

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成27年度 第4回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成28年2月10日(水) 午前9時30分～午前11時15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・宮野雅之委員・中條基成委員・加藤安信委員・上坂裕美委員・齋藤員幸委員・佐伯昭委員・高橋袈裟男委員・島崎政一委員 (オブザーバー) 国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 龍崎満 運輸企画専門官 警視庁 東村山警察署 須崎裕司 交通規制係長  (市事務局) 肥沼まちづくり部次長・進藤公共交通課長・島田係長・藤澤主任  (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：今野浩児委員・小川良樹委員・藤木仁成委員・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	28名
会議次第	1.開会 2.議題 コミュニティバス新規路線の実証運行 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 委嘱状交付式(委員の委嘱) まちづくり部 公共交通課 職員紹介 関係者紹介 委員自己紹介 会長・会長職務代理の選出 本会議の会長は、東村山市地域公共交通会議条例 第4条 第2項に基づき、委員の互選により、鈴木委員となった。 本会議の会長職務代理は、東村山市地域公共交通会議条例 第4条 第4項に基づき、会長の指名により、野崎委員となった。					

会議・名簿の公開（傍聴に関する定め）

東村山市では、付属機関等の会議を公開することにより、市政の透明性・公平性の向上に努めているため、庁内の統一ルール「東村山市付属機関等の会議の公開に関する指針」を定めている。東村山市地域公共交通会議についても、この指針に沿った会議運営をおこなっていく。会議公開に関する内容の確認と、「東村山市地域公共交通会議の傍聴に関する定め（案）」を決定する。

【東村山市付属機関等の会議の公開に関する指針】

会議開催の周知：委員への通知とは別に、おおむね2週間前に、本庁舎1階の情報コーナー及び中央図書館に、お知らせを配架

市ホームページ「東村山市カレンダー」へ会議開催の掲示

会議の公開：指針の趣旨に基づき、原則公開のため、承認された傍聴に関する定めを運用

会議録の作成：会議資料と合わせて情報コーナー及び中央図書館に配架

市ホームページ「東村山市地域公共交通会議」への掲載

発言者の表記は、「会長」「委員」「事務局」等々と表記

（わかりやすい内容にすることに配慮）

会議録の公開：事務局にて案を作成し、各委員が発言内容を確認し、確定

委員名簿の公開：市ホームページ「東村山市地域公共交通会議」に、「区分」

「氏名」「就任日」と「備考」に会議の役職名を追記して掲載

【東村山市地域公共交通会議の傍聴に関する定め（案）】

傍聴希望者対応：会議当日、先着順に受付し、定員を10名以内

傍聴者多数の場合、会議室の規模や傍聴席の配置状況を踏まえ、

会長が認めた場合は、可能な範囲で傍聴可能

傍聴者対応：傍聴者の遵守事項、秩序の維持等、定めに沿って運営

・会長

それでは、傍聴に関する定めは、この形によろしければ案を取り、決定します。

．．． 異議なし ．．．

・会長

それでは、本日の日付をもって、決定とします。

傍聴希望者の確認

・会長

開会に際して、本日の傍聴希望者に関し、事務局に確認します。

・事務局

傍聴希望者は、28名です。

・会長

事務局からの報告で、本日は28名の傍聴希望者です。傍聴を許可したいと思います  
が、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。

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

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。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 遵守事項をお守りいただき、会議の円滑な進行にご協力をお願いします。

それでは次に、委員の出欠について、事務局に確認します。

・事務局

当会議の委員16名中、11名出席、5名欠席となっています。出席者、過半数以上になりますので、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27年度 第4回 東村山市地域公共交通会議を開会します。

市長あいさつ

改めまして、おはようございます。大変お忙しいところ、早朝より、平成27年度 第4回 東村山市地域公共交通会議にご出席を賜り、誠にありがとうございます。

開会に先立ちまして、委員の任期満了に伴い、新しい委嘱状を交付したところです。ほとんどの委員が再任で、引き続き、お願いすることになりますが、向こう2年間、東村山市のより良い地域公共交通のあり方について、それぞれのお立場から、ご指導・ご協力を賜ればと思っています。

本日は、前回お示しした、新たな路線としての美住・富士見町の路線の実証運行について、その可否の決定をいただく重要な会議です。当市では、地域公共交通会議で、コミュニティバスについての新規路線、あるいは、路線変更等についてのガイドラインを定め、その後、運賃の改定等も実施した中で、新規路線の設定について、いろいろとご議論をいただけてきました。

美住・富士見町でも、地域組織が立ち上がり、事務局とこの間、様々な形でやりとりをして、ようやくルートを設定し、すでに警察との協議も調った状態で、今日の運びとなったところです。美住・富士見町地域を、東村山駅と久米川駅でつなぐことで、当市のコミュニティバスとしては、初めて、久米川駅前に乗り入れることになる路線です。

40%の収支率を確保することが、ガイドラインに示されているルールになっています。調査では、収支率が基準を超えているようですが、我々としては、実際に運行して、それを達成できる見込みで、提案をしています。

委員の皆さんには、よくご協議いただいて、ぜひご決定いただければありがたいと考えていますので、本日、よろしく申し上げて、私からのあいさつに代えたいと思います。

2. 議題

・会長

本日の議題は、以前から協議をしてきました「コミュニティバス新規路線の実証運行」です。

コミュニティバスのガイドラインに基づきまして、美住町・富士見町の地域で新規路線の検討が進み、地域から運行計画の素案が提出されたことを受けて、市が需要調査を実施し、進めてきました。今回、その調査結果と、運行計画書がまとまりましたので、これを協議していただき、この新規路線の実証運行の実施の可否という判断をしていく形になります。

それでは、事務局から、資料の内容について説明をお願いします。

## 資料の説明

### ・事務局

今後、バス事業者との調整で、運行本数を増やすことができる場合には、3月頃を目途に書面協議等で再度、合意をいただきたい。運行開始日・ダイヤ等、未確定な部分について調整ができしだい、各委員に報告する。

#### <資料1> 運行計画書・別紙

主な運行地域：富士見町4丁目、美住町1丁目

実証運行期間：平成28年度 第2四半期（夏頃）～1年間

起点：東村山駅西口

終点：久米川駅南口

経由：富士見町4丁目

運行時間帯：7～19時台

運行距離：往路（東村山駅 久米川駅）約5.2km

復路（久米川駅 東村山駅）約5.1km

運賃・運行日：既存路線と同じ

運行時間：1便約30分

運行本数：1日7往復 諏訪町循環に近い内容で、確実に実現できる本数。

需要予測：1日当たり201人

その他：運行事業者は既存路線を担当している西武バスにお願いする

ルート案：東村山駅西口ロータリーから南下 地域福祉センター 鷹の道  
（浄水場の西側の鷹の道は、カーブで見通しが悪く、交差点や出入口の連続、人だまりスペースがないことから、バス停を設置するため、消防署の東側で鷹の道に戻る迂回ルート） 富士見町4丁目交差点から南下 新青梅街道（交通量が多く、バスベイの設置もできないため、バス停がない約1kmの区間） 美住通り（直角カーブの内回りは、バスが通行すると中央線をはみ出してしまうため、線形を適切な位置に） 府中街道（クランク） 都道226号線 都市計画道路 久米川駅南口ロータリー。  
久米川駅南口 都道226号線 同じルートを東村山駅西口まで往復するシャトル型。

バス停案： 久米川駅南口行き 久、東村山駅西口行き 西

各駅の既存バス停を含む22基（A～Jの新規20基）設置予定。

他の路面表示と重ならない範囲で、バス停と分かるアクセス表示をする。

東村山駅西口...既存路線の諏訪町循環バス停を共用。

A 地域福祉センター... 久 クリーニング店前。

西 地域福祉センター横。路側線のためのため、安全対策として、路側帯をグリーンに着色。

B 夢ハウス... 久 市のリサイクルショップ前。

西 都営住宅の前。ガードパイプ（ワンスパン）と植栽を撤去。

C 第七中学校前... 久 乗降に必要な分だけ植栽を撤去。

西 向かい側。

D 浄水場北... 久 ガードレール（ワンスパン）を撤去。

西 人だまりスペース確保のため、駐車場の敷地を借地。

E 浄水場西... 久 コンビニの向かい側。ガードレール（ワンスパン）撤去。

- 西 浄水場西側の畑の前。
- F 消防署東... 久 西 植栽を必要な分だけ撤去。
- G 富士見町四丁目北... 久 西 「富士見町4丁目」交差点から30mほど離れた位置。
- H 富士見町四丁目中央... 久 西 民家の前に設置。
- I グリーンタウン西... 久 西 ガードパイプ(ワンスパン)と植栽の撤去。
- J グリーンタウン南... 久 西 西武バスの路線で使用していたバス停跡。  
久米川駅南口...西武バスで使用している降車専用バス停、2番の乗車バス停を共用。

## <資料2>美住町・富士見町周辺地区におけるコミュニティバスの運行計画

### 1 コミュニティバス導入検討の流れ(P.1)

ガイドラインに定めている検討のステップを整理。

事前準備：最初の入口として、地域のニーズを把握。地域組織を設立する。

運行計画の作成：経路や運行の内容を考えて、需要調査、分析・採算性の確認、取りまとめて運行計画書として作成。

今回は、交通会議での協議で、実証運行実施の可否判断。

実証運行、本格運行へのステップへ。

### 2 事前準備にする確認(P.2~5)

導入地域の要件：美住・富士見町周辺の地域は、コミュニティバス検討地域。

鉄道や路線バス網(北側に東村山駅へ接続する一般路線、

南側に久米川へ接続する一般路線)の補完が必要な地域。

駅周辺の生活関連施設が使える、鉄道・コミュニティバスに乗り継いで、様々な施設へのアクセスが容易になる。

地域組織の形成：平成25年9月に、美住町の住民を中心に構成員5名で形成。

地域住民との検討を9回、地域組織との打合せを24回。

非常に密に、市との連携・協議を定期的に図っている。

当該地域の住民が、地域の代表として、活動できている。

連絡体制、継続性も問題ない。

### 3 運行計画の作成に関する確認(P.6~11)

運行経路の考え方：東村山駅から、富士見町4丁目を経由して、久米川駅南口に接続するルート。

駅周辺の施設にアクセス可能である。

片道が30分である。

既存の路線バスと競合しないルートを設定している。

市内の経路である。

駅前広場で転回場所を確保している。

運行基準：運行間隔...おおむね1時間に1本。

バス停間隔...原則200m(陸橋と安全確保のため、新青梅街道を除く)。

時間帯・運賃・車両...現行のコミュニティバスと同様。

実証運行の実施要件：実際にアンケートを取って、どのぐらいの採算性かを検証。(詳細は、参考資料を参照)

アンケートで、利用したい1,775人の利用頻度を合計

すると、1日当たり約500回の往復(1日約1,000回)。

その2割が実際に乗ると想定し、利用回数を200回で設定。

年間の運賃収入 = 利用回数 × 支払運賃 × 運行日数。

約1000万円 = 200回 × 140円 × 359日。

運行経費は、事業者試算で、約1500万円。

運賃収入÷運行経費=収支率65%。

40%以上の条件を満たしている。

参考試算（久米川町循環の利用者と沿線人口から、人口当たりの利用率から計算）

久米川町循環の人口当たりの1日利用者数×美住・富士見町

周辺の人口=美住・富士見町周辺の1日当たり利用回数

0.0085人×約1万7千人=144回。

年間の運賃収入=利用回数×支払運賃×運行日数。

約700万円=144回×140円×359日。

収支率は、約47%。

関係機関との調整：運行ルート、バス停の新設位置について、道路管理者と  
交通管理者に確認・調整を、適切に処理している。

周辺住民と十分に調整をおこなっている。

実証運行の実施の可否：ガイドラインに沿って検討されていること。

試算収支率が40%以上であること。

事務局として、実証運行の実施は妥当と判断している。

#### 4 今後の予定

今回の会議で、実証運行の実施が合意された場合：

実証運行の準備（実際の事業の申請やバス停設置の準備等、  
沿線の利用促進・周知）に取り組む。

<参考資料> 美住町・富士見町周辺地区におけるコミュニティバス利用意向結果

##### 1 調査の概要

調査対象：美住・富士見町のルート沿線の住民（無作為抽出）

サンプル数：約3,000アンケートを回収

調査内容：回答者の属性、利用意向、利用頻度、利用の目的等。

##### 2 アンケート結果

利用意向：約6割が、利用したいと回答。

65歳以上の高齢者は65%と、利用意向が高いことを確認。

利用頻度：利用したいと回答した約6割の人に質問。

週5～6回、週1～2回、週1回未満をすべて平均し、週2往復程度。

1日当たりの利用頻度の分布は、ほとんどの人が1日に1往復未満。

1日に5～6往復（バスに乗りっぱなし）、17～18往復（バスの  
運行本数より多い）の回答があったため、生活パターンを考え、

5往復以上の人は、すべて3往復として修正し、計算。

現在の交通手段：利用したい人が使っている交通手段。主に自転車や徒歩で移動。

路線バスは3%で、路線バスへの影響は、小さいと考えている。

乗用車は20%いるので、コミュニティバスに転換することで、  
渋滞緩和等の影響も考えられる。

自由回答：1,300件の意見が寄せられた。

主に今回の運行案への意見で、利用希望の意見が一番多く400人近い。

市役所・八坂駅に向かってほしいという運行ルートに対する意見。

1時間に2～3本ほしいという運行本数に対する意見。

・会長

それでは、<資料1・2>について、質問・意見等ありますか。

・委員

東村山駅に近い人は、駅に向かうのに使わないかもしれないが、例えば、廻田町1・2丁目の南の地域の方は、確実に使うと思います。運行計画書の運行地域に、富士見町4丁目、美住町2丁目とあります。走っているところはそれでも、この路線バスの名称が、富士見町、美住町という名称であると、廻田町の方が気付きにくいので、どうなのかと思います。

・会長

名称の付け方によっては、アピールが行き届かないのではないかという意見ですが、名称については、何か検討していますか。

・事務局

確かに、地域的には、野口町、廻田町、美住町、富士見町の間を通る形になっています。ただ、大きな商業施設や病院、公共施設等もない地域でもあります。地域住民に、なるべく馴染みがあり、利用しやすく、親しみの持てる名前も当然、必要だとは思いますが、東村山駅西口から富士見町4丁目を経由して、久米川駅南口という、駅と駅をシャトル形式で結ぶ路線です。既存路線でも、東村山駅東口から新秋津駅まで、多摩北部医療センターを経由したシャトル路線がありますので、事務局としては現在、名前は少し長くなってしまっていますが、既存のシャトル路線と同じように、「東村山駅西口～富士見町4丁目～久米川駅南口」という名前で、考えているところです。

・委員

検討するときに、ずっと美住・富士見町という名前でやってきたので、その地域の人には、いろいろ周知されていると思いますが、バスは、道路を通っていくので、例えば、鷹の道経由とか、道路の名前を入れたほうが分かりやすいかもしれない。順番に、野口町、廻田町、美住町、富士見町と、入れていくわけにはいかないですね。

・事務局

そうですね。確かに、鷹の道であるとか、地域の人にも知られている名称を入れたほうが、より分かりやすく親しみやすいと思いますので、再度、検討したい。

周知については、平成28年度以降、公共交通マップなどを新たに作成する予定としていますので、そういったところでも、きちんと周知できるよう、対応していきたいと考えています。

・会長

確かに、久米川町循環みたいに一言で言えるほうが。名称をどう付けるかは、いろいろ難しいと思いますので、事務局でも少し頭に入れておいて、できれば実証運行開始のときには、良い呼び名を付けた形でできるように考えておいていただければと思います。

・委員

<資料2>9ページの収支率ですが、1人当たりの支払運賃が140円とあります。基本、大人180円、子ども90円ですね。これは、どういう根拠で出したのですか。

・事務局

支払運賃140円については、現在、運行している3路線の利用者数で、運賃収入を割り込んで、1人当たりの支払運賃を出しています。実際、割引される障害者やお子さんも加味されて、140円ぐらいに収まっている状況です。

・委員

お子さんがそんなに乗っているとは思えない部分があります。ここが、収支の一番の基になりますよね。140円で見ると、150円で見ると、全然、違ってくるのではないかと考えています。

・会長

以前の報告にもありましたように、ICカードの利用比率が、かなり高くなっています。

す。ICカードが、175円ですね。

・委員

そうですね。あと回数券の割引減収率と、消費税です。

・会長

そういったことで、平均した数字になっています。

・委員

参考までにお伺いしますが、10ページのバス停300m圏の人口という算出方法ですが、バス停を基準にして、コンパスで300mの円を描いて、その中の人口を数えるということですか。

・事務局

基本的な考えとしては、そうです。対象エリアの設定としては、バス停から300mの円を描きます。実際に使う人口については、そこまで細かい人口データがないので、町丁目別の人口を使っています。例えば、その町丁目の面積の3割が300m圏にかかるなら、その町丁目の人口の3割を積み上げる形で、計算しています。

・委員

全人口になりますと、病気で動けない人もいれば、赤ちゃんもいる。要するに、バスを利用できる人の区分がありますよね。その辺がどうなっているのか、お伺いしたい。

・事務局

実際に、そこは考慮できていませんが、久米川町循環の沿線人口も、同一の条件で出しています。

・委員

そういう係数みたいなものをかけて出しているということで良いですか。

・事務局

そうです。

・委員

この原価コスト1560万円は、運転手1人の人件費、車両管理、燃料、保険、エトセトラ。コストとして、かかるもの全部入れて、年間、この値段ですか。

・事務局

基本的には、いわゆる運行にかかるもの、人件費から燃料費、車両保険等、すべてのランニングコストです。ただし、車両そのものの購入費は、入っていません。

・委員

車両購入は、市が減価償却していくわけですが。

西武バスは、本当にこの金額で運行できていますか。

・委員

国土交通省に、1キロ走るのにかかる平均原価として、地域ブロック別の標準原価があります。この地域は、武蔵・相模ブロックで、正直に申し上げますと、西武バスの一般路線バスのコストは、その平均を少し上回るくらいです。グリーンバスをはじめ、私どもで受けているコミュニティバスは、その平均の約7割弱くらいでやっています、一般路線バスよりは、非常に低減した費用で提供しています。

もちろん、そこで安全性が損なわれるという話ではありません。コミュニティバス運行については、路線バスと切り離して、必要ないコストを削減し、人件費等の部分でいろいろ工夫して原価を算出していますので、決して不可能な数字ではないですし、経営努力をした上での原価の算出になります。

・委員

一般的に、あのタイプのバスを運用した場合、できない数字だと、私は感じました。

いくらここでシミュレーションしても、分母の金額が動くと、絵に描いた餅に終わっ



てしまいますので、その部分のところを確認しておきたかった。

ただ、人口比率や乗車率、収支率をどう見るかは、計算の仕方でも、いかようにも変わるので、四半期ごとに、もしくは半期で、きちんと数字を出して見直すということであれば、見直しありきだから、分母がしっかりしてれば良いという気がしています。

・会長

ここで示されている数字は、ほぼ確実な数字と、想定上の数字もありますので、必ずしも、この数字が確実に見込めるものではありません。今回の試算では、実際の利用意向に対して20%取っていますが、今まで、いろいろなところで、こういうものにかかわってきた私の経験から言いますと、実際に利用してくれる人は、利用意向の15%です。仮に15%だったとしても、たぶん収支率40%を満たすだろうと思いますが、実際どうなるか分からないことと、ある程度の見込み数字でもあります。この数字の結果に、あまり厳格にこだわる必要はないので、目安として、大体このくらいが見込めるということで、判断をしていくことになるかと思っています。

・委員

なぜ私が、数字にこだわるかを申し上げますと、この事業全体に関して、この会議で決定をされている。報告はするだろうが、議会承認が得られていないという話を聞きましたので、その財源財務に関して、元の数字が、きちんと明確に出ているかどうかを残しておかないと、議会から、何を協議しているのかと突っ込まれたとき、困るだろうと思ひ、質問しました。

・委員

議会に関しては、毎年度、予算を計上して、その議決をいただいています。今回、新規路線の予算についても、しっかりと数字を、根拠を持って、計上したいと思っています。

・会長

それと、ガイドラインに沿って進めています。このガイドライン自体は、議会含め、すでに承認され、周知されているものです。その中で示された、収支率40%がクリアされているかどうかは、ガイドラインでの判断基準の1つです。

・委員

12ページにある今後の予定の中で、バス事業者が引いたダイヤ、例えば、1日7往復で、1年間の実証運行をスタートします。それで半年経って、思わしい結果が出ていないことが見えてきた場合、そのダイヤの見直しなどは当然、考慮していきますか。

・事務局

はい。ガイドラインに沿って、実証運行開始後、半年が経過した時点で、収支率や利用状況等を確認します。今回のような分析をした上で、報告もします。その中で、今ひとつ利用状況が思わしくないのであれば、さらに、ダイヤ変更等も考えて、利用促進に向けて対応していきたいと考えています。

・委員

本来であると、運行コスト1560万円から持っていくのではなくて、どうやったら利用してもらえるかというところから持っていくべきではないかと思っています。固まったコストの中で、1日7往復ということが決まっていると、本当に利用者が利用しやすいダイヤが組めるのかどうか。逆に、1日10便のために、いくらかかるという形で試算する方法がないのか、素朴な疑問です。

・事務局

既存路線の諏訪町循環に近い形での運行と申し上げましたが、まずは、1台のバス、1人の運転手という形での運行を考えていますので、この運行経費の数字と結果となっています。

・委員

7時から19時の12時間の間で、おおむね1時間に1本ということは、1時間30分に1往復ぐらいになってしまいますか。

・会長

1人の運転手でやりますので、間に少し空く時間が設けられるということです。

・委員

そうですね。このままだと、お昼に運行がないダイヤとなってしまう。諏訪町・久米川町循環には、お昼に空いてしまっている時間帯ありますが、本当に空いてしまっていて大丈夫なのか。利用される年齢層や属性に、本当に合っているのかどうか。

この路線の利用主体が通勤の人なのか、病院に行く人なのか、買物に行く人なのか、高齢の人なのか。Hのバス停で、東村山駅へ行く人と、久米川駅へ行く人と、はっきり分かってしまうと思います。1日7往復としたときに、空いてしまう時間帯によっては、利用できない時間がかなり出てきてしまうのではないのかという懸念があります。

1台のバスで、運転手1人でやっているが、朝入ったら、19時まで1人でやるわけではないですよ。

・委員

1路線を1人で運転しているところもありますし、ほかの路線との組み合わせでやる場合もありますので、一概には言えません。

・委員

ほかの路線とうまく組み合わせて、増やすことが可能なのかどうか。

・委員

今の7時から19時台の営業運行となりますと、おおむね12時間なので、ギリギリ1人で入るダイヤですが、6時から20時台になりますと、営業運行が12時間以上になってしまい、どうしても1台の車両に対して、2人の運転手が必ず必要になりますので、人件費としては、倍になってしまいます。

1台のバスに1人の運転手、さらに真ん中の休み時間も含め、1時間に1本、コンスタントに走らせたいということになりますと、私ども1社でやらせていただいている中では、各路線をつなぎながら、うまく回す遊撃がもう1人いれば、各路線で走行が埋まる可能性もあります。それは各路線の利用度合いや、地域の要望などをもらった上で、全路線で、もう1人増やすという可能性はありますが、現時点では、実証運行ということもありまして、1路線1人という形です。

・委員

もし思わしい結果が出ないようであれば、その辺りも加味して、どうやったら乗っていただけるかを、ぜひ考慮していただきたいと思います。

・委員

よくバスの話をするたびに「間に休憩時間が入るのは、けしからん。ずっと同じ30分おきとかで走ってくれ」という話を聞きます。

最近、ちょうど10時過ぎに、西武バスの営業所の前を通ることがあって、あの時間帯は、朝から走ってきたバスが1回帰ってきて交替する時間だということが、よく分かるようになりました。普通の路線バスもそうですし、グリーンバスも帰ってきて休憩時間に入るみたいだし、東大和市のバスも見ました。普通の車を運転していても、2時間運転したら、そろそろ休めと車から指示がありますが、バスならなおさらです。

途中、休憩を入れることは、私も、とんでもないと思っていましたが、安全の観点からは、もうそれは仕方のないことだと思っています。

運行の本数をもう少し増やしたらとか、時間が空かないようにという話がありましたが、東村山市の交通会議だけではなく、ほかの市の交通会議を傍聴しても、やはり同じ

ような話が出てくる。それは、人件費が倍かかることになるので、個人的には、無理だと思っていますし、東村山市の場合には、総経費を増やすわけにはいかないもので、そこはお互い、住民の皆さんにも納得してもらわなければいけないところだと思います。

それから、この美住・富士見町路線を西武バスが運行する場合には、営業所に向かう路線になるので、できれば東村山駅や久米川駅から営業所に帰っていく途中、半分まで営業してもらえれば、若干、本数が増える気がするので、それだけはお願ひしたいです。

・委員

確かに普通のバスですと、途中まで運行して回送車となる形もありますが、バスの無駄がないように、自家用車での引き継ぎ等もおこなって、できる限りグリーンバスの営業本数を確保する形で運行しているグリーンバス路線もあります。

連続運転も、4時間運転したら30分休まなければいけないという、自動車運転者の労働改善基準という基準がありますので、それを遵守するとともに、労働基準法なども含めた上で、ダイヤを策定しなければいけません。確かに、無駄が多いとか、休んでいる時間が多いという印象があるかもしれませんが、その辺もすべて、安全を確保するための基準どおりにやらせていただいていますので、ご理解いただければと思います。

・会長

今回、この運行計画書の中で示してあります運行本数、往復7本が、最低限、確保できる数字です。運行本数については、例えば、増便したり、減便したりすることは、この地域公共交通会議での協議事項になりますので、今日の段階では、とりあえずこの往復7本ということで承認をいただきます。

ただ、この部分に関しては、やりくりによっては、もう少し増やせるかもしれない。工夫の上で、少しでも多い便数で運行できれば、利便性が高まると思いますので、後程もし、本数が変わるようであれば、書面で協議をしていく形を取らせていただいて、これだけ協議します。そのほかのこと、例えば、ダイヤを何分にする、あるいは、停留所名を正式にどうするということは、ここで承認を得る内容ではありませんので、報告事項として、あとで報告していただくことで、お願いできればと思います。

出尽くしたようであれば、今日は、この運行計画書に基づいて、実証運行を実施することの可否を判断する場です。東村山市の場合は、条例でいろいろ定められた部分がありまして、代理出席のオブザーバーは、議決の数字の中には入りませんので、正規の委員の皆さんで、ご承認いただけるかどうかの確認をしていくことになります。

それでは、美住町・富士見町のコミュニティバスの運行を、この運行計画書に基づいて実証運行を実施することについて、賛成の人は、挙手をお願いします。

・ ・ ・ 全会一致（合意） ・ ・ ・

・会長

それでは、全員、賛成をいただきましたので、この地域公共交通会議の結論として、美住町・富士見町ルートのコミュニティバスの実証運行を開始することで、合意を得ました。

運行本数に関しては、変更されることがありましたら、1件ですから、書面で回して、委員の皆さんに賛否を問う形にさせていただきます。運行の詳細、何時発の便を設けるとか、停留所の名称であるとか、いつから開始するか。この辺はいろいろ調整がありますので、決まりましたら、事務局から報告をしていただく形にしていきたいと思います。

それでは、この議題については、決議をしました。今後の動きについて、もう少し具体的に申し上げますと、この合意を得たという内容を、私が署名、サインをして、具体的な申請の作業に移るとい形になります。申請をし、確認をしていった結果として、いつ運行できるかが決まってくると思いますので、そんな形で進めさせていただければと思います。

・事務局

実証運行の実施について、合意をいただき、ありがとうございました。

このあと3月議会が始まりますが、その中に平成28年度の予算審査がありますので、議会にも丁寧に説明した中で、着実に進めていきたいと思えます。平成28年度の4月に入りまして、バス停の制作やバス停の設置工事等、また、必要な事務手続きを関係機関と、ダイヤの調整などをバス事業者と、進めていきたいと思えます。

その他

・会長

その他に関して、事務局から何かありますか。

・事務局

冬休みの子どもの長期休暇割引を、基本、現金50円で、12月25日から1月7日までの間、実施しました。実績数字としては、新秋津駅・多摩北部医療センター路線が36人。久米川町循環が3人。諏訪町循環が25人。3路線で64人の小学生に、ご利用いただきました。この割引については、次の春休みにも期間を設けて実施します。

平成27年度については、今後、本数の変更があった場合、確定した時点で早急に、書面協議という形で委員にお諮りしたいと思えます。平成28年度の会議については、協議事項等が発生した段階で、適宜、開催していきたいと思えますので、よろしく願いしたいと思えます。

・委員

ほかの地域での検討の動き等ありましたら、教えていただければと思えます。

・事務局

この美住・富士見町地域は、結果として今回、この運行経路になっていますが、そもそも富士見町の南の地域も含めた形で、検討してきました。具体的には、富士見町2丁目地域周辺は、ガイドラインで、交通不便地域と位置付けています。引き続き、その富士見町地域の交通の利便性の向上も、地域住民と検討していきたいと考えています。

多摩湖町地域等でも地域組織が立ち上がり、検討しているものの、やはり道路事情や環境で、既存のコミュニティバスと同じ、定時定路線での運行が難しいという課題もあります。事務局としても、今後、どのような解決策があるのか、どのような対応をしていけばいいのか、実際のところ、頭を悩ませています。地域住民と一緒に、粘り強く取り組んでいくことで、解決策を見出せるのではないかと考えています。

当会議の委員からも、ご意見・ご指導いただきながら、今後とも進めていきたいと思えますので、引き続き、よろしく願いします。

3. 閉会

・会長

それでは以上で、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27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、大変ありがとうございました。