

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成26年度 第3回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成26年10月31日(金)午後2時~午後3時50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・野崎満会長代理・関根康洋委員・生田正平委員・中條基成委員・今野浩児委員・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・小川良樹委員・野崎元委員・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 (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：高橋袈裟男委員・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	19名
会議次第	1.開会 2.議題 久米川町循環の改善運行 利用者サービスに関する検討 その他 3.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。 大橋昇(銀河鉄道株式会社) 生田正平(同左) 若林淳(一般社団法人 東京バス協会) 今野浩児(同左) 土屋隆志(関東運輸局 東京運輸支局) 小川良樹(同左) 関係者紹介 コミュニティバス運行計画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					

開会に際して、事務局に本日の傍聴希望者を確認します。

・事務局

傍聴希望者は、19名です。

・会長

委員の皆様にお諮りします。事務局からの報告で、本日は19名の傍聴希望者ということですが、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、傍聴の皆様をお願いを申し上げます。この会議を傍聴されるに当たっては、東村山市地域公共交通会議の傍聴に関する定め 第4条、傍聴者の遵守事項等をお守りいただき、スムーズな議事の進行にご協力いただきますよう、お願いします。

次に、委員の出欠席について、確認します。

・事務局

本日の委員の出欠席は、当会議の委員16名中、14名の出席、2名の欠席となっています。出席者、過半数以上となっていますので、会議の成立要件は満たしています。

・会長

委員16名中14名の出席ということで、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、会議は成立しています。

ただいまより、平成26年度 第3回 東村山市地域公共交通会議を開会します。

会議を始めるに当たりまして、一言、ごあいさつ申し上げます。実は私、半月ほど前に、1週間ほど、ミャンマーに行ってきました。ミャンマーのヤンゴン市内の路線バスとして、グリーンバスで廃車になったバス車両が市街地を走っていたのを見かけました。旧車両がミャンマーに渡り、入口・出口だけは、そのまま残っていますが、色や形はそのまま、市内の路線バスとして、元気に走っています。

・委員

ミャンマーにCNGは、あるのですか。

・会長

ミャンマーは、天然ガスが非常に豊富に取れるので、バスのほとんどは、CNGです。CNGバスが8～9割ぐらいを占めています。日本から行った車もたくさんありますが、みんなCNGに改造しています。グリーンバスの旧車両は、改造しないでそのまま、天然ガス車として走っています。ちなみに、西武バスもそのままでした。これを最初にご紹介したかったので、あいさつさせていただきました。

2. 議題

・会長

本日の議題に入りたいと思います。ガイドラインに則って改善運行をしてきた久米川町循環に関することと、これまで数回にわたって、具体的に進められるものを進めていこうということで、運賃改定に伴う利用者サービスに関する検討事項。そのほか、今後に関連することなどを含め、報告事項等があります。

まずは、議題に入る前に、事務局から報告事項がありますので、お願いします。

・事務局

前回の会議で、運賃を改定したことによって、市民から苦情や意見があったかどうかという質問に、私のその場の判断で、直接、公共交通課に電話や窓口、Eメールなどで

入った件数15件程度を報告しましたが、実は、東村山市長あてに、元の100円の運賃のままでお願いしたいという要請文や署名がありました。他意はありませんでしたが、そのときに触れなかったので、ここで改めて、報告します。

まず、4月14日付で、新日本婦人の会 東村山支部から、東村山市内のコミュニティバスの運賃が、100円から180円に値上げされることに強く反対し、撤回を求めますという趣旨の要請文。また、同4月14日付、日本共産党東村山市議会から、市内コミュニティバスの運賃、現行100円から180円への大幅値上げに強く抗議し、撤回を求めますという要請文をいただいています。

それ以後、グリーンバス運賃値上げ反対 東村山市民連絡会から、グリーンバス、運賃の値上げに反対し、撤回を求める署名をいただいています。その要請主旨としては、ご案内のとおり、本年4月からの消費税の値上げで、市民の生活が大変苦しくなっています。そのときに、4月1日付の市報で、6月からのグリーンバスの運賃を、100円から180円に値上げするということが発表された。それが、市民にとっては、大変な問題であり、市民感覚からは大きくかけ離れているものである。運賃の値上げを撤回し、現行に戻すように求めますというものです。5月20日付で、580名分、8月1日付で、2,223名分、10月27日付で、462名分、合計しますと、10月31日現在で、3,265名の署名をいただいています。

・会長

報告として、受け取っておきたいと思います。

資料の説明<久米川町循環の改善運行>

・会長

久米川町循環の改善運行について、これまでの交通会議の中で、久米川町循環のダイヤを改善するという形で、実証運行の合意をしました。今回は、その実証運行の半年間の実績が出ていますので、運行改善のガイドラインに基づき、実証運行から改善運行に移行するかどうかを判断していくことになります。それでは、事務局から説明をお願いします。

・事務局

今回の実証運行ですが、まず半年間、実際に運行してみて、利用状況・収支状況がどのようなになったのかを確認し、その評価結果を見て、今回の交通会議で、改善運行実施の可否をご判断いただければと考えています。

<資料1>久米川町循環の実証運行における収支状況・利用状況の判定

1 コミュニティバス運行改善ガイドラインの流れ

去年、地元のニーズを把握し、計画を作って、実際に今年3月から実証運行を実施。

2 久米川町循環の実証運行の内容

ルート等の変更はなし。

ダイヤ変更として、平日・土曜の運行を、通勤・通学で利用しやすいように、朝の時間帯の便数を増やして、その分、昼の時間帯を減らした。

東村山駅に接続している新秋津駅方面のコミュニティバスに乗り換えしやすいダイヤに調整した。

休日の運行は、今まで平日とすべて同じダイヤで動いていたが、休日の動きが少し違うので、昼間、買い物や余暇の活動がしやすい昼中心の運行として、7～18時を、9～16時に変更した。

3 利用状況について

図3-1で、昨年同時期の利用状況と、今年の利用状況を示した。

3月から開始し、まず3月については、昨年より少し増えている。
それ以降、少しずつ減っていった、6月は8割弱くらいまで減っている。
6～8月については、運賃改定の値上げによる影響が、かなり大きいだろう。
図3-2で、ほかの路線の利用者数も同時に確認した。
久米川町循環以外の路線の平均は、久米川町循環より下がっている。
したがって、久米川町循環については、下がりが弱いという状況になっている。

4 収支状況について

収支率は、支出に占める収入の割合のこと。

前年度より上がったかどうかで、改善の効果があつたどうかを確認している。

表4-2で、1日あたりの収入・支出・収支率を整理し、確認した。

比較基準には平成24年度の実績を使い、半年分の実証運行時の実績値と比較した。

収入は、約20%上がった。

支出は、休日を減便した影響で、約2.5%押さえられている。

収支率は、約35%から約8%向上し、約43%となった。

ただし、運賃の値上げが非常に大きく影響しているため、今回、その影響のある6～8月の3ヶ月については、その影響を除いて評価をしたいと考え、運賃改定がなかった場合の利用者数と収入を推計した。

表4-3で、ほかの路線の利用状況から、運賃値上げがなかった場合の利用率を算出するための数字として、運賃改定による減少率76.6%を算出した。

収入は、現在、ICカードで175円と、1人当たりの単価が高い状況。

回数券での利用があるので、100円より低いですが、実績値93円を踏まえ、計算。

表4-5で、実際の6～8月の実績値から、値上げがなかった場合の試算をした。

表4-6で、平成24年度の実績と、実証運行時の実績、6～8月の値上げがなかった場合の推計値をまとめた。

収支率は、基準の平成24年度の実績に比べ、+1.6%改善した結果となった。

5 評価結果について

結果を踏まえ、ガイドラインによる改善運行への移行要件として、収支率が前年度以上を満たしており、改善運行への移行を事務局として提案する。

6 今後について

情報共有として、11月中旬に、沿線住民を対象に、アンケート調査を実施。

この中で、改善内容に対する利用状況、今後の利用意向、要望等を確認していく。

今回、改善運行の了承を得たら、その次のステップ、さらなる改善として、停留所の位置等の見直しを考えていきたい。

・会長

それでは、久米川町循環の改善運行について、協議をしていきたいと思っております。

事務局からの提案としては、ガイドラインの中で、実証運行から半年間の収支率が、前年度以上を満たすということで、ガイドライン上、改善運行へ移行することが可能になっているので、改善運行に移行したいという提案ですが、これについて、ご意見はありますか。

・委員

平成24年度の実績を基準としていますが、なぜ平成25年度を使わないのか。要するに、表4-3を見ると、久米川町循環以外の利用者数の前年度比では、平成25年度の数字を使っています。何か理由があるのかかもしれませんが、全部を平成25年度に統一していけば良いのではないかと。

それから、表4-5 運賃値上げがない場合の久米川町循環の収入額推計で、久米川

町ルート以外の運賃値上げと書かれています。全ルートの数字を使ってやるのが一般的ではないかと思いますが、なぜ久米川町ルートだけを外しているのでしょうか。

そして、それらを使って、全体の最終結論を出していますが、ゆがみが生じることは、ないのでしょうか。

・事務局

まず、平成24年度の実績を基準として使った理由として、平成25年度の数字を用いると平成26年3月の数字が混ざってしまいます。3月には既の実証運行を開始していますので、全く実証運行をしていない年度である、平成24年度の実績が望ましいと考えて、平成24年度で設定しています。

表4-2で、なぜ平成25年度の利用者数を使用したかということ、期間が6~8月なので、特に実証運行の影響が出てこないため、平成25年度の数字を使っています。

次に、なぜ久米川町循環以外の路線の減少率を使ったのかということ、最初の回答と同じで、久米川町循環は、運行内容が変わっており、その影響で利用者の動きが変わっています。実証運行の影響がない状態の減少率を考えるために、久米川町循環だけを外した減少率を使っています。

1番の目的は、値上げだけの影響を外したいということです。実証運行による影響が入っている数字は、使いたくなかったため、そのために、値上げの影響だけが出た数字を対象にしているということです。

・委員

この表4-3に、平成24年度の数字を使うことは可能ですよね。要するに、利用者数の前年度比で、平成25年度と、平成26年度とでやっていますが、ほかを平成24年度でやっているのであれば、平成24年度でやっても、可能だったわけですよね。

・事務局

可能です。

・委員

それは平成25年度の数字を使っても、さして変わりはないという判断ですか。

・事務局

そうです。

・委員

さして違いがないなら別に良いのですが、平成24年と比べると、数字的には、多いですか、少ないですか。

・事務局

ほとんど違いはなく、平成25年度のほうが、利用者数としては若干多いくらいです。

・会長

つまり久米川町循環の場合は、値上げをしていると同時に、実証運行をやっている。その両方の影響が、ここには入ってくる。したがって、その値上げの減少率については、実証運行の影響がない、ほかの路線のデータで判断をしたかったということです。

・委員

この全体としての増減については、表で分かるのですが、この改善計画で、例えば、朝の便を増やす、昼の便を減らす、休日の便を昼中心にするという、それぞれ効果が、どれだけ反映されているかという資料があると、もっと分かりやすいのですが。

・事務局

日別で見れば、土日については、確認できますが、今は、利用状況だけが分かっている状況です。すべての効果が分からない状況ですので、実際に、乗り換えの状況や、どういった利用をしているのかは、今後、アンケートやヒアリング等で詳細を確認して、次の交通会議で報告していきたいと思っています。

・会長

今日、改善運行で行くかどうかの判断をするに当たって、この改善運行によって、どう変化したかは、なるべく多くの情報がほしいわけです。そういう意味で、最終的な調査結果でなくても、参考になるデータがあれば、出していただいただけるとありがたいのですが、今までの調査の中で、参考になる結果は、何かありますか。

・事務局

曜日別の利用者数については、手元にあるデータから確実に整理できますが、まだ数字を整理していません。申し訳ありませんが、後日、報告させていただきます。

・会長

ガイドラインに沿って判断する分には、その中身が細かく分かっていなくても問題ないですが、一応、皆さんに判断していただく上で、もう少しデータが必要です。それは後日、出してください。

・委員

表4 - 2の支出額で、平成24年度実績40,143円が、実証運行時39,158円と減少していますが、なぜ支出額が減少するのですか。

・事務局

日曜に便数を減らしているからです。今までは、平日と同じように、朝から夕方まで運行していたのを、朝や夕方の便を少し減らして、昼間にシフトさせたので、走行距離が減って、燃料費などが減っている影響です。

・委員

そうすると、表の収支率の増減8.0%は、収入額と支出額から出したわけではなく、平成24年度の35.1%と、実証運行時の43.2%の差から出したのですか。

・事務局

そうです。変化率ではなく、差分です。

・委員

表4 - 6の利用者数で、平成24年度実績の150は、ほかのところで出てきませんが、要するに、実際にそうであったという、単にそれだけのことですか。

・事務局

はい。表4 - 6の左側と中央については、実績値です。

・委員

ちなみに以前、ほかのルートが改善されたとき、どのような実績があったのでしょうか。これが最初であれば、基本的に、このプラス1.6%が、今後のひとつの大きなベースになってくると思うし、1.6%、あるいは2%くらいあれば良いだろうということになってしまうので、非常に重要なパーセンテージだと思います。

・事務局

今回が、ガイドラインに則って改善をおこなった初めての結果です。参考ですが、今回、実証運行すると決定する前に、需要調査をおこなって、これくらい増えるだろうという収支を予測していますが、大体同じ2%弱くらいでしたので、見込程度の改善であったのだろうというところです。

・会長

今回の場合、ちょうど運賃改定を挟んでいますので、この収支率は、いわゆる完全な実績値で計ることができない面があります。したがって、この1.6%も推計値です。

一応ガイドラインの中でも、何%であればということは、一切ありませんので、この辺は、あまり数字に引っ張られないように判断をしていただきたいと思います。

・委員

全体として、1.6%改善されることは、良いと思いますが、例えば、値上げで全体

として、乗る人が減っているときに、100円だったら乗るが、ワンコインでなければ乗らないという人は、もしかしたら乗らなくても良いのかもしれませんが、やはり、身体が不自由だったり、お年を召したかただったり、できれば乗りたいと思う人が乗れる便の設定になっていれば良いと思います。

細かい資料が出ていないので、あとはアンケートで出すしかないと思いますが、いわゆる、かゆいところに手が届くように改善されたかどうか、本当に乗ってほしい、乗らなくてはならない人が、どれだけ乗れるようになったのかを、ぜひ次のアンケートで出してもらえるとありがたい。それがきっと、ほかの地域の改定のときにも役に立つと思うので、お願いしたいと思います。

・事務局

貴重な意見だと思しますので、アンケート調査の詳細な結果を、資料として示していければと思っています。

・会長

どういう状況だったら、利用者や沿線住民にとって、より使いやすくなるのかということと、将来、続けていくことを考えると、改善運行で検証しているように、収支状況や利用状況が、きちんと上向いていくことを考えていかなければいけないので、この辺を、どこに持って行くかが判断できるように、調査を進めていただけるとありがたいと思います。

・委員

表4 - 6で、収入は、分かりやすいと思っています。支出の内訳的なものが見えると、さらなる検証ができるのではないかと考えていると思いますが、それは可能なのでしょうか。

・事務局

運行事業者からいただいている情報なので、運行事業者と相談しながら、人件費や燃料費がどれぐらいなのかなど、できる限りの出し方を検討したいと思っています。

・委員

同じく表4 - 6で、支払額の理解の仕方ですが、平成24年度は、1人当たり94円で、実証運行時の実績値が121円。そうすると、支払額の割合に、ずいぶん差があるように思います。運賃としては、平成24年度は、100円に対して、94円。実証運行時は、現金180円に対して、121円になったということですか。

・事務局

3～5月は、100円でしたので、半分ずつ入っているということですか。

・会長

それをならすと、121円くらいになるということですね。

・委員

調査の方法・やり方が、よく分かりませんが、例えば、当然、減ったということが出て来ることは、予想されていましたが、実際、利用しなくなった人が、今度、どのような方法で移動されているかということは、この調査の中には入らないのですか。

・事務局

今回のアンケートでは、逆に、コミュニティバスを新たに利用している人が、以前、どういう手段を持っているのかを把握しています。要は、減るというよりは、改善したことによって増えるほうを把握する調査を、今かけているところですから、減ったほうについては、確認はしていません。運賃が高いという要望に関係する事項として、アンケートでは出てくると考えられるので、そういった意味では、確認はできます。

・委員

一般的に、何らかの方法で移動はなさっていると思います。利用しなくなったというだけで、不便を感じながら我慢されて、そのまま移動もしないという、単純な答えは出

ている感じがするのですが、そういう調査は、何か考えられないものですか。

・会長

今進めているアンケート調査に組み込むのは、少し難しい感じはしますが、ヒアリング等で、サポートすることもできるかと思います。おそらく別途、移動に関する意識調査をするということであれば、その中で、移動手段の変化を聞くこと、予測することは、可能だと思います。

・委員

アンケート調査の重要性は、非常に大きなものです。今回、収支率がプラスになっていますが、180円に値上げした影響が大きい可能性もあります。例えば、もう少し運賃が低ければ、もっとたくさん乗って、もっと収支が良くなった可能性も考えられますので、一応、180円に上げたことによって、乗る人は減ったが、収益は上がったということを前提に、このアンケート調査を、ぜひとも注意深く実行していただきたいと思っています。

・委員

今までの会議の中で検討・協議いただいた部分かと思いますが、ちょうど私も住民なので、アンケートをちょうだいしました。場合によってはヒアリングという話も出ていますが、今後大きく影響してくるのではないかと考えますので、このアンケートと、今後の改善運行をどのように進めていくのか、その関係性を教えていただきたいと思っています。

・事務局

アンケートについては、利用者だけではなく、沿線住民すべてを対象におこなっていますので、それぞれの意向を聞いています。どのようなかたが利用しているのか、逆に、どのようなかたが利用していないのか、どのような利用目的なのかをしっかりと聞いていこうというところです。あとは、ヒアリング等で補足をして、今回の実証運行が、本当に沿線住民にとって良かったのかを、しっかり出していきたいと思っています。

さらに突っ込んだところで、まだ改善できるところがあるのではないかとこのところ、実際に、この実証運行以外に、何か要望はありませんかという意見も聞いています。そちらについては、今回の実証運行が、改善運行への了承が得られましたら、それ以降、それを材料に、またさらに検討していきたいと考えています。

・委員

あえて確認させていただきますと、アンケート結果は、今回の改善運行だけではなくて、今後へも継続して利用していくということですね。

・事務局

はい。

・会長

ここで、その改善運行について、移行するかどうかを決めることは、結局、その実証運行の中で、ガイドラインに示す要件を満たしていることによって、その実証運行開始前に戻さないという意味合いです。ですから、これで改善運行したものに移行したその後、これが将来ずっと、このまま続くということの意味しているわけではなく、さらに調査の中で、いろいろなご意見なり、それから実際の利用状況等が出てきた中で、ダイヤを改善する、あるいは、バス停位置等の改善を加えていくというように理解をしていただければと思います。

・委員

アンケートを取るときに、今のこの実際の収支の割合だとか、現状はこうなのですよということを、住民にお知らせするのでしょうか。

・事務局

今は、案内していません。

・委員

アンケートの取り方は、すごく重要だと思っています。

冒頭に報告があったように、元の100円に戻してほしいという署名の動き等があります。それはとても貴重な意見だし、普通に考えても、安ければ安いほうが良いですよ。普通に路線バスに乗ったときに180円を払うことを考えると、グリーンバスは、100円のほうが本当に良いのかどうか。また、現状の収支について、今バスにどれだけお金をかけて、どれだけ市の持ち出しがあるのかを、バスを走らせている地域に、きちんと知らせるべきだと思います。

現状を知った上で、バスはもったいないからいらぬという人もいるだろうし、それでも欲しいと思う人もいるだろうし、やはり地域のことを考えたら、交通手段としてきちんと残しておきたいという人もいると思います。それぞれの立場があるし、すべて貴重な意見だと思うので、きちんと知らせるから、便数増やすなり、減らすなり、バスの改定スタートしていくことが大切だと思います。

ただ欲しいだけだと、あまり意味がないと思いますし、今のバスどうですかと、ただ聞くだけではなくて、久米川町循環以外も含めた、全路線を並べて考えられる資料で、現状の運行に関する会計報告をした上でのアンケートでないと、アンケートの意味がなくなってしまうので、ぜひ、そのようにお願いします。

・会長

今の件は、非常に大切なことで、アンケートに封入して、そのアンケートを取る沿線住民だけではなくて、広く市民に情報として知らせていくべきだろうという問題だと思います。

・事務局

大変、貴重な意見です。確かに、私たちの仕事の進め方として、いわゆるコストであるとか、税金の使い道といったものを、市民に丁寧に説明をしていくのは、非常に大切なことだと思っています。市民による事業評価など、様々な場面で、全体の行政運営として報告することは、多々ありますが、コミュニティバスに限っての報告は、やり方も含めて、前向きに考えていかなければいけないと考えています。

また、今回、地域組織との協議の場では、内容について説明をしてきました。ただ、そのほかの住民へ、どのように伝えていくのかは、確かに、一番大きなテーマです。例えば、今回、実証運行から改善運行に切り替わっても、地域組織が解散するわけではなく、今後も引き続き、運行について話し合いをしていく場が継続していくこととなっていますので、その中で、いろいろなお伝えの仕方をしていきたいと考えています。

・会長

やはり、その辺は、そうしたきちんとした情報から、皆さんに判断をしていただく必要があるかと思っていますので、ぜひ、よろしくお願ひしたいと思っています。

そうしましたら、ガイドライン上で、改善運行に移行する条件を満たしている。つまり改善運行に移行するということは、現状やっているダイヤで、今後、進めていくということです。久米川町循環の運行について、特に問題なければ、改善運行に移行するというので、よろしいでしょうか。

．．． 全会一致（合意） ．．．

・会長

ありがとうございました。それでは、改善運行に移行するというので、事務局は、今、様々意見ありましたように、アンケート含め、今後の調査、あるいは、今後のさらなる改善について、きちんと調査をし、判断をしていっていただきたいと思っています。

今後のその調査について、もし、ある程度具体的にあれば。

・事務局

実際に、アンケート自体は、始めていまして、11月25日が締切で、今、少しずつ返ってきている状況です。こちら、締切のあとに、しっかり分析をした上で、足りない部分については、地域に入ってヒアリング等で補足することも考えています。

・委員

アンケートは、ポスト投函ですか。

・事務局

自治会にお願いをして、全戸に配っていただき、ポスト投函としています。

・会長

それでは、調査については、よろしくお願ひしたいと思います。

資料の説明<利用者サービスに関する検討>

・会長

それでは、次の議題に移ります。利用者サービスに関する検討ということで、前回の交通会議で、利用者サービスについて、いくつも候補が出てきた中で、少しずつ早期の実現が可能なものにしぼってきた経緯があります。その中で、一番、早期の実現性の高いサービスとして、前回までに、1日乗車券が挙げられていたと思います。これについて、今回、資料を作っていただいたと思いますので、事務局から説明をお願いします。

・事務局

前回、早期に実現ができる利用者サービスがどれかという検討をした結果、その中で1日乗車券ができるだろうということで、実現する場合の設定・メリット・デメリットを表にまとめた。

<資料2>利用者サービスを仮に実現する場合

	設定	メリット	デメリット
形態	紙 (現金払いのみ)	・誰でも利用できる	・日付を記載する手間がかかる ・チケットの種類が増える
	IC	・ペーパーレス	・ICカード所持者以外の方が利用できない ・他のIC1日乗車券と同日での二重登録ができない ・導入時のシステム変更に時間&費用が非常にかかる
利用	グリーンバス のみ	・グリーンバス間を1枚で安く乗り継げる	
販売	車内	・利用したいときに購入できる	・予約制ではない ・公共施設等で購入できない
金額	500円	・ワンコイン	・補助金増の可能性

<資料3>グリーンバス乗車数と収入(7月実績比較)

<資料4>グリーンバス乗車数と収入(8月実績比較)

<資料5>グリーンバス乗車数と収入(9月実績比較)

利用者サービスを考えるための参考資料。6月は、前回の会議の資料。

9月までを見ても、全体の乗車数は、約22~3%減で推移。

運賃改定をしたこともあり、全体の収入は、約27~30%増で推移。

やはりICカードの利用が、非常に多いと考えている。

- ・会長
 - <資料2>について、何かご質問・ご意見ありますか。
- ・委員
 - ICのシステム変更に費用が非常にかかると書かれていますが、いくらかかりますか。
- ・事務局
 - 導入時のシステム変更ということで、IC協会等いろいろ手続きがかかるということと、それに関する改修費用がかかるということで、まだ試算していませんが、西武バス本体で手続きをしたときに、結構お金がかかったような話を聞いているので、かなりかかるのではないかとこの予測がされているということです。
- ・委員
 - PASMOやSuica等のICカードには、導入したときからバスのカテゴリーがあります。そこにあらかじめ組み込んでいる定期や1日乗車券の仕組みを使う分には、割と低い水準の改修金額でいけます。そこを、あらかじめ組み込まれていないことをやろうとすると、2年がかりで数百万円単位の改修費用がかかると、IC・PASMOから言われていますので、どういう内容になるかによって、全然違います。
 - 今回は、あらかじめ組み込まれている仕組みに、1日乗車券がありますので、普通の形でいけば、そんなにかからないと思います。グリーンバスだけ乗れるという形のデータを登録するにすぎませんので、割と低廉な金額でいけますが、その手続きや、PASMO等の全体の加盟会社には、鉄道もかなりありますので、そちらへの周知期間や手間等は、結構かかります。
- ・委員
 - それは、1日乗車券用のICカードということですか。
- ・委員
 - 普通にお使いいただいているPASMOやSuicaをお持ちでしたら、そちらに、乗車したときに登録して使うイメージです。
- ・会長
 - 例えば、グリーンバス用の車両であれば、1日乗車券の登録をすることは、そんな難しいことではない。予備車などの場合、西武バスの1日乗車券はどうなりますか。
- ・委員
 - 西武バスの1日乗車券とは、同時に登録できない問題はあります。グリーンバスだけをお使いで、1日乗車券をご購入されるお客様については、そんなに間違いもありませんので、問題はないと思います。
- ・委員
 - 例えば、今日は1日乗車券だったというときに、つい癖でICカードをタッチしてしまった場合は、どういう対応になりますか。
- ・委員
 - その場合は、ICカードに返金する仕組みができませんので、基本的には、タッチする前に、1日乗車券の設定をしていただくようになります。
- ・委員
 - 他のIC1日乗車券と同日での二重登録ができないとは、どういう意味なのでしょう。
- ・委員
 - それが、先程申し上げました、路線バスでやっている1日乗車券と同時に、同じ日に登録できない。どちらかを消さないと、できないという意味です。
- ・会長

私の個人的な意見ですが、1日乗車券を、ICにまでするは、必要ありますか。

ICのメリットは、タッチするだけで簡単に運賃の支払ができるということと、東京の仕組みの場合は、ICのほうが1円単位で安いですから、そういうメリットはありますが、1日乗車券は、定額になるわけで、その運賃の差の問題はない。

それから、1回、購入してしまえば、あとはそれを見せるだけの話で、ICにわざわざ入れ込むだけのメリットを、私は、あまり感じない。

実は、西武バスには申し訳ないが、各社がやっている1日乗車券などでも、最初に登録する手間と、そのときに500円なら500円を払って、紙ベースのものをかう手間は、そんなに変わらないこと。また、1回買ってしまえば、あるいは登録してしまえば、あとやることと言ったら、むしろ、紙ベースの1日乗車券を見せていたほうが楽ではないかという気もするのですが、どうでしょう。

・委員

私も正直な話、同じ意見です。

すごく気になるのが、ICカード以外の人利用できなくなってしまう。今ざっと、この9月の実績の割合で計算すると、4割近い人がICを使っていない。これが、すごく大きな数字だと感じているのと、紙媒体での手間がかかるデメリットは、私にとっては、あまりデメリットに感じない。それぐらいは当然ではないかと思います。

・会長

その場で日付を記載するという手間がかかるということであれば、1日乗車券の作成の段階で、少しコストは高くなるでしょうが、例えば、コインで削る方式や、自分でその日付を記載する方法もあります。いろいろなやり方があるので、ここのデメリットは、それほどでもない、私も思っているのですが。

・委員

グリーンバスの場合、1日乗車券は、毎日そんなに出るものではないですね。

・会長

どの程度出るかは、やってみないと分かりませんが、1路線程度だと、実績として、そんなに出ていないところが多いですが、グリーンバスの場合、路線が複数ありますし、東村山駅で接していますね。

・委員

西武バス全エリアでやっている1日乗車券が、1日で約300枚弱くらいです。それから考えると、おそらく、数枚レベルだと思いますので、普通に日付を記載させていただくやり方で、紙が一番簡単にできますし、無駄もないと思います。

・委員

1日乗車券が、とても素敵なデザインでできていたら、記念に乗ろうという人も出ると思うし、シーズンによって違ったり、地図が載っていたりすれば、2回しか乗らない人も買うかもしれないですね。

・委員

そうですね。地図なども入れておけば、そんな気もしますね。

・委員

ICカードを導入するに当たっての懸念事項で、結構、他の事業者でも、ICカードにデータを蓄積するに当たって、不具合等が生じている事象等もありまして、あまりICカードに依存したり、ICカードに情報を追加したりすると、予期せぬ事象が発生してしまう可能性もあるので、その辺を考慮していただいたほうが良いと思いました。

・委員

金額の設定の仕方だと思います。今、ここに書いてある500円なら、ワンコインということで、その場で買うのも簡単だと思いますが、例えば、550円とか、何百何十

円となってくると、おつりを出したり、コインを多く用意したりすることになって、少し余計に手間がかかるので、この金額の設定の仕方次第で、紙だけでいけるかと思いません。175円×3回で、525円。若干割引で、500円という設定であれば、紙だけでも。西武バス全体で300枚出すところなので、グリーンバスだったら、きっと1日に1枚出ないと思うので、紙で良いのではないかと思います。

・委員

紙媒体であれば、裏面を広告にもできる。あとは、新規路線も検討されていますが、結局、市役所に通じているのが、今、新秋津駅に行く路線だけなので、私は、割合的には、もう少し出るのではないかと感じます。

・会長

金額については、3回乗れば元が取れて、少し得というぐらいの金額で設定されていることが多いので、この500円ぐらいが妥当であろうと、前回からも出てきています。皆さんの意見として、金額については、500円ぐらいが妥当だと思ってよろしいですか。

おそらく、今日の段階で、1日乗車券を紙ベースのみでいく、これでやりましょうということで、合意いただければ、開始時期はともかくとして、もう準備の段階に入ることになりますよね。

・事務局

補助金全体の影響も一部ありますが、利用促進、利便性等々も含めて総合的に考えながら、なるべく早く導入できるように努めていきたいと考えています。

・会長

そういう意味で言うと、なるべく早く実現するためには、とりあえず紙ベースでスタートできる形にしておいたほうが良い。むしろICだと、それなりに準備にどれくらいのお金がかかるといったことを精査しなければならない面があります。それをやるだけのメリットが果たしてあるかという感じがありますが、どうですか。

・委員

紙ベースと、金額もワンコインということで、これで良いのではないですか。

・会長

そういうことで、サービスをなるべく早くスタートさせたいという意志で、皆さんよろしいでしょうか。

．．． 全会一致（合意） ．．．

・会長

それでは、紙ベースで、具体的な準備をこれから進めるということできたいと思いますので、事務局、よろしく願います。

先程、事務局からもありましたように、実際にそれを導入するに当たって、具体的な費用や、予想される補助の状況について、精査等があるようなので、いつからということ、今の段階では言えませんが、とにかく、導入に向けて準備に入ることによってさせていただければと思います。

前回までの段階で、1日乗車券以外の利用者サービスについては、早期に実現できそうなものの中に入ってこなかったものですから、今日の段階では、何も準備していません。今後また、皆さんからのアイデア等をいただきながら、導入できるものは、導入に向けて検討することにしていきたいと思います。

・会長

7～9月の実績の資料について、何かありますか。

・委員

私の感覚だと、それでもまだIC利用が低いように感じますが、バスでは、これくら

いが普通の割合ですか。

・委員

9月の利用実績で、ICを利用している割合が62～63%だと思いますが、東村山市は、西武鉄道とJR武蔵野線が通っていますから、ICカードをお持ちのかたも結構いるので、それと相まって、利用者としては低くない、むしろ高いと思います。回数券が根強くありますので、1割以上が回数券をお使いになっていますから、そういった意味では、もう少し高くなってくると思います。

一般の路線バスでも、大体74～75%くらいがIC割合になりますから、軽く6割を超えていますので、非常に利用が多いと感じています。

・会長

おそらく、近圏のコミュニティバスの中では、ICカードを使えるコミュニティバスの中でも、IC比率が高いのではないかという感じはします。私も、これだけICを使ってもらえたら、そういった形にした意義があったと思っています。

それから、PASMOやSuica等のICカード保有者が非常に多いはずなので、逆にこのICの利便性を、さらにPRすることによって、利用促進につながる可能性、いわゆる潜在需要を取り込むことも可能かと思っています。

その他

・会長

次に、その他になりますが、事務局から説明をお願いします。

・事務局

前回、美住・富士見地域での新規導入についての検討ということで、地域組織がまとめた運行経路案を、交通会議の資料で示しました。そのときも、いろいろ意見をいただきましたが、引き続き、地域の皆さんときちんと検討を進めていくようにとのことだったと思います。その後、担当所管としても、案の段階ではありますが、例えば、東村山警察署の所管と、バス停の位置の安全確認をしたり、バス事業者からのご意見をいただいたり、収支に関する簡易的な試算等を、現在も引き続きおこなっている状況です。

具体的に地域から案が出てきたわけですが、やはり市の考え方として、1路線の中に同時に2台のバスを通す部分や、ガイドラインにも示しています、民間のバス路線を補完するという意味合いでのコミュニティバスとして、既存の民間バスとの競合を避けるといったところから、前回お示した案のとおり、市として路線を計画することが難しいという状況が、はっきり言ってあります。このことは、地域の代表であります、地域組織にも話をしました。もちろん、地域組織からは、地域の貴重な意見であり、強い意見であるのだから、実現に向けて、市はもっと努力をしなければいけないという意見をいただいているところです。

ちなみに、11月23日に、地域住民との検討会をおこなう予定となっています。その中で、これまでの市の考え方等含めて、改めてお伝えしたいと考えています。地域住民の考える、100%思いどおりの路線の実現が、なかなか難しい面も多々あるとは思いますが、行政としても、この地域が交通空白地域であるという認識はありますので、引き続き、地域組織と実現に向けた検討をしていきたいと思っています。

今回、資料はありませんが、改めて、この新規導入に関する意見や、何かご教授いただけたら、検討いただきたいと思っていますので、よろしくをお願いします。

・会長

この美住・富士見の新規導入については、ガイドラインの段階で言いますと、交通会議で協議する段階までは、まだ来ていませんが、いずれ、その導入を判断する、実証運行をスタートさせる判断は、この交通会議ですることになります。そういう意味で、途

中経過を皆さんに知っておいていただくことや、意見交換をすることも、私は意味あることだろうと考えます。それから、地域の皆さんがどのようなことを考えているのかを知っておいていただくことは、必要だろうと思います。

前回の資料をお持ちでないと、ルートのイメージが少し付きにくいとは思いますが、地域での話し合いの状況等を踏まえて、もし今の段階で何か意見等があれば、皆さんからいただいております、いろいろと共有をしておきたいと思っております。

繰り返しますが、今日、何らかの結論を出すということではなく、今後、最終的に実証運行の判断をするに当たって、参考になればと思っておりますので、もし今の段階で、意見や、例えば、今後、このようなことを地域に確認していただきたいといったことがあれば、出していただければ、ありがたいと思っております。

・委員

まだ協議する段階ではないことは分かっていますが、やはり途中経過は知っておかないと、その段階に入ったときに、しっかり見えない気がします。以前、その地域の検討会に顔を出させていただいたのですが、やはり、この場合でも、多少なり、そういったところを報告していただいたほうが分かりやすいという意見があります。

・会長

本当は、今回の資料の中に、ルート案などがあると良かった気はするのですが。

・委員

ルート案は、前回の会議のときに配られた資料6のことですか。

・事務局

はい。前回の資料からは、ルートは変わっていません。

・会長

ルートのことでも結構ですし、印象でお気づきになったことでも結構です。地域がやりたいと思っている形態など、何か意見等があれば、お聞きしておきたいと思っております。

・委員

西武バスです。私どもも民営バス事業者からいくと、路線バスとの重複という部分が気になります。素案等は、ガイドラインにいろいろ定められた基準に従って、組んでいただければありがたいと思っております。

前回は申し上げましたが、地域組織で組み上げたルート案は、本当によく考えられていて、利便性も高いし、東村山駅や久米川駅に結ばれているので、生活にも非常に実態として合う良いルートだと思います。

懸念材料としては、江戸街道です。私ども、久米川駅から東大和市駅経由、立川駅のバス路線に一部重複するようになっていきます。目的地としての久米川駅と、江戸街道付近の停留所の相互間のところが、経路地は違っても、目的地としては、重複と言わざるを得ない部分があります。

この辺は、私1人の判断ですが、例えば、運行本数の全体感、それから時刻の設定の部分、右回り・左回り両方おやりになりたいという案でもありますので、その運行回数がどうなっていくか。それから、こちらでも申し上げましたとおり、東村山市のグリーンバスの場合、路線バスと同じぐらいの水準に運賃を合わせていただいておりますので、そういうところを総合的に見ながら、路線バスの重複を考えていただきたいと思っております。

変な話ですが、路線バスに乗っているかたが、1人でも新しいコミュニティバスに移行すれば、それは競合になってしまうので、そういう考え方からすれば、10万円までの影響なら西武バスはのむのかとか、100万円だったらどうするのかとか、そういう種類の議論の質とは、全然違うものだと思います。

私どもの路線バスと、コミュニティバスやコミュニティタクシーなどとの、そういったネットワークの全体感で、地域住民がより良い交通を享受できる仕組みを作りたいと

いう思いは、ほかの地域住民や自治体と、それほど変わった意向ではありません。

やはり民業ですし、路線バスの運賃は、その輸送の対価によって、維持をしていかなければならない。そういうところで、運賃の仕組みが成り立っていますので、この多摩地区は、180円からの対キロ区間制運賃、距離に応じた運賃がベースになります。その辺と、コミュニティバスとのサービス格差が、あまりにも大きい場合は、民営バス事業者の意見としては、いろいろなことを述べさせていただく場合があります。

民営事業者としては、あとは総合的に、どう判断するかということにつきますので、地域とうまく調整していただければと思っています。これは、直接的な場面があっても良いですし、市が取りまとめてくれているので、市を介しても良いかと思っています。

・委員

大分前の会議のときに、バスで一番大事なものは、定時運行だという話がありました。例えば、時間帯にもよりますが、鷹の道は混むのではないかと思います。やはり路線が長いので、長くなった場合の定時性がどうなるのか、少し心配だと思っています。

・委員

東村山中央公園の南側の部分は、車両の有効幅員等が、ほぼクリアできるというイメージで良いですか。

・事務局

はい。この運行ルートについては、現在、当市のコミュニティバス車両で大丈夫だと考えています。

・会長

今後、実証運行に至るまでに実施する予定の調査について、もし今、決まっていることがあれば、具体的なことでなくても良いので、教えていただければありがたい。

・事務局

ルートが決まって、大体のバス停の位置も、置けそうな場所まで決まりましたら、需要調査に入ります。今回、久米川町循環での実施に当たっては、自治会自体が大きいので、自治会からの配布をお願いしているのですが、美住町や富士見町の地域は、大きさは久米川町くらいですが、久米川町が5丁で約5自治会あるのに対して、70近く自治会があるので、少しピックアップをした上で、個別郵送での実施を考えています。需要調査後に、交通会議に正式にかける予定です。できても、ここくらいまでが、今年度中にいけると良いと思っています。

・会長

規模の問題や、ルートの重複・競合といった課題が残っているということですが、その辺のところも整合を付けていかななくてはいけないわけです。今後、どのようなスケジュールで、地域住民と調整等を行うことになりますか。

・事務局

11月23日に、検討会をおこないますので、その場に参加させていただいた中で、調整したい。また、地域組織とは、11月11日に時間を設けていますので、いろいろな意見を出し合いながら、調整を付けていければと思っています。

・会長

それを経て、需要調査をまとめて協議となるのは、次回かその次くらいの会議になりますか。

・事務局

その調整の状況にもよりますが、今年度中に需要調査まで行ければということで、予算を組んでいるところです。早ければ、今年度中にできると考えています。

・会長

分かりました。ガイドラインで言うと、運行計画の作成が、いわばメインになると思

いますが、結構やることが多いので、なるべく密に、地域と連絡を取りながら進めていかないと、年度内、結構厳しいかもしれない印象があります。ある程度スピーディーにやっていったほうが良いところもありますので、お互いに一生懸命にやって、なんとか年度内に交通会議で協議できる形で進められれば良いと思います。

私自身の印象で申し上げますと、やはりルートのがさが気になります。前回は申し上げましたが、西武鉄道のルートや、あるいは、それを横切る場所の問題があって、なかなか制約が大きいであろうことは、もちろん、十分想像はできますが、それでも、少し長くて迂回感がありますので、地域住民の利用意思とのかかわりは、どういう形が望ましいのか、少し綿密に検討していただければありがたいと思います。

それでは、これについては、そのときまでの間に、もし今後、地域との打ち合わせの中で、新たなことが出てきましたら、また報告いただければと思います。

・事務局

前回までの会議で、今後の新規路線の導入や運行については、基金を設置した中で対応していきたい、それに向けて所管として対応しているという報告をしましたが、東村山市コミュニティバス基金条例が、9月議会で可決され、基金が設置される運びとなりました。今後は、この基金を有効に活用した中で、コミュニティバスの運行に生かしていきたいと考えています。

・委員

基金は、積立基金ではなく、いわゆる運用基金になると考えて良いのでしょうか。

・委員

具体的に申し上げますと、今回6月に運賃改定をさせていただいて、それによって運賃収入が増え、市から事業者に出す補助金が減額になる。その減額分、差額分を毎年度、基金に積み立てていって、その基金を財源として、新規路線の運行経費、あるいはインシャルに充てていくということなので、毎年度積み立て、新規路線が開通した暁には、毎年度取り崩して新規路線に充てていくという、運用基金になります。

・会長

おおむね、こういうようにしていきたいということは、これまでの会議の中でも出てきたわけですが、それが正式に可決され、スタートするという事です。それでは、そういう形で、今後の新規路線等の資金手当てを含め、基金の形でやっていただくということで、お願いしたいと思います。

3. 閉会

・会長

以上で、本日の議題は、すべて終了しました。これをもちまして、平成26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、お集まりいただき、ありがとうございました。