

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成26年度 第1回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成26年5月29日(木) 午前10時~午後12時05分				
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・野崎満会長代理・関根康洋委員・大橋昇委員 ・中條基成委員・若林淳委員・加藤安信委員・上坂裕美委員 ・松原久寿委員・高橋眞理雄委員・土屋隆志委員・小林俊治委員・島崎政一委員  (市事務局) 肥沼まちづくり部次長・進藤公共交通課長・榎本係長・藤澤主事  欠席者：高橋袈裟男委員・野崎元委員・眞島信彦委員				
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	9名
会議次第	1.開会 2.報告 運賃改定に関する報告 地域組織に関する報告 3.議題 今後の地域公共交通会議の進め方 その他 4.閉会				
問い合わせ先	まちづくり部 公共交通課 公共交通係 担当者名 藤澤 電話番号 042-393-5111(内線2762) FAX番号 042-397-9438				
会 議 経 過					
1.開会 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。 中島和洋(警視庁 東村山警察署 交通課長) 眞島信彦(同左) 諸田壽一郎(経営政策部長) 小林俊治(同左)  関係者紹介 事務局員の異動(都市環境部 交通課 まちづくり部 公共交通課) 當間(公共交通係長) 榎本(公共交通係長)  傍聴希望者の確認 ・会長 開会に際し、本日の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たいと思います。よろしいでしょうか。

．．．異議なし．．．

・会長

傍聴者の入室をお願いします。着席まで、しばらくお待ちください。

．．．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申し上げます。傍聴されるに当たりましては、東村山市地域公共交通会議の傍聴に関する定め 第4条、傍聴者の遵守事項をお守りいただきまして、会議の円滑な進行にご協力をお願いします。

次に、委員の出欠について、確認します。

・事務局

本日、委員16名中、出席者13名、欠席者3名となっています。

・会長

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26年度 第1回 東村山市地域公共交通会議を開会します。

## 2. 報告

・会長

本日は、議題に入る前に報告事項がありますので、事務局から報告をお願いします。

・事務局

まず1点目。運賃改定に向けた取り組みとして、これまでの経過等を報告します。

平成26年3月定例議会後、3月27日に、平成26年6月1日からのグリーンバスの運賃改定について、委員には書面協議で最終合意、了承いただいたところです。それを受け、4月1日号・5月15日号の市報、ホームページ等で、運賃改定の案内をしました。また、グリーンバスの車内・バス停に、運賃改定の一覧表を掲示し、合わせてバスの車内には、運賃改定のお知らせとして、今回の運賃改定に至った経過・理由等を掲示するとともに、A4サイズのチラシも配置しました。

この間、バス事業者では、運輸局等への手続きを含め、必要な処理を順次、進めているところです。現在のところ、6月1日の運賃改定、ICカード機器の導入等、滞りなく進んでいることを確認しています。

続いて、2点目です。昨年度に地域組織が立ち上がり、検討が進んでいる地域については、都度、報告しています。

富士見・美住地域の検討については、これまでに3回の検討を進めてきました。両地域とも、検討地域・優先地域を抱えていることもあり、地域組織もかなり精力的・積極的に動かれて、毎回、約40名を超える自治会の代表中心に、検討が進んでいます。例えば、美住町を回るルート、富士見町を回るルート、富士見町と美住町を回るルートという複数の案が出ています。現在、各地域組織を中心に、各自治会の中で案を検討しているところです。

また、本年4月に、多摩湖町地域で1つ、地域組織が立ち上がりまして、現在、地域ニーズの把握や、道路状況の確認等が進められているところです。多摩湖町地域も、非常に狭い道路が多く、厳しい部分もありますが、何とかグリーンバスが通れる形が取れないか、地域組織と今後も検討を進めていきます。

久米川町循環については、昨年度、運行改善として、軽微なものですが、運行時刻を

変更して、3月1日から実証運行を実施しています。ガイドラインにも記載されていますが、おおむね半年間、8月までの利用状況などを見た中で、今後の改善運行につながるか、更なる運行改善に取り組むかも含めて、考えていきたいと思えます。6月27日に、久米川町の自治会の代表者と、改めて実証運行と、今後、そのほかの運行改善に取り組んでいくか、検討していきたいと考えています。

次に3点目ですが、コミュニティバスの新規路線・運行改善も含めた中で、市として安定したコミュニティバス事業を継続させていく目的で、財源の確保として、現在、基金等の創設を検討しています。こちらに関しても、具体的に話が進んでいく中で、交通会議で報告したいと思っています。

・会長

1つは、6月から実施する運賃改定の話。あとの2つは、今後また経過を報告してもらうことで、進めたいと思えます。

3. 議題

・会長

では、議題に移ります。議題は、「今後の地域公共交通会議の進め方」ということで、2点の議題の形になります。

資料の説明<継続検討になった利用者サービス>

・事務局

昨年度からの利用者サービスに関する継続課題として、運賃に直接関係する利用者サービスと、運賃には直接関係しない利用者サービスに分けた。

<資料1>継続検討になった利用者サービス

運賃に直接関係する利用者サービス

・全体：高頻度利用者に対する割引

...利用頻度を調査し、検討にシミュレーションが必要。

確実に週4~5回乗る人には、割引定期券も選択肢の一つ。

予算との関係を考えて慎重にしないと、全体の向上につながらない。

・1日乗車券：購入当日に限り乗り放題など

...利用者にも分かりやすいし、1枚で乗換割引と同等のサービスができる。

・子どもの長期休暇割引：長期休暇中の運賃割引

...夏休みなど、小学生50円の運賃設定をしている路線バスも。

・高齢者割引：シルバーパス提示で割引・東村山版シルバーパス・

一定期間乗り放題パス・専用の定期券・回数券など

...敬老会などで何回か乗れる券を配って利用してもらえば効果がある。

高齢者が優遇されすぎているという話がある。

市が負担して運行しているコミュニティバス自体がサービス。

特別高い金額ではないので、高齢者割引を考える必要はない。

・免許返納制度：専用の定期券・回数券など

...高齢者の事故防止として、免許を返しやすくするための施策。

バスに乗る&免許を返納するきっかけなら、1回はあり。

運賃に直接関係しない利用者サービス

- ・市内の公共交通マップ等：公共交通に特化したマップ（既存マップ改良含む）・自分で記入するマイ時刻表・各バス停時刻の付録化

...市内の公共バス路線図や時刻表を、市民がバスを考えるきっかけに。  
交通案内検索に、グリーンバスがピックアップされる機能を。  
駅にバスの時刻が表示されていたら、アピールにもなる。

- ・ 広告：現在、広告収入は、補助金に含まれていない・ 広告も収支率に反映  
...もう少し安くして期間も短くすれば、広告主も増えるのでは。  
バスに地図が載っていれば、バスを見ただけで分かって良いのでは。  
楽しい企画を作って、1回乗ってみる機会が必要。  
バス停名も含めて、運行している地域がイメージできる愛称の検討も。
- ・ サイクル&ライド：実態調査が必要  
...バス停の近くに駐輪場があると良い。全国的な傾向は、無料。  
放置自転車が問題な地域、渋滞や駐車料金が低い地域は効果的だと思う。  
自然発生的にできる場所を選べば、利便性も高まる。

協議が調い、6月1日から運賃改定となりますが、引き続き、利用者サービスについて検討していきますので、ご意見・お考え等をお示しいただければと思います。

#### ・ 会長

これまでに運賃改定の議論と並行して出た、グリーンバスの利用者サービスについての意見を<資料1>にまとめてあります。利用者サービスについて議論を続けていく中で、ある時点で合意が得られたら、順次おこなっていくと考えて良いですか。

#### ・ 事務局

中には、財政面・予算面の関係で難しいものもあるかもしれませんが、基本的には、この会議で意見集約されたものに対して、市としての考え方も加味した上で、順次実現に向けて取り組んでいきたいと考えています。

#### 運賃に直接関係する利用者サービス

#### ・ 会長

ここに挙げられている運賃に直接関係する利用者サービスについては、実現に壁があるものがありますし、実現しようと思えば、できそうなものもある。そういう中で、今日、すべてのものについて最終的な方向性・結論を出すということではありませんが、順次実現に向けて進めていくことで、どの可能性について議論したら良いと思うか、意見ありますか。

#### ・ 委員

運賃改定の問題のときに、いろいろ意見が出て、運賃が上がるのはやむを得ないという一方で、ICカードはぜひ使えるようにということで実現しました。そのほかは、継続検討ということでしたが、漠然と毎回同じ話を継続するのは良くないと思います。多少、荒っぽい意見もあったかもしれませんが、費用対効果、行政側の予算問題もあります。いろいろな背景があるのは分かりますが、やはり、それぞれお忙しく、いつも継続になってしまう気がしてならないので、例えば、中には、もうできないことも出てくるかもしれませんし、この問題は、比較的できるから、もう少し違う方向で検討しようかなど、どういう形で、いつごろまでにやっていくのか、ぜひお願いしたいと思います。

#### ・ 委員

たぶん、やってほしいことと、やれることがあると思いますが、情報提供として、現実問題、どれならすぐできるのか、優先順位がありますか。

#### ・ 会長

ここに出ているものについて、実現する場合、壁が高いものと低いものの整理、例え

ば、具体的にこういう問題があるから、やろうとしたら時間がかかりそうだということがあれば、手掛かりになると思います。実際に割引をするとなると、そのシミュレーションをする必要はありますが、そこをだれがどのように負担するかという部分も、検討しなければならない中で、市として特にはないですか。

・委員

この中で言うと、高頻度利用者に対する割引は、前提として、個人がどれくらい乗っているかという調査が必要になると思います。

高齢者割引の中では、例えば、敬老会などで無料乗車券を何枚か配る話は、利用をPRして利用率を上げていくサービスとして良いと思います。ただ、高齢者が優遇されすぎて話もありますので、その辺との兼ね合いがあると思いますが、一概に割り引いたから全体として収支が悪くなることでもないし、これによって乗車数が増えれば良いと感じています。

そのほかについては、特に大きな問題がない気がします。特に問題になる、時間がかかることは、高頻度という印象があります。

・会長

例えば、ここに挙げられているものの中で言うと、どれが効果ありそうですか。

・委員

効果という意味では、理想的には、頻度の多い人に高い割引率を適用する内容を盛り込んで実現すると良いと思います。運賃を下げる意味ではなく、運賃に反映することで、便利さがあって良いということが前提だろうと思います。

・委員

以前にも話が出たと思いますが、既に走っているグリーンバスに、どのくらいの人たちが利用しているかの調査が、絶対に必要だろうと思います。要するに、もし利用者が少ないのであれば、バスを走らせているだけ空気を運んでいるので、非常にお金ももったいないし、市の財政に与える影響がずいぶんある。路線を少し変えて走らせたほうが良いのか、バス停の位置を変えたほうが良いのかという運行改善につながっていくと思いますが、その調査は、今後どう進めていく考えか、お聞きしたい。

・事務局

単純な利用者数については、毎月、数字が出てきます。昨年度、久米川町循環の収支率が30%台だったこともあって、運行改善に取り組んだところです。やはり既存路線についても、利用者数が少ない、収支率が低い路線については、順次、運行改善ガイドラインに基づき、運行改善に向けて取り組んでいこうと考えています。

・委員

久米川町循環以外についても、順次おこなっていくのですか。

・事務局

そうですね。やはり、収支率が年々連続で下がってきている路線については、今後、考えていかなければいけないと思っています。

・委員

収支率は、運行経費に占める運賃の割合ですが、具体的に、平成24年度の実績で、東村山駅東口～新秋津駅の路線が収支率49.4%。東村山駅東口～多摩北部医療センターの路線が52.3%。久米川町循環が35.1%。諏訪町循環が47.2%。全路線平均が47.3%でした。久米川町循環が30%台だったので、運行改善をしたのですが、それぞれの路線を経年で見てみますと、少しずつではありますが、数字が良くなっている実態もあり、利用が進んできている状況です。

・会長

利用頻度は、何らかの別途調査をしないと見えてこないですが、例えば、利用者に対

してアンケート調査をするなどの調査は、一番最近で、いつやっていますか。

・事務局

会議の中で、利用人数よりは、いわゆる利用頻度の調査・実態といった話があったと思います。かねてから、利用人数や収支率としては、市としても、事業者とともに状況を把握していた経緯はありますが、残念ながら、市民1人が利用する頻度までは、調査をするすべがなく、調査をおこなっていないのが実情です。

実際は、昨年度の久米川町循環の運行改善で、アンケートによって地域の声を聞く機会がありました。ほかの路線についても、今後、運行改善や地域に守り育てていただく趣旨で、地域の声を聞ける機会に、状況把握に努めていきたいと考えています。

・会長

やはり検証する意味でも、そういった調査を、ある程度の年数でやっていく必要はあると思います。

・委員

それから利用者がどういう目的で利用しているのか。通勤で毎日使っていると頻度が上がるでしょうし、病院に行くだけなら、あまり多くないなど、使用目的によっても、ずいぶん違ってくると思います。ですから、その辺も併せて、ぜひとも調べていただきたいと思います。

・会長

いずれにしても必要なことではありますので、事務局でも、どのような調査をいつごろやるか、検討していただければと思います。

これなら早く実現できるという意見など、運賃に関してありますか。

・委員

ちょうど市政50周年と合わせてタイミングが良いかなというのが、1日乗車券がひとつのきっかけになると思いました。例えば、東京メトロの1日パスも、券を買ったら施設に行けるというパンフレットがあります。現状、この3路線ですと、病院しか行くところがないと思ってしまいますが、買物施設などにアクセスできる、東村山には、このようなところがあるということも含めて、すぐにできるだろうと思っています。

・会長

1日乗車券ですと、近隣のコミュニティバスでも事例がありますので、割と取り組みしやすいのは確かだと思います。

・委員

今、サービスについても、市で課題が整理されてきて、逆に、実際に運行されている、テクニカルなほうのハードルもあると思いますが、その辺は、いかがでしょうか。

・委員

こちらの5項目については、テクニカル的に、それほど問題があるものはなく、準備期間と許認可関係で、おおむね数ヶ月程度でできるとは思います。

ただやはり、今回グリーンバスの運賃を全体的に上げた部分では、東村山市という地域の中で路線バスサービスと共存しているといった視点もあったと思いますので、本当にどれを取り入れたら良いかを、市と市民とで考えるのも良いかと思っています。

この地域は、武蔵・相模ブロックと言って、バスの運賃が初乗り180円からキロにに応じて運賃が上がっていきませんが、民間バス路線は、そもそも、お客様からいただく収入で収支を賄ない、路線を継続していかなければいけない。かといって、許認可なので、国土交通省が適正に原価を見て、もうけ過ぎることもできないので、正直、赤字路線をかなり抱えながら、それなりにお乗りいただいている黒字路線とセットで、何とか収支を維持している状況です。

先程、グリーンバスの収支率がありましたが、100円運賃でやっている中で、40%

平均のコミュニティバスは、近隣でも非常に高い収支率だということが言えまして、私どもで請け負っている埼玉地区ですと、本当に収支率が10%を切るコミュニティバスもざらにあります。そういった中では、グリーンバスは非常に成功しているし、市民に喜んでいただいていると思っています。

民間の路線バスとコミュニティバスの成り立ちは全然違いますが、運賃が適正かどうかは、市民が生活の中で移動するサービスという視点で、受益者負担を考えると、路線バスとコミュニティバスの運賃が近いほうがふさわしいという観点で、今回、改定したので、その推移を見守りながら、サービスとして検討していけば良いと思います。

1日乗車券の設定は、グリーンバスが地域ごとに路線が分かれていますので、市内の回遊性を高めるなど、今まで行ったことのない、東村山のほかの地域に出かけてみる、良いきっかけ作りになるなど、運賃とはまた違う視点がコミュニティバスには大事なもので、そこは、路線バスとは違うサービスで、面白いものをどんどん導入していくことは、とても重要だし、それがあり方だと思います。

バスは地域性で全然違うので、市民と良いサービスを考えていくと良いですが、北多摩地域は、路線バスがかなり入っているので、運賃の格差などが少しでも近づいて、路線バスとコミュニティバスと一緒に、良い交通サービスができることが理想だと、バス事業者としては考えます。

・委員

補足ですが、運賃は届出制で、交通会議を通じて、1ヶ月前に届出ということになっています。この中で、子どもの夏休みなどの長期休暇割引がありますが、例えば、試行的に設定すると、今、夏休みが始まるのは7月中旬くらいからですよ。それを考えると、今日、合意しないと間に合わない。1ヶ月前に届出が必要だというスケジュール的なものも一応考慮していただくと、スケジュールリングもうまくいくと思います。

・会長

確かにそうですね。今日決めないと、今年の夏休みには間に合いません。今までの中で、夏休みなどの50円運賃みたいなことに対する話題は、出ていないのですが、今年の夏休みは、とりあえず見送って、少し議論を深めてからが良いですか。

・委員

現実問題、仕方ないですね。

・委員

夏休みの話、1日乗車券についても、それがあるというだけではなくて、北山公園にコミュニティバスは行っていませんが、例えば、菖蒲まつりがあるから、東村山駅まで来られるというアピールの仕方もあると思うので、市内のもろもろの行事とセットでPRしていくことが大事ではないかと思います。

・会長

いわゆるその沿線の見どころみたいなもののアピールを、合わせてやっていくということですね。

・委員

私は実家に車がないので、特に、ホームセンターみたいなところに行きにくいです。バスを利用して行ければと思いますが、意外と自分で探すと面倒くさいところもあります。逆に市から、そういう使い方もあると提案していただければと思います。

・会長

今日の段階で、新しい提案は特にありませんので、今回は、ここに出ている5つについて、仮に実現するとしたら、どのような設定が考えられるか、どのような課題があるかを整理して、議論の材料にして、次回に継続したいと思います。

## 運賃に直接関係しない利用者サービス

### ・会長

市内の公共交通マップ・広告・サイクル&ライドが挙げられていますが、これ以外のものも含めて、提案があれば含めて構いませんので、何かありますか。

### ・委員

バス停のデザインについて、いろいろな業者がいらっしゃるようですが、個人的に、バス停を目立たせたほうが良いと思います。普段利用していない私からすると、意外とバス停が目に入っていないので、言われてみたら、確かにここにあるという認識です。

逆に、市が運営しているからこそ、バス停周辺の地面を緑色にラッピングして、グリーンバスがここに止まるという周知・アピールができると思っていますが、目立ってしまっただけではいけないなど、ルールはあるのでしょうか。

### ・委員

線など道路に色を塗ることは、警察の範囲になります。一応、白線より内側について色を塗ることは、別に問題ないとは受けていますが、塗った場合、車を運転する人の視覚の問題が出てきます。

### ・委員

特に、デザインなどは問題ないですね。

### ・事務局

そうですね。バス停に関しては、最初の基本の考え方で作っています。たぶん何色を使っただけではいけないなどは、ないと思います。現在、道路の歩道、場合によっては、路側帯などにバス停を設置しているのが実情で、一般の通行の用に供するのが道路だとすると、そこにあまり支障がないことが、1つの条件かと思っています。路面のカラーリングについても、確かにバス停のPRという考えもありますが、通行の安全も、かなり大きなテーマですので、改めて研究していくものだと思います。

### ・委員

バス停の位置がよく分からないことについては、まずバスに乗る人は、道を歩いていて、バス停があったから乗るのではなく、あそこに行けばバス停があることを地図などで知ってから行くわけですから、市内の公共交通マップをさらに精緻に、見やすいものにして、バス停の位置を確認するというところだろうと思います。

### ・会長

今回、提示されているマップについて、どこに出ている、どういう形で活用されているのか、説明していただけますか。

### ・事務局

今日、用意した東村山市の公共交通マップは、基本的には、グリーンバスの路線と、東村山市内、隣接している東大和市と清瀬市の路線バス等を表示しています。＜資料2＞の説明資料で使おうと思いましたが、急ぎよ、画面に映し出していますので、特に市民に配布していません。

市民には、これと別にお配りしている、グリーンバスの各路線と時刻表があります。

### ・会長

もちろん、グリーンバスの配布物については、皆さんもご存じだと思いますが、これまでの中で、グリーンバスだけがバス交通ではないので、民間バス路線も含めた情報が必要だという意見がありました。

そういう意味からすると、このマップは、まず、民間バス路線・グリーンバス含めて、どこにどういうバスルートが走っているのかが分かるマップになっている。しかも縮尺図に落ちていきますから、その位置関係も分かるようになっている。これをベースに停留所を書き込むと、どこにバス停があり、どういう方面に利用できるかが分かるようにな



ります。どこにルートがあるかは必要ですが、同時に、そのルートが、どのくらい利用できる可能性があるのかは、結構情報として重要です。端的に言うと、たくさん走っている・あまり走っていないということです。それを区分した図に変えていくと、それがそのまま一般的な情報マップとして活用できるものになります。これをベースにして、改良すべきところを改良した上で、市民が手に入れられる形にすることはできませんか。

・事務局

転居されてきたかたなどにお配りしている、市民のしおりという冊子の1ページに、公共交通マップがありました。ただ、データが大きすぎて、すぐにホームページにアップできなかつたり、それを複製して印刷することも、手続き上の課題があったりしたので、今回、説明用として用意しました。これまでの会議でも、公共交通に活用できる公共交通マップという意見がありましたので、会長からいただいた考えも含めて、一般の市民にお配りできるものは、研究・改良していきたい。一応、このベースとなっている地図自体を、新たなマップに利用して良いかどうかの利用許諾等も整理しながら、ぜひ活用していきたいと思っています。

・会長

許諾そのものは、そんなに難しい話ではないので、そんなに壁にはなりません。

・委員

小平市のマップは、すごく良くできていると思います。きちんと路線も停留所も時間も載っているし、すべてがこれに盛られているわけです。今日のためにわざわざ作っていただいた地図を拡張させていけば、もうそれで、できてしまうと思います。

・会長

私も、こういうものをベースに進化させたいという意味で申し上げました。例えば、これをベースに、バス停を入れるなど、進化させる形でやっていくことによって、小平市のようなマップは、できるはずです。

・委員

これ、良いですね。ここまでできてくると、もう一息ですね。

・委員

もう一息です、本当に。

・会長

やはり、これまでの議論の中でも、市内の公共交通マップは、結構皆さんから出てきた話ですので、できれば次回は、いろいろ手法を研究して、このようなことができそうだとこのところまで進めていきたいと思っています。

・委員

もう1つだけ欲を言うと、例えば、多摩湖町に行きたいと検索したら、何分のバスに乗って、こう行きなさいみたいなアプリが作れると、小平市を超える気がします。

・会長

すぐにできるかどうかは、また別ですが、やる方向性としては、たぶん可能性として出せると思います。

・委員

もしバスを利用するとき、バスに何を求めますか。どうするとバスを利用しますか。

私ども事業者が考えることは、まずは利便性です。例えば、久米川町循環が今一つ低いのは、とにかく時間に来ないからです。これは運転手が悪いわけでも何でもなく、府中街道を走っているから仕方ないことですが、時間に来ないから、あてにしない。だから乗らないというのが考えられると思います。それと、このバス停には、毎時10分に必ずバスが来るなど、分かっている時間にバスが来ると、非常に乗りやすいですね。そういうソフトの部分も考えていくと、利用者は増えるのではないかと思います。

・会長

おっしゃるとおりだと思います。実際に、ダイヤの問題など、意見をいただきながら検討していきたいと思います。

・委員

やはり基本的には、利便性ですから、バス停が近ければ、歩くのが大変だからバスで行こうということになるだろうと思います。そのときには、道路幅員の問題や、始発・終着など、いろいろな状況の違いがありますし、歩道が完全にある・ないもありますが、やはり、特に雨天の場合は、簡単な屋根があると非常に良いと思います。グリーンバスは狭いところを走っているのですべてに該当できないと思いますが、一般の路線バスも含めて、屋根があると乗り降りも非常に良いですし、そういう目印があると、バス停の位置が比較的好く分かるのではないかと。乗客へのサービスも含めて、利用者は非常に助かると、いつも思っています。

・会長

実際には、なかなか制約が大きいのは事実ですが、そういった上屋についての議論、あるいは取り組みは、今までありますか。

・委員

道路構造令がありまして、道路に上屋・屋根を付けることになると、歩道を最低でも2mは確保しなければいけない。なおかつ、その屋根のところから、2m余計に取りなさいという形になりますので、かなり歩道が広いところでないと、屋根ができないことが現実です。原則として、バス停の上屋の設置は、市がバス事業者に設置を頼むので、市としては、やっていないのが現実です。要するに、壊れたり、壊されたり、通行人のけがなど、いろいろな問題が出てきますので、維持も大変だということで、なかなかできないのが現実だと思います。

・会長

特にコミュニティバスなどの場合は、道路条件が伴わないところが非常に多いので、コミュニティバスで上屋をつけているところは、それぞれ市役所みたいな条件のところでないといけないのが現実だろうと思います。ただ、もし設置できる場所があるとなれば、それは考慮に値することだと思いますので、今後の課題としたいと思います。

・委員

屋根があるとベストですが、それで余計にお金がかかって、路線を引くのに影響があると困るので、屋根をつけることは、もう少しあとにならざるを得ない気がします。

・委員

バス停も含めて、いろいろな広告収入を得るほうが、収支はさらに良くなると思います。その予算を他地域のコミュニティバスにも使えると思うので、そういったことを反映したほうが良いと思います。広告を収支率に反映するための検討を、すぐにしたほうが良いと思いますが、どうなのでしょう。

・事務局

広告に関しては、一般的なバス事業の広告収入、運賃以外の収入については、事業の中で計算されると思いますが、東村山市の場合、コミュニティバスというくくりではなく、例えば、ホームページや、証明書を入れる封筒などの広告事業の中に、このコミュニティバスの広告事業を位置付けています。市の事業としては、バス事業と広告事業を分けていますので、計算上、収支率に反映していません。ただ、広告収入も、市の一般財源の収入なので、間接的には、市の一般的なサービスに活用している仕組みです。したがって、今の考え方の中では、広告収入を補助金の中に入れることは、今のところ考えていません。

・委員

この間、杉並区のコミュニティバス「すぎ丸」が、全部ラッピングされていて、すごいと思って見ました。いろいろ調べると、杉並区の場合は、広告代理店が入っています。その代理店は、杉並区のバスだけではなく、いろいろやっているようですが、それぞれラッピングなど、バスはいろいろと広告を出す部分があるので、代理店が入ることは、私は良いことだと思います。たぶん、市のホームページの広告もそうだと思いますが、どうなのか伺いたい。

・事務局

現行では、コミュニティバスの広告に関しては、今は、西武バスの広告部門に委託という形をお願いをしていて、広告主の募集をかけたり、実際に広告を取り付けたりと、運用しています。種類としては、車外・車内・バス停の広告などを含めて、いくつか設定しています。

・会長

広告の取り方はいろいろありますし、市の考え方も当然あると思います。ここには、単純に広告と書いてありますが、どのような広告がどのような形で取れる可能性があるのかについても、事務局で少し整理しておいていただければ、ありがたいと思います。

それと、単に住宅地だと、なかなか難しい面もありますが、全国的には、その地域の運営協議会や住民たちが、バス停広告を集めてきて、それを運営の一助にするといった取り組みをしているところは結構あるので、例えば、検討している新規路線などについて、バス停に関係している広告については、そのような方法が取れるのか・取れないのかについても検討していただけると、収支率の面から見ても、可能性に幅が出てくると思います。

・委員

このグリーンバスの広告は、確か市報で、既に募集していますよね。

・委員

常に募集していますね。

・会長

現状、実際に広告掲出もされていますが、仕組みは、いわゆるグリーンバスの収支に反映される形での取り扱いではないということです。

・事務局

コミュニティバスの新規路線や運行改善ということで、バスの運行に関し、地域住民と計画作りを進めていく体制でおこなっています。その中で、運行を実現するための収支率の目標を40%、継続的には、50%を目指すことを示していることと、自治体からの補助金が含まれている・含まれていないに関係なく、全国的な事例で、地域住民が運行に携わっている部分で、例えば、バス停・バス車両への広告も、地域住民と一緒に作り上げていくとすれば、お金をどういう仕組みにするかは別として、地域住民が努力した部分が反映する仕組みについて、改めて研究していく必要があると思います。

・会長

次回、広告のあり方・可能性についても、今まで出た意見とは、別のまとめ方をお願いしていただくと、ありがたいと思います。

この利用者サービスについては、次回、少し進化させた形で、もう一度議論したいと思いますので、先を見据えたことも少し加味しながら、整理をお願いします。

資料の説明<ガイドラインの運用>

・会長

それでは、<資料2>のガイドラインの運用について、説明をお願いします。

・事務局

ガイドラインの運用について、解釈的な部分で、交通会議から意見をいただきたい。

<資料2> ガイドラインの運用

- ・ガイドラインに示されている「事前準備」における  
「地域によるニーズ把握」など、地域組織から  
地域住民へのアプローチ（周知・同意等）について  
（自治会が比較的多く存在している地域、自治会のない地域がある）  
市としては、基本的に自治会を通じて検討を考えていくが、市も地域組織も、  
地域住民へ、どのようにアプローチ・周知等を図るか、課題がある。  
自治会として活動している地域・活動ができていない地域。  
自治会数が多い地域・少ない地域。  
自治会自体が大きい地域・小さい地域。  
場所によって自治会がない地域がある。
  
- ・民間路線バスとの路線重複と、バス停との兼ね合いについて  
（検討地域から主要駅までの通行可能な道路が限られている）  
ガイドラインに、「既存バス路線との競合は回避すること」、また「一般路線バス  
網の補完となる」と示されているが、どの程度までならば重複が許容されるのか。  
ここからここまでなら良い、並行して何キロまでなら走って良いなど、具体的に  
出すことが難しいかと思うが、意見として考え等を聞きたい。
  
- ・目的地までにかかる所要時間が1時間近くになる地域について  
（ガイドラインでは、1便30分くらいという目安を示している）  
ガイドラインには、定時運行を確保するため、1便30分前後と示している。  
現実的に、久米川・東村山駅といった主要駅、市役所へという地域の市民の声が  
多いこともあり、結果として、1時間近くになる運行ルートができ上がってくる  
可能性もある。また、東村山のおおむね西側には、江戸街道で久米川駅まで行く  
路線、東村山駅西口まで通っている路線の2つの路線バスが運行しているが、  
例えば、美住・富士見地域、多摩湖地域での検討が進んでいく中で、  
可能性として、道路事情等もかんがみただ中で、重複してしまうことも考えられる。  
妥当な運行時間も含めて、意見をいただきたい。

ほかの地域でも可能性がある中で、改めて、それぞれの立場の委員から、ご意見いただければと思います。

・会長

ガイドラインに沿って地域組織ができ、具体的な検討に入っていく中で出てきた問題と認識して良いわけですね。基本的には、ガイドラインに沿って検討しますが、そのガイドラインで、なかなか判断しにくい部分が出てきているので、今後どう考えていくべきなのかという問題提起だろうと思います。ガイドラインそのものを見直す必要があるのか、ガイドラインの読み方で判断すべきことなのかを整理していきたいと思います。

今日の段階で結論を出すわけではありませんが、問題提起されたことを中心に、皆さんから意見をいただく場にしたいと思います。質問・意見があれば、お願いします。

・委員

ガイドラインに、「地域住民が自分たちの交通として考え、利用されなければ」とあります。自治会を通して、コミュニティバスが検討される形になっていますが、私が地域

のかたから聞いた話だと、自治会によって活動の濃さがいろいろあるようです。例えば、富士見町のかたからは、自分の自治会は、1年間あまり機能していないので、自治会を通してといっても、ただ頭数で参加しているだけで、あまり意味がない。自分たちのところには、そういう情報は、ほとんど入ってこないような話も聞いたので、地域によって、自治会の活動の活発度合いは違うと思います。だから、本当に住んでいる人の声を聞いていかなければ、利用者数は伸びてこないと思います。

今ある路線のうち、例えば、病院がある多摩北部医療センターの路線、諏訪町の路線は、病院に行くために、他市から来るお客様も結構乗っていると思われます。久米川町の路線に関しては、路線の中にそういう施設がほとんどないので、完全に地域密着型の路線だと思います。だから、ほかの路線と10%程度、収支率が違ってくることは、当たり前だと思います。バスの運賃・割引サービスなども、もちろん大事なのですが、やはり、どれだけ乗るようになっていくかは、どれだけ地域と密着して路線を作っていくか、地域にアピールしていくかが、ものすごく大事なことなのではないかと思います。

・会長

おっしゃるとおりだと思います。仕組みについて、何か事務局からありますか。

・事務局

確かに、地域住民により広く案内をしていかななくてはいけないと、重々、感じているところです。実際、コミュニティバスの運行している地域でも、コミュニティバスを利用したいと思う人と、必要ないと思う人が混在している中で、まず考えられる方法は、自治会を通じてということになってしまい、それ以外に、どういう形で、どう周知・PRなどをしていけば良いのか、なかなか良い案・考え方がまとまらず、苦慮しています。

・会長

PR自体は、いろいろなやり方があって、例えば、市報に載せるなど、ごく一般的に考えられていることもそうですが、動きを見せることも大切なことです。そういう意味では、例えば、サービスの中身などを、1つずつでも新たな施策として実現・投入していくことが、いわばPRにもつながっていくという見方もできます。そういう新たな動きを、適度な間隔で見せていくことも、やり方だろうと思います。

久米川町循環の収支率は、確かに東村山市の中で見ると低いですが、一般的なコミュニティバスの収支率から見たら、そんなに悪い数字ではないですから、もう少し沿線住民に定着できる施策を考えていくことによって、十分に活かしていけるとと思います。

・委員

要するに、一番重要なことは、そこにグリーンバスを引くことについて、その地域住民が盛り上がらない限りは、そこに引く必要がないということです。みんなでもっと利用者を増やしていくぐらいの気持ちがなければ、はっきり言って、引く意味があまりないし、引いたのに乗らないと、本当に市の財政にかかわってくる、マイナスの問題になってきます。例えば、富士見町で、そういう動きが非常に盛り上がっていないのであれば、それは盛り上げるように、まず住民の努力が必要です。そこは市でなくても、その地域で、路線を引くことについて大いに運動を盛り上げていくことが、一番大事なことだろうと思います。

・委員

公共経済学的な話になりますが、例えば、地図を見ながら、単純にここに走らせれば良い、住民運動があるから走らせれば良いなのか、それとも、税金使っているわけですから、本当に困っている人が10人と、あまり困ってない人が100人だったら、どちらにバスを走らせるのか。単純に、お金だけではない、市のやるべきことの趣旨は、どちらになるのでしょうか。

・事務局

非常に重たい、難しい課題だと思います。コミュニティバスと一言で言っても、東京都内でも、いろいろな自治体でコミュニティバス事業を進めていて、それぞれの自治体ごと、地域ごとに、目的や方向性がそれぞれ異なっていると認識しています。東村山市は、地域の賑わいや活性化がコンセプトですし、既存の民間路線バス・公共交通等の補完をして、交通不便地域を少しでもなくしていくこともそうです。本当に不便な地域を拾っていくことに目的があるとすれば、市からの補助金を充当しながら運行しているので、どちらか即答しにくいですが、やはり地域で利用する機運を高めていただくことが、市としても一番大事だと思っていますし、今後、地域組織と一緒に検討を進めていく中で、コミュニティバスだけではなく、それを通じて、地域がつながりを持って、新たな機運が高まることも、課題の1つと感じたところです。どこを走らせるかは、検討を進めながら、交通会議の中での合意も含めて、慎重に進めていく必要があると感じました。

・会長

単純に交通空白地域を埋める話ではないし、要望があったから走らせる、例えば、要望の数が集まったから走らせることでもない。本当にその地域の本音の部分で、何に困っているのかを検証した上で、本当に移動について困っていて、その地域の人たち自身が、何らかの取り組みをしたい、あるいは、利用する機運が地域の中で非常に高まってきたと、優先されていくことになると思います。ガイドラインには、本音の必要性という意味で書いているはずで、そういう本質的な部分で、本当に必要とされているところにサービスを投入していく考え方で、整理ができると思います。

・委員

全くそのとおりだと思います。基本的には、需要が強ければ強いほど、運動が盛り上がっていきたく思うのですが、このコミュニティバスは、住民と市との協働事業ですから、需要が少なくても要望が強い地域と、需要が多くても要望が少ない地域と、どちらを優先するのも、盛り上がってきている地域に、たんたんと引くのだろうと思います。

・委員

民間路線バスの路線重複について、国土交通省で出している、コミュニティバスガイドラインに即した形で、なぜ重複が望ましくないか、補足させていただきます。

重複が単純に悪いかどうかは、具体的には、競合しているか否かということで見えます。なぜ競合するとマズイかということですが、具体的にほかの地域でも起きていることですが、民間路線バスが減収などをして、運行回数が減り、もし撤退ということになると、新たな交通空白を生んだり、利便性を低下したりします。全体的に中長期的に見ると、さらに不便になってしまうので、重複はマズイということです。

一方で、路線の重複が必ずしもダメではなく、その判断基準として、すみ分けができているかどうかという考え方を持っています。例えば、重複していても目的地が違う、お客様の年齢層、高齢者が乗るなど、そのすみ分けができているれば、問題はないと思います。誰がどういう目的で使うかも含めて、すみ分けができるという判断ができれば、重複も選択肢のひとつと考えています。

・委員

やはり民間のバス会社は、赤字も抱えて、黒字路線でカバーをしているところでの収支トントンがありますので、路線重複は、厳密によく検討された上で、路線の設計をしていただきたいと思います。また、公的資金の入っているコミュニティバスについては、その収支改善のために、ある程度の施策等をおこなっていくところもありますが、それに伴って、民業圧迫になってしまう箇所については、コミュニティバス1路線だけをクローズアップして見るのではなく、新たな路線が引かれたことによる周辺路線での減収分を合わせて、公共交通の地域全体の面として見ていただきたいと思います。

・委員

民間バス事業者の立場として言えば、このガイドラインに、既存バス路線との競合を回避、大きく平行・重複するルート避けると書かれておるとおり、文字や規定としては、これくらいしか言えないと思います。正直なところ、個別の事案で、それぞれの地域やそのバス路線の形態・利用状況・運行本数・時刻の設定、すべてが絡んで、総合的に判断するとはしか言えないと思います。

例えば、グリーンバスであっても、青葉町から新秋津駅への目的地同士で言えば、路線バスとグリーンバスは重複していますが、正直、私どもの路線バスに影響がないわけではなかったですが、そこは、形として路線バスとグリーンバスと、ルートも少し違うし、うまくすみ分けの設定をしていただいたところです。

今回、運賃を路線バス並みに上げましたが、バス事業者がとらえる重複の部分としては、ハードルがひとつ緩くなったことは間違いのないと思います。例えば、300m離れた並行した道路に、路線バスとコミュニティバスが運行している場合、道路が違うから重複ではないと言われれば、そうかもしれませんが、バス事業者から言えば、完全に重複だと思えます。150mずつのところにお客様がいらっしゃって、こちらが1時間1本100円で、こちらが1時間6本180円でも、当然、100円の1時間1本のバスをねらって移行する事例は、本当にたくさん見られますので、運賃面も含めて、総合的に判断したいと思えます。

そうは言っても、この北多摩地域は、なかなかバスが通れる道が少ない部分がありますので、全く同じ道を通り、目的として競合する区間のコミュニティバスやコミュニティタクシーにおいては、停留所を設置しないなどの形で、重複を避ける配慮をいただく場合もあります。ただ、路線や停留所の設定も、地域の皆様が使いやすいようにしていきたいのは、事業者も同じ意見・思いですので、こういった会議や、事業者と市との協議などで調整していければと思います。事業者としては、当然、利害関係で、逆の立場になる場合も多々ありますので、そこは意見として言わせていただくことはありますが、いろいろなことを総合的に判断していければ良いと思います。

東村山市のガイドラインとしては、競合を回避していくことが前提条件としてあることは、事業者としては、非常にありがたいと思えます。

・委員

そんなに何本もバス路線を走らせることができない状況があって、少ない路線で、できるだけ多くのところを通そうとすると、結局、すごく長い路線になってしまって、目的地まで行くのに、ずいぶん時間がかかってしまうと思います。ですから、何本も通せるということであれば、非常に短い時間で、何本も走らせることができるので、時間の問題も制約をきちんとPRできると思いますが、路線を多く走らせられない前提があれば、この1便30分をオーバーしてしまうことは、ある程度やむを得ないと思えます。

ここは、すごく悩ましいところで、30分で行けることが一番望ましいわけですが、実際問題、たぶんできないのだらうと思います。意図的にそうしているのではなく、あるだけの予算の中で作ったら、30分を非常にオーバーしてしまっている長い路線ができてしまうという結果だと思います。ですから、時間を短くするならば、路線の数を増やすしかないということなのですが、市で考えているのか。

・委員

私も、長い路線になると、その台数から運転手の手配と、いろいろ必要になってくると心配していたので、東村山市として、おそらく新規路線に関して想定している範囲があると思えます。それを把握するのが先かと思いました。

・事務局

今後の新規路線の想定状況ですが、基本的には、新規路線のガイドラインに沿って、進めていこうと思っています。その中で、東村山市のコミュニティバスの役割として、

民間バス路線を補完して、交通不便地域の解消を目指していく、市民の生活に密着した施設などにアクセスしていくことがあります。当然、ひとつの大きなテーマとして、駅などの交通結節点への接続は、非常に重要だと思っています。その中で、市の街づくりとしても、東村山駅・久米川駅・新秋津駅の3つを、市内の中心核として位置付けていますし、それ以外に、近隣も含めた鉄道駅が9つあるといった交通事情や道路事情を見た中で、どのように民間バス路線を補完して運行していくかという視点が大事なのかと思っています。

例えば、鉄道の交通網、鉄道駅と駅とを結ぶ民間路線バス、それを補完するコミュニティバスがあるということであれば、定時定路線というひとつの目安として、長い路線になると、ダイヤどおりに運行できない、遅れる可能性が多々含まれていることを加味していくと、このガイドラインで示させていただいた、1路線当たり30分も、ひとつの目安なのかと思っています。そうした中で、3つの駅を中心とした、東村山の街づくりの位置付けの考え方、また、鉄道駅という結節点、医療機関等もある中で、イメージとしてガイドラインの解釈を持っていたのですが、掘り下げていくと、改めて理解しながら、今後の考え方も深めていく必要があると思っています。

・委員

率直に申し上げまして、例えば、1つの交通不便地域に、バスを何台も、運転手も何人も投入することは、現実的には難しいので、そういったものを加味しながら、運行時間や路線を考えざるを得ないのが現実だと思います。

・委員

1便30分という話は、これも個別の事例によっては、柔軟に対応すれば良いと思います。例えば、15分で1周できるルートを設定すれば、非常に利便性が高く、毎時0分・30分で、1台のバスでグルグルできますので、非常に効率的ですし、安くできますが、逆に1周40分くらいかかる、片道40分かかかる往復路線では、何台ものバスや何人もの運転手が必要となるので、そこはそれなりに多く乗っていただかないと、収支率がどんどん下がります。バス路線は、運転手と車両をいかに投入して、そこにどれくらいのお客様がいらっしゃるかという輸送力から収支などを見て、総合的に判断をして設定していくものなので、一概に30分できれいなルートができる、目的に沿ったルートができるかは、非常に難しい部分でもあります。これも、とらわれ過ぎずに、ある程度柔軟に対応すれば良いですが、短い時間でルートを設定したほうが、本数が多く、効率的で利便性の高いバスが、より低い輸送力で実現できることは、間違いありませんし、あまり長いと不便になるのも、間違いありません。

・委員

東村山市全体の公共交通のひとつの分断点が久米川駅で、市の南側と北側に切れている。したがって、例えば、富士見町のほうから市役所に、東村山駅のイトーヨーカドーに行くときは、府中街道が渋滞しやすい状態ですから、バスでは行けない、自転車で行くのが、本当に一番早いです。

今、富士見町や美住町から、それぞれの場所に行く路線にすると、長い路線が2本も3本も必要になってきます。短い路線で、久米川駅に行く、あるいは、昔からある理想案で、久米川駅と東村山駅との間を、市役所で結ぶ、非常に短いシャトルバスを値段的に安くして走らせれば、南北がつながって、非常に便利な路線ができると感じます。

・会長

今後、具体的に検討が進んでいく中で、そういった選択肢の可能性もあると思います。

・委員

ガイドラインの地域組織の絡みで、合併した、さいたま市には10区あって、こういう会議がありますが、やはり大きな会議でやっても、話はまとまらないです。



極端な例ですが、例えば、諏訪の人と萩山の人が、それぞれ行き来したことがあるかという、同じ東村山市内でも結構広いですから、全然状況も分からないし、あまり何を欲しているかも、当然お互いには分からないので、コミュニティバスやコミュニティタクシーといった交通サービスの必要性をピンポイントの地域で議論していただいて、想定経路を考えていただくことが、このガイドラインでも基本になっていると思います。

西武バスで以前、久米川駅からグリーントウン美住を通過して、新青梅街道から上北台駅へ行くバス路線を運行していました。地域の八坂小学校の先生や住民のかたと調整して、停留所を決めるなど、いろいろ苦労して新設した経緯のある路線でしたが、やはりご利用いただくニーズが非常に少なく、利用実態も少なかったため、民間であれば、基本的にそこで収支が取れなければ存続していけませんので、残念ながら、路線廃止という状況に至ってしまいました。

幸いなことに、北多摩地域は、民間バス路線が結構残っていますし、実際、東村山市でも、銀河鉄道も西武バスも頑張っている路線もありますので、そういうところではない地域で、重複を避けつつ、かつ地域住民が一番行きたいところに、時間をかけつつ、かつスピーディーに、うまく地域組織でまとめていただければ、良いものができると思います。皆さんの総意として、どうしても行きたいところは、外せないこともあります。いろいろなところを盛り込み過ぎても、やはり長くなってしまいますし、それを支援する形で、ガイドラインを活用いただければと思います。

#### ・委員

難しい問題もたくさんあるのですが、やはり市民のため、地域のためのものであると考えれば、ガイドラインは、ひとつの尺度として大変大事だと思います。それを大きく外さないのであれば良いと感じました。

実際にいろいろと話し合いが進んでいく中で、次の展開になってしまうかもしれませんが、やはり理論だけではなかなか分かりづらいところもあるので、例えば、期間を限定した形での試験的な運行も、機会として可能なかどうかという点を聞かせていただければと思います。

#### ・事務局

ガイドラインの中では、積み上げた形の実証運行は、当然示されています。また、試験運行も、開始と終了の設定も、いろいろ難しいですが、必要に応じて、事業者と相談をしながら、研究していきたいと思っています。

#### ・会長

本当に短期間に何かを検証することができるかどうかは、また別の問題ですが、実証運行そのものは、ガイドラインにも定められている手法です。

私の感想を言わせていただくと、1つ目の問題は、実際もし、地域組織自体の成立に課題があるようであれば、ガイドラインそのものの作り方・表現の仕方・取り組み方を再検討する必要があるかもしれない。私は国立市に在住ですが、たぶん私が居住している区域には、自治会がないか、あっても全く機能してないはず。そういう地域が仮にあったとしたら、自治会ベースということだけに限定すると、少し動きにくい面も出てくる可能性がある。地域住民が実際に発議し、動きやすい・議論しやすい形を作っていく必要がありますので、場合によっては、実態を少し調べていただく必要があると思います。実態を見ながら、ガイドラインの表現方法なり、運用の仕方を検討する必要があります。自治会の組織などの実態が、現実的にどうなのかを整理して、事務局としても、今後どう取り組むのが良いのか、考えられることを整理していただきたい。

それから、民間路線バスとの競合・重複の問題と、所要時間の問題は、地域の状況を見ながら、どういう形が望ましいのかを検討していけば良い話で、ガイドラインにこう書かれているから、こうしなければいけないという問題とは違うと思います。おそらく、

2・3番目の問題は、次回、もう1回整理することによって、解決するだろうと思いますし、今までいただいた意見からしても、ガイドラインを変えるなど、そこまでの問題にはならないだろうと思います。実際に運用していく中で、このようなことを考えていく必要があるのではないかと、こういう取り組みの仕方では解決できるのではないかと、今日いただいた意見から再整理していただければと思います。

最終的な判断をする場でもあるので、本当は、具体的に問題になっていることを、この交通会議の場に出して議論しても構わないと思います。今後そういう方法も少し加味しながら、ガイドラインの運用をしていただければと思います。

打ち合わせをしたときに、難しい言葉が使われているという意味ではないかと思いますが、ガイドラインの表現などの問題が出ていると伺いましたが、

・事務局

地域組織の検討会に何度かお邪魔して、住民からの話を聞きました。具体的にどこが分からないのか、指摘がありませんでしたが、「交通の事情を全く知らない人が読んだときに、表現的に分かりにくいところがある」という意見がありました。また、「交通のことをもっとよく分かる形で、市報に特集号でも何でも良いし、何か分かりやすいものがあると、ガイドラインももっと読みやすくなって良いのではないか」という話もあったので、そういったところも今後、詰めていければ良いと考えています。

・会長

これは、一般の路線バスのインフォメーションも同じですが、確かに、ある程度分かっている人間が作っているもので、どうしても全く知識のない人が見たときに、意味が取れない、分かりにくいことが往々にしてあります。もし、全然意味が分からないなど、具体的な指摘があれば、相談をしながら表現などについて改善していきたいと思います。

ご意見として例のあった、市報の特集は良いですね。ぜひやってください。

まとめとして、ガイドラインの運用については、今日いただいた意見を整理していく。1番目については、少し実態を把握した上で、もし、今のガイドラインの中で、不具合があるようであれば、組織作りについて再検討をする形で、整理ができると思います。2・3番目については、現実合わせ的に検討すれば良い話が主体になってくるかと思えますので、どのような判断をしていくかということについて整理していくことで、次回につなげていきたいと思います。

その他

・会長

その他、事務局から何かあれば、お願いします。

・事務局

次回の会議の日程です。委員には、正式に決定次第、ご案内させていただきますが、現在、8月4日(月曜)午前10時からを予定していますので、お忙しいとは思いますが、よろしくお願いします。

4. 閉会

・会長

以上で、本日の議題が、すべて終了しましたので、これをもちまして、平成26年度 第1回 東村山市地域公共交通会議を閉会します。本日は、お忙しいところ、ありがとうございました。次回もよろしくお願いします。