

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成24年度 第4回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成25年1月24日(木)午後2時~4時30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	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・若林淳委員・山田有子委員・薄井政美委員・松原久寿委員・土屋隆志委員・脇坂義祐委員・小林忍委員  (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：児玉芳枝委員・高橋袈裟男委員・諸田壽一郎委員・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	10名
会議次第	1.開会 2.議題 コミュニティバスの基本方針 コミュニティバス導入・改善に向けた取り組み内容 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 報酬の所得税控除 平成25年1月から、所得税に復興特別所得税が加わったことにより、この会議を含めた委員報酬にかかる所得税の考え方を庁内で統一した。  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、まず事務局に傍聴希望者を確認します。					

・事務局

傍聴希望者は、6名です。

・会長

傍聴について許可しますが、よろしいでしょうか。

．．．異議なし．．．

・会長

傍聴希望者に入ってください。

．．．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。傍聴されるにあたりましては、傍聴に関する定め、傍聴者の遵守事項をお守りいただきまして、会議の進行にご協力いただきますようお願いいたします。

それでは次に、委員の出欠状況について、事務局から報告をお願いします。

・事務局

委員16名中、本日出席は12名、欠席委員は4名です。出席者が過半数以上となっていますので、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、これから平成24年度 第4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＜コミュニティバスの基本方針＞

・会長

これまで議論してきたガイドラインを作成するための基本方針については、本日の会議で概ねの結論を出していきたいと思えます。コミュニティバス導入・改善に向けた具体的な内容については、今日ご意見いただいて、次回が結論ということで進めたいと思えます。それでは、資料の説明をお願いします。

・事務局

当市のコミュニティバス事業の課題等については、平成22年度の東村山市公共交通を考える会を通じて、課題や現状について共通認識をし、その上で平成23年度に、この東村山市地域公共交通会議を設置しました。平成23年度では、東村山市公共交通を考える報告書を踏まえ、今年度、進めていますガイドラインの策定について合意をいただき、今年度のこれまでの会議では、基本的な考え方やガイドラインの流れについて、概要を確認していただきました。

この基本方針については、前回の意見を取りまとめ、その修正等の内容について、再度ご意見いただきながら確認し、合意を図っていただきたいと思います。

### ＜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】を基に、【関係会議の意見】【導入対象の検討地域の要件】【実証運行・本格運行の実施要件】を盛り込み、【ガイドラインとして取りまとめ】、経緯を図に示した。

### ＜資料2＞地域公共交通会議の意見と対応方針

前回の意見の対応について、表形式で示した。

<資料3 - 1> コミュニティバス新規導入ガイドライン

(2013年1月24日時点案)

ガイドラインの概要を整理し、中身をさらに細かく書き込んで冊子形式に編集した。ガイドラインを大きく4つのパートで構成し、基本方針(コミュニティバスとはどういうものか) 検討の流れ、取り組み内容(それぞれの段階で誰がどんなことを具体的にしていくのか) ガイドラインの見直しという構成。

はじめに...全体の考え方として、地域・行政・交通事業者の3者がそれぞれの役割を担いながら協働によってコミュニティバスの運行を目指すことが大きな目的。

コミュニティバスの役割...東村山市の上位計画である都市計画マスタープランで、コミュニティバスとはどんな交通かを規定。コミュニティバスが具体的に果たす基本的な役割は、市域の公共交通空白地域(使うのに非常に大変なところ) 公共交通不便地域(近くにあるが少し使いにくいところ)を解消していくこと、今ある鉄道・一般バス路線を邪魔せず協力しながら一体となって地域の足を支えていくこと、市民生活に密着した施設へのアクセスを向上すること。

例えば、生活のいろいろな場面で、自分で駅・病院・商業施設に出かけるためのアクセス向上に取り組み、それに基づいて地域全体の活性化も図っていくことをコミュニティバスで実現していく。

基本的な考え方は、市域すべての地域をきめ細かくカバーするものではなく、今あるサービスを使っていく、今のサービスが使いにくい地域に対して支援する。

コミュニティバスのサービス方針

コミュニティバスの検討地域...市域の中で公共交通が周りの地域と比べて比較的使いにくい公共交通空白地域、公共交通はあるが徒歩や自転車での移動が困難な公共交通不便地域も合わせて対象としていく。この対象地域から、さらに優先的に考えていく地域について色分けし、細かい規定を<資料4>で整理し、その結論を大きな図で示した。

<資料4> 導入対象の検討地域の要件の検討

第3回で一度示した、様々な角度から東村山市を整理した資料。

黄色の部分が、<資料2> 前回の意見に基づいて修正をした場所。

コミュニティバス導入要件に関する東村山市の現状の整理

(1) 公共交通空白地域、公共交通不便地域...基本的にコミュニティバスを導入していく上での検討地域の定義と具体的な基準。

<資料4>

「公共交通空白地域」

定義：公共交通の利用が困難な地域

基準：鉄道駅から600m以上離れている、かつ、バス停から300m離れている(駅からもバス停からも離れている)地域

地図：白抜き部分

「公共交通不便地域」

定義：利用できるがサービスレベルが相対的に低い(バスの本数が少ない)地域

基準：バス停からは近いが、そのバス停で利用できるバスの運行本数が1時間に1本もないところ

地図：薄い緑色の部分

<資料2>

- ・「公共交通空白地域」の言葉の使い方が整合していないのではないか。
- ・最初に定義をしっかりと示した方が良い。

- ・公共交通が利用しづらい地域へサービス確保するという表現に違和感がある。人が住んでいない地域も含めて闇雲に空白地を埋めることが目的にならないようにしてほしい。

(2) 丘陵地域...市の中で平らなところ、高低差が大きいところがある。中心部から東側にかけて平らな土地が広がっているが、特に、市の北西側に100m以上の丘があり、傾斜が急な坂が分布している。

<資料4>

(3) 高齢化地域...赤みがかると、現時点で高齢者が多く居住している地域を示す。

地図に吹き出しがある施設が、主な特殊事情(全生園、多摩北部医療センター、都営東村山本町アパート、久米川駅東住宅、特別養護老人ホーム)のある地域。

(4) 人口密集地域...居住者が多い地域は、駅の周辺(栄町、本町、美住町)地域。人口の多い地域にコミュニティバスが入っていけば、それだけ利用される可能性が多い。

<資料4>

夜間・昼間人口を改めてデータ整理した。

・東村山市の国勢調査

夜間人口：約15万人(市内に住んでいる人)

昼間人口：約12万人(東京23区に働きに行く人はマイナス、市外から働きに来る人はプラス)

全体的な状況は、夜間に比べて昼間が少ない。

・現コミュニティバス路線の乗降調査

利用年代：46%は、60代以上(おそらく多くはリタイアされた人と推察)大きな傾向として、昼間も市内にいる市内居住者が主に利用。

利用目的：通勤・通学が22%と少なく、通院・買物、それ以外が多い。身の回りの用を足すプライベートな外出に多く使われている傾向がある。

<資料4>

検討地域...基本的なコミュニティバスの検討対象地域を公共交通空白地域とし、公共交通不便地域、高低差が大きい地域も検討の土台として、とりまとめた。この検討地域の中でも特に優先度が高い地域を整理し、丘陵地域、高齢化地域、人口密集地域を比較的優先順位が高い優先地域とした。

将来変化は、ガイドラインを更新して対応し、60代未満の年齢層は、利用促進施策を検討する際に、潜在需要の把握材料としたい。

ここからしかやらないということではない。

検討対象内の優先地域として、いろいろな切り口の指標で見た市域の状況に基づき、コミュニティバス導入を優先的に検討する地域はどこか、色を付けて整理した。

<資料3-1> コミュニティバス新規導入ガイドライン

(2013年1月24日時点案)

コミュニティバスのサービス方針

コミュニティバスのサービス方針...原則、地域の実情によって柔軟に設定をおこない、いくつかのサービス方針を整理した。

<資料2>

・人口密度や高齢化率の分布には、特定の団地や福祉施設等の立地が大きく関係しているので、主要な施設名を地図に示した方がよい。

<資料2>

・人口密度確認するのであれば、夜間人口ではなく昼間人口ではないか。

<資料2>

・高齢化率の分布は、他の年齢層もみるべきではないか。現状は、60代以上が主な利用者かもしれないが、それで運行収支が良いわけではない。

・新たな需要を呼びこむために、40~50代の次のターゲットの分布もみたほうがよいのではないか。

<資料4>

目安例

運行間隔：1時間に1便以上

時間帯：朝7時から夕方7時

運賃：いろいろな選択肢がある

車両：需要に応じた車両

コミュニティバスの検討主体と役割分担...コミュニティバスの検討を、市民・市・交通事業者が、いくつかの取り組む段階ごとに、それぞれが得意分野で役割を果たしながら協働で進めていきたい。

<資料2>

- ・基本方針にある車両の「現行車両」、「9人乗り」は、検討できる車両が限定的になるので除いたほうがよい。

これまでいただいた意見を取りまとめた、これらの資料の内容について、委員の皆さんからご意見をいただき、確認・合意を図っていただければと思います。

<資料3-1> 「コミュニティバスの基本方針」

・会長

<資料3-1>新規導入をベースに確認します。<資料3-1>1-2にいたるまでの検討のベースが<資料4>です。

大きく分けると、検討の目的の部分、基本方針があります。そして<資料4>に、検討地域の要件の検討方法とその流れがあります。それに基づいて、検討地域の案やガイドラインの大まかな流れをこの段階で触れています。それらを確認しながら、最終的な考え方について、今日の段階でまとめていきたいと思います。

・委員

重要な基本方針は、この考え方で良いと思いますが、違和感があったので、考えを少し整理していただきたいと思います。

都市計画マスタープランや総合計画には、コミュニティバスの位置付けに、「賑わい・活気のある街づくりを目指すため」という一文が入っていたと思いますが、あえてそれを基本方針から外しているのであれば、「はじめに」にある「賑わい・活気のある街づくりを目指すため」が最初にあるのはおかしくないですか。

この会議でまとめた基本方針の内容と照らし合わせると、「コミュニティバスの役割」の「市民生活に密着した施設へのアクセス向上」で、ようやく地域の活性化を図ることが出てきますので、「賑わい・活気のある街づくりを目指す」ことが一番の目的ではないはずで、分かりにくくなるので、「はじめに」から取ったほうが良いと思います。

どちらかという、きめ細かい交通サービスを提供する、交通が不便な人をできるだけ少なくしていくことが強調されたニュアンスなら、日常で目指すことは、「誰もが利用しやすく不便を感じさせない交通」だと思うので、それを最初に持って来ないと整合性が付かないと思います。もし、「賑わい・活気のある街づくりを目指す」ことが第一目的なら、アクセス向上が役割の最初に来ないといけませんよね。

要は、どちらが大切で、市として目指すところなのか。「賑わい・活気のある街」になれば一番良いですが、それはあくまでも上辺、そうなれば良いということであって、現実として解消しなければいけないのは、交通不便です。外出するのが大変だと困っている人がいる、それを解消するための基本方針であり、ガイドラインでしょう。

・事務局

現在のコミュニティバス事業の目標として、「賑わい・活気のある街づくり」を示しています。基本的には、「誰もが外出しやすく不便を感じさせない」ことで街も活気にあふれ、賑わいを持ちながら多くのかたに利用していただくことが非常に重要な点だ

と考えています。また、お出かけにご不便なただけが利用すると、事業自体の維持も難しいということと、地域の皆さんと一緒に連携を図りながら維持発展をしていく、守り育てていく視点が非常に大切だという思いも含めて、この「賑わい・活気のある街づくり」という表現としています。そのコミュニティバスの位置付けは、都市計画マスタープランや基本計画等で、現在のコミュニティバス事業の運行をしている考えで進めているところです。

指摘事項は、「賑わい・活気のある街づくり」が基本方針に書かれていないということですが、故意に外したということではありません。文章を短くコンパクトにまとめようとしたときに、「賑わい・活気」を盛り込めていない表現になったことが正確な状況ですので、コミュニティバス全体の大きな方向性として、P. 2の中で、少し元々の思いの部分を書き加えて、統一を図りたいと思います。

・委員

細かい言葉の言い回しは、何も引っかからなかったのですが、不便をなくした結果、「賑わい・活気のある街」になるから、その先の大きな目的としてあることだから良いのではないかと思います。不便をなくするのが目先の目標で、それが解消したら、その先に「賑わい・活気のある街」になるということだと思います。

・委員

地域と行政と事業者の3者が協働でということだと思っていますので、そんなに問題はないと感じました。

・会長

交通不便の部分を解消することは、当然、公共交通の役割ですし、それはコミュニティ交通の直接の目的です。元々の思いとしての目的での「賑わい・活気のある街づくり」ですから、直接コミュニティ交通を整理することによって、必ずしも達成するわけではなく、やはりその先に見える思いがあります。そういう意味で、大きな思いや目標をトップに書くこと自体は、それほど問題はないと思います。直接このコミュニティバスでやらなければいけないことは、もちろん「誰もが外出しやすく不便を感じさせない交通網」なので、そこが混乱しないようにしたほうが良い。「はじめに」は、市としてのお題目みたいな部分も入ってくる場所ですから、取り立てて外さなくても良いと思います。本当の意味で直接的にコミュニティバスが目的とするものは何かを、この中できちんと分かるようにしてありますということだと私は思います。だから、「はじめに」から文章そのものを取るのではなく、むしろコミュニティバスの位置付けの部分の引用の仕方できちんとリンクする工夫をすることでどうでしょうか。

・事務局

改めて文章を検討します。

・会長

文言について気になるころがあれば、ご意見いただくとして、コミュニティバスの役割の部分、方向性としては、これによろしいでしょうか。

．．． 全会一致（合意） ．．．

・会長

では、最終的には、後程まとめますが、コミュニティバスの役割として、やっていきたいと思います。

<資料3 - 1> P. 3 「コミュニティバスの検討地域」

<資料4> 導入対象の検討地域の要件の検討

・会長

次に、<資料4>の検討地域の検討方法や要件、その最終系として<資料3 - 1>

P . 3 「コミュニティバスの検討地域」の案となっています。

・委員

<資料4> P . 8 「検討地域内でも、導入の必要性が高い地域」として、色が濃く示されている部分で不自然に感じるのは、追加の高低差が多い位置付けだろうと思いますが、西武園駅と西武遊園地駅の駅前に色が塗られていることです。

・事務局

ご指摘のとおり、それ以外の地域としては、原則的に駅やバス停から離れているところを選んでいきます。今回の案に優先的な色を付けた理由は、これから先、高齢者が地域の中で増えてきて、その高齢者が1人で移動しようと思ったときに、その移動を妨げる大きな要因のひとつに高低差という問題がありますので、坂道の多いところについて少し重視したということです。

実際に現地に足を運んでみて、駅からは近いが丘陵があって、平地を歩いたときと負担の割合が少し違うだろうと考えています。ただ、あくまで駅やバス停から遠いところが原則との考え方もあるので、高低差という要因、それから高齢者の移動の位置付けを絶対的な優先順位にするという考え方や、ひとつの指標にして必ずしも優先にしないという考え方もあります。その辺りは、ご意見を伺いながら決めていければと思います。

・委員

西武園駅の周辺で、駅と駅をつなぐ路線なのか、それともグルッと巡った結果、例えば、東村山駅まで持ってくる計画にされるのか。ここの中だけをグルッと回るだけで生活が改善するのか、それとも東村山駅近辺の病院や施設を利用されるのかで、違ってくるのかなと感じがしました。

・会長

実際には、例えば、ここから手が挙がって、具体的な検討を進める中で、どういう目的で、どこに走らせるかという話になってくると思います。その辺は、具体的に地域の中で調査をし、その結果として出てくるものだと思います。コミュニティバスの形のものが必要とされる検討の地域の話ですので、検討地域のベースとしては、どういう形態で運行するのかとか、駅を結ぶかどうかとかまでの規定は、特にしていませんし、どういうものかの話ではないです。

・委員

浄水場や霊園などの人の住んでないところは、明記してあるのですが、八国山が丸々塗られていて、ここが優先度の高い地域と決められているのも不自然さを感じます。

・事務局

今の図の示し方が、必ずしも市民のかたが見たときに、分かりやすい表現になっていないことについては、改良の余地はあるとは思いますが。

今の基本的な作り方は、町丁目で市の中の境目を切り、それとバス停との位置関係で色を付けています。例えば、八国山のエリアを別でくくって色を付けてみることや、人が住んでいない浄水場のところは、浄水場の周りを含めた人が住んでるところが対象ということを見ていただけるとか、いくつか改良の方法はあると思います。違和感があるところは、できるだけ消していきたいと思います。

・委員

優先地域の要件として、3種類出ているわけですが、要するに、ここの地域に該当しているかたは、手を挙げる権利があるが、この地域外のかたは、後回しになるということなのでしょう。

・事務局

検討地域の要件を整理する中で、基本的には、鉄道駅から600m、バス停から3

00mという部分があって、本当にそこだけしかできないのかということ、必ずしもそうではないと考えています。ただ、実際、事業運営するにもまず、全体的に、市整体的に公共交通のサービスを充実させて、市民の利便を向上させることは、いわゆる行政の役割であり、この会議の中でも確認いただきながら進めていくと考えています。その要件として、丘陵地域、高齢化地域、人口密集地域を規定させていただいていますが、こういった部分を十分に配慮した中で整理をしたのが、示している地域図の内容と思っています。もちろん、こういう要件が当てはまらないから、まるっきり対象外だということではないですが、どこから優先的に考えていかなければいけないのか、地域の皆さんに地域の課題として認識していただくという部分でも、地域の要件を示しました。

・会長

この検討地域以外の場所は、少なくとも比較的近いところに在来の交通機関があって、それで移動することはできないのかという問いかけがまずあります。例えば、比較的近いところにこの要検討地域があれば、そこと一緒に考えてみる方法もありますし、同じ時期に検討地域と、それ以外のところから手が挙がったとすると、非常に不便、空白の条件に当たっている、こちらを優先しましょうということはあるかもしれない。いずれにしても、検討地域でない場所を最初から排除する話ではないと思いますから、権利がある・なしの話ではないということです。

もうひとつ、この町丁別の色付けでやっていくと、それこそ駅前も対象地域だということが、当然出てきます。町丁別に色付けされたこの図をさらにベースにして、特にコミュニティバスの検討がなされても良い地域を、人が住んでいない地域は外して、漠然とした丸や楕円で表すことも必要なと思います。ただ、そのベースとしては、この資料を以って検討した結果として、きちんと関連付けをする必要があります。

・委員

図だけ見たのでは最優先の理由が分かりませんので、それぞれ優先地域になった理由を書いたほうが分かりやすいのではないかと思います。先程の八国山の件も、ここに住んでいる人はこれだけいて、人口密集しているとか、そういう話があればまた別でしょうが。

・事務局

確かに、<資料4> P. 8の図だけを見ると、少し丁寧でない表現の仕方になっているかと思います。<資料4> P. 9と照らし合わせて初めて、どこがどういう要件で色が付いているかということが分かります。例えば、<資料4> P. 8に、色が付いているところは、こういう条件を満たしているから優先ですとコメントを入れるなど、分かりやすく適切な表現に更新をしていきたいと思います。それから、大まかな楕円という示し方もあると思います。どうしても境目がはっきりしてしまって、こっちとそっちでどれぐらいの意味があるのかということもありますので、どれぐらいの細かさ、粗さで、この図を表現するかについては、改めて事務局で検討し、会長と相談しながら、表現の仕方を検討していきたいと思います。

・会長

数箇所程度のことですから十分可能だと思いますので、次で検討させてください。

・委員

このガイドラインは、市民が直接手にするものですよね。そしたら、やはり不公平感がない形で発表していただけるとありがたいと思います。この3つの地域からではないところからコミュニティバスを自分たちの地域に引いてもらいたいと、ずっと声をあげているのにガイドラインに反映されていないと感じるかとか、いらっしゃるかもしれませんから。



・事務局

請願含めて、市長が毎月、地域に直接出て市民の声を聞くタウンミーティングもありますし、私どもの日常の事務の中でも市内様々な地域からあります。地域には、コミュニティバスに限らず、鉄道事業者や、民間の路線バス事業者、タクシー事業者もいらっしゃいます。市の行政サービスという考えもあるかもしれませんが、公平・不公平の部分も、そういった基本となる基盤を基にして、それ以外の地域公共交通をどうしていくか考えていけたらと思います。地域によって状況が違うかもしれませんが、ここでも、いろいろな立場のお考えがあるかもしれませんが、市として丁寧に対応していきたいと思っています。

・会長

いずれにしても、表現の仕方などについては、工夫をしなければいけない部分も出てくると思いますので、もしお気付きの点があれば、今日以降でも言っていただければと思います。

それでは、この図の表現の仕方、検討地域の要件等についての表現については、いただいた意見を基に調整をすることで、基本的な流れ、考え方としては、よろしいでしょうか。

． ． ． 全会一致（合意） ． ． ．

<資料3 - 1> 「コミュニティバスの検討主体と役割分担」

・会長

<資料3 - 1> P. 3の残りの部分とP. 4の大雑把な流れについてです。これまでにいただいたご意見なども含めて提示しています。

・委員

「運行計画の作成」の交通事業者のところに、さらっと「運行計画への助言」と書いてあるのですが、これはどう考えたら良いですか。

・会長

この段階では、どこが運行するか確定していない時期なので、難しいところではあると思います。助言した結果ひっくり返ることも確かにあるのですが、ここでの助言は、具体的な計画そのものへの助言より、行政でも分からないときの軽い部分のつもりです。

・委員

「実証運行」の交通事業者についての役割も、決まるまでの作業が結構ありすぎると思うので、さらっと単純に交通事業者の役割に入れてしまって良いのか。うまくやらないと後ろ指差されることになりかねないと思います。

・事務局

「運行計画の作成」については、例えば、地域によって交通事業者がある程度の事業計画、実施の可能性含めてご協力をいただくなど、期待の部分ですが、ある程度方向性が出る場合もあると思います。この段階で方向性として含まないと、いろいろと進め方にも支障がある。ただ、実際に実証運行や本格運行につながることを大前提として、計画・準備を進めていかなければいけない。そうなりますと、逆に事業主体である交通事業者の役割として、その段階の助言や情報提供など、非常にお願したい部分だと考えています。

・委員

競合がなければいいのですが、いざ実証運行となったとき、実証運行の事業者選定をして、ずっとアドバイスしてくれた事業者に決まりました。行政として、それで良いのか、大丈夫ですときちんと説明できますかということです。

・委員

ご指摘のとおり、交通事業者は利害関係が非常に生じますし、私どもでも、散々いろいろ無償で協力したにもかかわらず、普通の入札でほかの事業者が選定されるということは、本当に多々あります。だからどこまで協力すべきか、協力できる範囲は、事業者として非常に重要なポイントですので、そういう前提がある中での依頼であれば、お付き合いの範囲ですし、やるべきだと思います。逆に公平性が必要なものであれば、コンサルタントを利用するなり、会長のようなかたにご相談をされればいいので、交通事業者としてできる範囲でのご協力はするという部分で、とどめておけばいいと思います。例えば、この道路が通れるかとか、停止線の問題だとか、どれぐらいの車両や運転手が必要だとか、そういう範囲のところをお問合せいただければお答えしますし、書き方としては、私ども民間事業者も協働に入るべきで良いと思います。場面ごとによって違いますし、地域のためにはと思っています。たぶん今の段階では、どこの自治体でも無理だと思いますが、逆に協力することによって随意契約みたいなものが生じるとか、そういうことではないと思います。

・委員

今の補足として、いろいろな自治体の会議に出席しての実感になりますが、コミュニティバスをやる場合に、結構頓挫している自治体もありますので、ここはやはり、乗車率や利用率、運行間隔など、実際にどれくらいのお客様が乗られるか、プロの事業者いろいろな確認した上で、利用率を上げる形にする、プロの事業者の助言も大切なのかなと思います。

・委員

変に疑う人もいますから、心強い発言です。相対的に認識していただけるのなら、これで安心を少し担保できると思ったので良かったです。

・会長

当然、できることとできないことは、どういう場面でもあるわけですが、その先に事業者としての助言が必要な場面があると思います。そういう意味合いとして、とらえていただきたい。具体的な場面は、そのとき考えていけば良いと思います。

逆にあまり細かな書き方をしてしまうと、難しくなってくる場合もありますから、書き方としては、こんな形なのかなと思います。

・委員

助言は、偉そうな感じがありますね。

・会長

なかなか、それに代わる言葉がないので。

ここまでのところについては、こういう方向でよろしいでしょうか。

．．． 全会一致（合意） ．．．

・会長

それでは、そのように進めたいと思います。

資料の説明＜コミュニティバス導入・改善に向けた取り組み内容＞

・会長

それでは、次の議題に移りたいと思います。

コミュニティバス導入・改善に向けた取り組み内容の資料の説明、お願いします。

・事務局

これまでの会議でいただいた意見を整理し、ガイドラインとしてまとめました。その取り組み内容の記載、表現、検討プロセス等の修正内容、実証運行・本格運行の実施要件について、ご確認をいただき、委員の皆さんからの意見を次回までにまとめら

れればと思います。

ここの論点でご確認いただきたいのは、ガイドラインの具体的な手順です。いつ、誰が、どんなことをやって最終的に運行につなげるのかという手順の話です。

もうひとつは、その手順の中で、例えば、実証運行1年間やって、かかったお金と運賃収入の数字を見て、続けるべきなのか、続けずに見直しを図ったほうが良いのか、判断の場面がいくつか出てきます。この判断に必要な基準です。

#### <資料3 - 1> コミュニティバス新規導入ガイドライン

(2013年1月24日時点案)

大きく「事前準備」、「運行計画の作成」、「実証運行」、「本格運行」の4つのグループに分けた。基本的には、計画を作って、その計画に基づいて試しに運行し、試した結果を踏まえて、正式な運行にするかどうかを決めていく。その計画を作るに当たって事前に準備が必要となる。

黄色の部分が、<資料2>前回の意見に基づいて修正をした場所。

- 1 地域によるニーズ把握、市への相談...ここでまず、「市民(地域)」にお願いしたい役割は、こういうことを地域の中で考えていると、同じ共有をはかる、その入口を作っていくために、まず市に相談をすることから、すべてをスタートさせていく。

「市民(地域)」は、地域の具体的なニーズとして何があるのかを把握したり、実際に導入検討を始めることを宣言したり、自分の地域がこの検討地域に入っているか、周りに公共交通が走っていないかを、今一度見ていく。また、よく知っている自分の地域の道路を、今一度確認していく。

「市(行政)」は、こういうことをやりたいと「市民(地域)」から声があがったときに、市で持っているノウハウ・情報などをいろいろな助言として、図面として、検討の材料として使ってもらえるものを提供していく。

地域のニーズについては、「交通事業者」とも少し密にやり取りをしたいので、この段階で3者が情報を共有しているところからスタートする。

「交通事業者」は、この地域からこういう要望があがっていると市から報告があったときに、その地域に走っている路線を少し見ていく。

- 2 地域組織の設立...検討に当たり、地域の中に同じ志を持つ人が複数いる場合は、一体となって検討していくことが非常に良いと思い、地域組織を作ることとした。

こんな組織だという簡単な整理(誰が代表者で、連絡先がどこで、構成メンバーを巻末につけた様式に記載)だけをして、地域組織を作りましたと報告する。市は、その書類を受理することによって、地域組織ができたことを認識する。その地域組織を検討主体として、地域の中で動くときに、市が様々な支援をおこなっていく。

#### <資料3 - 1>

具体的には、検討に当たって、議論する場所がないため、会場の確保。地域のかたがただけで行くというも苦しいので、周りの自治会との調整。

市からの支援内容

- ・全体としての説明会
- ・検討会を開催する会場(無料・有料、様々な施設から地域組織が使いやすいものを選択)の情報提供

#### <資料2>

- ・地域組織の役割が大きすぎるように感じる。地域によってはハードルが高く、手を挙げるのが難しい。市はどのような支援を考えているのか。以下のようなことを市民ができるか。  
会場の確保(費用負担)

<ul style="list-style-type: none"> <li>・原則、検討会へ参加し、一緒に議論（市民だけで1から10までやるということではないが、市民だけで良い場合、その限りではない）</li> <li>・地域に周知する回覧板にはさむチラシのような連絡等にかかる印刷物であれば支援する       <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 運行経路案の策定...最初は、運行経路を考えていくところから始めるのが良いのではないかと。まず、市民がどこにアクセスしたいかを検討し、市と連携して、協議・調整をして、ルートの途中の自治会の合意を得ていく。</li> <li>行政は、地域組織から相談を受けながら、検討会でいろいろな助言、検討に対する技術的な支援をする。合わせて、周りの自治会の橋渡しや協議の支援をやっていくことを位置付けた。</li> <li>交通事業者は、プロの目から見て通れるところかどうかをチェックしていくことで、参画する。</li> <li>- 2 運行計画素案の作成...ルートがある程度固まったところで、それ以外の運行基準、具体的なバス停の位置や時刻表など、細かいところを具体的に詰めていく。</li> <li>計画素案を地域で作っていくに当たって、市も技術的な支援など、市でできることを手伝いながら一緒に議論して詰めていく。</li> <li>事業者にも適宜、助言をいただく。</li> <li>- 3 需要調査の実施、分析、事業採算性の検討...ここまで来ると、それが実際どれくらい乗ってもらえて、どれくらいの売上が出そうなのか見通しを立てていく。こういうものがあったら乗りますかというアンケート調査のようなものをおこなう。実際乗るといっても乗られない人が結構いるので、少し割引した形で、いけそうな当たりをつける。実際、真っ赤になってしまうと難しいので、一定の収支ラインまで来ると判断であれば、この先に進んでいく。</li> <li>- 4 運行計画書の策定、</li> <li>- 5 地域公共交通会議での協議...今まで検討してきたものを様式として書類にまとめて、この地域公共交通会議に提出をする。地域からあがって来た提案書を会議ではかるという流れ。</li> <li>- 1 実証運行...この地域公共交通会議の中で、本格運行に先立ち、1年間実証運行をしてみるという結論になったら、ぜひ地域組織には、こういう実証運行をやるというPRをお願いしたい。その間に市、交通事業者で調整し、運行の準備をする。</li> <li>- 2 実証運行の実施...運行の準備が整ったら、1年間を目安として、実証運行を進めていく。1年間の数字で、その次に進むかどうかを決めていくので、できるだけ乗ってもらうことを3者で頑張っていく。もちろん、地域も利用促進に向けて、いろいろとPR等にかかってもらいたい。</li> <li>- 3 実証運行中の調査・分析...実態データを集めるため、実証運行は、乗車成績を常に記録できる形でおこなう。</li> <li>- 4 地域公共交通会議での協議...最新の運行状況（半年間の経過成績）に基づいて、このままいけそうか、少し見直しをしないと狙っていたところまでいかない</li> </ul> </li> </ul>	<p style="text-align: center;">       周辺自治会との調整        市民だけの検討会        運行計画素案の作成        チラシ・連絡事務        （費用負担）        継続的な活動     </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市がお膳立てしてくれれば、市民は参加しやすくなるが、これからは市民がサービスを受けるだけでなく、利用・活用する責任を持って、やる気をみせていく必要がある。このようなやる気の見極めも踏まえて、市、市民の役割分担を考えてほしい。</li> <li>・運行計画の検討段階で、交通事業者が担う部分がもっとあってもよいのではないかと。</li> </ul>
---	---

のか、この場で改めて議論をしていく。

- 5 本格運行の準備...このまま続けても大丈夫という結果が、この会議で得られたら、1年という年次限定ではなく、正式に運行するための準備に移行していく。

- 1 本格運行の実施...準備が整ったら運行を開始していく。一度本格運行に入ったら、すべてもう安心ということではなく、引き続き乗車成績をかなりきめ細かく見ていき、また乗ってもらう取り組みを3者協働で進めていく。

- 3 地域公共交通会議での協議...仮に本格運行にいても、引き続きこの会議で、情報共有をしていく。

コミュニティバス新規導入の全体フロー図( ~ )...以上のことを細かい手順を流れとしてまとめたもの。

<資料3 - 1>

利用意向に関するアンケート調査票

利用状況に関するアンケート調査票

実証運行前や実証運行中のアンケート調査で、自動車の保有状況を把握して、参考とする。

<資料2>

- ・コミュニティバス利用には、自動車保有も関係するのではないかと。
- ・自動車が1台しかない人で自由に利用できない人や、バスがないため自動車を使わざるを得ない人もいるので、保有の有無だけで判断しないでほしい。

まず、 から までで順番に沿って積み上げていって、運行につなげる細かい手順を見ていただいて、皆様のお立場からのご意見をいただければと思います。

・会長

それでは、手順について、何かご意見・ご質問などをいただきたいと思います。この議題については、最終的に結論を出すのではなく、今日いただいた意見をさらに反映して、次回、もう一度、議論したいと思います。

論点を分けましたので、例えば、40%という数字の是非などは、後の議論としてください。

・委員

「運行計画の策定」 - 4のところ、運行計画の「運行経路に関しては、関係機関と協議を行い、警視庁立会いの下、交通事業者が実車を用いて」とあるのですが、逆に - 1の経路案作成の段階で、警察と道路管理者に助言いただいたほうが良いと思います。この段階で交通事業者としての視点もあるかもしれませんが、それよりも警察と道路管理者からの助言が一番大事なので、 - 4でひっくり返ると - 2と3も無駄になります。そちらについて、 - 1の「市(行政)」の「道路状況の確認に対する技術的な支援」に、一緒に含めていただくと良いと思います。

・事務局

手順的に、おそらくそちらのほうがスムーズに進むかと思いますが、今の内容は加筆させていただければと思います。

・委員

「実証運行(本格運行への移行)」 - 1の条件ですが、仮に1年ないし期間定めて走行させる一般乗合旅客自動車運送事業許可で、ほかの21条でも取られているところもありますし、あまり縛ってしまうと、限定されてしまうということで、4条を取るべきなのかどうなのか。21条の連続は、不可能ではないと思います。

・事務局

4条のほかに21条の申請の仕方もあるのですが、まず実証運行を1年から1年半に延長する可能性がある。以前、国に確認したときに、4条は、すべての事業者が持っているわけではないですし、1年でやめる場合は、21条で特に問題ないとお伺いしています。ただ、21条の申請の延長を認めることがなかなか難しく、4条であれば、申請から特に変更がなければそのままいけるという情報をいただきましたので、4条という指定をしています。

・委員

原則、21条に関しては、1年間で更新ができないということになっています。場合によっては、全然できないものではないですが、どういう運行にするかという内容によると思います。基本的には、数ヶ月でみていく制度になっています。

・会長

実証運行を1年以内と決めてしまうのであれば、もちろん、21条という方法でもありです。ここで、状況に応じて実証運行を延長するという内容を含めているものだから、それができる形で書いたということだと思います。

・委員

そこまで、4条、21条にこだわらずに、認可を出すということで、やわらかく縛っておいて、一番物理的な手法を取られるのが、一番良いと思います。

・会長

ここで4条事業者ということについて、はっきり書くかどうかは、少し議論させていただければと思います。

前回いただいた意見を反映して、市のやるべきことを少し増やしているのですが、実際、私も市がきちんと地域の検討の中に加わって、協議をすることに對する一定の支援をしていくことが必要だろうと思っていますので、市がやるべきことを少し拡大させて支援内容として書いています。

・委員

少し感じたことですが、P.9「運行計画の策定」の - 1ですが、地域組織で運行経路を作るという話で、交通事業者が必要に応じて地域に助言をおこないますが、運行頻度などを踏まえると、現実としては限られることが多いのかなと思いました。乗るかたの需要からすれば、より多くのところに止まって、多くの頻度で乗ることが一番ですが、現実としては、予算の関係や、長い経路を行って帰ってくると時間もかかりますし、その頻度と車両を何台導入するか、かなり縛りが多くなってくるので、プロの事業者の助言が非常に重要になってくるのですが、これがどういう形でまとまるかということが少し心配です。要望はいろいろあがるが、実際はできないものがたくさんあがってきて、会議の場でそれを差し戻すことが続いてしまうと、結局、実証実験までに時間がかかってしまうことがありますので、場合によっては、経路まで決めないで、行先を決める形もひとつの手かなと感じました。これは、いろいろなやり方があると思うので、これが絶対というわけではないのですが、感じたことはそうです。

・事務局

その地域のニーズから、より運行本数が多く、いろいろなところに回れて、その結果、ものすごい所要時間がかかってしまって誰も乗らないバスになってしまうことも地域の中であるかと思っています。計画がすごい膨大になってしまって、実際にやってみて失敗したというのは、できるだけ避けたいので、できるだけ事前に技術的な判断の中で説明ができるようにしていきたいと思っています。具体的には、例えば、想定されるルートが、全体的にこういう運行をするとこれだけかかる大まかな試算ができると思

います。一方で、地域にお住まいのかたの人口から、乗ってもらえる目安も概算としてできるだろうと思います。本当に非現実的なものについては、早い段階で示せるようにしていきたいと思います。市が議論に参加することは、そういう意味もありまして、先に進んでいったときに厳しいというのは、早い段階でお手伝いできるかと思えますので、協議を進める中で情報提供しながら、より実現性の高いものにまとめていければと思います。

・会長

P. 9「 - 1 運行経路案の策定」、P. 10「 - 2 運行計画素案の策定」という順番の書き方になっていますが、これはかなり関連することでもありますので、その地域・状況に応じて、合わせて検討が進められれば良いと思います。

そうしましたら、今いただいた意見などを参考にして、もう一度整理をさせていただくということで、後半の説明をお願いします。

・事務局

判断基準の考え方を整理させていただいています。

< 資料 5 > 実証運行・本格運行の実施要件の検討について

実施要件の適用段階...例えば、これから新規路線を導入しようと思ったとき、既存路線を改善しようと思ったときは、 ~ の手順で検討し、運行計画を作って、実際どれくらい採算性が取れるのか、非現実的なものになっていないか、こういうチェックが必要になってくる節目、それから1年間の実証運行で、その結果、どれくらいの運賃収入があったか、続けられるか、厳しいかを判断する場面。合わせて本格運行の中でも、毎年の運行成績を判断しなければいけない場面が出てくる。どういう基準・指標・水準で判断するか、地域の実情を踏まえた形で設置をした。

指標の項目...いろいろな指標、切り口を概念的に整理した。バスのルート沿線人口の多い・少ないとバスの運行内容が絡んで、利用者数に影響するという。つまり人口が多いほどバスを利用する可能性が増える。例えば、バスの運行内容が、運行ルートが自分の行きたいところを通らない、運行本数が1日3本しかない、自分の移動したい日に運行されない、運賃が1回1,000円だと、なかなか使われないということ。一方、バスの運行内容は、運行経費にも影響してくる。1時間に10本の運行であれば、かなり運行経費がかかる。そのバランスを見るとき具体的な考え方には、お金と利用がある。

運賃収入で満たせない金額を行政が埋める

- ・収支率：収入と経費のバランスを見る（運行経費100に対して運賃収入でカバーできれば良い%を決めるやり方）
- ・路線当たりの補助額：補助額を定額で決める（行政が負担するお金でコントロールする）

利用者数が多い・少ないで判断する

- ・1便当たり乗車人数：1回5人乗れば良いという決め方
- ・乗車人数の増加：昔より人が増えてくれば良いという決め方

この中で、大事な収入と経費、両方に目配りした指標は「収支率」になるので、今回は収支率によって、続けるかどうかを判断することを提案する。ただし、過去から見て、地域の努力の結果を酌めるようにしたい意向があるので、乗車人数の増加も少し考慮する。

各指標の水準...実際、運行経費に対して運賃で100%、120%カバーできていれば何も苦労はなく、交通事業者の自社路線としてできる。

他市のコミュニティバスとの比較...他市のコミュニティバス(100円運賃・赤字路線)も含め、水準を検討した。

#### 人口密度と乗車人数

当たり前の関係で、人口が多い地域を走っているバスほど、お客様が多い。東村山市の3路線は、割と平均的な成績を上げている。

- ・人口密度：右に行くほど密度が高く、居住者の多い地域を走っている。
- ・乗車人数：上に行くほど1キロ当たりの人数が多い。

#### 収支率

経費の半分くらいが運賃でまかなえている状況で運行されている。東村山市の3路線は、一番成績の良いシャトルが半分くらいの水準。ほかの路線は低い状況で、運賃でカバーできている部分が少ない。

- ・21ケース例の一般的な平均値：0.49

#### 乗車人数と収支率

当たり前の関係で、多くのお客様に乗ってもらえれば、収支率が高くなる。

- ・乗車人数：右に行くほど1キロ当たりの人数が多い。
- ・収支率：上に行くほど運賃でカバーできている割合が高い。

#### 既存のコミュニティバスの検証

##### 乗車人数

新しい路線が追加された平成19年度にシャトルが少し落ち、以降は横ばいで、若干の減少傾向になっている。ただし、諏訪町については、増加傾向にある。

##### 収支率

シャトルは、若干の減少傾向。ほかの路線は、だんだん良くなってきている状況。

##### 補助額

運賃でまかなえない部分は、市が補助している。補助金額は、平成23年度で、4,600万円。決してこれが無尽蔵にあるわけではなく、このお金をいかに有効に使っていくかという考えが、当然必要になってくる。

##### <資料5>

##### 1乗車当たりの補助額

このコミュニティバスに1回乗ったときに、市が補助額としていくら持っているか。

- ・シャトル：93円と90円
- ・久米川町循環：191円
- ・諏訪町循環：113円

##### 年間走行距離とキロ当たり単価の関係

コミュニティバスが1キロ運行するのに、かかる費用。

- ・シャトル：399円と435円
- ・久米川町循環：401円
- ・諏訪町循環：404円

##### 走行距離・人口密度あたりの乗車数

沿線の人口密度の中で1キロ走行した場合に、どの程度乗車しているか。

- ・3路線の平均値：0.023
- ・シャトル：0.0233と0.0229
- ・久米川町循環：0.0179
- ・諏訪町循環：0.0276

##### <資料2>

- ・ある路線、ある本数でどの程度の運行経費がかかるかイメージがつかないので、議論の材料として、目安になる物を何パターンか例示できればよい。

- ・市のバスに対する補助をどの程度にするかは何処で判断するのか。また、どの程度の基準とするかの議論が必要ではないか。



収支率の水準...東村山市の既存のコミュニティバスの収支率は、約30%~50%。おそらく新規路線を運賃だけで運行することは難しいので、どこまで許容するか、また、既存路線を見直し、改善した場合の数字を案として提案する。

新規路線 目標：収支率50%

基準：収支率40%以上

既存路線 目標：50%

基準：今の状況よりも向上すること

・計画があっても、お金の話でできる、できないが決まってくる。税金なので、どれ位の赤字で我慢するかが判断基準になると思う。

今までの運行成績等を見たときに、ひとつ現実的な数字ということで、今回お示しをしていますので、こちらについてご議論いただければと思います。

・会長

論点は、大きく2つ。この40%という数字、もしくはそこに至る根拠が良いのかどうか、それから収支率、もしくはそれに付随するものとして、増加傾向にあるかどうかを基準にしてはどうかという、その判断基準となるべきものが良いのかどうかということです。皆さんからご意見をいただいております。

・委員

確認ですが、平成23年度は、車両費等を入れて4,600万円の支出があったということでしょうか。

・事務局

補助金額に車両購入費は、含まれていません。

・委員

具体的にお金にかかわってくる数字が収支率なので、収支率を明確に40%と出したことは、私は良いことだと思います。ただ、これだけ読んだら、運行計画を作った時点の試算で収支率が40%を超えれば、何路線でもやるという話につながる。そこまで考えての40%なのではないでしょうか。夢を持たせて、できませんでは、困ります。予算について明言する必要はないと思いますが、市として本当に走らせる気があるのかどうか、姿勢を問いたい。

・会長

市の予算でやる中において、この基準40%をクリアした計画については、やるということで良いのかどうか、その判断ができるのかどうかということです。

・委員

東村山市のコミュニティバス事業は、民間事業者のバス路線を基本として、民間事業者が採算性などの関係から運行していない地域を補完することで、地域内における移動手段を確保することが前提となっています。

また、コミュニティバス事業にかかる補助金総額については、事あるごとに庁内の関係所管と協議を重ねていますが、現在、抱えている幅広い行政課題や財政体力を踏まえると、約5,000万円をひとつの上限目安としてきたものです。

この地域公共交通会議は、道路運送法に基づく会議であることから、合意が図られた内容については、真摯に受け止めなければならないと思っています。

・委員

<資料5> P.12、現在それぞれの路線にかかっている市の持ち出しの数字を見ると、MAX5,000万円に対して余裕が400万円しかない。400万円で、どれだけ走らせることができるのか。もしかしたら1本も走らせることができないので

はないか。結局、ほかも削らなければいけない。収支率を60%、70%にしないかぎり、無理ではないかと思えます。既存路線、全部見直して収支率を上げていくなら、ここに書いてあるあいまいな、今より収支率を向上していくのではなく、もっと具体的に、ここまで上げないと廃止して、ほかもっとニーズのあるところでやりましょうという話になるべきではないですか。

非常に良いものだけに、実際にやってみたら使えない、何もできないという話になったら、この公共交通会議の活券にもかかわります。ここまで丁寧にやっているのに、このままでは、全く認められないと思えます。

・会長

このガイドラインを策定し、それに基づいて新規路線を検討することを含めた中で、5,000万円という数字が出てきたわけではない。

・委員

そうです。

・委員

それなら、MAXの予算を定めれば、その予算の中で、こういった路線が有効なのか本気で考えるでしょう。お金は無制限にないことは分かるのですが、このガイドラインだけ見ると、運行計画さえ合致すれば、無制限にお金を出せるように取られかねないところがあります。すごく大事な根本の話だから、ガイドラインに最初から明記しておくべきではないですか。

・会長

現在の3路線4系統のコミュニティバスをベースに考えたときに、市が補助金として出せる金額が5,000万円だということです。このガイドライン策定そのものについては、もう条例で規定された会議の中で、きちんと市のかたも入ってやっているものですから、これから決まったものについては、当然、推進をする。ただ、実際に進んでいく中で、かなりお金が膨れ上がりそうな、もしくは非常に厳しいときに、既存路線をもう少し圧縮することができないか、特に既存路線の改善について併用していく形が考えられる。そういう意味では、MAXこれだけの予算の中でやりましょうという議論は、少なくともこのガイドラインそのものではない。

・委員

今の持ち出しをもう少し減らす手立て、例えば、運賃を上げて収入をUPする、路線を一部変更して収入を増やす、ほとんど乗っていない、空気を運んでいる便があれば、そのダイヤを思い切って削るなどが考えられます。ですから、現時点では、ランニングコストを並行して減らすことと、利用者の数を増やして収入を上げることを同時並行に協議して進めていければ非常にありがたいに思っています。それと合わせて、ぜひ民間ベースでできることを、さらに研究・検討していただきたいと考えています。

・事務局

所管としては、現行の運営形態の目安として、今の予算配分だということです。ただ、この公共交通の充実については、上位計画の総合計画、それに基づく3年単位の実施計画等もあります。そうした中で、今の運行形態、運営形態のひとつの目安と考えていますが、必要性があれば、当然その金額に固執したものではないと、認識しています。また、例えば、車両を事業者に用意していただく減価償却の部分も、目に見える形で上乘せになった場合には、当然今の枠の中では収まるものではありませんので、現状の運営形態、運行形態ということで、ご理解いただければと考えています。

ただ、既存のいろいろな面での見直しも並行してやっていくことにも考えていますし、与えられた事業の枠として我々もとらえていかなければいけないと考えています。

・会長

既存のコミュニティバスの改善によって原資を生み出すことを並行しておこなうことによって、緩和していく部分が入っているということだと思います。ご指摘はもっともだと思いますので、少なくとも誤解のない表現の仕方は、必要だろうと思います。

・委員

<資料5>の多摩地区のコミュニティバスの収支状況が非常に分かりやすい資料ですが、収支率40%は、こういう基準から来ていると見ると、ムーバスとか、ぶんバス本多とか、かなり強いコミュニティバスを含めた収支率49%なので、達成するのが非常に厳しい数字な気がしました。さいたま県南部では、収支率20%以下のコミュニティバスもありますので、西武バスから見れば、東村山市のコミュニティバスすべて、非常に成功している例だと思います。例えば、市のコミュニティバス事業に対する予算枠がある中では、新規が入ってきて、もしその枠をオーバーすることがあれば、既存路線の経費や運賃も含めて、その全体の中で、市が決める運賃や予算をうまく配分してやらざるを得ないのではないかと思います。

現実のコミュニティバスの指標としては、収支率が最適な指標ではあるのですが、私がかかわった中では、例えば、行政サービスの図書館は、別に利益生みませんので、市の負担からすれば100%です。なぜバスは60%しか補助しないのかという議論もある中で、同じバスサービスでも、民間の路線であれば、収支100取らなければ路線は成り立ちませんから、コミュニティバスは、民間バスと図書館との間ぐらいになるサービスになります。そこは逆に、市がどういう位置付けでどれだけやっていくか、非常に重要になります。例えば、100円の運賃を150円にすることに誰も異存がなければできますから、そこで補助金を圧縮できます。そういう工夫も含めて、今の段階では状況が読めませんが、4~5年スパンだと思いますので、状況を見ながら、例えば、地域組織がいっぱい立ち上がって、いっぱい実証運行が出てくるようになれば、ぜひ市の予算措置をどんどん取っていただく。今、交通が生活の基盤として、市区町村で非常に高い位置付けになってきている状況なので、市には頑張っていたきたいところです。現時点では、なかなかそこまで枠があるという話ではありませんが、厳格化する分には、とても良い仕組みだと思います。いざこれがどう動くかは、まだ分からないというところが大きいと思います。40%も面白いところはとても面白いと思います。

・会長

実際に動き出して、いろいろな地域で住民の皆さんが一所懸命取り組んでいる形になってくると、そういう見方を市にもしていただかなくてはならない。つまり、少し交通にかかる予算を上乗せしてもらっても必要もあるかもしれない。そういうところは、少し見ながら考えていく部分もあるでしょう。ですから、こちらとしては、最初に枠ありの話ではないというつもりで考えています。

・委員

主婦的には、お金ないのに、出せない。とりあえず今あるものを見直しして、まずそのところを削減して出費を減らしてから、新たなところに向けられるかなというような感覚で、少し日々暮らしているのが、委員がおっしゃっている既存路線の改善に、私は一番関心があって、久米川町循環、この中では非常に一番まずい状況だと思います。数字的には、でも私は久米川町循環を利用するとすれば、利用していますので、どうにかして改善をすることができないかという、私の中では委員のおっしゃっていることがすごく一番関心事なので、そういったことを話す場みたいなのは、やはり後回しになってしまうのでしょうか。新規だけに皆さん目を向けて、そういったところを、私としては、一番そこをどうにかしたら、もう少し余地が出てくるだろうと

いう、それからではないかという考え方なのですが、そういうようにこの話し合いができる場合は、どこかで与えられるのでしょうか。

・会長

これは、既存路線の改善の話です。今日の議論の説明等は、新規をベースにしてきましたが、新規と既存の改善は、全く並行、同じレベルですから、どちらが先という話ではなくて、スタートした段階から、どちらも議論ができるものを作っています。ですから、市が提案をするのか、もっと何とかしようと利用者なり住民が立ち上がるか、どちらが先になるか分かりませんが、当然その既存路線を改善していく話は、同時進行的にその場がもたれるとあっていただければと思います。

・委員

路線がなくなったら市外に引っ越すとか、そのときに個人で考えると思います。今みたいに走っていればそれで良いと思いますから、改善は、市民から声をあげないで、市から言って来るということですよね。

・会長

それは分かりません。行政提案型もガイドラインに入っていますので、例えば、久米川町循環の改善が喫緊の問題であると判断すれば、そういう提案をしますから、どちらが先という話ではありません。

・会長

それでは、今日いただいたご意見は、十分に反映をさせていただいて、このコミュニティバス導入・改善に向けた取り組み内容を、もう一度整理をしたいと思います。もし、このあとお気づきになったことがあれば、直接事務局に言っていただければ、それも合わせて反映をしたいと思います。

・事務局

今日の議題について委員の皆さんからのご意見等の追加受付ですが、今後の会議の日程や資料の整理等の都合もありますので、できれば1月31日までに事務局にお寄せいただければと思いますので、ご協力をお願いします。

その他

・会長

その他について、事務局から。

・事務局

先日、西武鉄道など都内全域で、3月16日の大きなダイヤ改正に合わせて、西武池袋線が横浜に直接乗り入れが可能になる、西武新宿線の東村山駅にレッドアローの小江戸号が停車するという報道発表がありました。鉄道は、地域公共交通の大きなくりの中の公共交通ですが、路線バス等も含め、これを契機に東村山市としてもまちづくりや産業振興のひとつのきっかけになればと考えています。

次に、次回の会議の日程です。ガイドラインについて最終的な合意を図ればと考えています。日程については、現在、3月21日（木曜）午後を目途に調整させていただければと思います。日程等、正式に決定しましたら、お知らせします。

### 3. 閉会

・会長

以上で、本日の議題は終了しました。これをもちまして、平成24年度第4回東村山市地域公共交通会議を閉会します。本日はご協力ありがとうございました。