

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成24年度 第3回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成24年11月8日(木)午後2時~4時15分				
開催場所	市民センター2階 第1~3会議室				
出席者 及び欠席者	<p>出席者:</p> <p>(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・山田有子委員・薄井政美委員・松原久寿委員・児玉芳枝委員・土屋隆志委員・脇坂義祐委員・小林忍委員・島崎政一委員</p> <p>(市事務局) 肥沼交通課長・尾作課長補佐・藤澤主事・須澤主事</p> <p>(調査委託受託者) 一般財団法人 計量計画研究所 研究員</p> <p>欠席者: 山本宏昭委員・若林淳委員・高橋袈裟男委員・諸田壽一郎委員</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	6名
会議次第	<p>1. 開会</p> <p>2. 議題 導入対象の検討地域の要件 コミュニティバスのガイドライン素案の概要 その他</p> <p>3. 閉会</p>				
問い合わせ先	<p>都市環境部交通課公共交通係</p> <p>担当者名 藤澤</p> <p>電話番号 042-393-5111(内線2763)</p> <p>FAX番号 042-397-9438</p>				
会 議 経 過					
<p>1. 開会</p> <p>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。 野村正彦(国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局) 土屋隆志(左同)</p> <p>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)</p> <p>傍聴希望者の確認</p> <p>・会長 開会に際し、傍聴希望者に関して事務局に確認します。</p> <p>・事務局</p>					

傍聴希望者は、5名です。

・会長

それでは、傍聴者に入ってください、よろしいですか。

．．．異議なし．．．

・会長

それでは、傍聴者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、傍聴者の皆様に申し上げます。傍聴されるにあたりましては、遵守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いいたします。

それでは次に、委員の出欠条件について、事務局から報告願います。

・事務局

本日、委員16名中、12名の出席です。過半数の出席ですので、会議の成立要件は満たしています。

・会長

委員16名中12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3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<導入対象の検討地域の要件>

・会長

本日の議題は、導入対象の検討地域の要件と、コミュニティバスのガイドライン素案の概要です。それでは、1つ目の導入対象の検討地域の要件ということで、これまでの会議の意見や、その意見の対応方針を整理した上で、導入対象となる検討地域の要件の検討をまとめていますので、検討地域の考え方、あるいは検討地域の要件等について、ご意見をいただいでいきたいと思ひます。

では、事務局から、資料について説明をお願いします。

・事務局

資料説明に先立ち、今回の会議の中でご意見をいただきながら、合意を図る内容について確認します。

平成15年に1路線2系統で運行開始した当市のコミュニティバス事業は、現在5台の車両により3路線4系統となっています。

コミュニティバス事業を継続していく上での課題や今後のあり方を検討するために、平成22年度に開催した「東村山市公共交通を考える会」により、現状や課題等に対する意見・考え方を整理し、検討内容を報告書としてまとめていただき、共有された課題・意見等を踏まえ、実効性のあるコミュニティバス事業をはじめとする地域公共交通に関する事項について協議し、合意形成を図る場として、道路運送法に基づき、この「東村山市地域公共交通会議」を設置しているものです。

平成23年度の会議を通じて、「東村山市公共交通を考える報告書」に示された「基本方針」「具体的方針」の実現に向けて、さらに、市民との協働による「地域の皆さんに守り育てていただくコミュニティバス事業」となる具体的な方策として、バス路線の新規運行・既存路線の運行改善にあたっての基準や、市民・市・バス事業者の責任や役割などを示す「ガイドライン」を策定することについて、概要や手順を確認いただいた上で、合意をいただきました。

それに基づき今年度の会議の中で、委員からの意見を基に、ガイドラインの内容に

ついてまとめていくこととしています。これまで開催した会議を通じて、全体の流れや「市民」「行政」「事業者」の役割、取り組み内容の必要性について協議いただき、一定の確認をしていただきました。

本日の会議の資料は、これまでの意見やその意見に対する対応の内容、検討に必要なと思われる基礎情報等を整理してまとめました。特に、ガイドラインに示す「コミュニティバスの基本方針」にかかる内容でもありますので、資料を基にご協議いただきながら合意を図りたいと思います。

<資料1> 検討の全体像

・【これまで検討されたガイドライン素案（検討プロセス）】

…第1回・第2回で示した、コミュニティバスを検討する際の役割分担や手続等を中心にまとめた。

・【関係会議の意見】

…会議の意見を<資料2>にまとめ、意見を反映して、検討プロセスを修正した。

・【各種関連データ】

…ガイドラインの中で、どんな地域を対象とするのか、どんな運行状況なのか、どんな条件であれば導入を認めるのかといった実施の要件が必要なため、関連する東村山市の人口・地形・運行状況等のデータを把握した上で設定する。

・【上位計画】

…コミュニティバスのガイドラインには、コミュニティバスとはどんなものか、どんな役割が必要なのかを明確にする基本方針が必要。市の関連する計画や、コミュニティバスと路線バス等との関連をまとめ、基本方針として示す。

・【ガイドラインとしてとりまとめ】

…上記すべてをまとめたもの。次の議題で説明する。

<資料2> 地域公共交通会議の意見と対応方針

・対象とする地域を考える上で、必要な情報

…狭い道路幅員の実態に、どう対応していけば良いのかを考えていく。

<資料3> 導入対象の検討地域の要件の検討

1. 検討の目的

コミュニティバスの導入条件に、既に公共交通サービスが充実している地域も対象に加えた場合、路線バスが運行している地域にコミュニティバスを重ねて導入することになり、路線バス利用者の減少と非効率性につながり、最終的に全体の公共交通サービスの低下につながるおそれがある。また、市の財源も無制限にあるわけではないので、ある程度の絞込みが必要。そのため、公共交通サービスの確保が必要な地域、必要性の高い地域がどこなのかを明らかにする。

2. 検討地域の要件の検討方法

コミュニティバスの導入に関連するデータとして、公共交通サービスの状況、地形の条件、人口の分布等の現状を把握し、公共交通が使えない空白地域を基本に、空白地域の中でも必要性の高い優先的な地域条件があるのか、追加条件として、空白地域以外でも導入の必要性の高い地域があるのかを検討する。実際の具体的な値は、分布の状況・現地の実態等を踏まえて設定する。

3. コミュニティバス導入要件に関する東村山市の現状整理

現状の整理と関連するデータを踏まえ、導入対象地域の定義を設定し、最終的に対象地域の要件とする。

(1) 公共交通空白地域・公共交通不便地域

東村山市の公共交通には、鉄道・路線バス・コミュニティバスがある。公共交通サービスを受けられる地域、受けられない地域を図にまとめた。空白地域は、市の西側、バスのサービスレベルの低い地域は、市の北側・南西側となっている。

・公共交通サービスを受けられる地域

紫色の円：鉄道駅から600m圏域

緑色の円：バス・コミュニティバスのバス停から300m圏域

バスのサービスレベル(7時～19時の平均運行本数)による色分け

深緑色：1時間に3本以上

黄緑色：1時間に1～3本

薄緑色：1時間に1本未満

・公共交通サービスを受けられない地域

白地：空白地域

(2) 丘陵地域

東村山市内の地形条件を整理し、徒歩や自転車等での移動が非常に困難となる坂がどの程度あるのかを図にまとめた。概ね平坦なところが多く、唯一、北西部が、町丁目内の標高差が20m以上と、かなり坂の多い地域となっている。

・標高による色分け

赤色：100m以上

朱色：90m～100m

橙色：80m～90m

黄色：70m～80m

緑色：60m～70m

水色：50m～60m

紫色：50m以下

・町丁目ごと数字

町丁目内の一番高い標高と、一番低い標高の標高差分

(3) 高齢化地域

公共交通による移動支援の必要性が高い65歳以上の高齢者が、どの地域に多いのかを図にまとめた。市全体に含まれる高齢者の人口割合の平均は、約23%。平均を超えている地域が、主に市の外側にあり、一時期に開発された宅地や団地、長期的な診療が必要な医療施設や福祉施設のある地域も高齢化率が非常に高い。

・高齢化率による色分け

赤色：50%以上

橙色：30%～50%

黄色：20%～30%

緑色：10%～20%

(4) 人口密集地域

利用が非常に少ないとコミュニティバスを維持することが難しいため、利用者数と大きく関係する人口の密集具合を図にまとめた。市の平均は、1ヘクタール当たり約90人。特に、本町4丁目・栄町2丁目・美住町1丁目、平均の倍以上の人口密度となっている。

・1ヘクタール当たりの人口密度の色分け

赤色：200人以上

橙色：100人～200人

黄色：50人～100人

緑色：30人～50人

紫色：30人未満

4. 検討地域（案）

・導入対象の検討地域の要件

濃灰色：公共交通空白地域（鉄道駅600m圏外&バス停300m圏外）

灰色：公共交通不便地域（バスの運行本数が1時間1本未満）

薄灰色：丘陵地域（町丁目内の標高差が20m以上）

・検討地域の優先地域の要件

濃灰色：丘陵地域（町丁目内の標高差が20m以上）

灰色：高齢化地域（高齢化率が30%以上）

薄灰色：人口密集地域（人口密度が1ヘクタール当たり100人以上）

以上、資料1・2・3に基づき、検討地域の考え方・要件について、ご協議いただければと思います。

・会長

最初の議題のメインは、＜資料3＞の内容です。ガイドラインを設定していくに当たって、検討の先頭の部分の設定方法について、こういうことはないのか、こういう問題があるのではないのかといった意見がありますか。

<資料3> 2 検討地域の要件の検討方法

・会長

この段階で、「公共交通空白地域」が出てきますが、それぞれの要件を検討した結果、「公共交通空白地域」や「公共交通不便地域」が何かわかります。最終的には、検討の結果、空白地域と不便地域の定義が出てくれば良いですが、その前の段階で「公共交通空白地域」を出すなら、最初の段階で「公共交通空白地域」の説明として、鉄道駅から600m・バス停から300mに該当しない地域だと明記する必要があるのではないかと思います。

・委員

ややこしい文書ですが、次の項目の「新たな交通サービスが必要な空白地域」の対象が誰なのか、わからないところがあるので、確かにそのほうが良いと思います。

・委員

空白地域と不便地域の定義は、やはり2ページのところで説明しないと、わかりませんと思います。

・事務局

この言葉を明確に分けて使ってきたというより、混在して使っていたと思います。データを集計・整理していく上で、空白地域と不便地域の定義が分けられるのではないかと示しています。最初の前提条件として、空白地域の定義を明確にし、すべて整合をとる形で、そのあとの検討を進めます。

・会長

次に出てくる空白地域は、数字で表している公共交通空白地域とは違う言葉ですから、言葉の整理が必要ですね。

<資料3> 3 コミュニティバス導入要件に関する東村山市の現状整理

・会長

今の公共交通空白地域、不便地域の考え方で、数字的に整理したもの、丘陵・高低

差で整理したもの、高齢化の具合で整理したもの、人口の密度で整理したものと、4つの観点で現状把握をしています。根本的に、もっとこんな視点を入れなくて良いのかというご意見はありますか。

(1) 公共交通空白地域、公共交通不便地域

・委員

書き方の問題ですが、「東村山市において、新たな交通サービスが必要な空白地域、また、サービスの補完が必要な公共交通不便地域を把握した」と、補完が必要だと言いついてしまっていることに違和感があります。浄水場や本当に住んでいないところを空白地域に設定すると、異常が現れてしまいます。

都心部のある自治体では、バスが走れる道路全部に計画を立てて、空白地域を公共交通で埋めることに躍起になっているように見受けられて、それは少し主旨が違うと思いましたので、そこは気をつけなければいけないと思います。

・会長

この分析・検討に使っている公共交通空白地域と公共交通不便地域は、数字で定義付けをしたものです。バス停から300m・駅から600mに外れたものは、公共交通空白地域として設定し、さらにバス停から300m以内であっても、そのバス停自体の運行本数が1時間に1本未満のところを公共交通不便地域として付加する。

それに対して、この書き方は、そういう定義付けとは別に、性格のほうから断言している。この整合しない感じが問題だろうということです。

・事務局

ご指摘いただいたとおり、少し誤解の生まれる表現ですので、「新たな交通サービスが必要な空白地域」よりは、「既存のサービスを受けられない地域」などの表現にしたいと思います。

・委員

中心部よりも端の市境・都県境で目立っていますが、例えば、隣接している市の交通がすぐあるようなことは、考えられませんか。

・事務局

少しわかりづらいかもしれませんが、鉄道駅から600m・バス停から300mの部分は、東村山市以外の近隣市も含んでいます。例えば、一番南東の紫色の半円が、小平駅からの距離を表しています。また、もう少し西の電車の線路が入り組んでいるところに、小川駅の半円の一部があります。

(3) 高齢化地域

・委員

廻田町は、図で見るとかなり高齢者の少ない地域ですが、車のない世帯も多くありますし、美住幼稚園付近の団地は、車を置くスペースがないので、そういったところも少し考えたほうが良いと思います。

・事務局

私どもが持つ様々な情報として、地域ごとに自己所有の車両分布が把握できるかわかりませんが、市内の住宅、特に集合住宅を建設するときは、開発の指導要綱等で駐車場を確保する指導をおこなっていますので、集合住宅であっても、一定の駐車スペースがあると思います。一方で、環境対策や一部高齢化の対策として、自動車ではなく公共交通の利用を促す施策も必要かと思っています。基本的には、積極的に公共交通を利用していただく視点で、ここに挙げられたデータで整理できればと考えています。

・会長

自家用車の所有分布の差などの考慮について、所有状況を厳密に把握して分布図を

作るという意味ではなく、駐車場が比較的少ない地域や、公共交通がメインになりそうな人が多い地域など、定性的なことを合わせて把握するという意味だと思います。

実際、具体的な話をするときには、参考になるデータか調査が必要だと思います。その辺を検討地域の中に文章や言葉で入れるのは難しいかもしれませんが、少し頭に入れておいていただければと思います。

・委員

やはり必要に迫られて車を持たざるを得ない人が多くいます。若い人たちは別ですが、80歳を過ぎても買い物や病院に車を使わざるを得ない状況があります。不便地域と高齢だということで、車を持ちたい、持っているのではないかと思います。

・委員

駐車場があっても車に乗って会社に行く人もいます。ペーパードライバーとしては、車があるからコミュニティバスの優先順位を下げて良いと言われると困ります。車を持っているかどうかは、あくまで目安程度にして、重視しないでいただきたいです。

・会長

車の所有の実態的な部分を少し加味した地域の把握の仕方もある気がします。

・事務局

車の話は、こちらも整理する中で、参考にさせていただければと思います。

・委員

高齢者の把握が65歳以上になっていますが、以前やった2日間の乗降調査では、60代・70代以上が圧倒的に多かったと思います。しかし、現状決してうまくいっていると言える状況でないことを考えれば、新たなニーズは、次に多い50代・40代になります。だからこそ、ICカードを使えるようにしてほしいなどの要望もあると思います。その年代の人たちに利用してもらわなければ、コミュニティバスが成り立っていかないと考えられますし、前回、高齢者福祉と公共交通を分けて考えなくてはいけないという話からも、40代・50代の人口把握も必要ではないでしょうか。

・委員

今のコミュニティバスは、日常生活の移動手段という意味合いが強く、通勤・通学等含め、すべての年齢を対象にしています。当然、高齢者もいらっしゃいますし、朝夕の時間帯は、通勤・通学が非常に多い状況です。この人口密度は、住んでいる人が多い地域を把握すれば、そこをカバーできると考えます。

・委員

一般論として、こういう事業をひとつ作り上げるために必要なデータをそろえても、それがすべてではなく、結局、1人1人に全部聞いて歩けば良いという話になってしまいます。ですがデータとして見たとき、このデータの65歳以上の高齢化率を把握することで、概ねの利用者を把握できるという条件が付けば、有効なデータのひとつになります。例えば、65歳以下で車を持っていても使えない人もいます。そうなることややはり1人1人聞くべきではないかという話になってしまう。あるいは高低差がある場合、道路が長ければ歩いて不便はないですが、短い期間で傾斜があると歩けません。そういうことをどこで補足するかということになってくると思います。

概ねのデータ種類としては、この程度で良いと思います。足りない部分をどう補足していく必要があるのか、実際に運行していくときにランニングコストが持つのか、持たなければ金額を上げようかという議論になってくるはずですが、現在、考えていくときに、明らかに不足しているデータがなければ、足りない部分の補足を別の視点で取る考えもありますので、そのやり方が一番わかりやすい気がします。

・会長

今の提案事項は、ガイドラインのどこかの段階で、この点についてはきちんと把握

しましょう、ここについては確認をしましょうという形で入れ込むことは可能です。検討地域のベースとなるデータとは別に、具体的にどう導入をしていくかという段階で、例えば、ほかの年齢層はどうか、車の所有状況や利用状況はどうかという検討・チェックをすることで、動くことは可能だと思います。

全部の年代別を入れ込むことは難しいですが、高齢化率は、一般的に使われているデータから取れるものですから、年齢層の把握としては、この65歳以上を境にしたデータがひとつの目安になると思います。

・事務局

平成22年度に実施した乗降調査から、65歳以上の割合が多い傾向がありますが、幅広い年齢層に利用していただきたいと思っています。例えば、既存のコミュニティバスの利用促進を検討する際に、新たな利用を掘り起こすターゲットを把握する部分で必要になってくると思っています。

(4)人口密集地域

・委員

「夜間人口密度」は、普通の人口密度と違うのでしょうか。飲食店が多い地域は、夜間の実態として、絶対に人口が多いはずですが、そういう把握ではないですね。

・事務局

統計上の言葉に、夜間人口と昼間人口があります。勤め人や学生などの人口が昼間人口です。居住している人口が夜間人口で、一般的な人口密度です。

・委員

必要な検討資料としては、利用者がいなかったら利用しないわけですから、昼間人口のほうが適していると思います。本当に資料としてほしいのは、昼間いる可能性の高い高齢者が何人いるのかということですよね。

・事務局

勤め先や行先など目的地を把握するには、昼間人口が必要になりますが、利用の出發地としては、夜間人口が必要になります。日常生活に大きくかわるコミュニティバスを利用する目的には、夜間人口のほうがかなり大きく影響してきます。

夜間人口は、人口統計や密度、人の動きを決めるときに、定義的に、居住地からの発着点も含めて、住所が市内にある人口を基に算出をしていますし、コミュニティバスの運行は、日中時間ですから、高齢化の地域も重ね合わせながら検討しています。

東村山市も含めたこの周辺地域は、ベッドタウンと言われる地域ですから、基本的に、夜間人口に対して昼間人口が減る一般的な傾向になると思います。1つだけ懸念されるのは、この地域の中に大きな勤め先、例えば、大きな工場や職場があると、その地域に多少影響を与えることがあります。そういうところを除けば、基本的にそれほどその特性が変わることはないという見通しをしています。

夜間人口は、一般的に統計で使われている言葉ですので、誤解されやすい表現については、検討していければと思います。

・委員

わかりにくいので、人口密度で良いと思います。

・会長

対象者としては、昼間人口のほうが実態に近い部分もあるかもしれませんが、もし夜間人口と昼間人口によって大きく差が出てくる地域があれば、再度考慮していければと思います。ベッドタウンですが、ものすごく大きな違いがないのであれば、居住者ベースの人口密度で整理して良いと思います。

・委員

以前、野口町と廻田町の境目辺りに住んでいました。買い物に行った先で気分が悪

なくなったとき、タクシー以外になかったので、タクシーに乗って帰ってきたことがあるほどで、確かに本当に公共交通が何もなくて大変だと思います。

会社が集まっているところや、鷹の道沿いにかなり面積を占めている浄水場、全生園などもあります。そういう影響が大きいところは、最初に明記して別枠扱いにさせていただくと、わかりやすいと感じます。

・事務局

資料に表記していませんが、特に人口や高齢化の施設の関係は、十分に認識していました。例えば、人口密集地域に、紫色のところがあります。北西部にあるのは、八国山緑地がほとんどを占めていて、人が住んでいないか、公園になっている部分です。また、東には、広大な敷地の多摩全生園があります。当然その影響が出てきている結果だと思いますので、可能な限り、必要な範囲で表記できればと思います。

・会長

中身をはっきりさせるためには、この4つの分析をした後のところに、特殊事情のあるところについて、こういう条件であるため、こういうことを加味しながら考えてみると、こうですよという展開になったほうが、わかりやすいと思います。

<資料3> 4 検討地域(案)

・委員

大前提として、利用者が少ないなど、少し課題のあるコミュニティバス路線であっても、今後も走り続けると考えていくということでしょうか。

・事務局

ここに表したものは、今現在のバスサービスを基準としていますので、例えば、ガイドラインに基づいた新規路線や、民間バス路線も別途に拡充されることがあれば、この地域の色分けが柔軟に変わってくると思います。

・会長

今後、仮に見直して路線が変わったり、縮小したり、あるいは追加になったりすることがあれば、この図自体がそれに合わせて変わっていきます。

・委員

だいぶ先の話ですが、仮にそうなったら、その状況に合わせるということですか。

・会長

環境の変化によって、その路線の作り方も変わるかもしれません。ですから、今回の「検討地域(案)」では、具体的にどこを検討するという書き方になっていません。逆を言うと、そういう環境の変化によって、その検討されるべき地域も流動する可能性があるということです。

導入検討地域の要件については、指摘のあったところを修正して、これをベースに進めていきたいと思います。

・ ・ ・ 異議なし ・ ・ ・

資料の説明<コミュニティバスのガイドライン素案の概要>

・会長

次に、コミュニティバスのガイドライン素案の概要に移りたいと思います。事務局より、資料の内容について、説明をお願いします。

・事務局

内容については、前回までの内容をまとめた上で、<資料3>を含めて、この素案の概要としていますので、これに基づいて、ガイドラインの冊子となります。

<資料4>東村山市コミュニティバスの
新規導入・運行改善
ガイドライン素案の概要

[東村山市コミュニティバスの基本方針]

1. コミュニティバスの役割

コミュニティバスの役割を明確化する必要があり、市の関連計画の中でコミュニティバスがどういった位置付けになっているかを整理する。

・都市計画マスタープラン

市の総合的な都市計画で、よりきめ細かい交通サービスとして、コミュニティバスの導入の検討をおこなっていくことが示されている。

・第4次総合計画

コミュニティバスについて、路線・運行のあり方についての見直し・改善が示されている。

これらを受け、このガイドラインで具体的な役割を示していく。

・コミュニティバスの役割

公共交通空白地域の解消

...公共交通を利用できない地域の移動の足を確保する役割

鉄道・一般路線バス網の補完

...鉄道・路線バス網という既存の公共交通にコミュニティバスも含めた全体のネットワークとして、カバーできない地域を補完していく役割

市民生活に密着した施設へのアクセス向上

...駅・商業施設・公共施設等へのアクセスを改善し、その地域の活性化を図る役割

2. コミュニティバスのサービス方針

対象地域は、<資料3>検討地域内の優先地域を対象とすることを明記する。どのようなサービスの内容にするかは、基本的な考え方を例示する。

運行間隔：1時間に1便以上

時間帯：買い物・通院、通勤・通学にも利用できる時間帯
(午前7時台～午後7時台)

運賃：100円～170円の均一料金、路線バスと同じ対距離料金を含めた現行料金に囚われない適切な運賃

バス停間隔：原則200m以上

運行形態：定時定路線

車両：小型車両(定員数35名程度の現行バス)

ジャンボタクシー(運転手含めて10名)含めて、道路幅員より需要の規模に応じた車両を適切に決定する。

<資料2>
地域公共交通会議の
意見と対応方針

2：路線バスとコミュニティバスの関係の考え方。

2：運賃の体系の違い。

3：道路が狭い。

3. コミュニティバスの検討主体と役割分担

市民・市・交通事業者が、どの段階でどんな役割を担うのかを明記。

東村山市コミュニティバス 新規導入ガイドライン（素案）

東村山市コミュニティバス 運行改善ガイドライン（素案）

灰色：意見を反映して修正した部分

<資料4>

地域ニーズ等の把握の段階で、車両が走行可能かどうかを確認する。それに合わせて、市が道路幅員の状況を把握する。

検討地域の対象か？ バス車両が走行可能か？ の菱形ボックスと、Yes・Noの分岐を追加。Yesの場合、検討を進めていき、Noの場合、基本的には、導入の検討を断念する。ただ、注意書きとして、将来的に道路幅員の変更や、導入地域の特定の理由がこの会議で認められる場合は、再度検討を実施する。

地域組織の要件の一部を削除。

地域組織の要件に、該当地域の自治会と連携が取れることを条件として入れた。

地域組織の要件に、継続的に活動ができる組織であることを追加した。

市の役割として、地域公共交通会議に地域組織の設立の旨を伝える。

市の支援内容に、検討会の会場等、施設の空き状況の情報提供等を追加。

市の支援内容に、技術的助言として、どのように検討していったら良いのかという材料を地域組織へ提供することを追加。

運行経路の考え方に、施設を明記した。また、既存バスの競合回避に関しても、並行・重複を避けることを明記。

運行計画素案の作成の運行基準は、基本方針の運行サービスの内容を反映。

<資料2>

1：道路幅員をどのように判断するのか。

7：検討できるかどうか判断するフローを入れてほしい。

8：地域組織の目標設定は必要ないのでは。

9：地域の本音が出せる工夫が必要。

10：地域組織は、継続的に検討してほしい。

11：地域組織ができれば、会議に報告を入れてほしい。

12：市の支援内容に、会場の確保を。

13：市民・市が検討項目をどう考えていけば良いのか情報を示す必要がある。

実証運行の準備と本格運行の準備に追加。

運行継続の要件で、本格運行を継続するかしないかを判断する材料として、輸送人員が増加傾向かを追加。最低輸送人員や、収支率がどの程度であったら良いのかも、今後検討していく。

14：インターフェイス等の改善の余地がある。

15：運行継続の基準の1つに、利用者の増加傾向が判断基準になるのでは。

<参考資料> コミュニティバス 新規導入ガイドライン（冊子イメージ）

最終的には、新規導入の冊子と既存改善の冊子を作成していく。ガイドラインは、「東村山市」ではなく、「地域公共交通会議」として発行する。全体の項目は、目次の内容で作成したい。

はじめに

ガイドラインについての紹介文章のイメージ。

東村山市コミュニティバスの基本方針

先ほど説明した基本方針そのものと、コミュニティバスの役割を示す。

コミュニティバスのサービス方針

どういった地域が検討地域の対象となるか、どういったサービスを基本とするのかを示す。

コミュニティバスの検討主体と役割分担

検討の流れとしての大きな概要を示す。

コミュニティバス導入検討の流れ

検討導入の流れとして、事前準備から運行計画の作成、実証運行、本格運行で、誰が何を考えなければいけないのかの概要を示す。

コミュニティバス導入に向けた取り組み内容（事前準備のみ）

実際の具体的な内容。まず、その項目の概要を示した説明文。その下に市民・市・事業者のボックスで、それぞれがどんな検討をしなければいけないのかを具体的に示す。チェックポイントのボックスには、どういった要件を確認しなければいけないのかを示す。ほかの項目も、同じ形で表現していく。

今はまだ事前準備のところまでしかありませんが、今後は、ほかのプロセスの部分を埋めて、このイメージでガイドラインの冊子を完成させたいと考えています。

・会長

参考資料は、こういう書き方でわかりやすいかどうかという表記の問題ですので、主に<資料4>について、意見等をお願いします。

<資料4> コミュニティバスのサービス方針

・委員

車両の「小型バス」と「ジャンボタクシー（9人乗り）等」で、9人にこだわることはないと思います。現状、各地世界でいろいろなタイプの車が大量に走っていますので、「9人乗り」を取っても良いと思います。ここで9人と限定してしまうと、ルート設定自体が難しくなるかもしれないですし、ハードルが高いと拒絶感が出てしまうので、もう少し自由度がある【市民発意型】をどんどん取り入れたほうが、この町のためにも良いことだと思います。

・会長

括弧の中の現行車両、9人乗りという表記は、なくても良いと思います。ここで限定をする必要はあまりないでしょう。

・事務局

近隣市が一般的に使っているワゴン車で運行するイメージで、9人乗りと示しましたが、いろいろな選択肢があると考えています。ただ、仮にこのタイプのワゴン車の車両幅から見たとき、新たなルートの選択肢は難しいと思っています。基本的に、そのルートの1便当たりの利用者数に応じた適切な、効率的な車両を選択することが望ましいと考えています。表記については、検討させていただければと思います。

・委員

運行間隔ですが、1時間に1便以上は、多いのか、少ないのか。実際に、コミュニティバスの世界で1時間に1本は、恵まれていると考えています。例えば、2路線必要なときに車両が1台しかない場合、どちらかを1時間に1本にして、もう一方をゼロにするか、両方を交互に運行する形で2時間に1本にするか、どちらが費用対効果として良いのでしょうか。

・会長

絶対的なものではないですが、1時間に1本は、そのバスが選択の対象になっていくラインだと思っています。毎時同じ時間で出るラウンドであれば、かなり使い物になりますし、東村山市のコミュニティバスの循環路線の状況を見ると、大体そのくらいのレベルという目安があります。

例えば、1時間に1本のサービスレベルを少し落とすことで、別の地域をカバーできるかもしれない。それも確かだと思いますが、たぶんこれは地域の選択になってくると思います。つまり、1時間に1本を切ると、本当に必要なところだけにサービスを提供する、シビルミニマムという必要最低限の輸送をカバーするという意味合いが非常に強くなってきます。地方にあるような、通院に必要な時間帯に集中してダイヤ入れる、1日5便・7便のレベルの運行に近くなってきます。そのくらいのレベルになると、逆に新たな需要を喚起することは、たぶん難しくなってきますから、それでも本当に必要だと地域が判断するのか、それとも、もっと広く乗ってもらうものとして作りたいと思うのかの境目だと思いますから、その選択は、地域組織の議論の中で結論を出していく問題になると思います。

「買い物・通院、通勤・通学にも利用できる時間帯」という利用目的が入っていることから、基準として1時間に1本以上をベースで考えていますが、地域組織の議論の中で、そういう2時間に1本の選択もありだと思います。

<資料4> コミュニティバスの検討主体と役割分担

・委員

今までに市のコミュニティバスの事故など、ありましたでしょうか。万が一、何かがあった場合に、3者協働の責任は、どういう形になるのでしょうか。

・事務局

行政がかかわっているコミュニティバス事業の形態としては、運営主体が自治体、事業主体がバス事業者という役割になっていますから、制度的にも運用的にも、運行を委託しているというより、バス事業者の事業費の中で運行し、補助金を交付している仕組みになっています。

役割分担と責任では、地域の公共交通を確保することで、市民が安心して安全に生活していただくことが、行政の役割であると思います。バス事業者は、そのバス事業の運行管理の部分を役割の中で担っていただいています。

また、今回のガイドラインに基づいて、新たなバス路線やその運行方法のベースとなるのは、運営主体が行政、事業主体が事業者という役割になると思います。当然、法的な責任ではないですが、利用する、活用する、町を活性化する役割は、市民も一緒になって守り育てていただきたいと思います。

他の自治体の例ですが、運営主体を自治体がおこなわないコミュニティバスもあります。スポンサーや企業、いろいろなケースがあるように伺っています。また、そういった可能性が東村山市にあれば、当然別の運営主体の可能性もあります。いずれのケースでも、一般的には、運営主体と事業主体という役割の分担になります。

<資料4> ガイドライン(素案) 事前準備

・委員

改めて、まず理解することが、かなり難しいと思いました。それから、<地域組織の要件>が、まだ少しハードルが高そうだと改めて感じました。大前提として、市がコミュニティバスに関する説明会を、住民の皆さんが本当に理解するまで懇切丁寧にやることで地域組織が生まれて、そこで本当に頑張っ、バスを通していこうという仕組みで良いと思います。

例えば、<地域組織の要件>の「該当地域の自治会や、周辺の自治会との連携」がありますが、該当地域の自治会が自分の自治会であれば連携も可能でしょう。市としてある程度想定した<市の支援内容>がありますが、バスが通る周辺の幅広い地域との連携を取ること、その地域の代表として活動していくこと、その活動の継続に力を注いでいくことなど、やはり尻込みしてしまう地域が多いのではないのでしょうか。

・事務局

その地域の成熟度と言ったら大変失礼ですが、検討を重ねるたびに理解度が深まっていくと思います。生活に非常に大きく関係しますから、バスを走らせて終わりではないので、十分に説明をしていきたいと考えています。

<地域組織の要件>の周辺自治会との連携の部分では、やはり市内の自治会、周辺組織も地域によって規模が異なっていると理解しています。大きなひとつの自治会で完結することもあるので、必要に応じて連携をしていただければと思います。また、バス路線ですので、点だけではなく線で結ぶことに非常に意味合いがあると思います。バス停から半径300mの部分で利用できる環境ができてくると、単にバスが走るだけではなく、その地域をどのように活性化していくか、生活に含めていくかが大事だと思いますので、連携の深さやかかわり方もあるかとは思いますが、このガイドラインの中の基本的な部分として、地域で広く利用していただける、守り育てていただける視点で、この内容にさせていただきます。

・委員

<市の支援内容>としてある「地域組織の検討会の会場の情報提供等」ですが、以前、会場の確保をしていただきたいと思いますと申し上げました。やはり、地域へのいろいろな連絡・お知らせ・案内など、事務的にかなりの負担になると思います。ですから、情報提供があるにしろ、合わせて会場を探す負担をしていくことは、最初から重荷として見えていますから、会場は無料提供、連絡事務費などに関するある程度の補助もありますとしてほしいです。例えば、大きなスポンサーがいない地域は、経費の部分をスポンサーに頼ることが難しいと思いますので、地域住民が検討しやすい配慮をしていただければと思います。

・事務局

その地域によって自治会に集会所があったり、公共施設の会議場があったり、スポンサーの件もあります。地域・エリアによっても、人数や規模などの条件が異なって

くると思いますので、このガイドラインの中では、情報提供という言葉で、すべて市がやるということではなく、皆さんが集まって活動できる場所も含めて、お互いに協力していくという意味で、この表現としています。

・委員

市が「地域組織の検討会への参加」をして助言する。これは、検討会に毎回必ず参加するという前提でしょうか。特に最初は、そういう形でしていかないと、右往左往で検討が難しくなると思います。

・事務局

参加と技術的な助言ですが、地域で計画や方向性を整理していただく中で、最終的に運行計画や、実証運行、本運行に向けての手続き、考え方のまとめが必要になってくると思います。それに沿っていかないと、せっかく集まっているいろいろな意見をいただいても何ともなりませんから、新規路線が新規導入に結びつく、本格運行に結びつく部分も見据えた中で、適切な対応をしたいと思っています。当然、市だけの情報ですべてが網羅できるものではないと思いますので、必要に応じて、バス事業者や、いろいろな分野での情報提供をしていただく場でもあると考えています。ただ、この設立の場や検討を進めていく中で、いろいろな議題や議論、必要な情報が異なってくると思いますので、きちんと協力しながら進めていければと思います。

・委員

それぞれの地域で事情が異なるため、ここに毎回参加や、必ず提供と書くわけにはいきませんが、これは、何年かかっても変わらない内容ですから、市民ができるだけ尻込みしないように、地域組織ができ上がったら、会場の確保を市が支援としてする形でお願いしたいです。

・委員

市がかなりお膳立てをしていただければ、市民としても参加しやすいと正直思います。あまり負担があると、自分で立ち上げるのは、やはり難しい。その点、市でお膳立てをしていただければ、こちらとしても楽に参加できますが、予算が限られている以上、やはり市民としては、やってもらって、その恩恵を受けるのではなくて、利用・活用する責任として、やる気を見せないといけない。例えば、既存路線がなくなるかもしれないという危機感を持った参加意識を高めなくてはいけない。そういうことがないなら、ばら撒くほどお金はないという、やる気の見極めみたいな意味合いがあるということですよ。

・会長

そういうことだと思います。これからの時代は、人にやってもらって、ただサービスを受け取るだけではないと思いますので、そういう意識での参加が、ベースとしてあります。

<資料4> ガイドライン(素案) 運行計画の作成(提案)

・委員

運行計画の作成が非常に難しいようですが、【市民発意型】のやるべき黒丸が4点あり、【行政提案型】の市も破線で4点、同じことが書かれています。例えば、地域組織が<運行経路の考え方>について検討を進めていくことが難しいとなったときに、市の破線マークで進んでいくと理解して良いですか。

・事務局

【市民発意型】と【行政提案型】は、完全に2つに分けて考えていただければと思います。【市民発意型】は、あくまで地域住民が自主的に新しい路線を入れたい場合の検討のフローになります。この場合、運行経路案を市民が考えて、道路状況等を市の

支援を受けながら確認をしていき、運行案を市に提出する流れになります。【行政提案型】については、地域より行政が、その地域に新しい路線を入れる必要がある場合の出発点になります。こちらは基本的に市が案を考えていきますが、地域の交通ニーズを確認するために、可能な範囲でその地域の協議へ市民に参画していただいて、協働で案を作り、最終的に運行案を作る流れになります。

・委員

地域組織の側で<運行経路の考え方>全部を話し合っ方向性を出していくのは、かなり重いと思います。

・事務局

実際に検討するにあたっては、完全に市民が全部やって、それを市に提出する一方的なやり方より、何度かやり取りする形になります。市民の出したものを市が確認して、それにアドバイスをすることや、交通事業者による「計画素案の運行内容への助言」もあります。地域から上がってきた案を交通事業者に情報提供して、実際にこの運行ができるかどうかを交通事業者からアドバイスする形もあると思いますので、市民が完全にすべてを考える形ではないと考えています。

・会長

このフローで見ると、【市民発意型】の実線に書いてあることすべてを、その地域組織の中で決めていかなければならないように見えます。どこに市が支援するか、情報提供するかということも、もう少し丁寧に書き込んだほうが良いと思います。

また、運行経路上の自治会等の同意になると、市が支援しないと難しいと思いますので、この位置付けは、改めて検討が必要な感じがします。周辺の自治会等への連携にかかわる辺りにも市の支援として、市が橋渡しをしないと、なかなか難しい気がしますので、<市の支援内容>に、沿線の関連する自治会等との連携のための支援みたいなものを書き込むのはどうでしょうか。それがあってはじめて、その周辺自治会等との連携が地域の中でできるのではないかと思います。最初から地域の皆さんがやることは、非常に厳しい印象がありますので、少し考慮していただけるとありがたいと思います。

運行計画の作成に、交通事業者による「運行内容への助言」がありますが、バス事業者のノウハウを協働で十分に活かせれば、良いものができると思います。

例えば、情報提供や事業者サイドからの提案など、積極的な意味合いでのかわりを入れることよって良いものができるケースもありますので、運行経路案の検討のところにも破線で構わないので、交通事業者からのアプローチか、相互方向の矢印があって良いと思います。

・委員

利用するだけで収支が黒字になれば良いですが、そうではない場合、市のバスに対する補助は、具体的にいつの時点で示されるのでしょうか。

・会長

市が実際に車をどうするのか、収支に対してどう支援をするのか、そういうことがこのガイドラインのどの段階でわかるのかということですね。

「地域公共交通会議での協議(実証運行実施の可否)」までには、既に実施できるかどうかの具体的なものが出ていないと協議になりませんので、その前の段階の「運行計画素案の作成」や「需要調査の実施、分析事業採算性の検討」で、具体的な話が出てくるでしょう。

・事務局

実証運行に向けて、この地域公共交通会議の中で判断をいただき、その中で、運営主体を行政がおこなうとなれば、行政側として経費の判断・方向性が出てきますし、

この地域公共交通会議での意見や方向性も十分留意をした上で、予算等の確保が必要になってくると思います。

ご存知のように、コミュニティバス事業に関して、毎年一定の経費の補助金を交付して、湯水のごとく経費が負担できるわけではありません。現在、地域公共交通としてのコミュニティバス事業として負担できる範囲は、毎年の予算の範囲内ということで執行しています。関係部署とも連携を図りながら、今後どのように、この地域公共交通を行政のサービスの中で、どのくらいの割合で続けていくかということも、今後必要になってくると思っています。具体的にどのタイミングで、どの予算となるかは、運行経路や便数などから算出した運行経費と、利用者収入との割合見込みや料金体系などから、方向性が出てくると考えていますので、現時点で新しい路線分を用意できているということではありませんので、お含みおきいただければと思います。

・委員

お金の部分が出てきましたが、計画案が出てきても実際にできる・できないとなったときに、どこの自治体でもお金の話で物別れに終わることが多いと思いますので、お金の視点があっても良いと思います。現実的な話、税金ですので、議論をする際に、これだけ赤字なら需要があっても我慢するという判断基準になると思います。

実際に議論する上で、具体的にどういう路線で行くかと考えたときに、運行にかかるお金のイメージがつかないと思います。例えば、1時間に1本の路線にかかる経費や、車を置いておくだけでかかるお金、1台増やした場合にかかるお金など、具体的に何パターンか例示する形で出していただくと、議論の下地にもなると思いました。

・会長

具体的な予算額などは、年度によって違うでしょうからガイドラインには書けないと思いますが、このガイドラインを固めていくに当たって、このあと様々な基準の数字などが出てきますので、予算との兼ね合いをどこでどう議論するのか、どういう提示の仕方をするのかを反映させた形で、次回の資料を作ってみましょう。

・委員

例えば、目安となる金額に対する率や物理的な基準は、前提条件として出てくるのは間違いないですが、この会議のやり方として、市民の発想からスタートすると考えると、空白地域だけではなく、地域住民全員が、これが良いという案を出して、地域の交通ニーズを100%満たす条件が出てきたときに、実際に市の持っているフレームと突き合わせて、少しずつ条件整理をしていくのだろうと思いました。

ですから、ニーズを整理していく段階で、1路線何キロいくら、バスのランニングコストいくら、経費がいくらと、必要な数字がきつと出てくると思います。どう集まって何を議論するのかという視点が定まらないので、まだそこまでの話が出ていないのでしょうから、順次出てくると思っています。

・会長

どの段階でその話が出てくるかは、最初にそれありきの話ではないので、運行計画の素案の辺りの話なのか、やり取りをする中でその突合せが出てくる。そのときに、ベースとなる数字が議論の対象になってきますから、この先ガイドラインを固めていくに当たって、どの段階で、どんな基準で、どんな判断をしていくか、このあともう少し具体的に数字などを入れて出てくる段階があります。そのときに、どの段階でという議論をしなければいけないと思います。

・委員

これから路線に関する数字が出てくるということで、予算の状況から料金を上げるのか、結局、既存を全部やめて新しい路線をやるのか、徐々に固まっていくと思います。ですから、いろいろな意見を出し合って、だんだんと絞込みをかけていけば、一

番良い路線になると思います。

・会長

納得して次の段階に進めることが、このガイドラインの役目だと思いますので、段階ごとの議論の進め方や、対象地域の議論をしていきたいと思います。

今日の意見でガイドラインを整理していくとともに、次回は、具体的な判断基準や、段階ごとの検討材料としてのチェック項目など、もう少し具体的な話をしていきます。

・ ・ ・ 異議なし ・ ・ ・

その他

・会長

その他について、事務局よりお願いします。

・事務局

コミュニティバスに関して、2点ほど情報提供させていただきます。

<国体PRのラッピングについて>

平成25年9月28日から10月14日を期間としたスポーツ祭東京2013、第68回国民体育大会・第13回全国障害者スポーツ大会が、東京都内を会場として開催されます。このうち、東村山市で開催する国民体育大会の少年女子「バスケットボール競技」と、デモンストレーションとしてのスポーツ行事「ティーボール」を広く市民にPRするため、現在、様々な機会を通じて広報活動をおこなっています。

市内を走るコミュニティバスは、多くの市民が目にする機会も多く、バスの車体にスポーツ祭東京2013マスコットキャラクター「ゆりーと」を描き、開催の気運を更に高めていくこととしました。具体的には、会場となる「東村山市民スポーツセンター」を経路とする路線のバス車両にラッピングを施し、既に平成24年10月27日より順次運行を開始しました。グリーンバスをご利用、あるいはお見かけの際には、是非このラッピングにもご注目ください。

<バス車両の入れ替え（更新）について>

平成15年に導入したバス車両は、運行開始からまもなく10年を迎えることから、平成23年度より順次車両の入れ替えをおこなうこととし、年度当初より準備を進めていました。現在、納車や運行に関して、契約先の車両販売会社・車両を貸与して運行するバス事業者・市で、最終調整をしています。今年度は、「東村山駅東口～多摩北部医療センター」路線にて、12月上旬頃に新車両による運行を開始する予定です。

<次回の会議について>

本日の内容を踏まえ、基礎的な情報を基に、ガイドラインに示す各項目の内容・条件について整理をし、次回の会議では、その項目や条件についてご確認いただき、ご協議いただきたいと思いますと考えています。

次回の日程は、決定しだい改めてご案内しますが、現在、1月24日（木曜）午後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、本日の議題すべて終了いたしました。これをもちまして、平成24年度第3回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、ありがとうございました。次回もよろしくお願いいいたします。