

(参考様式3)

会 議 録

| | | | | | |
|--|--|--------------|--|------|-----|
| 会議の名称 | 平成26年度 第4回 東村山市地域公共交通会議 | | | | |
| 開催日時 | 平成27年1月28日(水) 午前9時30分～午前11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・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・高橋袈裟男委員・野崎元委員・島崎政一委員 (オブザーバー) 西武バス株式会社 平佐良之介 計画課係長 警視庁 東村山警察署 川本泰司 交通規制係員 (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：関根康洋委員・生田正平委員・小川良樹委員・眞島信彦委員・小林俊治委員 | | | | |
| 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 | 12名 |
| 会議次第 | 1. 開会 2. 議題 グリーンバス1日乗車券の実施 久米川町循環の実証運行中の調査結果(追加報告) 新規路線の検討状況(美住・富士見町地域) 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 傍聴希望者の確認 ・会長 今日は、今までにやってきたことをまとめながら、次の段階へ進めていく会議になるかと思えます。今年も活発な議論をよろしく願います。 それでは、平成26年度 第4回 東村山市地域公共交通会議の開会に際し、まず本日の傍聴希望者について、願います。 ・事務局 傍聴希望者は、12名です。 ・会長 | | | | | |

委員の皆様にお諮りしますが、本日の傍聴希望者は、12名です。傍聴を許可したいと思いますが、よろしいでしょうか。

．．． 異議なし ．．．

・会長

それでは、傍聴者に入室していただけてください。

皆さん、お入りになるまで、少々お待ちください。

．．． 傍聴者入室 ．．．

・会長

それでは、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。会議を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 傍聴者の遵守事項等をお守りいただき、会議の円滑な進行にご協力いただきたいと思います。

次に、委員の出欠について、報告をお願いします。

・事務局

当会議の委員16名中、出席者11名、欠席者5名となっています。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11名の出席で、東村山市地域公共交通会議の条例 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26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

・会長

それでは、本日の議題、「グリーンバス1日乗車券の実施」について、事務局から説明をお願いします。

資料の説明<グリーンバス1日乗車券の実施>

・事務局

東村山市コミュニティバス「グリーンバス」の1日乗車券については、未定となっていた開始時期以外は、前回の交通会議でおおむね合意をいただいています。また現在、西武バスや運輸支局に事前に確認し、アドバイスを含め、調整しながら、1日乗車券のデザイン等の検討を進めていますので、1日乗車券のデザインについては、事務局に一任していただければと思います。

<資料1>東村山市コミュニティバス「グリーンバス」1日乗車券

・平成27年6月1日から1日乗車券を導入

・金額500円

・紙券

・現金での購入のみ

・発売当日に限り有効

・1日乗車券に記載された日付に限り、グリーンバス全路線に何回でも乗車可能

・発行予定枚数500枚

・会長

グリーンバスの1日乗車券については、前回、基本的な中身については、合意をいただいているところです。今回、追加になったのは、いつから実施するかということです。このデザイン案イメージの取扱注意は、いつまでになりますか。

・事務局

この交通会議の資料については、会議録も含めて、ホームページ等で公開していますが、デザイン案イメージは、参考的な資料です。個人情報がかかっているということではありませんが、複写や複製の防止といった意味もかんがみて、ホームページ等での公開も予定していません。

実施を6月1日に予定していますので、市民には、5月の市報、ホームページはじめ、バスの車内や、駅・病院・市役所等の主なバス停で、この1日乗車券の案内をしたいと考えています。

・委員

前に話があったと思いますが、<資料1>に、「保護者1名あたり、未就学児2名まで無料」とありますが、この保護者1名は、未就学児2名と同じように無料なのでしょうか。

・会長

これは、普通に運賃を払っている大人1人に対して、同伴の未就学児2人が無料ですね。

・委員

大人の分は、別途払うのですね。分かりました。

・委員

すごくかわいいデザインだと思いますが、個人的には、見た目、文字でぐちゃぐちゃなイメージがあるので、そこが少しもったいない気がしています。それから裏面も、東村山駅と新秋津駅の位置くらい、文字で書いても良いと思います。

・事務局

そうですね。下に絵があって、その上に文字が乗っている感じなので、若干、見えにくさ、例えば、高齢者などは、なおさら見えにくい部分がある気もしています。そこは、考えていく中で、なるべく文字がハッキリ見えるように調整していきます。

・委員

とても先の話になりますが、最初500枚を作るという話だったので、500枚が終わったら、第2のデザインみたいになっていくと、おもしろいと考えました。

・事務局

そうですね。当然ながら、初めての試みということもありまして、まずは500枚程度から始めて、利用が伸びれば増刷、またデザインを変えてみることも含めて、適宜、対応していきたいと考えています。

・委員

サイズがICカードくらいと明記されていますが、例えば、薄いプラスチックなど、紙質は、どのようなものでできる計画ですか。

・事務局

紙質については、検討していきたいと思いますが、一応、紙質が少し良いストーンペーパーが良いのではないかと聞いています。

・委員

中には、記念に取っておこうという人もいるかもしれませんが、個人的には、手ごたえのある、厚い紙が良いと思います。

・会長

一般的に、1日乗車券のようなものに使われる紙質は、そんなに悪くないので、多分、そのようなものを選ばれていくのだろうと思います。

・委員

私もカードを使うので、カードがパスケースなどに入らないと、対応に困るときがあ

ります。やはりICカードより大きいとパスケースに入らず、不便な思いをする可能性があるので、パスケースのサイズを考慮していただいたほうが良いと思います。

一般と子どもで、少しデザインの雰囲気を変えると、記念に取っておく人もいる気がしました。

・事務局

確かに、おっしゃるとおりかと思しますので、その辺も注意しながら進めていきます。

・会長

このデザイン案を見る限り、少し変形になりますので、その辺を少し考慮していただければ良いと思います。

・委員

デザイン案の表面の「印」の下に、「に限り有効」という文字がありますが、これは何でしょう。

・会長

この白い「印」の枠のところに、日付が入ると思います。

・委員

その日付のことで、<資料1>では、「発売当日限り有効」となっています。一方で、このデザイン案イメージには、「記入日に限り有効」と書いてあります。1日乗車券を売るときに、あらかじめ、運転手が日付を記入して売ることですか。

・事務局

運転手が日付を記入して販売していただく形を考えています。

・委員

そうすると、この1日乗車券のイメージにある文言は、「発売当日限り」という解釈でよろしいですか。

・事務局

はい。

・委員

1日乗車券を販売するときに、運転手があらかじめ日付を記入するということは、基本的に、日付の入っていない1日乗車券は、利用者の手元にいかないということですよ。

デザイン案には、「記入日の入った1日乗車券は、払い戻しできません」と書いてあります。つまり、日付の入っていない1日乗車券が利用者に行く可能性があるから、こういう表記があると解釈したのですが、あえて、運転手がその場で日付を記入してお渡しするのであれば、この注意書きは不要とも汲み取れます。

逆に、ほとんどの事業者が販売している1日乗車券は、利用者が自由に日付を記載するタイプだと思います。

1日乗車券については、注意書きも含めて、運輸支局が確認されますし、おそらく西武バスの運送約款に、いわゆる一般路線バスで適用している乗車券の縛りに準じて作られると思いますので、もう一度、運用方法をご確認いただければと思います。

・事務局

分かりました。その点も含めて、さらに検討を進めてまいります。

・会長

例えば、将来的に販売できる窓口が別途できれば、このままの内容での販売ができる可能性がないわけではありませぬので、注意書きとしては、あったほうが良い気がします。

・委員

おそらく、払い戻しする場合は、手数料等の話にもなってくると思います。利用者に

は、やはり一定の払い戻しの取扱い方法について、あらかじめ周知する必要がありますので、お金が絡むところについては、もう少し精査していただければと思います。

・事務局

分かりました。

・会長

表面の表記ですが、コミュニティバスに限らず、いろいろな1日乗車券を見ているのですが、この注意書きを裏面に回しているところも結構あります。全体のデザインと、どのような注意書きが必要かは、少し検討をしていただくと良いと思います。

それから、今後、PRをするに当たって、普通の運賃は、乗るときや降りるときに払うことは誰でも分かりますが、1日乗車券は、一体どこで入手できるのかが事前に分からないと、どうしようもない。実際には、運転手が売るわけですから、最初に乗ったときに、その場で買えますという意味のことを、きちんと分かるPRをしていただくとありがたいと思います。

余談ですが、実際、鉄道会社でも、現金で1~2回乗ってしまってから、1日乗車券があることに気付いて、非常に悔しい思いをすることが結構あります。例えば、途中で降りながら全線を乗る用事のために、最初の1~2回、普通に切符を買って乗ったあとで、車内を見たら1日乗車券があって、それが通して1回乗るよりも安い値段になっていると、ものすごく癪に障りますから、そういうことがないようにお願いします。

・委員

実際、バスの運転手から買う以外は、東村山駅で買えるということもありますか。

・事務局

市内に、西武バスの営業所等、窓口がないので、やはりバス車内を考えています。

・委員

そもそも、1日乗車券という概念、1日の範囲内であれば使えることが、一般的に、ある程度、浸透していると思います。デザイン案に書いてある「グリーンバスでのみ使えます」も、書かなくても多分、通じることでしょうし、「記入日に限り、何回でもご乗車できます」「運転手に見せてください」など、当たり前過ぎる気がします。こういうのは通常、省くのでしょうか。

・会長

確かに、運転手に見せることは、当たり前のことではありますが、一般的には、一応、注意書きとして記載はしていると思います。ただ、それを裏面に記載しているところもあるということです。

よろしければ、いくつか出てきた意見も含めて、実現までの間に調整をしていただくことで、前回の合意内容に導入時期を加えた、つまり1日乗車券を今年の6月1日から実施したいと思いますが、よろしいでしょうか。

． ． ． 全会一致（合意） ． ． ．

・会長

それでは、そのように対応をお願いしたいと思います。

10月以降のグリーンバス全体の乗車数と収入の実績に関する結果が出ていますので、これについて、事務局から説明をお願いします。

・事務局

<資料2>グリーンバス乗車数と収入（10月実績比較）

<資料3>グリーンバス乗車数と収入（11月実績比較）

<資料4>グリーンバス乗車数と収入（12月実績比較）

10月から12月の全体の乗車率は、前年度と比較して、約24%の減。

収入は、26%の増。

ICカードは、前回の報告より、約2%の伸び。
10月は、約64%。11月は、約65%。12月も、約65%。
6月から12月の全体では、ICカードの利用率が約61%。
段々、ICカード利用者が多くなっている。

・会長

では、この<資料2～4>に関して、ご質問やお気付きの点など、何かありますか。

・委員

東村山駅から新秋津駅までのバスは、2系統あると思いますが、これは別々に計算しないのでしょうか。私が委員になって最初のころは、2系統別々に出ていた気がするのですが、いつの間にか一緒になってしまっているの、これで良いのでしょうか。

・会長

つまり、医療センターまでの系統と、新秋津駅までの系統ですね。

・事務局

多摩北部医療センターの路線の運行も西武バスになったこともありますが、この資料については、東村山駅東口～多摩北部医療センター～新秋津駅として、集計を出しています。

・委員

将来的に道路状況もどんどん変わってきて、例えば、路線の変更を検討しようとしたとき、2系統を一緒にしてしまうと、あとで別々に検討できなくなるのではないかと思います。そもそも一緒にしても良いのなら、東村山駅から医療センターまでの路線ではなく、全部、新秋津駅まで走らせることにしても良いのではないのでしょうか。やはり、医療センターまでの利用者がとても多いから、2系統になっているのでしょうか。

・事務局

系統別の内訳はありますので、分けることはできます。今後、考えていきたいと思えます。

・委員

今、東村山駅から多摩北部医療センターまでは、180円。多摩北部医療センターから新秋津駅に行っても180円ですよ。

・事務局

ええ。1回ご乗車いただくと、一律180円です。

・委員

基本的に、本当は、分かれているべきものですよ。

ICカードで乗れば、そのままずっと行くのかもしれませんが、多分、多摩北部医療センターでいったん止まって、しばらくそこでお客様を集めて、次のところに行く、あるいは東村山駅に戻るといったことだと思います。

・委員

運賃ということではなくて、路線を引いたり、改変したりするには、どの路線がどれだけ収支率があるのかを正確に把握しなくてはいけないと思うので、きちんと便を区別して換算したほうが良いと思います。

私も用はなくても、この会議のためにグリーンバスに乗ります。確かに医療センターで降りる人はとても多いですが、東村山駅から医療センターの間から乗って、例えば、途中の秋津公民館・図書館で降りる人も結構いますので、2系統を別々に計算していくのが筋だと思います。

例えば、将来的に、全部の便を新秋津駅までにすることを考えていくときに必要になると思うので、きちんと分けて計算したほうが良いと思います。

・事務局

今回も含めて、運賃改定後の各月での実績の資料は、現金やＩＣの支払方法別の金額や乗車数を、大きいくりでの路線としてまとめたものです。

内訳自体は、路線ごとにありますので、路線の見直しなどの趣旨の資料であれば、当然、別々にまとめていきますので、ご理解いただければと思います。

・委員

ただ、その資料が、路線を改変するときに出てくるのでは、やはり遅いと思うので、きちんと作られたほうが良いと思います。

・会長

当初から、１つの路線の折り返し便として周知をしていたのであれば、この書き方で良いですが、一応、過去、系統ごと別々にしていた経緯もありますし、発表の仕方も、以前は系統別での統計としていましたので、基本的には、系統ごとのまとめをしたほうが良いとは思いますが。

どちらかという、私自身は、多摩北部医療センターに用事がないですし、むしろ新秋津駅から市役所まで来るために使うことが多いので、新秋津駅まで行く系統を選んで乗ることが多いですね。そうすると便数がほぼ半減しますので、単純に、いわゆる区間別の乗車率でみると、やはり多摩北部医療センターから新秋津駅のほうが、その間の乗車率は、高いと思います。これも区間や時間帯などによって変わるのだろうと思いますが、ちょうど今、運賃改定をしたことによって、大体、座れているかなぐらいの感じです。以前は、その区間でほとんど座ったことがない状況でした。

将来的な利用状況等も精査する中で、全便を新秋津駅に持っていくと、今度は全体の便数が減ってしまう恐れもあるので、この２系統をどう育てていくか、いろいろ考えながら、利用している者の感想として、少し議論する必要があるかもしれませんね。

では、実績については、その都度、報告していただくことにしたいと思います。

資料の説明＜久米川町循環の実証運行中の調査結果（追加報告）＞

・会長

それでは、次の議題です。前回の会議で、久米川町循環の実証運行の結果の報告がありました。実証運行のダイヤで結果が出たということで、そのダイヤで改善運行に移行することで合意しました。その際に、実証運行の詳細な調査結果を次回に報告することで終了したと思いますので、その報告を事務局からお願いしたいと思います。

・事務局

変更した３パターンについて、どのような効果があったのか。また、昨年１１月に、沿線住民に利用状況等についてアンケート調査を実施したので、合わせて報告します。

＜資料５＞久米川町循環 実証運行の利用状況

１ 改善内容に関する主な利用状況の分析結果（Ｐ．１）

改善内容全体の結果概要をまとめた。

２ 久米川町循環の実証運行における利用詳細（Ｐ．２～１１）

実証運行中、６ヶ月間の曜日別・便別の分析結果をまとめた。

３ 久米川町循環の実証運行におけるアンケート結果（Ｐ．１２～２８）

回答者の属性、実証運行の認知、実証運行中の利用頻度などをまとめた。

４ 運行内容の改善点（Ｐ．２９～３０）

改善すべき点、今後の利用意向をまとめた。

５ 自由記入（Ｐ．３１～３４）

内容を分類し、回答数と具体例をまとめた。

平日・土曜運行のダイヤ変更

内容：通勤・通学に利用しやすい朝時間帯を1本増。

あまり利用の多くない昼時間帯を1本減。

結果：朝夕の通勤・通学時間帯（7時～10時、16時半～19時）は、10～15人程度で、安定的に使われている。

昼も大きく減っていない状況。

実証運行前（平成22年～25年）の調査結果の平均も参考に。

平日・土曜運行の乗換ダイヤの改善

内容：東村山駅で、新秋津駅や多摩北部医療センター方面へのコミュニティバスに乗り換えしやすいダイヤに調整。

結果：アンケート結果から、主な行き先は東村山が圧倒的に多い状況。

新秋津駅が54人、多摩北部医療センターが42人。

公共施設62人中、市役所・いきいきプラザが17人。

100人以上が、乗り換えが必要な新秋津駅のシャトル沿線の施設へ。

休日運行のダイヤ変更

内容：実証運行前は、平日と同じダイヤだったが、実際、朝夕の利用より、昼のほうの利用があったので、昼中心の運行に変更。

結果：日曜と祝日の平均値。

9時～17時が8人程度で、安定的に利用されている。

実証運行前は、9時半～12時に運行がなかったので、この前後に利用がかなり集中していた。

実証運行中、その時間帯に走るようになり、安定的に利用されている。

その他、今後の利用促進に関する内容

実証運行の認知度

実証運行のことを知っていた人が半分程度で、少し低い状況。

コミュニティバス利用者でも、6割程度だったので、継続的に、広報等をおこなっていくべきと考えている。

実証運行前の交通手段

今まで自転車を利用していた人が、非常に多かった。

元々コミュニティバスを使っていた人、徒歩、乗用車の順に多かった。

改善してほしい点

運行頻度、運行時間帯が非常に多い。

運行ルート、停留所の位置の順に多かった。

具体的な改善

運賃の値上げもあり、43人が変えてほしいという要望。

自由記入にも運賃に関する意見が、120人くらいある状況。

今後の利用意向

半数以上の64%が、利用していきたいと回答。

<資料6> 久米川町循環 実証運行の収入状況

前回の会議で、ICの利用が意外と多いという意見もありましたので、今回、参考として、支払種別での収入状況の推移を整理しています。

運賃改定前の支払状況：3月～5月。回数券が利用されなくなってきている。

運賃改定後の支払状況：6月～8月。ICカードの利用が6割近くになっている。

・会長

実証運行の概要等については、前回までの中で把握していると思います。今回、アンケートを含む調査結果を出していただいているわけですが、何かご質問、あるいは、もう少し掘り下げて聞きたいことなど、何かございましたらお願いしたいと思います。

・委員

便別の利用者数推移の折れ線グラフにある から までは、何を表すのですか。

・事務局

からは、1便から10便までという意味です。

・委員

全便で10便ということですか。

・事務局

はい。

・委員

そうすると、土曜に とあるのは、土曜は13便あるということですね。

・事務局

今回の改善運行では、月曜から土曜については、今までと同様に13便の運行とし、日曜・祝日については、調査をかけたときに若干、朝の早い時間と夕方の遅い時間の利用が少なかったこともありまして、10便で実証運行をおこなったということです。

・委員

説明に、「一方で、 便目の東村山駅東口10時発の便については、7月8月で増加傾向にある」とありますが、これは、どういう理由によるのでしょうか。そんなに増加するほど、10時発の需要が多かったのでしょうか。

・事務局

実証運行前については、午前中の最後の便が9時半でしたが、10時発は、今まで走っていない時間帯です。周知は低かったのですが、この時間帯も走っているということに気付いて、使う人が増えていったということは考えられると思います。

・委員

そうすると、やはりバスの時間によって、利用するお客様が増える可能性があるわけですから、そこは検討・研究していく必要がありますね。

・事務局

そうですね。実証運行前の9時半の便については、結局、次の運行が12時までないので、この時間に乗ろうという人が集中していると思われれます。運転手の休憩の関係もありますので、ずっとは走れないのですが、うまく休憩の時間と利用の時間帯をマッチさせていかなければいけないと考えています。

・会長

平日と土曜については、運行している時間帯などのパターンは、あまり変わっていませんが、日曜・祝日については、ダイヤのパターンがかなり変わりましたよね。

今後の問題かもしれませんが、走っていない時間帯に走って、走っていた時間帯がなくなっているというパターンに変わっているの、周知率と重ね合わせて考えると、このダイヤで走っていることを知らない可能性があるの、その周知を図っていく必要がある。つまり、今のパターンを上手に使っていただく工夫が必要だと思います。

・委員

配った調査依頼票を読む限りにおいて、多分、よく分からない人が多くいたのではないかと思います。上から5行目のところに、「本調査は、現在運行しているコミュニティバス『久米川町循環』の実証運行に関する調査です」と書いてありますが、現在運行しているコミュニティバスの実証運行の意味は何なのか。一体、実証運行の何を調べるの

かが、分からないと思います。

そもそも、実証運行という用語そのものが、極めて一般的ではないので、こんな面倒くさいものは出さないという人たちが、6～7割近くいたのではないかという感じもします。やはり、こういう調査を頼む場合には、中身がよく分かって、これに対して答えてみようという気持ちを起こさせる内容でないと、なかなか、そういった答えは、来ないのではないかと思います。

・事務局

ご指摘ありがとうございます。我々は、この仕事に携わっている中で、実証運行という意味は理解していますが、確かに、なかなか耳慣れない言葉だと思いました。今後、ほかの路線でも、当然ガイドラインに沿って調査を進めていくわけですが、こういった調査をする場合は、やはり、より市民に分かりやすい言葉での案内となる形を取っていきたいと思います。

・会長

調査票そのものは、何を調査するか書かざるを得ない部分もあるでしょうから、調査票1枚目は、これでも良いと思います。

調査票のほかに別途、もう少し気を引く依頼票を1枚、実際にやっている実証運行を始めるときのチラシか何か、一覧できるものも一緒に付けておけば、多分、とっつきやすいのだらうと思います。

・委員

久米川町循環のアンケート結果のサンプル数は、元々、何通出して1,089ですか。

・事務局

基本的には、自治会を通して沿線住民に全戸配布しています。配布数は、3,500くらいになります。

・委員

回答率が30%くらいですか。

・会長

アンケートの回答としては、非常に一般的ですね。

・事務局

そうですね。

・委員

回答率が30%で、このアンケートの結果の中に、ダイヤ変更を知らない人も結構いたということは、そもそも、このアンケートを出していない人は、知らない、関心がないということですね。関心があれば、アンケートを出すと思いますが、やはり知らない人が結構たくさんいらっしゃる気がします。

例えば、自分のことを考えると、ほぼ毎日、家の外を見れば、バスが通っていくのが全部見えます。こういう委員もやっているのでも、今何人乗っているのかカウントすることもあります。やはり、家からバスが見えない人だったり、そんなに関心のない人だったりすると、少しお金を出せば乗れても、別にいいやと思う。乗ってもいいと思う、ギリギリの境の人まで周知されていないことが実際あると思うので、それをどうやって知らせていくのが、ものすごく重要だと思います。

この収支率も、最近50%前後で来ていますが、例えば、あと何人増えれば、50%が55%に上がるのか。そういうことを数字ではっきり示したほうが、私たち委員も、役所も、何人増えて良かったという具体的な目標が出てくると思うので、そこをこれから、いろいろな資料に出してもらおうと良いと思っています。

・事務局

そうですね。できる限り、よりきめ細かい分析等を、引き続きおこなった上で、1人

でも多くのかたにご利用いただける策を、きちんと講じていかななくてはいけないと考えています。

・委員

久米川町循環と諏訪町循環では、どちらも循環バスで、似たような感じの長さですが、若干、久米川町循環のほうが1回の距離が長いと思います。収支率が毎回、10%前後くらい違いますが、これはそもそも、久米川町と諏訪町という人口構成の違いによるのか、ただ単に路線の長さによるのか。元々、何が違って、この10%の違いが出てくると、役所は分析されているのでしょうか。

・事務局

沿線の密度は、諏訪町のほうが高い状況ですから、自然と利用が多くなるかと思えます。

同じ循環型でも、久米川町は、ほぼ完全な片方向循環になっていますが、諏訪町は、そこまで完全な片方向循環ではありませんから、利便性としても、諏訪町のほうが利用しやすい状況がありますので、そこで利用の差が出てきていると認識しています。

加えて、諏訪町循環については、新山手病院、白十字病院という、比較的大きな総合病院を通ることもあり、そちらに通われる人が利用されているのではないかということ。久米川町循環については、そのような病院や、公共施設も含めて、大きめの集客施設がないものですから、その辺の差があるのではないかと考えています。

・委員

病院は、無料の送迎車が出ていますよね。今は、ないのでしょか。

・事務局

あります。

・委員

少し話が違ってしまいましたが、自由記入欄の「ルートに関する意見：詳細」の「病院」のところに、「新山手病院や白十字病院へ行けるルートがあったら利用したい」と書かれていて、ずいぶんと諏訪町循環を知らない人がいるように感じます。

・会長

確かに、そうですね。

・委員

乗り換えてまで行くほどの距離でもないことが、理由として多いですよ。自転車で行くのか、車で行くのかは分かりませんが、例えば、久米川町からなら、久米川辻を通って行けば良いので、わざわざ東村山駅に出て、駅を超えて西口に回ってバスに乗って行くことは、なかなか考えづらい。あるいは、もしバスで行くなら、病院の無料送迎がありますから、そちらに乗ることは、十分にあると思います。

このアンケートの中には、お客様が何を目的に乗るのかも出てきますが、もし病院や公共施設を中心にと考えるのであれば、やはり、久米川町循環だけの話ではなく、もっと全体的に路線を考え直すということが必要だと思います。

・会長

この辺は逆に、1日乗車券のスタートと同時に、上手な組み合わせ利用の仕方みたいなものをPRすることによって、利用促進につながるのだろうと思います。

1日乗車券があれば、少し手間をかけても西口まで行って、バスで行こうみたいな話になるのであれば、1日乗車券のスタートと同時に、そういったPRの仕方を少し考えてみても良いかと思いました。

アンケート結果は、特に自由記入欄が一番おもしろいのですが、気付いたことがあれば、次回でも、その間でも、言っていたらと思います。

資料の説明＜新規路線の検討状況（美住・富士見町地域）＞

・会長

それでは、新規路線の検討状況に移ります。前回の会議からの、地域の検討の進捗状況などについて、報告があることですので、事務局からお願いします。

・事務局

現在、美住町・富士見町の新規導入について、地域住民との検討が続いています。

前回の交通会議後の11月23日に、地域住民と検討会の中で、このルート案に対する市の考え方を説明しました。地域住民には、市の意見を踏まえて、もう一度、地域に持ち帰っていただき、改めて、2月8日（日曜）の検討会で、意見を出していく形になりました。

また、地域組織とは、1月に事前打ち合わせをしています。その中で、収支率の関係や、単年度で1路線に2台のバスの導入の件、また、走行距離が長いことも含めて、ある程度、市の考え方を理解していただいた中で、例えば、もう少しコンパクトに回れるように、ルートを南北に分けて考えてみるといった案も含めて、2月8日に地域に提示し、地域の意見を聞いて進めていくということで、地域組織にも、一定、ご理解いただいているところです。

やはり進めていく中で、市としても、この検討が始まって1年という時間が経っていますので、平成27年度には、例えば、このガイドラインにも示しています需要調査や実証運行も意識した中で、引き続き、地域と一緒に、きちんと考えていきます。

＜資料7＞美住町・富士見町ルート地域組織案

美住町から富士見町を比較的大きく回る、平成26年度 第2回 時点のルート案。

距離：（片回り）約10.6km 時間：（片回り）約60分

試算収支率や交通会議での意見を伝え、現在、地域でルート案を再検討している。

【市からの説明】

運行時間が1時間を超えてしまい、効率的ではないのではないか。

走行距離が長いため、運行経費が高くなるのではないか。

収支率が、ガイドラインの目標である40%に届かず、30%程度になるのではないか。

長いルートでの利便性を考えて、1ルートで2台のバスを回すという話だが、1ルートに2台のバスは、市の財源として厳しい。

富士見町地域の江戸街道から久米川駅間の民間路線バスと競合してしまう懸念。

【地域住民からの意見】

これまで時間をかけて、この案を考えてきたので、市は住民の気持ちを汲んで、何とか実現に向けて、この案で考えていけないのか。

民間バスとの競合の話もあるが、民間バス利用者とコミュニティバス利用者で、時間・目的も含めて、利用状況が違うのであれば、競合にならないのではないか。

・会長

何かご質問や、もう少しお聞きになりたいことなど、ありますか。

・委員

この美住・富士見町の地域にバスがほしいという気持ちは、とてもよく分かりますし、このルート案だけ見ていると、こういう路線しかないかもしれないとも思いますが、実際、この路線は、やはり長いと思います。

例えば、多摩湖町の丘陵地域からも、バスがほしいという話は、以前から市議会などでも出てきています。市の北側に3本のグリーンバス路線があって、今、市の南側が検討されて、あとは西側という感じですが、市全体のバランスがあると思います。

例えば、北側のほうは、廻田町や多摩湖町と一緒に回るようにするなど、そういう全体のバランスみたいなことは、住民だけでは考えられないと思います。それは、市役所サイドが考えるのでしょうか。どう調整するのでしょうか。

まだ廻田町などから正式に案が出てきているかどうかは分かりませんが、こちらの地域を先に運行してから、残りの地域を向こう側でやる手もあるのかもしれませんが、都市計画の中のバス路線のバランスは、どのように考えていくのでしょうか。

・委員

多摩湖町地域でも地域組織が立ち上がって、検討を徐々にしていただいている状況です。多摩湖町については、道路の幅などの物理的な問題で、定時定路線のコミュニティバスの運行が、なかなか難しい状況がありますので、定時定路線以外の方法を今、地元で検討されている状況です。

全体の話になりますと、多摩湖町地域が希望する路線と、この富士見・美住町地域が希望する路線は、重なっていません。そういった意味では、両方合わせた形は、この2地域だけを見れば、少し難しいと思います。

また、秋津町も不便地域として、ガイドラインに記載されていますので、そういった全体バランスは、今後、考えていかなければいけないとは思いますが、この2地域だけで申し上げると、重なっていない状況ですので、個別に検討を進めていただく形になると思います。

・委員

そもそもグリーンバスのようなバスは、市が発想して、あなたの地域に、このように走らせてみたらどうですかという話は、ないわけですね。あくまでも、そこに住んでいる人たちの、ぜひとも自分のところに通してほしいという要望が非常に強く出た地域が優先的に検討されることは仕方のないことで、それが当然だと思います。その代わり、それだけのものを出す以上は、きちんと乗りますから、収益もそれなりのものが出るということが前提になっているわけなので、市が作り出すものではないと私は考えます。

・会長

おっしゃるとおりですね。今まで各地で誕生してきたコミュニティバスの大半は、いわば市が線を引いて作ってきたものが多いです。ただ、それが結果的に、本当の地域ニーズに合っていなかったり、思い込みで作ってしまったり、単純に地域バランスみたいなもので線を引いてしまったりしたケースが非常に多い。それでも東京みたいに、それなりに人が住んでいるところは、それなりに乗りますが、決して、好ましい形とは言えなかった面があります。

そういう意味で、このガイドラインを作ったときに、やはり実際にその地域の人が、どういう交通手段を必要としているのかから発想をスタートさせていくやり方を決めたいわけですね。もちろん、その考え方の中で、市と地域が協働していくことをベースに作っていますので、その流れに従った形で今、検討を進めています。いわゆる準備段階から、これから具体的な計画に移行していく手前のところの状況を、報告している形です。

・委員

このルート案は、確かに本当に長いですね。仮に両回りであったとしても、距離が短くなるのかということ、決してそのようなことはないわけですね、うまい具合に乗れば、片回りしかないよりは良いという場面が出てくるかもしれませんが、やはり、いかに両回りであろうとも、これは相当長い路線だという感じがします。

だからといって、2つに分けた場合、分けられたどちらかの路線のほうが、ある方向

に行けないということが生じてきて不便になる。その両方を合体した案として、こういう案ができているのだらうと思いますが、これに乗ると、うまく目的地に行けるのかどうか。このルート案は、乗る人がずいぶん長い時間をかけて、割と近いところに行く感じを受けます。

仮に、イトーヨーカドーに行きたいとき、どのバスを利用して行けば良いかという、実は、今のところ、あまりないわけです。前にも言いましたが、例えば、府中街道を通らずに、久米川駅と東村山駅の間を結ぶ路線ができないかと思えます。やはり市のバスは、市役所などの官庁が集まっている中央に集中していないと、おかしい感じがありますので、そういう施設を通して、久米川駅と東村山駅が結ばれているようなバスがあると、非常に便利だと考えています。

・委員

バスも公共施設ですから、いくらでもできる、何本でも通せば良いというものでもないと思うので、やはり効率良く動かさなければいけないと思いますが、バス路線を引くときに、必ず「市役所に行きたい」という話が、東村山市だけではなく、どこでもよく出てきます。東村山市の場合は、市役所だけではなく、図書館や公民館も割と近いところにあるので、それを代表して「市役所」と言ってしまうのだと思いますが、市役所自体に来る機会は、そんなにないですね。

交通会議での話ではありませんが、基本構想の中に、地域を分けることがあります。公共施設の再編の話とも重なってきて、とても大きな話になりますが、まず市役所の割とよく行く機能を、もう少し地域ごとに分散・充実させる仕組みを作ることが、ひとつ大事なことだと思います。もちろん生活上、買い物だったり、銀行だったり、駅前に来ることも、とても大事で必要なことですが、少なくとも公共施設は、遠くまで行かなくても良い仕組みを、市役所中心に作っていかなくてはいけないと思うので、そういう全体も考えるべきだと思います。

・委員

そのとおりだと思います。これから高齢者がどんどん増えていきますと、バスという公共施設だけを考えていくのではなく、トータルとしても考えていく必要があると考えています。バスの所管としても、そういったことを庁内に発信していきたいと思います。

・会長

いわゆる市役所の機能そのものは、代行できる場所もかなり増えてきていますので、そういう意味では、市役所そのものに行きたいという実際のニーズは、そんなに多くないでしょう。それでも、必ず市役所に行くのが不便だという声が出てくるのですが、1年にどれくらい市役所に行くかと言うと、今の段階で、私が市役所へ行く用事は、年間1回あるかどうかです。多くの方が、そうではないかと思うので、実際に言われている印象に比べると、目的地としての市役所自体の地位は、多分そんなに高くない。ただ、東村山市の場合は、この市役所の近辺に、いくつかの施設が集中していますので、それは少し考慮しておく必要があるかもしれません。

ここでの意見は、今の段階では、参考として伝えていただく形で扱っていただければと思います。また、2月8日に地域での検討があるそうなので、その経過等についても、また報告をいただき、検討期間があまり長くなってもいけませんので、その辺も考えながら、次の段階へ進めていけるように考えていただければと思います。

その他

・会長

それでは、その他について、何かありますか。

・事務局

美住・富士見地域の新規路線の進捗状況によっては、今年度中に交通会議を開催させていただくこともありますが、一応、平成26年度については、今回が最後となります。

コミュニティバス含め、市の公共交通は、過渡期を迎えています。平成27年度も引き続き、交通会議の中で活発なご意見をいただきながら、当市の公共交通網の充実に向けて推進していきたいと考えています。

・会長

年度明けすぐというのは、なかなか難しいでしょうが、来年度の最初は、いつごろを予定していますか。

・事務局

予定では、例年どおり、5月ごろを予定しています。

・委員

この交通会議も大事ですが、年間そんなに開催できないので、どうしても進捗状況を考えますと、分科会的なものも考えていかないといけないと思います。議事録がなくても良いので、走らせるための良いアイデアなど、忌憚のない意見を話せる場が必要ではないかと感じています。

・会長

私も必要に応じて、分科会みたいな形はあっても良いと考えています。私も、いくつもの市で、こういった会議の会長をしています。分科会をやっているところも2～3あります。大体は、具体的なテーマに向けて、少し突っ込んだ検討をするための分科会を作って、それに関連する人や市民委員が参加しています。議事録は作りますが、多少はざっくりばらんな形で討議しているところもありますので、少し検討しましょう。

・委員

ずっと課題としていた地図の話は、いったい、どうなってしまったのでしょうか。

・事務局

今、美住・富士見町で、新規路線の検討を進めています。また、久米川町循環の運行改善の中で、かねてより久米川町5丁目に、バス停を1つ設置したいという要望が地元にあります。今それに向けて、自治会や近隣住民、警察等々と調整をしているところです。タイミング的に、その新規路線の実証運行等ができ上がった段階で、しっかりと公共交通マップを作成するのが良いのではないかと考えています。

・会長

どの段階で作成するか判断は、非常に難しいですが、なるべく早いほうが良いと思います。

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26年度 第4回 東村山市地域公共交通会議を閉会します。本日はお忙しい中、ありがとうございました。