

(参考様式 3)

会 議 録

会議の名称	平成28年度 第4回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成29年3月29日(水) 午後3時00分～午後4時45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・舟島亨委員・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・小河憲司委員・藤澤大輔委員・佐藤和明委員・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 ●欠席者： 今野浩児委員・藤木仁成委員・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 ○ 「東村山駅西口～久米川駅南口」の本格運行移行の可否について ○ 高頻度利用者へのサービスについて ○ 多摩湖町地域における所沢市との広域連携について ○ 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 042-393-6846				
会 議 経 過					
1. 開会 ○委嘱状交付 ○新委員自己紹介 ○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、12名です。 ・会長 事務局からの報告で、本日は12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きください。 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、13 名出席、3 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 13 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 4 回 東村山市地域公共交通会議を開会します。

2. 議題

本日の議題は、その他含めて 4 つ用意されております。

「東村山駅西口・久米川駅南口間のグリーンバスの本格運行移行の可否について」「高頻度利用者へのサービスについて」「多摩湖町地域に於ける所沢市との広域連携について」「その他」という事でございます。順番に進めます。よろしくお願いたします。それではまず最初の議題について、事務局より説明をお願いします。

○「東村山駅西口～久米川駅南口」の本格運行移行の可否について
資料の説明（事務局）

資料 1-1 は、実証運行 6 か月間の利用状況及び収支状況をまとめたもの

	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月
月ごとの収入(税抜)	613,392 円	579,598 円	534,846 円	520,460 円	453,381 円	493,474 円
経費(ランニングコスト)	1,290,818 円	1,333,846 円	1,290,818 円	1,204,764 円	1,204,764	1,204,764
収支率(月ごと)	47.52%	43.45%	41.43%	43.20%	37.63%	40.96%
収支率(累計)	47.52%	45.45%	44.13%	43.91%	42.71%	42.43%
乗車数	3,652 人	3,682 人	3,406 人	3,358 人	2,940 人	3,263 人
乗車数合計	20,301 人					

資料 1-2 は、実証運行の概要をまとめたもの

- 1 ページ 新規導入ガイドラインにおける、本格運行移行の判断基準
- 2 ページ 「東村山駅西口～久米川駅南口」の運行概要 平成 28 年 9 月 1 日から実証運行開始、8 往復/日、バス停留所 22 カ所、車両は低床ノンステップバスのポンチョショートを採用、運賃は既存グリーンバスと同様の内容で運行
- 3,4 ページ 路線図・時刻表
- 5 ページ 実証運行開始から半年間の運賃収入・運行経費・収支率

半年間の累計は、乗車数 20,301 人、運賃収入 3,195,151 円、運行経費 7,529,774 円、収支率 約 42.43%

ガイドラインに示している本格運行移行の要件を満たしているため、問題はないと考えているが、あらためて地域公共交通会議にてご判断をいただきたい。

会長：はい。ありがとうございます。それでは内容を検討していきたいと思いますが、その前に、資料1-2の2ページのバス停のところの西武バスの文字が間違っていますので、これを訂正して下さい。

事務局：申し訳ございません。

会長：ということで、今、新規路線の実証運行の期間中の状況の報告をいただきました。半年間の収支率40%を満たしているということで、ガイドラインに於いて、本格運行の要件は満たしていると言うかたちになりますけれども、皆様からご意見をいただいた上で、最終的な判断をしたいということで、ご意見があればお願いいたします。

会長：はい、どうぞ。

委員：利用者数のグラフを見ると、収支率の平均40%をクリアしているのですが、やはり、9月・10月というのは、ご祝儀相場という感じはします。1月に落ち込んでいる分も、他の路線も概ね冬場と言うのは下がっているので、冬の傾向に関しては大体こんなものかという気がします。9月と2月を比べると下がっているという気もするので、たぶん大丈夫だと思うのですが、あと半年経過を十分観察していくことが必要かと思えます。路線として、これだけ浄水場の周りなど人のいないところを走って、結構予想外で良かったというか、頑張ったなと思えます。

それは地域の美住町富士見町の皆さんのご努力、皆さんの期待に沿った路線だったのかなと言う事も感じます。ただ、やはり収支率40%、新しい180円という運賃に対して40%の収支率なので、もし、以前の運賃体系であるならば、絶対これは通せない路線だったと思えます。ですから、値上げも必然だったのかと思えます。引き続き、このグラフを見ると少し微妙なところがあるので、あと半年経過を十分見ていくことが重要だと思えます。以上です。

会長：その上で判断したほうが良いというご意見でしょうか。そうではなくて？

委員：実証運行は1年ですよ。

会長：ええ、そうです。

委員：出来るだけ、このパーセンテージを上げていくことが必要だと思えます。このままだと、例えば、小平市のぶるべー号は大体100名前後で、コミタクで運行していて、そうするとやはり経費も抑えられるので、段々利用が下がっていくのならばバスではなくタクシーにという方法もあるかと思うので、やはり、人数に見合った路線の編成の仕方が必要かと思えます。以上です。

会長：はいどうぞ。

委員：1月2月については数字が落ちていますが、2月は暦の日数が少なかったのと、1月は正月三が日があったという要因を加味すべきだと思います。決して1月と2月が特に落ちているという事ではなく、そういった暦の上での特色があったのかなという気がいたします。以上です。

会長：はい。大体1月というのは少し、いずれにしても落ちますけどもね。どこでも大体

そういう傾向があります。

会長：はい、どうぞ。

委員：2つ有りまして、今双方の委員がおっしゃった事はその通りですが、数字がですね、40%以上というのが見事に43%、これは私が申し上げたように、分母のランニングコストの上げ方によって、1%~2%は如何様にも作用できるという風に考えます。そうすると一定の基準をもって、コスト表示をしていかないと数字を読み間違えるということになるかと思えます。そのこのところは西武さんでしっかり根拠を正していただかないといけないと思えます。

今回のこの、オペレーションに対して改めて審議をお願いするものでもないし、今の経過についてはそれでよしという風に考えております。2点目ですけれども、先般の会議で、早発について意見を申しました。その対応結果はどうなっているのかという事を、報告していただきたい。その事を踏まえて賛成させていただきたいと思えます。

会長：はい。事務局から何かありますか？

事務局：前回お話がありまして、ご報告できることは西武さんの方をお願いをしたという経過しかありません。

会長：はい。西武さんの方から何かありますか？

委員：はい。当社の運行の営業所の方で、東村山に向かう方面、特に夢ハウスの辺りが確かに早発の傾向が見られるということがありまして、確かに調査の結果等もそういう傾向が見られましたので、ダイヤ間等の注意喚起、運転手にも十分注意喚起を図っておりますので、その後は改善して早発の方は十分注意して運行しているという風に認識しておりますので、色々ご指摘いただいて、ご迷惑をお掛けして申し訳ありませんでしたけども改善の方はされていると考えております。

委員：どこでどういう指導、例えば点呼の時にこういう指導をしましたという具体的な話をお願いします。

委員：営業所の方で運転手が持つダイヤ板（運行表）にもしっかり早発防止ということを表示しましたし、個別の小集団の研修もありますので、特にコミュニティバスを担当する運転手にはそういったところの指導もしっかりとしてきました。

会長：他には特にご意見ございませんか。それでは、ただ今いただいたご意見に留意の上、本格運行に移行する事に付きましては、ガイドライン通り半年間の収支率40%を超えているという事で、本格運行移行という事でよろしいでしょうか。

・ ・ ・ 全会一致（合意） ・ ・ ・

会長：それでは、次の議題に進みたいと思えます。二つ目は高頻度利用者へのサービスについてという事です。事務局より資料の内容について説明をお願いいたします。

○高頻度利用者へのサービスについて
資料の説明（事務局）

資料 2 高頻度利用者に対する割引制度【バス利用特典サービス】を適用した場合の財政負担を示したもの

- 通常の場合とバス得を適用した場合の運行事業費の補助金額を比較
- 利用者が増えない場合の想定、全路線で 288 万円の減収、収支率は約 -2.6 ポイントの約 48.4%と試算
- 新規路線は、減収分を差し引いた収支率が 40%と仮定して試算
- 平成 29 年市議会 3 月定例会では、この内容で平成 29 年度予算が可決
- 導入時期は、新規路線が本格運行へ移行するタイミングを想定し、平成 29 年 9 月から 7 か月間の適用をした場合を想定

会長：ありがとうございました。それでは只今のバス得の適用について、何かご意見がございましたらよろしく願いいたします。

委員：中身というよりはタイトルですが、補助金という名前が引っ掛かります。これは負担金あるいは他の良い名前があるのではないのでしょうか。補助金、あたかも何か出しているという事になるので、これは、他の言い方がないのかなという、タイトルについて言いたいと思います。

会長：この資料のタイトルは確かに議題とはあまり直結しないタイトルに成ってしまっているの、それを含めて事務局で、もし何かあれば。

事務局：コミュニティバス運行事業費補助金というのはあくまでも予算上の名称の話でございまして、コミュニティバスの運行に係るマイナス分を補助金という形で補填しておりまして、補助金額の比較として出している訳ですけれども、資料の題名としては不適切だったかもしれません。

委員：ひょっとすると運行事業負担金みたいな言い方がストレートではないかな。市の予算としてはこの名称で動いているのですか？

事務局：はい。

委員：1 つ確認ですけれども、そうすると今年のコミバスの運行事業費補助金というか負担金は全路線の損失額に出てくる 5,700 万という損失額の金額でよろしいのでしょうか。

事務局：はい。

会長：先程のご説明でバス得を適用した場合の減収分みたいな形での計算ですけど、実際の処はどうですか？そのバス得を適用した時に、単純に減収というかたちの計算を通常はするのですか？

委員：そうですね。IC 利用の割合によってバス特の負担分となるのですが、大体 9%位の割引率かと思います。バスは昔は紙の回数券を千切って 1 枚ずつ使っていました。その後にバス共通カードという仕組みで磁気カードを使っておりました。当社のバスの磁気カードでは 5,000 円買うと 5,850 円使えまして、割引率でいうと 14%の割引が付くという事で、バスの定期券の場合、電車に比べると割引率があまり良くないので、ほとんどの方がバスカード、今は IC を利用されています。東村山市は運賃を初乗り

並みに上げていただいているので、バス得を付けられて平均的には 9%くらいで妥当な試算であると思います。

会長：ICカードの利用が7割くらいになっているようですから、それから考えると実質的な割引分で乗車をされているかたがそれなりの比率になるのだろうと思います。

それでは、予算措置がされたとのことですので、バ斯特適用で「東村山西口～富士見町四丁目～久米川駅南口」の本格運行に合わせて実施ということによろしいですか。

．．． 全会一致（合意） ．．．

会長：それでは、次の議題に進みます。「多摩湖町地域における所沢市との広域連携」について、説明をお願いします。

○多摩湖町地域における所沢市との広域連携について

資料の説明（事務局）

資料3 多摩湖町地域の所沢市との広域連携についての経過をまとめたもの

● 1 ページ 導入検討地域

現在、地域組織が立ち上り、コミュニティバス導入の要望が挙がっている、多摩湖町地域は鉄道駅が2駅あるものの、高低差があるためガイドラインでは検討地域内の優先地域として位置づけられている。

● 2、3 ページ 導入検討のこれまでの検討経過

- 「東村山市公共交通を考える会」の委員に多摩湖町の代表のかたが在籍、会議の中で、道路幅員が狭く、バスは走れない、駅まで坂があり、歩いていくのも大変との意見。
- 地域のかたの運行要望路線である市道第3号線1の幅員を現地計測したが、有効幅員4.66メートル（車道幅員）が確保できず。（図2）
- 行先希望である、病院（新山手病院、白十字病院）までの運行経路の検討を行った際、民間路線との競合を避けるため、宅部通り（補助道第7号線）から正福寺通り（市道第192号線1）を通るルートを検討したが、途中から道路が狭窄となるため、有効幅員4.66メートルが確保できず。（図3）
- 既存の諏訪町循環路線の多摩湖町地域までの延伸を考慮したが、途中から道路が狭窄となるため、有効幅員が確保できない。また、運行時間延長による頻度減少やダイヤ変更等既存利用者への影響が大きい。
- 東村山駅西口を発着とした場合、都道第128号線（立川駅北口行バス通り）は、民間路線と競合（既存バス路線の利用者を奪う状況）するため、停留所が設置できない。
- 行先を武蔵大和駅とした際、赤坂道（補助道第5号線）の区間は、急な坂になっており、地域の希望である廻田小学校付近は坂の頂上のため、停留所の設置ができない。また、西武遊園地駅⇄武蔵大和駅間の鉄道との並行運行という観点からルートの問題。（図4）

以上様々な検討を行ったが、民間路線バスとの競合問題や道路幅員等の問題があり、ガイドラインに沿った運行が困難な状況であった。このことから、バス路線導入の可能性のある道路幅員が確保できるルートとしては、赤坂道・宅部通り・はっけんの森通り・西武園南側の4本の道路で囲む、四角のルートしかないという結論に達した。（図5）

以上のような様々な検討を行ったが、競合問題や道路幅員等の問題があり、ガイドラインに沿った運行が困難な状況であった。その中で、有効幅員が確保でき、バス路線導入の可能性があるルートとしては、(図 5) に示している、赤坂道・宅部通り・はっけんの森通り・西武園遊園地南側の側道 4 本の道路で囲む、四角のルートしかないという結論に達した。

● 4 ページ 東村山市域への乗り入れ協議

こうした検討を踏まえ、直近に所沢市のコミュニティバス「ところバス」が運行していることから、所沢市に東村山市域への乗り入れの可能性について相談させていただいた。正式に所沢市と話し合いを始めているということではなく、様々な可能性を探っている状況。

また、広域連携のタイミングは、所沢市の交通計画改定時期が平成 30 年度を想定しており、今回の広域連携が不調となった場合は、さらに 5 年後に持ち越され、且つ、その際は所沢市の考えも変わることが想定されることから、協議が難しくなる可能性も十分に含んでいる。

● 提案路線の位置づけ

当市のガイドラインは市外からの乗り入れ、いわゆる共同運行を想定していないため、この路線に関して、ガイドラインの見直しを図るか、ガイドラインとは別途検討を進めるかについて、地域公共交通会議の中でご議論をいただきたい。

● 5 ページ 今後の検討内容

- 広域連携の妥当性の確認
- 具体的な運行内容・役割分担の検討
- 運行ルート
- 停留所の配置
- 運行ダイヤ
- 運賃
- 各市が負担する費用の配分

など

- 【参考】新規路線の場合と「ところバス」延伸の場合の年間負担額の試算を掲載。新規路線の経費については、現在実証運行中の「東村山駅西口～久米川駅南口」路線の経費を参考とし、「ところバス」延伸については、ところバスの運行事業者である、西武バスさんのご協力により、「ところバス」の経費を距離按分で試算。「ところバス」の試算内容は、所沢市と協議した内容ではなく、当市が単独で試算したものであり、今後所沢市との協議を進めることになった場合には、変動していく可能性がある。

● 6 ページ 検討を進めるにあたっての課題

- ガイドラインの対象外であること
 - 運行経費に対する費用負担の方法
 - 多摩湖町地域のニーズ把握
- などが必要になると考えている。

現在、多摩湖町地域については、交通不便及び空白地域の中でも優先地域に指定されている。その中で、今回の広域連携もいろいろな可能性を探った中で、不便地域の解消を図る手段の一つであると考えている。広域連携に向けて、具体的にどのような課題があるのか判断がつかない部分もあるため、課題整理という部分で、所沢市さんと一緒に検討させていただきたいと考えているが、「地域公共交通会議」の中でご判断いただきたい。

会長：ありがとうございました。ただいまのご説明をベースに皆さんのご意見をうかがいたいと思います。

委員：多摩湖町の地域については、かねてより交通不便地域として挙がってきていて、今回こういう案が出てきたが、そもそも一番の原点になっているのはガイドラインなわけで、ガイドラインは広域連携を前提としていないので、今の時点では検討不可能と思います。

(不規則発言あり)

会長：他にはいかがでしょうか。

会長：はい。どうぞ。

委員：今この方向に行くという事が決まって検討に入るわけではない訳でありまして、大きくは2つの問題を捉えなければならないと思います。今後ろでイレギュラーな発言が有りましたけども、行政側として、地元住民の意見をどう捉えてどう対応するかというのは、これは行政の義務であります。ガイドラインの域を大きく超えております。どちらを優先するかというと、ガイドラインを優先するという事は、私はあり得ないと思います。だから要は今これを一步前に進めたいんだ、その為に当会議でもって理解をいただく為の情報資料を整理したいんだという事を、今ここで提案している訳ですから、私はこれは進めるべきだという事が1点です。それからもう1点はですね、あのガイドラインというものを基本に考えるという事であれば、今度の新設ラインも同じなんですけども、費用対効果という事よりも、この民間基幹路線の補完として出て来ておる地域のコミュニティバスがですね、費用がどのぐらいの負担になってきているんだと、で、抜本的にこれを見直していかなくてはいけない。そういう一つの契機にもなるのではないかと、いう気がします。

決められた事だから決められた事の中で協議しましょうという考え方で有るのならば、広域連携も何もないんですよ。今の厚生省がやっておる医療関係の広域行政も成り立たないという話にも飛躍してしまいますのでね。少なくともそういうものを今の時点で否定してしまうべきではないだろう。前に進めるべきであろう。ただ、くどい様ですけども、根底にやはり予算全体の中で何をどう見るべきなのかという視点を行政側はしっかり持っていただきたい。という様な事を前提に進めていただきたい。長くなって恐縮ですが、最後のですね、5 ページのところにある試算です。これは今出すべきではないですよ。試算でこの数字と全く違った調整になった時に、この試算をした責任者はどう責任を取るんですかという話になってしまいます。私は委員の方からどういう数字が想定されるかという質問が出て初めて出すべきであって、当初からこれを事務局が出すという事については少し問題である。あらぬ誤解が生まれてしまって、もう事務局としては進めようとしているという風に捉えられる懸念があります。

会長：はい。ありがとうございました。他に何か。

委員：選択肢の中で、ベストなアイデア或いはベターなアイデアは有るのかという事を、消去法で行くとこれしかないという事で進めるべきだと、前回自分は申し上げたと思うのですが、今回所沢市の地域公共交通会議の議事録を見ましたら、北山公園に近くなっていいというような発言がありました。平成30年度に向けての東村山市との交渉の中では広域連携、市外への路線という事も書かれていました。という事は、話し合いの中ではかなり具体化というか、かなり良い方向に、良いかどうかは別として連携の方向をあらでも何か考えている、或いは今後考えて行くのかなという事も一つあります。こ

の中で今委員さんがおっしゃった負担金、所沢市と連携したほうが、多分安いという事をアピールしたいのだからと思いますが、やはりこれは、ペンディングしておくべきという気がします。今考えられる方向性はこれしかないんだろうな。ただ、ガイドラインもかなり時間と労力をかけて作ったものだから、それも重視していかなければいけない。所沢駅西口は西武側が大きな開発をやっておりますから、この路線ができると、所沢がものすごく便利になってしまって、或いはこの界限では立川の次位にすごい街になるのかもしれない。そうするとこの地域の方が東村山に来ないで向こうに行ってしまう、これは生活者がそれを求めるのであれば止むを得ないのかなという気がいたします。ですからガイドラインも大事ですけども、生活者、そこに住んでいらっしゃる方が、どのように便利になるかという事を前提にしていくべきではないかと思います。それから細かい話ですけども、これが実現すると一日乗車券などはどうするのかということも落とし込んでいかなければいけないのかなと思います。以上です。

会長：はい、他に何か有りますか。

委員：どうしてもガイドラインを絶対遵守しろと言っている訳ではなくて、ここに上がってきた資料を見るとどうしても皆所沢に行きたいというのが見えてくるんですけども、まず地域の皆さんが、本当に何がお困りなのかというところを具体的に行政の方が調べて、上げていただかないとどんな路線が良いのかが私には分らないです。最初のページでピンクに着色されている多摩湖町は、大変不便な地域で優先地域であるという声はすごくよく分かるのですが、良く見ると北部の方は駅が2つあって便利だと思うんですよ。中央に宅部通りがあって川が流れて、低いところがあって、南側ですよ、廻田町境のところは山になっていて、一番不便なのは多摩湖町の中でも一番南部、回田小学校から繋がってくる尾根沿いの所だと思うのですが、確かにあそこは年を取って来ると自転車移動というのは出来ないし、難しいということは分かります。このバスが通った時にそれが本当に、そういった人たちの便利さ・快適さにつながって行くのかということそれはどうかというのが一つです。あと一つは、今年、コンビニで証明書が取れるという事で、市役所にあまり来なくても、割と近所で色んな事が出来るようになっていく。それは多分東村山だけじゃなくて他の市でも始まっている事ですけども、割とこの地域の中でいろいろな課題というか、証明書を取ったり、今まで役所まで来なかったら出来なかったことが段々できる様になったり、税金がそういったことに回っているの、やはりどこか別なところで減らしてゆくといいというか、便利さというのをどこに求めるかというのはやはりあると思います。そもそも税金で所沢に行く為のお金を出すということが私は疑問なんですけども、市内で基本的な事をする為にご不自由な方がいらっしゃったら皆で助け合わなければいけないというのは、それは分かります。ですが、特にこの経過の1番の入口のところで、病院に行くのが大変だという話がここに出て来ますよね。それは本当にそうだと思うんですよ。ここに出てくる病院が新山手病院だったり白十字病院だったり或いは、多摩北部医療センターだと思うんですけど、そういうところに行きたいのと、所沢の駅に行きたいのと、どう関係があるのか私には分かりません。所沢に行く為のバスはそもそも西武園の駅から1時間に3本出ています。これはかなり便利だと思うんですよ。昔は松が丘までしか来ていなかったの、西武園から出ていて本当に、この新しく設定している吾妻循環のバスは、日に4往復しかないんで、それで良いんですかというのがあります。ですからもうちょっと、地域の皆さんがどのように生活してどのようなところで具体的に困っているのかという事を上げてもらわないと、ガイドラインに上る上がらない以前に、何の為に通すのかということが今までの話だと分らないです。

会長：はい。他にありますか。

委員：非常に懐かしい思いで今話を聞いておりました。バス路線とモノレールは根本的に違いますが、立川、上北台とそれから、京王線の所を通る多摩センターと、実はですね、ものすごい戦いをしたんですよ。当初は京王線に京王グループに取られちゃうよ立川は。だからモノレールは反対しようと。立飛の中に駅を作ることについても反対をしましょうと。これはもう大変な騒ぎをしました。結果、今立川は見事に勝ちました。それは、中央線も京王線も、時間距離的に全然遜色ない状態の中で勝ったんですよ。それが何で勝ったのか、いう事になりますとね、やはり、立川市が地方公共団体として全力を挙げてこれは取るぞ、という姿勢を示したという事なんですよ。それと同時にモノレールを動かすことによって、バス会社はものすごい反対がありました。

ご記憶だと思いますけど、立川バスも含めて。それをどうするかという様な問題も含めて今、委員さんの仰っている事は、分からなくはないです。だから冒頭2回目の時に私が申し上げたように、全体予算の中で、これをどう捉えるかという事を少し考えて、このオペレーションをやらなければいけませんねという、先程申し上げた前提というのがそこにあると思うんですよ。もう一点追加しておきますと、例えばこういう形で広域連携が出来て、広域行政事業が一つ進みました、これはモデルタイプになりますね。大変な注目を浴びると思います。是か否かまだ今日ここで結論を出す訳ではないので、一歩進めてみようという事については、私は余裕をもってこれを、清濁併せのむ位の気持ちで、会議としては前へ進めようという審議をしていただきたい。という事を再度申し上げます。

会長：はい、ありがとうございました。

委員：今お二方から出たご意見ですけれども、これ事務局といいますか、公共交通課としては多摩湖町の方々がどういった所、なぜバスがほしいのか、何処へ行きたいのか、何をしに行きたいのかという所のリサーチをまだ本格的にはやられていないですよ。

事務局：それについて説明をさせていただきたいと思います。市議会3月定例会で可決された平成29年度予算の中に、そちらの調査の委託費を入れさせていただいております。お話にありましたニーズの調査等の予算を計上させていただいております。しかしながらこの会議で一歩進めることについて了承をいただけない限りは、その委託を発注出来ませんので、今回一歩進めて良いというお返事が有れば、進めさせていただこうという風に思っているところでございます。

委員：この資料の4ページに、先方さんのタイムリミットが有りますよね、30年度という事が有るので、そうするとこの中で動こうという結論が出ると、その調査というのはいつぐらいから始まっていつ位までの目途でやるんですか。これタイミングの問題が非常に重要になってくると思います。

事務局：最後にその話をしようと思っていたので、ありがとうございました。所沢市では交通計画の改定をする予定でございまして。先方のお話では、東村山市の最終回答は、9月末までにいただかないと、当然ながら平成30年度の改定には間に合わないということでございまして。仮に進めて良いとなった場合は、平成29年度に入ってすぐに調査をして、2回ほど会議を開催させていただいて、可か否かを判断いただくような資料を出さなければいけないという事で、非常にタイトなスケジュールになると思います。最終的

には繰り返しですけれども、9月末までにはどちらかの判断が必要だという事です。

委員：そうしますと、ガイドラインをもってイエスかノーかというガイドラインは無い訳ですよね。整合性というか兼ね合いをどうやっていくか。多分所沢へ行くバスがほしいという結果、その結果になった時に、イエスと言うのかノーと言うのかその判断が現状ではこの会議では出来ないと思うんですね。その辺りどう整合性を取ってやっていくのかですね。9月までに結論が欲しいという事であれば、少なくとも4月から7月位の間で調査をしなければならないという事、それにあわせて、どういう結果が出たら可とするのかというところもこの会議の合意として決めておかないと、先へ進まないと思うんですけどその辺りはいかがですか。

事務局：回答します。繰り返しですけれども、皆様にお渡しさせていただいているガイドラインでは、共同運行のメニューが内容に入っておりません。そちらのガイドラインに沿って進めて行くとする内容で内容を改正しないといけないので、こちらの方も非常に難しい問題だという風に認識しています。ガイドラインに外れて進めようとするのか、ガイドラインに沿った形ですすめるのかというのも、実はこの会議でご協議していただきたいと考えているところでございます。都と県をまたぎますので、運輸局の手続き関係も複雑な部分がございますので、そのことも考慮しながら進めていかなければならないと考えているところでございます。

委員：仮に、この「ところバス」が走った場合には、所沢のコミュニティバスが、東村山市内へ入って来るという様な考え方になるのではないかということになります。

そうすると所沢市のコミュニティバスの運賃あるいはサービス、バス本体も所沢市のバスが東村山を通る。この通す事に対してどう考えるのかという視点もあるのかなと思います。

委員：その位置付けを明確にしておかないとね、たまたま西武バスが東村山へ入って来るというのと違ってお金を出さなければならないですよね。おそらく。だからその辺りの位置付け。部長がおっしゃった所沢のバスが入って来るという程度の問題ではないと思います。

委員：所沢市と東村山市が同じスタンスで、進める必要があると思います。そうした場合には、所沢市のバス、所沢市としても東村山市を通りたい、所沢のバスを通りたい、これに対しては東村山市にどれ位の費用負担をしてもらえるか。そういう話にもなってくる。いずれにしてもハードルはかなり高いですよ。そう簡単には結論は出ないです。

委員：今、想像、想像で情報をここで出し合ったところで、もう一つは主導権はどちらが持つかということになると、ある部分では感情論みたいなものが、所沢派、東村山派のようなものが生まれる可能性だってある。だから出来ればマイナスのハードルは極力除去をして、お互いがいいところ取りが出来るような形のベースを出してゆくには、情報資料をもう少し、もう一步進めることによって、例えば主導権を完全に相手に取られてしまったと、これやる意味ないよという事になったら否決すれば良いじゃないですか。ある部分で、金銭的には大してかからないけれども、この事業をやったという事に対する発信はものすごく大きなものがあると思うんですよ。そういう意味では一歩進めて情報資料を収集してみたらどうですか、というところでもあります。

全面的に今日ここで決めて、やろうという話ではないんです、私も。

会長：何か有りますか。

委員：私ども、国の方の立場から言いますと、制度的な部分のお話になりますが、この地域公共交通会議という制度自体が、地域の方々が集まって協議していただいて、より住民の方々が望む実態に即した交通を実現できる。そういった事をしていただくために出来た。それによって、ここで協議の調ったもので有れば、国の方としても運行事業者さんが手続きをする際に、一部、簡便化や期間的な短縮を図るところがあります。正に、今回の議題の所沢市さん東村山市さんで連携について今後協議をしようか否か、両方交通会議が有るものになりますので、そもそも連携をするにしても、また、協議を始めるにしても、両方の地域公共交通会議での議論、合意というものが必要になります。ですから、その結果地域の住民の方々にとって利便性が高まったり、そういうことになれば良いですし、正に今お話が有りました、案が出て来たけれども、これではという事になれば当然、どちらかの会議がバツを出せば片方がマルをしたとしても、連携は出来ないということになりますので、今回のこの協議、諮られている内容が、そもそも乗り入れをしましょうという話ではなくて、そういった議論を始めるのが良いのかどうかというところであれば、そういった地域の方々の声だとか、それを今後事務局としては出していただいて、それを踏まえて、9月の末ですか、リミットも有る様ですからそこに向けて、両方の所沢市と東村山市でそれぞれ判断をして結論を出していただければ、地域公共交通会議の、ある種目的とするものなのかなと考えております。

会長：他の委員の皆さんから何か、他にご意見ありませんか。

委員：そもそも多摩湖町にバスを走らせる会（地域組織）はどの位の頻度で会合を開いて今まで進めてこられたのでしょうか。富士見町の時には、毎回いつ会議を開いたという報告がありました。多摩湖町地域の自治会などとも連携しているのでしょうか。

事務局：第2回でもお話しさせていただきましたが、なかなか案が見つからなかったという経過があり、それが数年間続いていたのが実態です。今年度に入ってから、こういう考え方もあるのではないかとお話しさせていただいたのも含めると、今年度は3回地域の方とお話しさせていただいています。

委員：2つの地域をまたぐということで、なかなかイニシアチブが取りづらいというところで、東村山のように駅と駅を結んでいるような形で、ただ多摩湖町も広いですし、そういった意味ではそういった方々をフォローするときに変更が簡単にできるのかと一抹の不安があります。また、ほかに代替案を探っているのかというところが気になる点です。武蔵村山市ではいろいろな施策があると伺っているので、もう少しリサーチが必要かと思えます。ただ9月ということでタイトなスケジュールなのでそこは議論していかなければならないと思えます。

会長：ありがとうございました。いくつか問題があるだろうと思います。一つはガイドライン。ガイドラインそのものが他市との連携ということは想定をしていないということです。ただ、想定していないのはそういった問題が出てくること自体を想定していないからであって、実際に具体的な話が出てきたときにガイドライン自体がそれをシャットアウトするものではない。これはもう間違いなく言えることです。ですから、もし必要があればガイドラインを後追いで変えることもできるし、例えば

今回のようにタイムリミットがある場合に、おそらく9月末までの間にガイドラインを改定することは無理だろうと思います。将来的にガイドラインを改定する必要があるならば、ガイドラインは改定することを前提に議論を進めていく中で、具体的な話はしていくというのも一つのやり方だと思います。そういう意味でガイドラインが前提となってこの話が次へ進まないということは、私はないと考えています。ですからガイドラインとの関係というのは、今後議論する必要があるということが一つ。地域のニーズの問題あるいは移動の目的地の問題が出てきましたが、これは調査をする用意があるということです。調査結果によって地域がどういう意向を持ちあるいは実際のニーズがどうかということはその調査によってわかると思います。その結果がどうかということは調査をやってみないとわからないということです。それから想定されるのは所沢市のコミュニティバスが乗り入れてくるという人たちですから、これは仮にガイドラインがどういう形であれ、サービスの提供方法や設定そのものについては所沢市の設定が優先してくるのはやむを得ないことです。そのことを理解するかどうかというのはこの先の問題としてはあると思います。ですからそれは最終的に判断をする材料の一つということになります。そういう点から考えますと、妥当性を含めて委員のご意見にあったように議論を進めてみないとわかりません。委員からの、どれだけの代替案の可能性を議論するのか、これもニーズを把握した中で本当にこの広域連携の案が妥当なのかはそこで見えてくる話だと思いますので、そういう意味で次の議論に進める必要があるのではないかと、これは私の意見ですが、会長が誘導したということになってしまうこともあり、あまりそうしたくはないのですが、ただ、議論が進まないことには結果はわからないので実際に所沢のバスが乗り入れるかどうかの結論をここで出すわけではありませんのでそれをどう判断するのかというところに持っていくために議論を進めてはどうかと思います。いかがでしょうか。

(賛成多数)

委員：賛成した場合、ニーズ調査が始まりますが、その時には多摩湖町の人だけから調査するのですか。私が思うのは本当に不便なのは廻田町と多摩湖町の境のところだと思うのでその周辺の人も入れてということにはならないのですか。

事務局：どのあたりまでの調査かというお話ですが、これから委託をさせていただき、契約した会社と調査の地域も当然決めていく内容になっておりますので、そこで調整させていただければと思います。今は北西部の多摩湖町地域ということしか申し上げられませんが対象地域まで設定する内容になる予定です。

委員：今のところ、調査をスタートするという合意と思いますが、並行して委員から出た、ほかの方法もあるのかという検討や案を作ってくださいと並行して進めていく必要があるのではないのでしょうか。委員さんのところでは菖蒲まつりのときに臨時バスを走らせていますよね。道が狭いというのは何度も出てきますので、もう少し小型のもので可能な路線があるのかということも検討する必要があるのではないのでしょうか。ニーズ調査の結果、この路線が全く希望に合わないとも限らない。より良い方法があるのか否かというたたきを検討していただければと思います。

委員：申し訳ないが、反対します。考え方としてはいいと思いますが、ある意味では特定の事業者だけを名指しで云々というのはその事業者にとっても大変迷惑な話です。

また、他市との調整ということになりますので、今の話については、私は今回のオペレーションでもう一步進めてみて、できなかったときに始めても決して遅くはない話だと思います。同時並行というのは、控えていただきたい。真剣に対応していくということになれば、二つのものを並べてやると都合のいい方に論点が移ってしまう可能性があります。他行政との話はそれほど中途半端なものではないと思いますので。まずは今の案を一步進めてみた後で一つの考え方としてまた出していただくという風に進めていただければと思います。

会長：いずれにしろ、調査結果が出てこないと何とも言えないことです。ですからその結果を見つつ、どういう方向性をとるかという判断をまたこの会議でしますので、その段階で別の方法があるのかどうかという話になるかと思えます。それはそのとおりだと思います。これからどういう調査をやるかといったことについては情報を共有していくことになると思いますので、そのことを踏まえて、ガイドラインには当初から想定していなかったことについて進めていくわけですから現状ガイドラインがない形でスタートするのは仕方がない事です。こういうケースがほかにまた出るのかわかりませんが必要があればガイドラインの見直しもしますし、そういう議論はまたするとしてやはりこの話は次の段階に進めないとならぬ結論も出ませんので、次の段階へ進めるということはいかがでしょうか、よろしいでしょうか。

(賛成多数)

会長：それではこの件については、ご了解をいただいたということで、この後、議論を進めていくあるいは調査を進めていく中で、またさまざまなご意見をいただきながら最終的にこれが妥当な案なのかどうかの判断は順次していきたいと思えます。委員がおっしゃったように、都県境を越えた広域連携がもし実現をするとおそらくモデルケースになる、初めてのケースです。市境を超えたケースはありますが、県境を超えたケースは今までありません。それはそれとして、いずれにしろ調査含めて議論をしていきたいと思えますのでよろしくお願いします。

○その他

・東村山市公共交通マップ 報告（事務局）

これまで委員の皆様からご意見いただいた、公共交通マップが完成した。4月以降、公共施設へ配架するとともに、ホームページにデータと配架先を掲載する予定。

また、第2回の会議で委員からご意見をいただいた、「市民が日用品を買いに行くお店にも配架を」ということで、イトーヨーカ堂東村山店様・セブンイレブン様の市内各店舗・西友久米川店様にご協力をいただけることとなった。配架までに若干時間をいただく店舗もあるが、4月以降に配架予定。

委員：第2回の会議でバスに置くスペースが厳しいということを知っているが、小さなケースにマップを入れて、例えば4月中などの期間限定でも、運転席の後ろに吊るしてバスに乗る方にとっていただけるような方法を是非考えていただきたいと思えます。一番必要なのはバスに乗るかただと思うので。西武バスさんにご協力いただいて運転手さんに朝、バスに積んでいただくというのは無理なのではないでしょうか。すごくいいものが出来上がりましたのでお願いしたいと思えます。

委員：そういう方向であれば、市さんと協議させていただきます。配布先や発行部数の割り当ての計画があるから、その辺を考えて調整します。

事務局：西武さんと調整させていただきます。

会長：こういうものはなるべく多くの方に手に取っていただくことが重要なので、その方法はいろいろ考えてください。

委員：現在、ホームページ・時刻表検索・バスロケーションシステムの関係で大規模なシステム改修を行っておりまして、マップ概要面の西武バス時刻表のQRコードが入っていますが、このアドレスは現在、西武高原バスの時刻表のページになっています。ご迷惑をおかけして申し訳ありませんが、このページの「東京・埼玉地区の乗合バス時刻表」のバナーをクリックしていただきますようお願いいたします。

委員：せっかくタクシーも載せていただいているので、よろしければタクシー車内にも置いて配布します。

会長：ではそれについても調整してください。

事務局：ありがとうございます。

- ・乗降調査（既存・新規路線） 実施報告（事務局）

「参考資料」東村山市コミュニティバス乗降調査分析結果について、業務委託先である「一般財団法人 計量計画研究所」より、内容についてご説明いたします。

<参考資料> 東村山市コミュニティバス 乗降調査分析結果

1 乗降調査実施概要（P. 1～6）

- ・ 2016年12月の平日・休日の各1日において、利用者のカウント調査を実施し、期間中、利用者1,732人の乗降バス停及び性・年齢などの利用者属性について目視にて把握。

2 集計・分析結果（P. 7～32）

- ・ 乗降調査結果を基に、総利用者数、利用者属性、便別利用者数、停留所別利用者数、停留所ブロック間OD利用状況について系統別に分析。

2-1 総利用者数

全体の傾向：休日よりも平日の方が多い。

平日・休日ともに最も利用が多い系統：「東村山駅東口～新秋津駅」

平日の利用が最も少ない系統：「東村山駅西口～富士見町四丁目～久米川駅南口」

休日の利用が最も少ない系統：「久米川循環」

2-2 利用者属性

全体の傾向：平日・休日ともに、男性より女性が多く、女性の中では成人女性が最も多く、次いで女性高齢者と続く。

①東村山駅東口～多摩北部医療センター：平日・休日ともに、成人女性が最も多く、次いで女性高齢者と続く

②東村山駅東口～新秋津駅：①と同様の傾向。

③久米川循環：①と同様の傾向。

④諏訪町循環：平日・休日ともに、女性高齢者が最も多く、次いで成人女性と続く。

⑤東村山駅西口～富士見町四丁目～久米川駅南口：平日は女性高齢者が最も多く、休日は成人女性が最も多い。

2-3 便別利用者数

東村山駅東口～多摩北部医療センター：平日…8時台、10時台、16時台の利用が多い。

休日…平日ほどの集中はみられないが、16時台の利用が多い。

②東村山駅東口～新秋津駅：平日…時間帯によらず一定の利用がみられる。

休日…午前中は東村山駅行き、午後は新秋津駅行きの利用が多い。

③久米川循環：平日…午前中の利用が多い。

休日…14時台の利用が多い。

④諏訪町循環：平日…9～12時台、16時台の利用が多い。

休日…16時台の利用が多い。

⑤東村山駅西口～富士見町四丁目～久米川駅南口：平日…9～10時台、19時台の利用が多い。

休日…9～10時台の利用が多い。

2-4 停留所別利用者数

全体の傾向：鉄道駅に利用が集中している。

①東村山駅東口～多摩北部医療センター：平日・休日ともに、多摩北部医療センター周辺の利用が多い。

②東村山駅東口～新秋津駅：平日・休日ともに、医療センター周辺の利用が多い。

平日…東村山市役所の利用も多い。

③久米川循環：平日…野際通り北、野行通り入口、第二中学校前の利用が多い。

休日…野際通り北、二柳橋南、久米川辻の利用が多い。

④諏訪町循環：平日・休日ともに、公事道北、新山手病院の利用が多い。

⑤東村山駅西口～富士見町四丁目～久米川駅南口：平日・休日ともに、グリーンタウンの利用が多い。

2-5 停留所ブロック間OD利用状況

・ ODとは、OriginとDestinationの頭文字であり、OD利用状況とは、利用者が、どのバス停からどのバス停まで、何人移動したかを把握したもの。

・ ここでは、簡略化のため、バス停をいくつかのブロックに分けており、どこのブロックに属するバス停から、どこのブロックに属するバス停に移動したかを集計したものを、ブロック間ODトリップ数と呼ぶ。

・ 同じブロック内に属するバス停間の移動を、ブロック内々ODと言う。

①東村山駅東口～多摩北部医療センター：停留所ブロック…A～Eの5ブロックに分割
平日・休日ともに、A（東村山駅東口）⇔E（医療センター入口～多摩北部医療センター）間の移動が最も多く、次いでA⇔D（青葉商店街北～青葉商店街南）間の移動が続く。

②東村山駅東口～新秋津駅：停留所ブロック…A～Hの7ブロックに分割

平日…A（東村山駅東口）⇔E（医療センター入口～多摩北部医療センター）間の移動が最も多く、次いでA⇔B（桜並木～本町三丁目）間の移動が続く。

休日…A（東村山駅東口）⇔E（医療センター入口～多摩北部医療センター）間の移動が最も多く、次いでA⇔H（新秋津駅）間、A⇔B（桜並木～本町三丁目）間、F（青葉通～所沢街道入口）⇔H間の移動が続く。

③久米川循環：停留所ブロック…A～Dの4ブロックに分割

平日・休日ともに、A（東村山駅東口）⇔C（消防第二分団～第二中学校前）間の移動が最も多く、次いでA⇔D（江戸道～桜並木）間の移動が続く。

④諏訪町循環：停留所ブロック…A～Eの5ブロックに分割

平日・休日ともに、A（東村山駅西口）⇔C（白十字病院～新山手病院）間の移動が最も多く、次いでA⇔D（諏訪町二丁目～公事道南）間の移動が続く。

- ⑤東村山駅西口～富士見町四丁目～久米川駅南口：停留所ブロック…A～Eの5ブロックに分割
平日・休日ともに、D（グリーンタウン西～グリーンタウン南）⇄E（久米川駅南口）間のトリップが最も多く、次いでA（東村山駅西口）またはE⇄C（消防署東～富士見町四丁目中央）間の移動が続く。

会長：この調査結果は、この先どのような分析をし、活用することを想定されてますか。

事務局：増便や時間の変更等々の声が上がっているところですが、今回数年ぶりに乗降調査を実施させていただきまして、これを資料としてすぐやるということではなく、資料の一つとして乗降調査の内容、年齢層やどういう方向に向かっているかということ、今後発生するであろうダイヤ改正等の参考にしていただこうかと考えております。

会長：ありがとうございます。年齢は目視と言われましたけれども、例えば成人と高齢の境目は明確ではないということですか。

計量計画：はい。

委員：31ページのAやBなどのブロックの図は、どのように見たらいいのですか。

計量計画：AやBなどそれぞれのバス停をグループにしています。Aは東村山駅西口、地域福祉センターから夢ハウス、第七中学校前、浄水場北、浄水場西までをBグループとしています。このグループ間での移動を調査しています。つまり、漏れがなくすべての地域間での移動を見るということです。

委員：30ページで、白十字病院～新山手病院間の移動が平日よりも休日の方が多いというのが意外でした。地域の方にとっても多く利用されているという感想です。新山手病院の送迎バスはかなり頻繁に出ているようですので、病院があるから路線を導入したというのは違うのかもしれないという気がします。

会長：もし聞き取りなどでそのようなことが見えてくると、この分析にまた一步先へ進むのかなという感じはありますね。私の感想ですが、系統別でこういったデータを出すのはそれはそれでいいのですが、実質的には医療センターの系統は新秋津の系統の区間系統にあたるわけですので、両方合わせたものも持っていた方が有効ではないかと思います。

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28年度第4回東村山市地域公共交通会議を閉会します。本日は年度末のたいへんお忙しい中、ありがとうございました。