

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成28年度 第2回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成28年10月27日(木) 午後3時00分～午後5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・今野浩児委員・加藤安信委員・上坂裕美委員・齋藤員幸委員・佐伯昭委員・藤澤大輔委員・佐藤和明委員・小林俊治委員・島崎政一委員 (市事務局) 粕谷まちづくり部次長・中澤公共交通課長・島田係長・落合 ●欠席者：小河憲司委員・藤木仁成委員				
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	8名
会議次第	1. 開会 2. 議題 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 島田 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(対象委員欠席のため、省略) ○新委員自己紹介 ○まちづくり部 公共交通課 職員紹介 ○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、8名です。 ・会長 事務局からの報告で、本日は8名の傍聴希望者です。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きます。 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、傍聴者の皆様にお問い合わせ申し上げます。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、14名出席、2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14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28年度 第2回 東村山市地域公共交通会議を開会します。

本日の議題は、「利用者サービスに関する検討」です。

検討内容としては、今年の会議の続きとなりますが、利用者サービスの検討のうち、東村山市公共交通マップと高頻度利用者サービスの2点について検討したいと思います。

それではまず、事務局より説明をお願いします。

○資料の説明（公共交通マップ）

・事務局

これまでいただいたご意見を基に公共交通マップの作成を進めている。

作業に時間がかかっており、本日配布したA3の資料のような進捗状況である。

＜資料1＞公共交通マップ・別紙

○資料はA3版だが、実際はA1版で、これを折りたたんでA4サイズで進めている。

地図面：(今年の会議中にいただいた意見)

○バスの運行本数によって地図に表記する線の太さを区別する。

○バスが乗り入れしている市内の駅は乗り場案内を掲載する。また、スペースに余裕があれば直結しているターミナルで立川駅を掲載する。

○公共施設はジャンルごとに表示し、アクセスできるバス路線の色を表示する。

○バス路線が近くにない公共施設については、徒歩何分、タクシー等の表示をする。可能であればバス停や駅からの距離を表示する。

○バス停の名称は大きめに解りやすく表示する。

○隣接市の路線状況も表示する。

○1日乗車券を活用した施設ごとのミニ観光ルートを表示する。

○観光スポットやスポーツ施設を凡例表示し、詳細方法はホームページにアクセスできるように、QRコードを配置する。

○地域の情報として広告掲載をというご意見をいただいているが、スペースの都合上、断念せざるを得ない状況となっている。

資料1の地図面は観光情報が全面に出ているようなイメージであるが、公共交通を全面に出すような形に今後、調整していく。

概要面（裏面）：(今年の会議中でいただいた意見)

○運賃表を右上に、それに対応する利用案内を右下に配置する。

○東村山市版の電車とバスの路線図を配置する。

○路線図の空きスペースに各路線の所要時間を記入する。

今後調整し、配慮して考えていく予定である。

写真やイラストについてもまだ用意できていないものもあるので、今後調整していく考えである。

いただいた意見をどこまで反映できるか、印刷業者と調整を行いながら、進めていく。マップの案が決まったら、委員の皆さまに送付し、ご意見をいただく。

・会長

それでは、＜資料1＞について、ご意見をいただきたいと思います。

お手元の資料はA3になっていますけれども、A1がその原寸大ということです。

この大きさになるという前提で、ご意見等あればお願いします。

・委員

東村山市のバスの乗り場案内はどこに掲載するのですか。また、銀河鉄道の路線も当然、載せるということではよろしいですか。

・事務局

今現在、右下に載せてある乗り場案内はこのまま載るわけではありません。市内でバスが乗り入れている駅は全て表示してほしいという意見をいただいています。このスペースでは全て載せることはできないので、若干、スペースを拡げて市内のバスが乗り入れしている全ての駅を掲載したいと考えています。所沢駅や立川駅についてはスペースに余裕があれば載せたいですが、あくまでも市内の駅を優先します。

今現在は、路線も全て入っていない状態ですが、最終的には市内の路線、また近隣の路線も全て表示する予定です。

・委員

今、当然な事ながらスケジュールを組みながら進めていると思いますが、マップの更新については、どのくらいのタイミングを考えていますか。運賃に変更はないとしても、ダイヤや路線が変わるかもしれないので。印刷物になって出てしまって、各家庭や市民の手元にあるけども、中身が全然使い物にならないということになると、せっかく作ったものももったいないので、そのあたりのところも予算の都合もあると思いますけれども、是非含んでおいていただきたい。あるいは何らかの指針が出ればよいのではと考えます。発行されてから、そのまま3年、5年経ちましたということになりかねないのではないかと思いますので、そのあたりのお考えをお聞かせいただきたい。

・事務局

確かに、ダイヤ等が変更するという事は予想されます。更新の時期については、引き続き検討させていただきたいと思います。

・委員

いろいろな形で更新していかなければいけないと思うが、西武バスさんや東村山市と銀河鉄道さんのホームページに簡単にアクセスができるように、QRコードを載せていただけるといいと思います。

・事務局

概要面にQRコードを載せる予定です。

・委員

できるだけ乗ってもらいたいので、よく使う沿線のかたに配ることはしないのですか。

潜在的に必要なかたは結構いると思います。あまり使えないと思っているかたも結構多く、美住町の新しい路線も走ってみたら意外に便利で、久米川に行くにも東村山に行くにも結構使えるという話はよく聞きます。ご高齢の方々は潜在的に使いたいと思っていても最初の一步が出ないということがあると思うので、別に立派なマップでなくてもいいので、それぞれの地域に路線図、その地域の最低の路線図と時刻表を渡すことができるような仕組みがあればと思います。

・事務局

予算の話になってしまいますが、印刷予定が15,000部を予定しており、沿線全てに配るとなると15,000部では足りませんので、あくまでも必要とされるかたにお持ち帰りいただくという形で考えています。

新規路線については、沿線の各自治会の会長さんに電話をして、自治会員さんに配っていただけるようお願いをし、必要枚数、白黒の路線図・時刻表を配付させていただきました。

そうしたことにより、乗ってくださるかたが非常に増えたと聞いているので、ほかの路線も、カラー印刷は難しいですが、このようなかたちで動いていければと考えています。

・委員

このマップができ上がった時点での配布はどのようになるのでしょうか。

・事務局

現時点では公共施設へ配架させていただき、必要なかたに持ち帰っていただきます。

市外から越して来られたかたに配る資料の一部に加えていただければと考えています。

・会長

今のご意見の、潜在需要の開拓というのは非常に重要なことです。予算がこうだと言われてしまうとどうしようもないですが、もう少し部数を増やして、入手する可能性を増やすことは、本来必要だと思います。

・委員

データでの公開は予定していますか。

・事務局

PDFでの作成もする予定です。紙ベースでの印刷と同時に、ホームページでマップデータの公開を予定しています。

・委員

印刷は可能ですか。

・事務局

可能です。

・委員

利用するかたが、路線図に重点を置くのかダイヤに重点を置くのかで、考え方が変わると思います。美住町で、バス停まで時刻表を見にきて、そのままお宅に帰る、あるいはそのままどこかへ行ってしまふところを見かけます。予算をかけて立派なものにするか、簡易的なものにしてたくさん配布するのを持ち帰って考える必要があると思います。

それと新規路線の時刻表ですが、自治会の回覧で回ってきました。自治会の会員の目にはふれているということは感じます。

必要なダイヤや時刻表は公共施設等にあるという表示や、他の印刷物の中に入れてもらうのもひとつの方法かもしれません。欲しいかたは言ってくださいということもひとつの表現の仕方ではないかと考えます。公共施設に行けば手に入るということをアピールしていく。それと、グリーンバスを利用するかたはわりとウェブを利用しない年齢層のかたではないかと思うので、何かのついでに公共施設で手に入るというところをアピールしていくと、わりと早く市民の手に渡るかと思えます。例えばイトーヨーカドーさんとか。15,000枚作って配布するには結構時間がかかる大変な作業になってくると思いますので。

・委員

イトーヨーカドーも含めて、市民のかたがよくお使いになるのが、粗大ごみのシールを買いに行くようなお店で、市民のかたがどうしても行かなければならないお店と一緒に置いてあれば、粗大ごみシールは多分、近所で買うと思うので、そういうつながりのあるところに置いていけば、それぞれの地域ごとにいいかなと思います。是非、工夫をお願いします。

・事務局

もっと利用していただく、知っていただくことをより進めていきたいと思うので、何ができるか、どんな方法があるか探してみたいと思います。今後、先程ご意見としていただいたことも含めて検討していきたいと思います。

・会長

資料1について。地図面には他にグリーンバス既存3路線と銀河鉄道の路線と、もう少し入ってくるにしても、これを見てる限りではA3でも十分いけるかなと感じます。

この大きさの中に残りの路線が全部入り、バス停の文字を大きくしても十分見られるマップになるという気がします。スタイルの根本に関わることになってしまいますが。

A1サイズまで大きくしなくても、マップの機能としては充分いけそうだなというのが感想のうちのひとつです。もうひとつは、バス路線の線の太さに少しメリハリをつけたほうが良いというのが2つ目。それと、市境のラインがバスのラインと非常に紛らわしいので、工夫の必要があるでしょう。そのへんを再検討の必要があるかなと思います。実際のところA1サイズまでしなくても良さそうだというのが一番の感想です。それと、西武バスさんの写真はもう少し良いものを提供してください。新車のLEDフルカラーになったものを。

・事務局

大きさについては再検討させていただきます。マップの始まりは小平市を参考にということで話が出たので、それにあわせていくということで進めてきました。A3サイズに収まりそうで、かつ、見やすくできるのであれば、それも方法のひとつであると。今後、検討していきます。

・委員

前の会議の時に、小平市を参考にということで進めてきて、実際に線をひいてみると小平市ほどバスが通ってなかったということですが、手元に所沢市の資料がありますが、所沢市のものには時刻表が全部載っています。そんなにバスの本数がないので、どんなひとでも使えると言ったら時刻表がメインのほうがいいのかないかなと思ったり、サイズが小さくても良いかもしれません。

・委員

この主要バス停というのは決して始発駅、始発のバス停だけではない。

所沢市の時刻表も資料で配っていただいています。路線が大事なのか時間が大事なのかということを見ると、利用者にとってはダイヤメインのほうが重要ではないかという気がいたします。

・委員

一点、お願いします。公共交通マップ。いいものができるなと思って、聞いています。

市外の方々もアクセスしやすいように、市のホームページ上にもアップして、時刻表も随時アップできるようにしてあれば、そこからダウンロードできるということで、遠くから東村山に行きます、今度あそこの町に行くんだけどというかたが、あんな施設があるんだ、ああいう食べ物屋さんがあるんだと調べやすいような位置示をしていただければありがたいなと思います。

・事務局

電子データでの作成も進めており、出来あがった公共交通マップについては、ホームページ上でアップして、印刷もできる状態、また、配布もできるようなかたちで考えています。また、観光情報や食べ物店や産業施設も関連表示で地図面に載せていくことも考えておまして、その詳細な情報をQRコードからホームページで見られるようなかたちで実施したいというふうに考えています。

・会長

他に何かありますか。

今、こういうかたちで目指して進めているわけですが、今日、出てきた意見の中で、時刻表メインにする方法、サイズの問題等、形そのものに関わる意見も出ているので、そのあたりを含めて、形態と中身について、もう一度検討していくと。ただ、ここまで作業は進めているので、大きさはともかくとして、マップそのもののつくりについてはこれをベースに改良していくというようなことを考えつつ、体裁などについては検討していくということはどうですか。それで、このサイズで仮にいくとしても、例えば屏風折りにしてグリーンバスの時刻表の面を作るとか。そういうようなことはできると思うので、時刻表をある程度入れたパターンだとか、これを少しレイアウト変更していくようなパターンだとか、いくつかの案を提示していただき、改めて皆さんのご意見をその段階で伺うと。もうひとつは、この先、どういうスケジュールで考えているかということですが、いかがでしょうか。

・事務局

いずれにしても今年度中に完成をさせたいというふうに考えています。今後、皆さまにお集まりいただく地域公共交通会議としては、3月に実証運行中の路線について、本格運行移行の判断をしていただく会議としてお集まりいただくわけですが、その前に、マップだけ仕上げしてお集まりいただくのか、送付させていただいてご確認いただくのかという2つの方法があると考えておりますが、どちらがよろしいでしょうか。

・会長

それはどういうかたちのものが検討材料として提示できるかにもよるかなという気はしますが、いずれにしても年度内には完成させるということになりますと、印刷作業等のこともありますから、体裁そのものについてのご意見が出ているということもありますから、なるべく早めに次の案の作業をしていただいて、案の提示そのものは、これは別に会議じゃなくてもいいですが、年内くらいにはその案の提示はしていただいて、印刷にかかる前に最終確認みたいなことは必要かなという気はします。そんなスケジュールを考えておいていただけると。

・委員

サイズだけでも決めておいてあげないと、事務局は迷ってしまうと思います。

・会長

それはそのとおりですけどね。

・委員

私も、最後はいつなのかというところが気になっていましたが、年度内で進めるということであれば、この時点で少なくとも時刻表メインでということをして、サイズはこれにしますというところだけでも決めておかないと作業がしづらいのではないかと思います。

・会長

そのとおりだと思います。

では、サイズについての意見はいかがでしょうか。

・委員

私は会長の意見に同意です。

・会長

ほかにどうですか。

・委員

参考までに東村山の「ここみて東村山マップ」これはA2ですが、これで充分かと思えます。中身も観光地も食べ物も名産品も揃っており、地図面をバスの路線にすれば結構いい素材かと思えます。大きさ的にはA2くらいで充分かと思えますがどうでしょうか。

・委員

サイズを小さくして、印刷費用を縮小するっていうことには比例しないかもしれないけれど、もしそうなったら、先程おっしゃっていた、もう少しラフなかたちで、時刻表だけを別のところへおけるような予算の算出もできるのではないかという気がします。それも含めて、会長の意見に賛成です。

・委員

今、委員がご指摘になった、観光情報とリンクさせるということが、たしか、前々回に傍聴させていただいた時に議論のなかにあったと思えます。今回出てきたのは、その話とはかなり違うものですよ。既存の観光情報と合体させてつくっていくという話。

すでに既存の観光情報でかなり時間と力をかけて作っているものがありますが、あえて、それと全く別次元のものを作ろうということよりも、それをうまく活用して、使えるところは使って、路線図を重視するか時間を重視するかそういったかたちで載せていくほうが、利用市民としては使いやすいのかな、あるいは市外のかたも使いやすいのかなという気がいたします。

・事務局

委員のおっしゃるとおり、今現在、お手元にある資料ではリンクした形にはなっておりませんが、まだ印刷業者と詳細まで詰めた内容のものではありません。あくまでもイメージとしてお考えいただければと思います。今までいただいたご意見、特に観光情報・産業情報とリンクさせるというご意見をいただいておりますので、それはもちろん取り入れていく予定です。凡例は色分けして表示するという事も考えていて、これは調整していきます。

・委員

先程のマップは産業振興課ですか。それとうまくリンクさせていけば、レイアウトに100%力を注がなくても、バスということに焦点を絞ってやっていけるのではないかと。もしこれを活かすとすれば、実際にバスに乗るためにこの資料を使ってくださいよということに重点が置かれてくるのではないかなという気がいたします。

・会長

サイズについてほかにご意見ありませんか。

では、サイズについてはA1ではなくて、もう少し小さくするという事でよろしいですか。全体のサイズは違いますが、周りに観光情報が入っていますので、マップそのもののサイズはそれほど違わない。マップのサイズとしては、産業振興課のマップとほぼ同じくらいで考えたらどうかということで、次の案を考えていただければと思います。

それでは、マップについては新たな案が出てきたところでもう一度。委員のみなさんからご意見をいただくことについては、文書開催になるかまだわかりませんが、その時点でご意見いただくというかたちにさせていただきたいと思えます。もし、何かほかにお気付きの点がありましたら、また事務局へ言っていただければと思います。

今日の段階では、仮に入っているものがあまりにも仮すぎて不確定な部分が大きいので

で、仮定にしても話がしづらい部分もあるかと思いますが、そのようにしたいと思います。

・会長

それでは、次の資料2の「利用者サービスの検討」に進みます。利用者サービスの検討のなかで、高頻度利用者へのサービスについて、説明をお願いします。

○資料の説明（バス利用特典サービス）

・事務局

＜資料2＞利用者サービスの検討

利用者サービスのうち、高頻度利用者に対する割引制度が長期的な検討課題として残っている状態であった。利用者が年々減少していることから、事務局としては本日の会議で実施の方向でのご意見をいただければ、乗車数回復に向けて、高頻度利用者への割引サービスを実施したいと考えている。その場合、来年度の予算編成に反映させていただきたいと考えている。

また、グリーンバスの各路線の乗車数と収入の状況だが、全体的な傾向としては、利用者が年々減少傾向となっているような状況である。そのなかで、高頻度利用者に対するサービスとして良いものがないかということをご検討いただきたい。

実施したサービスについての報告。

○一日乗車券販売数・・・(平成27年6月1日から開始)

平成27年6月～平成28年3月までの10か月間で189名の利用者数であった。

○子ども長期休暇割引の販売数

春休みは平成28年3月26日～4月5日で161人の利用者数であった。

事務局としては、一定程度の割引制度の効果があつたと考えている。

・会長

これまでの議論のなかで実施が決まりました、一日乗車券と子どもの長期休暇の割引については既に実施をして、それなりの利用があつたということです。そういうなかで、高頻度利用者に対する割引というかたちのご提案が出ているわけですが、これについてご意見があればお願いしたいと思います。

・委員

以前もお話したことがあつたと思いますが、よく高齢者割引みたいなことをおっしゃるかたがいますが、東京都がバスを出して当然のように思っていますが、過去にこの会議のなかでも、なぜバスだけ割り引くのか、あるいは無料になるのかといった話が出ていたので、高齢者だけ特別にということは、私はないと思います。美住町の路線を何日か続けて乗っていると、週に何度も利用するかたがいらっしゃるようです。だから、頻度が多いひとについては自動的に割り引かれるようなシステムがあるといいなという気はします。実際に西武バスさんでもやられている、「バス利用特典サービス」のようなものがあれば皆さん使いやすく、簡単に、今すぐできる仕組みを取り入れていくのがいいかなとは思っています。

・会長

はい。ありがとうございました。この点についてはいかがですか。事務局からはいかがでしょうか。

・事務局

「バス利用特典サービス」のメリットとしてはやはり、高齢者に限らず、高頻度に使っていらっしゃるかたにポイントがつくというようなシステムだと思います。

デメリットとしては、運賃収入が減るといふ点です。

ですが、まずはバスを知っていただく、乗っていただくというようなことの利用促進という意味からすると「バス利用特典サービス」は良いサービスではないかと考えているところです。今日、この会議でそれをというお話でございましたらぜひ取り組ませていただければと考えています。

・会長

何かご意見ございますか。

・委員

「バス利用特典サービス」を簡単に説明させていただきますと、パスモやスイカの関東圏の交通カードを使うと、民間の路線バス、東京都交通局の路線バスでも一定額が付与されるということで、1,000円に対して100円付いて、次に使う時に、自動的に100円使えるようになりますので、グリーンバスの場合、6回乗ると1,050円くらいになりますから、そこで100円が付いているので、次に100円引きになるという仕組みです。5,000円を使うと850円、14%ぐらい。昔のバス共通カードの名残で、同じようなかたちでプレミアムが付いてくるということです。高頻度利用者割引ということに適したシステムだと思っています。参考資料2の、全路線合計を見ていただくと分かる通り、グリーンバスをご利用のかたは、非常に交通ICカードをお持ちのかたが多く、収入5,000万円のうちICで3,500万円ということで、平成27年度は収入率の7割を超えています。平成26年度に比べると、30%近く増えているということで、非常にIC率が高いため、これは確かにパスモ・スイカを使ったバス高頻度利用者割引は、高頻度にバスを利用するかたにはとてもメリットがあると思います。

中澤課長がおっしゃったように、デメリットとしては、もし、利用者数全体がこのサービスで増えなければ、プレミアム分が持ち出しとして収入減になってしまうので、市の補助のご負担が増える可能性があるということになります。普通に1,000円で100円付きますので、皆さんがそれで、ICカードで乗ると9%ぐらいになりますから、3,500万円とすれば300万円くらいになる可能性はあります。ただ、これが、利用促進になり、高頻度利用になり、もっともっとバスを使ってもらえるようになれば、普通に利用頻度が高くなるというのは目に見えるかたちなので、私ども普通の民間の路線バスもICの比率、西武バスですと74~5%ありますので、たくさんバスを使っただけの仕組みとして、一生懸命、設備投資しているところで、是非、コミュニティバスでも活用いただければと思っています。

他のコミュニティバスでは、小平市さんや練馬区さんが同じように「バス利用特典サービス」を導入しています。路線バス並みの運賃体系のところは結構導入していますし、埼玉の私どもの西武バスエリアでは対距離運賃、路線バスと同じ様な距離に応じた運賃体系なので、そこについてはほとんど同じようなかたちで導入しています。ただ、東京の場合にはムーバスからスタートして、100円運賃で広がったので、「バス利用特典サービス」を導入しているところはまだ少ないですけど、だんだんとそういうかたちが広がってくるかもしれません。以上です。

・委員

委員のおっしゃる、利用者が増えるよりも割引のほうがということになってしまうとちょっと恐いなという気はします。利用されているかたが増えずに、同じかたにメリットが付与されるということに陥らないとも限らないですよ。例えば、小平市さんでは利用者が増えてきているのか、特典が付くということを利用者が意識して、定期的に利用する人や病院に行く人は利用しても、それほど増えないということになりかねないような気はします。それだけ付くならもう一度、雨の日に乗ってみようかということをどれだけ意識できるのかということも、やや、利用促進としてはどうなのかなど。やってみないとわからないということもありますけど。それによって、市の負担というか実収

入でどれだけ打撃を受けるのかというところは検証する必要があると思います。それと、もうひとつは、これの関連といいますか、利用者メリットといいますか、シルバーパス持っているけど、なぜ使えないのかという話がたくさん出ています。そして、例えばですが、シルバーパスを持っていれば無料で乗れるというところは考えられないのかと思います。この場で提案がふさわしいものかわからないですけど、そんな考え方は無謀な考え方なのか、ある程度、合理性のある考え方なのかということですが。この前、列をなして申請していましたが、あれだけパスを持ってるかたがいらっしやって、西武のバスだと乗れて、グリーンバスだと運賃払わないといけないということが、市民感覚としてどうなのかと。その、使える、使えないという話ではなくて、例えば、ワンコイン、100円玉で乗れるというようなことを検討してみたらいかがなものかという気がしていますがどうでしょうか。

・委員

今、シルバーパスのお話が出ましたが、実際、こういう運用を検討している自治体さんは他にもありますが、最終的にはシルバーパスを使った割引というのは実施していません。というのは、一般路線バスに乗る時に提示をすれば、いわゆる乗車時に運賃支払せず無料で乗れるという仕組みに対して、コミバスだけシルバーパスが使えず、なおかつなぜ現金を払わなくてはならないのかという矛盾が生じます。なので、シルバーパスを使った運用をすると利用者の目線で考えた時に抵抗が生じるので、その利用は難しいのではないのかというのが実際です。ですから、ある自治体さんではシルバーパスにかわる、独自の高齢者証明というものを作って、それを提示すればワンコインで乗れますという仕組みを検討しているところはあります。ただ、全体的にはなかなか、高齢者に関して割引を設ける自治体さんは少ないのが実態です。そもそも東京都のシルバーパス条例で、コミュニティバスについてはシルバーパスの適用除外となっている仕組みが前提にあるので、そこはご理解いただきたい。

・委員

私は、何度か一日乗車券を使ってあちこち、一日に3往復か4往復乗ってみていますが、乗っているかたのほとんどがシルバーパスを使う年代のかたです。

実際に、100円に割引して運行した場合には、結局、最初の料金の体系に戻ってしまうということで、サービスとしては、乗る人にとっては良いかもしれないですが、乗る人と乗らない人で考えた時に費用負担が非常におかしいという気がします。

どんな人が乗っているのかと思い、新しい路線や既存路線をずっと見ていますが、例えば、議会で一生懸命100円に戻してくださいと言っているかたが、毎日のように乗っていたり、みんな、安いほうが良いと口では言いますが、今の値段で充分皆さん乗っていらっしやると。値上げしてから特に乗らなくなったのが高校生ですよね。雨の日なんか、いつもは乗っていたのが今は乗らなくなった。この、人数が減ったという時に、どういう人が乗らなくなったのかということを考えるのも大事だし、マップの時の話にもありましたが、潜在的に乗ってもいい人を掘り出していくという作業も大事だと思います。見やすくするというのも大事だけれども、便利だなと思う人をもっと増やしていくという仕組みがないといけない。例えば、先ほども時刻表をいろいろな人に渡すようにしたいという話がありましたけれども、そこに、もし「バス利用特典サービス」を実施することになれば、「バス利用特典サービス」を使えば、週に1回以上乗るとこれだけお得ですというような説明をつけたりして、乗る人は安いほうが良いかもしれないけれども、市全体、15万の人からみた時に、使うのはやはり一部の人なので、納得できる値段でない。100円は誰もが望む値段ですけども、100円という値段設定が良いのかというのはまた別の話なので、ここでは一緒に話はできません。

・会長

高齢者については過去にもいろいろ議論は出ている話ですけれども、基本的には高齢者だからといって割り引くという話はまた別の話だろうということで議論の流れとしてきています。先程の委員のご提案はもちろん検討の材料として最初からない話ではないですが、ただ、今までのそういった議論の流れからして、まずは高頻度の利用者がお得になるような仕組みを先に検討していきたいと思っておりますので、そここのところについてはご了解いただきたいと思っております。

高頻度の利用者に対する割引の件ですけれども、ほかにご意見ありますか。

・委員

高頻度利用者割引、一番いいなと本当に思いますが、ただ、自分もコンビニエンスストアで買物したり、あちこちでIC系のカードを使ったりするなかで、割引感の実感が少ないところが残念だと思います。そのあたりが伝わってほしいという思いがあります。

高頻度利用のかたに割引するというのは、一番フェアな感じがします。良いと思いますが、ただ、どうやったら、割り引かれているということを表せるのかなど、逆に手法があれば知りたいです。

・委員

グリーンバスを設定した時の原点をもう一度考え直していただきたい。幹線路線の補完をするわけで、幹線路線が通ってないわけですから、利便性をそこで追求するか。料金設定をするときに、高齢者のことも考えて、一律料金で設定したと。そのことを崩すということであれば、崩すだけの根拠がないと、元に戻ってしまうと思っております。だから、そういう意味では、民間路線とは違うということと、それともうひとつ、こういう話が出た時に財政からみた負担率はこうなっているということは、担当として提示をしていただきたい。それをなくして、あれをやきましょう、これをやりましょうということになると、話が元に戻ったり、また先へいったりの繰り返しになってしまうような気がします。そここのところを整理していただければありがたいと思っております。

・委員

関連して。多く利用するかたには安くするという考え方からしますと、技術的な問題あるかと思っておりますけれども、例えば定期のようなものにして、定期券で1ヶ月あるいは6ヶ月でもかまいませんけれども、常時利用する方は定期でいいと。その料金設定は別としても、そういうような考え方は出来ないものですか。

・会長

はい。そうですね。とりあえず、事務局のお考えはなにかありますか。

・事務局

先程お話がありました。まず、1点「バス利用特典サービス」を使った時にどれほどの運賃収入が減るのかと。その数字がいただきたいというお話かと思っております。そちらについては持ち帰らせていただき、データ等を示させていただければなと思っております。もう1点、定期券の話ですが、高齢者への定期券のようなものは所沢市さんではされていますか？

・委員

結構、特別乗車証のようなものは埼玉県内の私どものエリアの県南西部がやっていますが、定期券というかたちだとハードルがいろいろとありまして、発売箇所の問題や、作成の手間だとか、払い戻しをどうするだとか、シルバーパスでも私どもが発売箇所を設定したりしますが、場所の確保もなかなか大変だったりしまして、定期だと銀河鉄道さんのようにいろいろ工夫されているところもあるのですが、東村山市は15万人の市

民のかたがいらっしゃって、かなり人口密度も高いので、そういったところでは、ひとりひとりに対する細かなサービスまでは行き届かない面がこのグリーンバスにおいては少しはあるかなと思います。どちらかといえば、民間の路線バスに近いようなサービスで生活交通としての位置付けのバスでもありますので、運賃も民間の路線バスとほぼ損色ないかたちの運賃設定にいただいた経緯がありますので、今でいうと、西武バスや銀河鉄道さんのほうで路線バスがあって、それがいないところにグリーンバス路線を引いて頂いているかたちになるので、そのサービスや整合性がうまく、運賃も銀河鉄道さんと私ども西武バスでもちがいますし、そこらへんとの兼ね合いのなかで、どこがグリーンバスのサービスとしていいか。

先程から出ているように、特に目的が高頻度利用ということであれば、公共交通を乗って支えていただくという観点なので、そのための定期券というのはすごく良い案ですが、仕組みとしてネックが多少あるというところ。「バス利用特典サービス」であると、対応した運賃箱が入っているので、私どもが受託している場合では切り替えだけで、わりと簡単に導入できます。先程の減収の部分ですが、乗車数があまり増えなかったら、ただの減収じゃないかという話もちろんあるし、本当に増えるのかというところもよく議論するなかで、仕組みとしては非常に簡単にできるという面はあります。ほぼ設備投資もいらずにできます。

・事務局

現在までに、高頻度利用者に対するサービスということで議題をあげさせていただき、お話をさせていただいた経過があります。そのなかで、これは高齢者に限らず、高齢者を含めた、高頻度利用者に対してサービスをしていくことで利用促進になるのではないかという考えもあります。

先程、「バス利用特典サービス」ということが出ましたが、現在のシステムのなかで高頻度の利用者に対するサービスの一環としてすぐにでもご協力できるのではないかと考えておまして、このサービスは学生や高齢者のかたも含め、全体的な高頻度利用に対するサービスであるというふうに考えています。

・委員

出発点の問題だと思います。何度も使ってくださいるかたに対するサービスだという観点にたてば、全く問題ない話です。例えば、NEXCO 東日本・西日本が多頻度割引というものを実施しています。1ヶ月間で5回利用すると30%割引。これは別に利用促進というより高速道路をたくさん使ってくださいるかたへのサービスという観点になると思います。そこで利用促進が目的というのが大命題だと、どうなのかと思いますが、たくさん乗ってくださいるかた、6回乗ってくださいたら100円はサービスという観点でスタートすれば、全く問題がない話ですよ。それから、5,000円乗ると850円ですか。これも利用するかたにとっては、今日は雨が降っているから乗ってみようという動機にはなる。だから、出発点を利用促進というだけではなくてサービスという観点からいけば…。

・会長

議論の出発点は、おっしゃったように利用者サービスということですよ。

・委員

それでしたら特に問題なくすぐにでもスタートできる話ですよ。

今ある仕組みを使って、すぐにでもスタートできるかたちでしたら賛成ですよ。

・会長

委員からご意見いただいた定期券ですけども、おそらくコミュニティバスで定期券を設定しているところはほとんどないと思います。というのは、定期券はやはり基本的に毎日乗る事を前提に計算し、どれだけの割引率をもってやるかということを設定して

やらなければいけない、ということになりますと、コミュニティバスの料金形態、必ずしも通勤・通学で毎日使う人の比率は高くないので、そういうことからすると、定期というかたちで毎日利用を前提としたところからどれだけ割引くかといったような形態には、あまりなじまないようなところがどうしても出てくることもあって、ほとんどのところは定期券は設定していない。回数券を設定しているところはたくさんありますけれども。東村山市の利用実態も、定期券は設定していないというようなところからするとおそらく、高頻度利用者はあっても毎日定期的に利用しているかたの比率はごくわずかだろうと思いますので、定期券は厳しいという感じはします。

利用者サービスのうち、高頻度利用者に対する割引について議論しているわけですが、利用促進が良いかどうかというところは、やってみなければわからない部分があります。ただ、今、議論となっている「バス利用特典サービス」の場合、月末締めですよね。1か月のなかでの利用で計算されるので、そのことを頭の中に刷り込んでおくと、あと1回乗ればチケットが付くと思えば、雨が降っているから乗ろうかという話になる可能性はある。それと先程委員からの意見だった、割引されることをいかにアピールするかというあたりで、委員どうですか。チケットが付きましたというような音が出るのですか。

・委員

出ます。気付かない人もいるかもしれません。

・会長

音声ではやってないのですか。京王バスや西東京バスだとチケットが付きましたというふうに、チケットが付いた時には音声で言いますが。そうすると、付いたことが自分でわかるというようなものですから、やり方によってはそういうようなことでチケットが付くことがひとつの目標みたいになる人も出てくる可能性はある。

・委員

その部分で、もし音が替わるのであれば、ハッピーな音になれば、次頑張って乗ろうかなという気にもなるかもしれませんよね。あと1回とか。

・委員

ちょっと視点をかえた、サービスに対する発言をしてもよろしいですか。

9月1日から運行している、東村山駅西口から久米川駅南口までの新しい路線。1回乗ってみたいと思いつながら乗せていただきました。利用する人たちが皆さんおっしゃっているように、時間をある程度みて、バス停に何時に来るんだなど。この時間に行けば乗れるということを想定しながら、今度、そこに行けば何時の電車に乗れるんだと、もしくは何時に予約してある病院に行けるんだというかたちで、少なくとも利用されている。

バス停周辺で6人のかたに、グリーンバスのバス停はどこでしょうかと尋ねました。全員皆さんご存知ない。バス停の所では3人お待ちになっていたの、ここを知っていましたかと聞くと、たずねてきましたと。ということは、バス停の表示でどこに行ったら乗れるという案内が欠落しているということ。このことについては足元をみて、少し協議をしなければいけないというのが1点。で、乗せていただきました。10月1日土曜日です。久米川駅発17時。時刻表を見ますと、時刻表では28分に西口に着かなければいけないのですが、東村山駅の西口に着いたのが18分です。2つないし3つのバス停を早発しています。確かにひとつのバス停で信号等の待ち合わせがあるから10分とってありますが、その10分を全部飲み込んで18分に前のバス停に着く時間帯に到着駅に着いているということは、早発以外の何物でもありません。

10分、15分間隔で出ているバスなら前後して待つこともできるでしょうけども、1時間に1本のバスでそれがあつたら、もう乗らなくなってしまいます。そのへんの基

本的な部分をもう少し、きちんとチェックをしていただいたり管理していただいたりしたうえで、サービスの向上というところを考えていただきたい。

・委員

私も何度も何度も乗ってまして、新規路線のダイヤの設定というところのなかではいろいろ営業所や市さんと協議をしながら、ラップとって途中の停留所の時刻を組んでいます。バスでは、一番最後の停留所の出発で、お客様をお乗せするところから着くところまでをバス停時分とったり遊び時分と言ったりしますが、全体の所要時分の調整で、途中、少し混雑しても大丈夫なように組んでいます。そこでお客さまにこの時間に着きますという表示をするのが妥当かというのが確かに微妙なところがあります。

ラップとって全停留所時刻表を見ると、一番最後だけ、どの市もそうですけど、ずっと1分で来てるのに、最後は8分になってたりしますので、一番最後の着時間がバスの運行上の時間になってしまっている、それが表示されてしまっている、たしかに早く着いてしまうことはあるかと思いますが、途中停留所の早発はもちろん運輸規則上禁止になっていますので、そのへんの運行についてはきちっと配慮させていただきますし、もしそのようなことがありましたら市さんとも協議しながら、時刻全体を是正しなければいけないところもありますので、注意させていただきたいと思います。そういった事情があるので一番最後の着の時間はいろいろな信号事情だとか道路混雑事情などもふまえた全体の運行情況をとらえたうえでやっていますので、そこがもし狂ってしまうと、次の発車時間が一番最終時分ばかりとっていると、当然、次のバスは繰り返し折り返したりしますので、次の発車時分に間に合わなかったりということも含めて調整しているので、そのあたりの表示につきましては、また、市さんと検討しますけれども、全体的にいうと、どの市さんのコミュニティバスでも一番最後の着時間は全体の所要時間を載せてしまっているというのが実情です。それが非常に問題であるとするれば、私どもではなかなか気づかない面でもありますので、こういったご意見は反映させていただきたいと思っています。

・委員

確かに、鷹の道の駅に近いほうのバス停については、私は全部で20本近く乗りましたが、あのあたりは乗るかたがやはり少ないですね。だからどうしても1、2分ずつ早くなってしまうのもなかなか難しいところかなという気がします。

・委員

ダイヤの組み方とか運用の仕方というのは防げる方法はあると思います。私が一番問題だと思うのはドライバーの意識だと思います。ドライバーが少し注意をすればそういうことにはならない。ほんとに、1分か2分ですから。もうちょっとコースを見て、全く交通量の少ないところを迂回して回って来ているわけですから、そのところで時間調整をするという余裕が十分にあると思うのですが。全く停止をしないでそのままパッシングしていったら、それで最終的に早発というのは最悪だと思います。よく、管理者のほうから教育をしておいていただきたいということでございます。

・委員

早くなったら調整しますよね。途中。

・委員

はい。そうです。

・委員

やりますよね。おっしゃるのはその17時28分着予定が18分だったということですか。

・委員

そうです。

・委員

これは実際に福祉センターから西口までは200mくらいの距離ですから。

・委員

それ10分とってますよね。

・委員

これは28分に着いて電車に間に合うようにという配慮じゃないですか。これ、着が20分、着が20分とか19分と書いてあったら、利用者はその先組めないですよ。

・委員

ちょっとおっしゃってる意味がわからない。

・委員

これ、200mあまりの距離をどのバスも10分もしくは7分の時間をとってるんですよ。

・委員

そうですよ。

・委員

ええ。ではこれは福祉センターで待てということですか。18分で28分に着くように停留所で待てということですか。

・委員

発時間があるということは、その時間の前に出るということについてはバスは厳禁されているはずですよ。

・委員

今、委員おっしゃってますよね。

・委員

ですから、その18分に福祉センターを出なければいけない時に、すでに西口に18分に着いているということは

・委員

1分早いということですね。

・委員

1分？10分早いんですよ。

・委員

だから、時間にしたら1分ですよ。

・委員

いやいや、その前がね、ここが18分ということは、少なくとも福祉センターは先に出てしまっているんですよ。早発してしまっているんですよ。

・委員

では、そこで待ってるということですか。

・委員

ですから、私が申し上げてるのは、水道局の浄水場のところをまわってるんだから、時間をそこで調整して、交通量に支障…

・委員

調整できる場所というのは限られますよね。路線上でバスの時間調整する場所は限られていますよね。鷹の道では停めておけないですよ。

・委員

であれば、10分、18分に西口に着いても良いということですか。

・委員

それは、停留所の早発はもちろん厳禁ですけれども、一番最終の着地の時間については、そういった全体の運行所要時分の調整時間が入ってしまっているのです、確かに表示している時間よりは早く着いてしまうことがあるかと思います。

・委員

どんな理由があろうと、お客さんはその時間に来るわけですからそれは守らなければダメですよ。

・委員

今、お話しているのは西口に着く時刻ではないのですか。

・委員

そうではないです。

・委員

そこはわかります。一個前の話はそうです。

・会長

途中バス停については早発はまずいです。

・委員

それは絶対に厳禁です。

・会長

だから、実際に途中バス停について早発しているのであればこれはやはり西武さんのほうできちんと指導していただく必要がある。

・委員

そこは必ず。

・会長

ただ、終点のバス停に早く着くことについては、今の説明のように

・委員

それは3分や5分はあると思いますよ。100mや200mだから。だけど、前のバス停を出る時間に着いているというのは、これは明らかに早発ですということを申し上げている。

・会長

それは、途中バス停を早発したということでしょうから、そういった事実があるのであれば、それは、運行事業者の西武さんのほうできちんと指導をしていただく必要があります。

・委員

そうですね。具体的に10月1日のどの停留所が早発だったかということは。

・会長

それは実際の運行のなかで、本当にその手前のバス停まではきちんと定時で来てるのであれば、手前で待つということが必ずしも正しいとは言い切れない。

・委員

そうですね。

・会長

それはぎりぎりのところまで来て、これで早いと思ったらそこで待つということだっただけでしょう。交通事情をみながら。

・委員

そうですね。

・会長

基本的に途中バス停を早発はしないということで、そういう事実があったということ

ですので、そのへんについては西武さんのほうできちんと指導をしていただきたいと思います。ということでお願いしたいと思います。

・委員

恒常的にそういったことがあるようでしたら計画そのものがおかしい部分がもちろんございますので、全体の停留所の発車時刻の見直しというかたちでも市さんをご相談しながらやるのが当然ですし、そのへんが一番最初のところは計画上の時間で距離とか信号の有無だとか踏切の有無などによって設定しますので、そういったなかでは非常に難しいところではありますが、あまり全部を最短の時間で設定してしまうと、後半で10分20分遅れるのが当たり前になってしまうというのが当然、バスの場合はありますので。

・委員

ある会社によりましては、出発時刻を3分、5分遅らせて出て、中間あたりでちょうどオンタイムにするというようなことを操作する会社もあるそうです。

・委員

それがいいかどうかという話ですよ。

・委員

いいかどうかは別にして、早発を防止するためにスタートを遅らせるという会社もあるのだそうです。いいか悪いかは判断分かれるところでしょうけども、少なくともこのグリーンバスに関しては皆さんに乗っていただくということであれば、最低限、早発だけは絶対やめないと、乗るお客さんがあてにならないということになったら乗ってきませんよ。

・委員

今の委員の話からいくと、平日と土曜と休日が同じダイヤということ自体、どこかに無理があるかもしれないし、これ変えたらかえって混乱しますけれどもね。この通りを走るのが大変だということになってくるのではないかと思います。道路の具合を見て、平日と土曜日が同じ混み具合だとはとても考えられませんので。

・会長

実際に運行しているなかで停留所からの時分等について実態と異なる所があるのであれば、これはやはり直していく必要があるし、それから実際に早発をするケースが出るようであれば、これはそういうことがないように調整をしていかなければならないことなので、これはそういうことでご意見をいただいたということにしておきたいと思います。

・委員

早発は問題ですけども、利用者にサービスを提供して乗っていただくという視点でものを見た時に、そういう部分をきちんと整備していかなければならないのではないですかという意見です。

・会長

それはそのとおりです。それは、きちんと早発がないようなかたちをつくっていただいたうえで話ということで、議論していただけたら結構かと思います。

・会長

他にはございますか。

・委員

直接、ここの会でサービスを付けるというかたちではないにしても、例えば、市の産業振興に関わる部分だったり、観光に関わる部分だったり、グリーンバスを使ってくれたら〇〇をしますというようなサービスを産業関係のかたが進めていくようになって

くるともっといいと思います。例えば久米川の駅だったら、月に1回、マルシェをやっているの、そこにバスで来たら何かほんの少しだけ特典があるとか、そういうかたちでグリーンバスが走っているということを知ってもらわないと、乗ってもらえない。どんなに「バス利用特典サービス」のサービスを付けようが便利に乗れるということを知ってもらわないと先に進まないの、産業だったり、観光だったり、いろんなところで、これがある、使うと何か少しだけ良いことがあるというようなことを進めてくださると少しずつ定着していくのかなと思います。国立市は商工会でポイントが付くようにしてますよね。バスに乗ってきたら何か少し特典があるというかたちを、いろいろなイベントで使ってもらえるとありがたいと思います。

・会長

事務局は何かコメントありますか。

・事務局

委員のお話のなかの、国立市の商工会との連携の件ですが、いろいろポイントを付けてやってらっしゃるというのを検討させていただきます。以前には、担当者レベルですが、産業振興課に話だけはした経過があります。今後、協力していただけないかというところで止まっており、今のお話の内容を参考に産業振興課のほうにも話していきたいと思っています。

・会長

例えば私が関わっているところでいうと、山口県の山口市でも、イベントの時にはバス停のところに一人誰か立たせて、バスでイベントに来た人には抽選券を渡して、本部のところに行く抽選出来るようなことをやったりしています。これはコミュニティバスだけではなく、路線バス含めての話ですけど。いろいろなやり方はあります。少なくともお金がかからずにできることはいろいろあると思いますので、いろいろ考えていただければと思います。

・会長

高頻度利用者に対する割引の検討の件ですけれども、今、出ている案としては、この「バス利用特典サービス」を設定して、いわゆるICカード利用者の高頻度利用者に「バス利用特典サービス」が付くようなかたちを考えたかどうかということでの案がひとつあるわけですけれども。もし皆さんがそれをひとつの方法として十分検討の余地があり、検討していただいたほうがいいということであれば、予算の措置等のこともありますので、そういう方向で事務局のほうでも検討してもらいたいと思うのですが、いかがですか。特にご異議なければ「バス利用特典サービス」を適用するというをまずメインの方法として具体的な検討に入っていただこうと思いますがよろしいですか。

・委員多数

はい。

・会長

それでは、そのようなかたちで進めていただければと思います。

ほかにこの利用者サービスの検討ということに関して何かご意見があれば。

よろしければこの議題については、「バス利用特典サービス」の導入に向けて具体的に検討するというに進めさせていただくということにして、次へ進ませていただきたいと思います。

・会長

次は、議題のその他について事務局よりお願いします。

○その他（東村山駅西口～久米川駅南口の利用状況について）

・事務局

東村山西口から久米川駅南口の利用状況についての報告

＜参考資料1 「東村山駅西口～久米川駅南口」 収支率（9月）＞

新規路線の9月の利用状況の報告

乗車数・・・ 3,652人

運行経費・・・ 1,290,818円

運賃収入・・・ 613,392円

収支率・・・ 約47.5%

9月分の収支率が約47.5%ということで、ガイドライン上で示している40%以上を十分満たしている状況。事務局の感想としては、久米川町循環、諏訪町循環が運行開始した時の最初の両路線の出発点よりも利用者数が多い。

9月1ヶ月分の利用状況なので、今後、10月、11月、12月でどうなるか、推移を見届けていきたい。10月以降の収支の状況については委員の皆様にお示しする予定でいる。

・会長

新路線の9月分の状況についてご報告がありました。ご質問あるいはご感想などありますか。

・委員

思いのほか多かったという気がいたします。全区間通して乗ったかたというよりも、中間から久米川駅・東村山駅へ行くかたなど、そのあたりの分析をやっていただければとかなり認知されてきているという気はしています。1日あたり100人強ですもんね。便数が往復16便で、1日100人乗るということは1便あたり結構な人数。定期的にご利用されているかたを私も存じてますけれども、便利になったねと。廻田のかたですけれども自分の乗るバスを決めているというようなかたもいらっしゃいます。だから、時間が経てばかなり浸透していくという気はいたします。

・事務局

委員からお話があった分析については、委託をしており、最終的には3月の本格運行移行に伴う時に、様々な分析結果をお示しできるかと思っています。

・委員

私も、何回も、1日に何本かずつ乗せていただきましたが、かなり頻繁に定期的にご利用しているかたはいらっしゃる気がします。両方の駅から行って一番遠い富士見町四丁目のあたりで降りるかた、真ん中あたりからそれぞれの駅に乗るというかたが多いかなと思います。どちらかという富士見町、美住町、久米川駅に近いかたがとくに多く乗っていらっしゃるように思います。ほとんどはご高齢のかたですけれども、あとは赤ちゃんを連れて病院や駅までいらっしゃるかたなどもいらっしゃるの、いいなと思っています。久米川駅周辺のお店でお話をしていると、うちに来るひとはバスに乗って来るようになったという話をよく聞くので、使われているのかなと思います。

たくさん乗ってはいらっしゃいますけれども、もっともっと乗ってもらうためには、便利だよということを常に伝えていく必要があるの、時刻表を配るなり、もし、「バス利用特典サービス」が、実施できるのであれば、そのことも皆さんに知らせていくという方法をもっと伝えていくべきだなと思います。実証運行のガイドラインのところにも交通事業者だけではなくて、市民のかたそれぞれに地域が一体になって、広報活動に取り組むというふうに書いてあるので、バスが通って終わりということではなく、地域の方々に関してはもっと自分たちの路線を守って、より一層、使える路線になるように活動していただきたいと思います。

・会長

私も何回か乗っていますが、私が乗ったときは、中間で入れ替わるというよりも、ある程度、重なりながらの利用が多かったです。

利用者層については、時間帯も関係あるかもしれないですけども、午後の時間帯に乗った時には、どの便にも必ず乗っていたのが、委員もおっしゃってましたけれども、子連れのお母さん。それが何名かずつ乗っている状況だったので、そういう意味では少し、利用者層が広げられたかなという感じはしています。

バスの乗務員のかたは、特段運行経路上に不具合はないとおっしゃっていました。とりあえず、順調なすべり出しかと思っています。今後の調査のなかで、いろいろ具体的なことが出てくるかと思えますけれども、そのへんをまた検討していただくとして、少なくともこれまでの路線よりは良いスタートをしているようですので、見守っていただきたいと思います。

○その他（所沢市との共同運行について提案）

・事務局

<参考資料3 多摩湖町・廻田町 地図>

地図上の多摩湖地域について

黄色で表示しているのが、交通不便および空白地域である。

当地域では地域組織が立ち上がり、当地域へのグリーンバスの運行要望をいただいている。本市としても、グリーンバスを直接、多摩湖町地域まで運行することはできないか検討してきたが、民間路線バスとの競合や道路幅員などの問題があり、ガイドラインに沿った運行が困難な状況であった。そこで、地域組織の方々と協議をさせていただき、直近に赤色で着色をしている、ところバス・吾妻循環コースが運行していることから、当該路線を緑に着色している想定路線で、東村山市の地域への乗り入れについて所沢市に相談した。

これを受けて所沢市では、所沢市地域公共交通会議に報告事項として扱っていただき、意見としては基本的には協力することは良いことであると、進めましょうというご回答をいただいた。引き続き、共同運行に向けて協議を進めていきたいと考えている。

<参考資料4 ところバス・吾妻循環コース全体路線図>

<参考資料5 ところバス・吾妻循環コース時刻表>

・会長

実際にこれを具体化する時には、こちらの地域公共交通会議でも皆さんの合意を得て、進めることとなりますけれども、とりあえず、今日はこの話の端緒になりますので、今後に向けて、なにかご質問あるいはご意見があればお伺いしておきたいと思えます。

・委員

私もこのお話の資料をいただいた時に所沢市の8月の会議録を見させていただきました。多摩湖町から、バス路線をひいてほしいという意見が継続して出ているのは、この会議のなかで最初から伺っています。ただ、そもそもの始まりは市役所に出たいとか、病院に行きたというお話だったんですけども。これで所沢方面に出るといえるのはそういう目的というか意見だったのかなというのがすごく不思議な感じがします。

地域公共交通会議条例の第2条に、この会議はコミュニティバスの運行事業その他、公共交通に関する必要な事項を協議するとまず最初に書いてあるので、所沢市の地域公共交通会議にかける前に、多摩湖町からそのようなお話があるということをもとに、この会であげるべきだったのではないかなと私は思います。美住町の話にしても、市役所に出たいとか、駅に向かっていく道がほしい、市内の駅に向かっていく路線が欲しいという話ですと進んできていたのですから、多摩湖町もそういう意見だと思っていて、どこまで進んでいるのかということは時に応じて伺ってきたつもりです。

この会議にかける前に、先に所沢市に出すというのはおかしいのではないか。この会議を軽視しているとしか私には思えません。

この会議でここまで進んでいるということを追認するだけでいいのかというのがひとつあります。もし、この案件が進んでいくとしても、私たちが今、持っているガイドラインは市のバスについてだから、所沢市のバスは関係ないということになると、どうなるかはわかりませんが、もし、この緑路線が適応された時にどれだけ東村山市が負担するかなどの問題が出てくるので、バスの乗り入れに関してはきちんとしたルールがないと何でもありになってしまうのではないかと思います。

交通不便地域は多摩湖町だけではなくて、秋津や、恩多町の一部、青葉町、富士見町など、それぞれに同じくらいの面積で残っています。そうすると、小平市のぶるべ一号を呼んでくればとか、清瀬市のバスを呼んでくればとか、それぞれに年にいくらかずつ払えば来てくれるとなれば、そもそものコミュニティバスのコンセプトである、「はじめに」の一番最初に書いてある、「賑わい、活気のあるまちづくり」ということを一切達成できないということになると思います。そのあたりについてはどうなのかと思います。「はじめに」のところの文章についてはガイドラインを作成する時に、行政のほうから、これは必ず入れなきゃいけないというふうにおっしゃっていたところだと私は記憶しています。委員のなかには別に交通が便利になればそれでいいのではということをおっしゃった委員もいらっしゃいましたが、真の「活気あるまちづくり、賑わい」ということはとても市にとっては大事なことだという説明をされていたのを私は傍聴して聞いていました。だから、そのあたりはなにも考えないのかと疑問に思います。例えば、西武バスさんや銀河鉄道さんがこのバス路線をひいてくれるということであれば全然、それは構わないですけれども、この議題で載せてくるということは、市が負担するということが多分あると思います。市の税金でよその市に行くためにお金を払うことをどこまで皆さんが納得するかというと、私はどうなのかという気がものすごくします。

仮にこの線をひくにしても、多摩湖町の人たちがどれだけ本当にこの路線を使うのかを、誰がどうやって、いつ確かめるのかということがすごく大事なことで、だから、組織が今あるんだと思うのですが、どのようなひとたちがどんなふうに進めて、ここまでやってきたかということをもう少しきちんと確認しないと難しいのかなと思います。

このガイドラインのなかに交通不便地域といってピンクの色で塗られていますが、多摩湖町には実は2つ駅があって、ガイドラインでは駅から半径600mもあればOKということになってますよね。丘陵地だということもあります。町田市や日野市、多摩市、稲城市あたりの丘陵地と比べたら、規模全然が違うので、同じ丘陵地といっているのかどうかというのもあるし、仮にこのバスが通って、バス停をどこに置くかわからないですけれども、このバスに乗って両方の駅に行くという話もありますけれども、バス停に行くまでも歩くわけですよ。自分の家から。すごく近いひとはいいでしょうけれども。そのへん、地域組織のなかでどのように話が進んでいて、アンケートだったり、皆さんで会合を開いたりして、どれだけ欲しいというふうになっているのかというのが疑問です。

仮にこの路線をひくにしても、きちんとしたルールがないといけないし、地元の意向を冷静な人たちで抽出していかないと、ただひいだけで終わってしまう。所沢市の人にとっては良い話だと思います。東村山市がお金を負担してくれたら。所沢市のバス路線というのはだいたい収支率30%くらいですよ。東村山市のコミバスの設定は最低ラインが40%というふうに設定されているので。そのまま、むこうに出してしまっているのか。基本的に行った人は東村山市でお金落とさない仕組みですから。だから、もう少しこれは冷静に考えて、話を進めていかないといけないなと思っています。他市でも、広域連携のバスが最近、三鷹市と武蔵野市のムーバスが出てきてますけれども、どれも

両方にメリットがあるようなかたちになっています。このバスについては多摩湖町内だけで完結してしまって、市内と一切関係がない、つながる仕組みを持たないバスなので、そこに東村山市が税金を投入していいのかということが、私はすごく疑問に思っているところです。だから、そのルール作りをきちんとやっていかないと、お金をもち出して終わりということになってしまうので、そこを行政のほうはどう考えてらっしゃるのか聞いてみたいと思います。

- 事務局

多摩湖町地域のかたから地域組織が立ち上がった際、東村山駅に出たいというような話をいただき、過去、いろいろな路線を検討しましたが、そのなかでどうしても車両制限令に抵触してしまうところが数多くあり、運行ができないという状況にあり、保留状態になっていました。そこで、地域組織の方々と話をし、東村山駅に出るにあたっては、西武園の駅から電車があるという提案をさせていただきました。そのなかでは、駅まで行くアクセスがなく、非常に大変なので西武園の駅までバスが行けば、あとは電車で行けるという回答をいただいています。

多摩湖町地域のかたからすれば、100%望んでいた内容ではありませんが、妥協案という言い方はおかしいかもしれませんが、西武園駅までのアクセスがあれば、病院等もその後はなんとか行けるようになるのではないかなというように話を伺い、この話を所沢市のほうに相談をさせてもらったという経過です。まず、所沢市が相談に乗っていただけののかを確認したく、先に話をした次第でございます。所沢市に話をする前に、こちらの会議にかけなければいけなかったということについては、順序が逆になってしまったかもしれないので、申し訳なく思います。所沢市の地域公共交通会議が直近にあった際、報告というかたちで話をさせていただきました。その後、東村山市での地域公共交通会議に正式にかけ、その後から双方で協議をしましょうという話になっているところです。こちらについては、早急にもう話が進んでいるということではありません。本日、初めての提案をさせていただきます、検討していこうという主旨です。所沢市もその状況は承知していただいております。東村山市の状況を見て、今後の詳細について詰めていきたいと思います。事業費につきましては、今後、協議をしていくなかで詰めていきたいと思います。詳細については決まっていないという状況です。バス停についても様々な道路状況があるので、今後、協議というかたちになろうかと思っております。

- 委員

この話は少なくとも、会長のほうはこの会議までの過程のなかで、情報として聞いておられましたか。相談を受けておられましたか。

- 会長

この会議の打合せの場で聞いています。

- 委員

一番大事なものは、広域行政ということが盛んにいわれている。ということがひとつあります。これだけ入り組んだ行政のなかではいろいろなことが起こってきますから、皆、同じ問題を抱えながら、当該行政と調整をしながら進めているという局面がそれぞれあるわけで。この部分だけをとらえて、市のお金が出ていきます、これは動線が完全に所沢市にいくんですということの決めつけはよしたほうが良いと思う。ただし、地元の人達が、本当に、この路線で西武園駅を使う、西武ゆうえんち駅を使う、だから、これが欲しいんですというリクエストが本当に強くあるのかというのが一点。それから、もしこれをダメにしたときに、当該地域の皆さんがリクエストされている部分が何らかの代替方法が、東村山市としてとれるのか。その状態のバランスをとったうえで、予算がこれだけかかるんですよ、収支バランスがこうですよ、ということの情報を出していただかないと、協議は出来ないだろうなという感じがいたします。だから、反対とか賛成と

かということ、今日決めないで、保留にしておいていただきたいという要望でございます。

・委員

今のご意見に賛成です。ほかに案が出せるのかどうかというのはずっと、検討されてるわけですね。幅員の問題とか、どこへ路線を引くということの答えが出ないままで、袋小路に入ってしまったというのがこの状態ではないかなと思います。ほかに替わりの案がないということが、おそらく答えになっていると思います。であれば、西武バスのこの路線から引っ張れるのか、同じ便数でね。引っ張った時に、この時間帯でいいのかどうかとか、停留所の問題とか、お金がいくらかかるのかとか、いうことを、より一歩進めてみたらどうかと思います。これで、前向きに検討してみるというのが、現状では一番良いのではないかと思います。

・事務局

当然、負担の問題も出てくるので、今回の会議では頭出しさせていただき、次の会議で資料をそろえ、示させていただくというかたちをとらせていただきたいと思います。

検討していただくには資料が少なすぎるので、まず、こういう案が出たということだけ承知していただければと思います。委員のおっしゃるように、様々な方法は私どものほうでも検討してきました。デマンドやグリーンバスの諏訪町循環の延伸等、本当に様々な方法を考えましたが、解決策がなかなかなかったという状況です。共同運行の案ではどうかということで、地域組織のほうにもお話をさせていただきました。乗っていただかなければ、税金を出しているだけになってしまうので、今後、アンケートもとらなければならぬと思っています。

・委員

所沢市の地域公共交通会議という話がありましたけれども、先程、課長が言っていたように、そこで会議に諮っていただいたというよりも、そういう相談がきてますということをご報告いただいたということで、所沢市としても東村山市としても、正式に話し合いを始めているということではございませんで、いろいろな可能性を探った中で、行き詰ってしまったということもありまして、こういった可能性もあるということで、所沢市さんと一緒にこれからこういった検討をしていきたいというようなご提案でございますので、そのへんをご承知いただけたらと思います。

・会長

ひとつは、今までの地域のなかでの検討が、どういう経過を踏んでいるかということ。そのなかでの今回のこのご提案の路線の位置付け。このへんのところが明確にわかるような資料が。それから、もうひとつはこの路線が仮にこういうふうなかたちの案として、今後、検討するとした場合に、何を検討しなければいけなくて、そこには先程から市の負担の問題なども出ていますが、どんな課題があるのかというあたりを整理したものは必要になってくるかだと思います。それで、いろいろ検討したなかでのひとつの案ということであれば、この案を基にその可能性について検討することは問題ないと思いますので、課題を明らかにしたなかで、こういうかたちで検討していくという道筋のようなものを示していただければ、多分、議論はしやすいと思います。次の段階ではそういう資料を用意していただければと思います。

ですから、今日は、これを進めますよとかそういう話ではないので、こういうかたちでの案が出ているという話の段階での皆様のご意見をいただいたというところです。

・委員

この話はどうなるかわからないですけども、仮にこれがOKということになれば、ほかの地域からも同じような話が出てくる可能性は十分あると思います。まだ3、4箇所そういう地域があるので。そのときそのときに、まあ、相手があるからとても難しいこ

とですけれども。基本的なルール作りがないと、こっちは小平市と一緒に、こっちは清瀬市と一緒にとなってくると、どれだけ市が負担するのかという、そういう基本的なルールをガイドラインに準拠するようなかたちできちんとつくっておくべきだとは思いますが。

・委員

今回のことをいい事例にして、作品をつくっていけばいいんじゃないですか。

・委員

かなりデリケートな問題という感じがします。どうしても、本当にここの人達は所沢市に行きたかったのか。トータル時間がかかりかかってしまうし、地域公共活動にしっかりやらなければいけないことを考えれば、やっぱり、ちゃんとした議論が必要ではないかと。よく吟味しておかないと他のエリアとのバランスに関わってくるので。所沢市に出ることを地域のかたがどう考えるか、いろんな考えのかたがいると思うのでわからないですけど。安易に決め難いなという感じがします。

・会長

そのことも含めて地域のかたのお考えがもう少しきちんと出るようなかたちを。

・事務局

地域のかた達が望んでいるかというのを議論していきます。行政がそこに線を引けばいいということではありませんので。

・会長

それでは、次回は申し上げたような資料を提示していただいたうえで再度議論をさせていただきます。それから、ルール作り。これも大事なことです。ガイドラインに照らし合わせながら、どのようなかたちでルール作りをしていくかについては私のほうでも考えておきます。

3. 閉会

・事務局

本日はどうもありがとうございました。次回ですが、先程、お話をさせていただきました、実証運行中の路線の本格運行移行の可否判断をさせていただければと思っています。

マップのほうは、書面協議なのか、一旦、皆さんにお集まりいただくのか、会長と打合せする予定でいます。それでは、本日は遅くまでありがとうございました。これにて閉会させていただきます。ありがとうございました。