部分については、当市の実情や、ほかの地域の状況を委託コンサルタントがまとめていますので、そういった条件を照らし合わせて東村山市の基準をもたせていきたいと考えています。

・会長

実際の数字については、あとの議論になりますが、それぞれの判断をするときの要件に、こういうことが必要ではないか、ここまでやる必要があるのか、そういう意見があれば、今の段階で言っていたらいたほうが、このあと反映できるかと思います。

<実証運行の実施要件>の中に書いてあることは、新規と改善が少しわかりにくいかもしれませんが、輸送人員の問題と収支の問題、それから前年に対してどうだったかということが、主な要件として出されています。その段階で見込か実績かの違いはありますが、判断のベースとして良いのか、皆さんどうですか。

・委員

既存のコミュニティバスの改善では、収支・経費・収支率は出てきますが、新規の

場合、国土交通省の標準原価を使うという手もあるかと思いますが、どういう基準でやるのか。運行経費は、燃料費にも左右されることもあるので、せっかく輸送人員が増えても収支率が落ちることもあると思し、基準決めが難しいのかなと思います。

・会長

きちんと乗ってもらっている交通でなければいけないというのが1つあって、それは輸送人員に反映されてくるものですし、収支率が悪ければ運行継続が難しくなりますので、どれも大切なことだと思います。そういう基準の下で移行要件として良いかどうかということです。

私は、特に運行継続の判断で、いわゆる改善傾向にあるのかどうかは、判断基準になるのかなと思っています。例えば、収支率が少し基準に満たない場合もあるかもしれないし、人員も目標に少し達していないかもしれないが、一定期間の中で統計をとってみると、輸送人員は上昇傾向・増加傾向・収支改善傾向にあれば、それも判断基準の1つになるのかなと思います。

・委員

私も同じ意見です。改善傾向にあれば良いですし、輸送人員が伸びていれば収支率が下がっていても継続するなど、逆に明確な基準がないと、委員の中で判断が難しくなると思います。最低限の収支率として、経費の30%が収入でまかなえない状況、これを落ちたら有無を言わずもうダメという決め方なのかなとは思いますが、いずれにしても、ガイドラインのときに、そういう基準を作り込むイメージが良いですね。

・会長

そういうことです。だから今日の段階で30%がどうであるという議論ではないのですが、そういった形で作り込んでいくと考えています。

その他

・会長

その他について、事務局から。

・事務局

今後の会議の予定をご案内します。ガイドライン全体の流れと、その時点で検討していく項目・留意点について、第1回・第2回での意見を整理し、第3回の会議で、ガイドライン策定に向けての基本的な考え方・方針を示しながら、1つ1つの項目もわかりやすいようにまとめた資料を提示したいと思いますので、その内容についての議論と考えています。

次回の日程は、決定しだいでご案内しますが、11月8日(木曜)午後の開催に向けて調整していますので、ご協力をお願いします。

3. 閉会

・会長

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、平成24年度第2回東村山市地域公共交通会議を閉会にしたいと思います。本日はお忙しい中、どうもご協力ありがとうございました。