

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成29年度 第1回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成29年8月9日(水) 午後3時00分～午後5時10分				
開催場所	本庁舎6階 第2委員会室				
出席者 及び欠席者	●出席者： (委員) 鈴木文彦会長・粕谷裕司会長代理・関根康洋委員・舟島亨委員・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・小野寺直人委員・小河憲司委員・中西宏委員・佐藤和明委員・島崎政一委員 (市事務局) 尾作まちづくり部次長・中澤公共交通課長・島田係長 ●欠席者：中條基成委員・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	18名
会議次第	1. 開会 2. 議題 ○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・会長職務代理の選出 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、粕谷委員となった。 ○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、18名です。 ・会長 事務局からの報告で、本日は18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、傍聴の皆さまにお願い申し上げます。当会議を傍聴されるにあ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ます様に、会議の進行にご協力をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは次に、委員の出席状況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名欠席となっております。

・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条件を満たしておりますので、ただいまより平成29年度第1回東村山市地域公共交通会議を開会いたします。

2. 議題

・会長

本日、議題につきましては多摩湖町地域における所沢市との広域連携についてとその他の二つ用意されております。

それでは議題の一つ目多摩湖町地域における所沢市との広域連携に移りたいと思います。事務局よりまずは資料の内容について説明をお願いします。

・事務局

それでは資料1の方から説明させていただきたいと思ひます。

平成29年3月29日開催の平成28年度第4回東村山地域公共交通会議において、検討を進めることで了解をいただきました。多摩湖町地域の所沢市との広域連携について平成29年5月26日に需要調査の発送を行い、翌27日から6月15日までに届いた回答を分析いたしました。分析内容につきましては、業務委託先である「一般財団法人 計量計画研究所」からご説明いたします。

<需要調査分析結果>

需要調査の実施方法 (P 1～5)

1 ページ 調査の概要

対象地域・・・現状ある既存のバス停と新設のバス停の300m地域

対象地域の人口・・・4,616人

調査対象者・・・2,211人

調査方法・・・調査対象者に郵送にて配布・回収

調査日時・・・5月27日から6月15日

サンプル数・・・777人

回収率・・・35%

2 ページ 調査対象地域

3 ページ 調査票 (1/2)

4 ページ 調査票 (2/2)

5 ページ 運行計画 (案)

6 ページ 回答者の属性として性別については若干ですけれども女性が多いという傾向で、年齢については40代50代の方も15%以上答えていただいておりますが、全体としては約4割以上が65歳以上の高齢者というところで、特に75歳以上が約2割を占めている状況でございます。

7 ページです。実際に回答いただいた住所としましては、多摩湖町1丁目が最も多く、次が多摩湖町4丁目の方が多い状況で

8 ページです。車の保有状況は、66%と約7割の方が自動車を保有しているというところがございます。

9 ページです。延伸案を見て「利用したい」と回答した割合は40%の方が利用したいと回答おり、「利用したくない」と回答した割合は58%となっております。次に年齢階層別に見ますと20歳から64歳の方が44%というところで全体の傾向より少し高く、利用意向が高いという状況でございます。

10 ページです。こちらは居住地別に利用意向を確認すると、鉄道駅、既存のバス停から遠い多摩湖町1丁目、2丁目の利用意向が44%、53%というところで、全体の利用意向40%より利用意向が少し高くなっており、逆に駅やバス停に近い多摩湖町3、4丁目というところは全体に比べ、少し利用意向が低いという状況でございます。

11 ページです。実際に約6割の方が利用したくないというご回答をいただいております。利用したくない理由として、一番がルートが合わない65%、頻度が少ないが31%となっております。その他というところも約2割あり、内訳としては、電車や車というほかの手段を利用すればよいという回答をいただいております。

12 ページです。利用頻度です。こちらを利用したいという4割の方にとどのくらい利用していただけるかというところを聞いており、最も多かったのは週1往復から2往復または週1往復未満の方が約4割、全体でいうと8割を占めているというところではございます。こちら年齢階層別で見ますと65歳以上の方が週1回、週3回4回という割合が高く、平均すると週1.6往復利用したいというところがございます。

13 ページが新しく延伸したところでどういったところに行きたいかというところでございます。こちら所沢駅周辺が約7割と最も多いところではございます。また、商業施設、商店街というところも22%と次いで多いという状況であり、具体的には、西武デパートやプロペ通り所沢駅周辺の商店街、商業施設を行きたい方が多いというところではございます。

14 ページでございます。コミュニティバスで行きたい施設に行くために、今どのように行っているのかというところを聞いております。こちらについては、現状、車や鉄道を使っているという方が多く、この方が延伸されたらコミュニティバスを利用したいとなっております。

最後に15 ページで自由回答を聞いております。回答数として777人中、約半数近い346人の方から自由回答をいただきました。この中でもルートに対する意見が非常に多く、今回所沢駅の方でなく、東村山駅や市役所方面に行ってほしいという意見がございました。また、運行に対する賛成意見も54件いただき、早く実現してほしいという意見もございました。

ここまでがアンケートの結果でございます。ここから利用意向を踏まえて収入を計算して、また経費も計算して実際に運行した場合の収支率を試算してございます。

16ページ 収支率の試算でございます。

アンケートの利用意向から、利用したいと回答した311人の利用頻度を合計すると、1日当たり60往復となります。往復なので二回掛けて120回実際に利用していただけると想定し、こちらの頻度に対して運賃を設定して収入を出したのが下表4となります。アンケート結果から、一日当たりの運賃収入として約2万円程度と試算しておりますが、その中で、約2割の方が実際に利用していただけると想定し、アンケート結果による運賃収入約2万円に補正をかけた約4千円を運賃収入と試算いたしました。この考え方は、昨年度実際実証運行を行っている美住町・富士見町路線も同じような考えの基、試算を行ったところでございます。これにより一日当たりの運賃収入に年間の運行日数を掛けて、年間の運賃収入として約147万円という試算しております。また、運行経費については、実際に事業者からの協力の基、延伸部分のコストとして年間268万円掛かるというところでございます。これらの運賃収入と運行経費で試算した収支率は55%という結果でございました。

17ページ下段以降は、参考の情報として示させていただいており、個別の運賃の設定方法で、目的地を特定できる場合は、具体の施設名が記入されている場合は、その施設の最寄バス停を調べた上で、運賃を設定しております。

18ページです。実勢に目的地がなかなか特定できない回答もいただいております。このことについても、ある程度想定をおいて設定してございます。勤め先、学校、金融機関、商業施設、観光施設等については所沢駅周辺に集中しているであろうと想定しており200円という設定です。また、親戚、知人、または病院、公共施設というところは周辺で降りるだろうというところで100円として設定して試算をしております。また複数目的地を回答していただいた方については、それぞれの目的地の運賃を設定し、最後にその目的地の数で割り込んでその方の平均値として出しているところでございます。

説明は以上になります。

- ・事務局：引き続き資料3についてご説明させていただきます。この表は需要調査の結果から試算した金額と実際に東村山市が負担する金額に近いもの、また実証運行中の東村山駅西口から久米川駅南口の平成28年度実績から1年分の補助金額を試算したものを比較した表になっております。まずところバスの需要調査の試算ですが、運賃収入先ほど資料1で説明がありました通り147万円運行経費ランニングコストが268万円立替費用といたしまして初期費用62万円内容は音声データ作成費、運賃・行先表示機データ作成費、停留所路線図修正費、停留所板面修正、路線図交換費用などの費用が内訳となります。車両使用料ですが、ところバスの場合は減価償却方式を採用しております。東村山市の場合一括の購入ですのでその比較としてあげております。19万円の試算方法ですが、ところバスの車両2台分の取得額の平均値を12年で分割し、それをさらに距離按分にした金額が1年分で約19万円になりそうだということで載せております。それらを差し引きしますと補助金として考えられるのが202万円、続きまして真ん中の列距離按分による試算です。こちらはあくまでも東村山市独自の試算結果となっております。所沢市と協議が整った確定値ではないということをご了承いただきたいと思います。運賃収入といたしまして約53万円、運行経費ランニングコストが268万円、立替費用が62万円、車両使用料が19万円それらを差し引きいたしますと296万円初期コストを含む金額でございます。運賃収入の53万円という金額の算出ですが、平成27年度ところバスの全路線の収入額を距離で按分した額を東村山市独自で試算したものでございます。

続きまして東村山駅西口から久米川駅南口の平成28年9月から平成29年3月までの実績をもとに1年分の経費および収入を試算したものでございます。ですので、年度ごとの補助金とは金額が異なることをご了承いただければと思います。運賃収入といたしまして約650万円、運行経費ランニングコストは1,572万円、立替費用といたしまして115万円、車両購入費は一括購入ですので1,876万円負担金・補助金車両購入も合わせますと2,913万円という試算になります。下の欄は2年目以降の試算を出しており、需要調査での試算では140万円、実際の距離按分で近い金額として独自に試算したものでは234万円、東村山駅西口から久米川駅南口では922万円、という試算をしております。ちなみに平成29年度の予算額としては1,071万円となっております。実際の収入額ですけれども、例えば所沢駅からバスに乗って東村山市内のバス停で降りた場合に、運賃収入がどちらの市のものかということが判断できないため、収入額については距離按分ということで現在所沢市と協議を進めているところでございます。よって、収支率は出ないということになります。資料3の説明は以上でございます。

事務局：順序が異なりますが、資料2について説明させていただきます。

多摩湖町地域の検討経過ということで列挙させていただいております。

平成26年4月17日に「コミュニティバス新規導入ガイドライン」の説明を地域の方にいたしました。4月22日「多摩湖町にコミュニティバスを走らせる会」地域組織として登録をいただいております。同年5月8日運行経路素案等の確認をいたしました。こちらはガイドライン上ではステップ1の事前の準備ということになります。地域組織の方でアンケート調査を行ったということでその結果報告を受けております。それに伴い、多摩湖町地域へのグリーンバスの路線導入について、検討を行ったが道路幅員や民間路線バスとの競合問題があり、ガイドラインに沿った運行が困難との結論に達しております。平成26年5月以降、平成27年度については、いろいろな案を考えても、民間路線バスとの競合、道路幅員等々の問題があり、進展しなかったという状況でございました。

その中で、平成28年5月13日に所沢市に乗り入れ検討の可否について打診をいたしました。その際に前向きな回答をいただきました。このことを受け、5月24日に地域組織へ今後について打ち合わせを行い、6月14日所沢市に検討の可否について確認をいたしました。その際も打診時同様前向きな回答をいただいております。6月24日、地域組織にニーズの再確認を依頼し、改めてこの内容についてもお話をさせていただきました。これは、ガイドライン上でいえばステップ1の事前準備という形になります。8月1日地域組織にところバスの東村山市への乗り入れについて提案をさせていただきました。事務局といたしましてはガイドライン上で示されております技術的支援ということとさせていただきます。8月18日所沢市地域公共交通会議にて、情報提供として東村山市から乗り入れの相談を受けたことを報告していただいております。その中で所沢市の地域公共交通会議の委員からは、基本的には良いことであるということの意見をいただいております。10月27日それをうけまして平成28年度第2回東村山市地域公共交通会議にて報告をさせていただきました。

平成29年1月17日、地域組織へ平成28年度第2回地域公共交通会議の報告をさせていただき、3月29日、平成28年度第4回東村山市地域公共交通会議にて検討を進める旨の合意をいただきました。

4月17日、所沢市へ協議依頼を提出し、担当者間で第1回協議を開催させていただきました。

5月18日、地域組織へバス停位置案の報告をさせていただきました。

5月19日、所沢市と第2回協議（担当者間）を実施させていただいております。
5月27日～6月15日に需要調査を実施させていただきました。
7月13日、所沢市と第3回協議（担当者間）をさせていただきました。
8月9日、本日、平成29年度第1回東村山市地域公共交通会議にて検討をお願いしているところでございます。

引き続き、平成26年度以前の状況を説明させていただきます。

平成22年度に「東村山市公共交通を考える会」を開催させていただきました。市内を4分割し、北西部からも委員を抽出させていただきました。その委員からは多摩湖町は丘陵地帯であることなどの現状報告があり、バスを走らせてほしいという要望がありました。また、タウンミーティングでも同様の要望がございました。具体的には、平成23年度の多摩湖ふれあいセンター開催、平成26年度多摩湖ふれあいセンター開催のタウンミーティングで要望をいただいております。

地域組織につきましては、平成26年4月22日に設立していただきまして登録させていただいております。メンバーは10人で自治会長等々が入っております。

打合せにつきましては、現地の幅員等について職員と地域組織が現場を確認した経過があり、計7回の打ち合わせをさせていただいているところでございます。

続きまして、本日お配りさせていただきました、ところバスの利用案内について、説明させていただきます。

ところバスと当市のグリーンバスとの違いについてご説明いたします。

運行日は当市と同じで、12月29日～1月3日は運休しております。

大きな違いは運賃でございます。グリーンバスは180円の均一運賃、ところバスは100円～260円で距離に応じた運賃で対距離運賃となっております。

運賃の支払い方法は、当市のグリーンバスは前乗りで先払い、ところバスは一般路線バスと同じく、後から乗り、前で降りる、運賃後払いとなっております。ところバスにつきましてもPASMO・SuikaのICカードは使用できます。

参考ですが、所沢市在住のかたには、特別乗車証の提示により運賃が100円または無料になります。また、所沢市は運転免許証の自主返納をされたかたに1年間有効の無料乗車定期券または無料乗車回数券を交付しているということでございます。

最後の2点につきましては、参考でございます。資料の説明は以上です。

会長：ありがとうございました。それでは、今のご報告を受けて内容について検討していきたいと思っております。前回、検討することについては合意をいただいたところですが、ガイドラインに沿った形とは少し違う、ガイドラインでは想定していなかったものですが、基本的には地域ではガイドラインに沿った検討を始めた、その結果として進めることが非常に困難な状況にあった中で、いわば代案のような形で、今回のところバスの乗り入れの案が出てきたので検討をスタートしたという経過になるかと思っております。

需要予測はあくまで予測ですから、コミュニティバスのとおりになるかどうかは別として、それなりの利用意向があり、またある程度実際の利用内容を割り引いた中での収支計算につきましても、そこそこの数字は出ているようでございます。

皆さんから意見を伺いたいと思っております。

委員：需要調査の分析結果は、地域組織のかたにはお知らせしているのでしょうか。

事務局：分析結果につきましては、本日の地域公共交通会議後を経て報告する予定でございますので、まだご説明しておりません。

委員：詳しくご説明いただきましてありがとうございます。平成26年に多摩湖町にコミュニティバスを走らせる会が設立されて、本日までの経過が資料2にあります。この時々には公共交通会議で報告があったように思います。多摩湖町の案件について

は、なかなかガイドラインに沿った運行が困難だと、ここにも書いてありますが、それは当初より言われておりました。平成26年8月の会議の中で、会長が「多摩湖町の関係については今後ガイドラインの部分的な見直しが必要である可能性がありますので、交通会議で議論をして次へ進めたいと思います」とご発言なさっています。この案件についてどのくらいご存じだったのでしょか。もしご存じであるならば、ガイドラインをきちんと設定するなり改正するなりしてからこの案件に入ってほしかったと思うのですが。事務局からの連絡はあったのでしょうか。

会長：その都度の連絡というのは特にもらっていませんけれども、地域組織が順次検討を進める上での状況は把握しています。ところバスの乗り入れについては、実際にそういう話が出てきた後の地域公共交通会議の前に報告を受けているわけですが、前回は申し上げたように想定外の案件になるわけで、基本的にガイドラインは東村山市のコミュニティバスをいかに地域組織との検討の中で実現していくかという流れに沿った形で作っているわけです。近隣の路線を延長するとか、あるいは別な形のものを導入するというようなことについては、ガイドラインそのものがそうした想定のもとでは作っていないということです。想定内のものを検討するにあたって、ガイドラインに沿った検討はできないですけれども、ただ、最終的に何が必要かと言うと、地域の移動手段をどうするかという話の中で考えたときに、様々な想定外のものを想定してからガイドラインを作るかという当たり前のことについては、ガイドラインができた上でガイドラインに沿って進められれば理想的かもしれませんが、それが正しいかどうかと言うと、私は必ずしもそれが正しいとは思ってなくて、必要があれば検討しながら問題あるいは課題、それから今まで想定されていなかったことをどうやって整理していくかということの見極めを行いながらガイドラインを検討していくといういわば同時進行という形があっても構わないだろうと私は思っています。

委員：平成26年5月の会議の中で「単純に交通空白地域を埋める話ではないし、要望があったから走らせる、例えば、要望の数が集まったから走らせることでもない。本当にその地域の本音の部分で、何に困っているのかを検証した上で、本当に移動について困っていて、その地域の人たち自身が、何らかの取り組みをしたい、あるいは、利用する機運が地域の中で非常に高まってきていると、優先されていくことになると思います。ガイドラインには、本音の必要性という意味で書いているはずで、そういう本質的な部分で、本当に必要とされているところにサービスを投入していく考え方で、整理ができると思います。」と会長がおっしゃっているので、私はこの言葉をいつも頭の片隅においてこの会議に参加させていただいています。今更言うまでもありませんが、ガイドラインは本音の必要性という意味で書いてあるというのは、本当にそうだと思います。作った時には私はいませんでしたけれども、中には10%でも20%でもいいから走らせてくれというかたもいらっしゃいますけれども、税金の投入というところからどのように考えるかということで、東村山市の場合は40%というラインを引いて、なおかつそこに必要性を十分考えていこうと私は理解しています。ですから、今日の会議はもちろん、以前からもそうでしょうけれども、会長にはぜひこの会議を中立の立場で進行していただきたいと思います。よろしくお願いします。

会長：もちろんその通りだし、私の考えの中では変化はありませんので、そのつもりで進めたいと思います。

委員：2つに大きく分けなければならないと思います。今回の路線のオペレーション、事業計画これが否かどうかということについては公平性とか料金設定、補助金導入の根拠とかいうようなところを明確にしなければいけない。大きな前提が会長もおつ

しゃったようにやはり、これは東村山のためにやることですから、じゃあどうなんだということになったら、今の話を後撫でするわけじゃないけど委員の話をそのままいったとしたら、私は、これは福祉事業なの？ じゃないの？ というところまで掘り進めなきゃいけない。かつて20数年前に大店法というのがありました。大型店が出店するときに地元の商業者との調整をどうやるか面積によって、これは明確に調整法という部分があった。ケースバイケースで対応している。八王子方式だとか立川方式だとかそれぞれの会議所が設定して警察・行政との調整をして、場所によっては交通統制までして条件の中に入れて出店させたという経過があります。私は個人的には、この公共交通会議なるものはそういう考え方でガイドラインは見るべきだという認識を持っております。今、土俵外のところでいろいろな話が出ています。ひどいものはオンデマンド方式のタクシーをと、この会議で一言も出て無いような話が堂々と出てきているというのはどういうことなのだと。事務局には、この会議の存続の意義と設置について、イロハのイでよいので、もう一度説明してほしいというのが1点、今回この協議をするにあたり、事業としてはどうするのか、委員が言っている不明瞭な部分の経過がある。その部分については切り離れた形で協議を進めていくことにしていただきたい。一つは公平性がどうなのかということについて議論していただきたい。もう一つはここで一生懸命協議して東村山のためにどうだこうだと言っても相手がある。エンドランでずっと協議して結論が出てからお願いしますといっても相手がノーと言えればそれで終わり。そこらのけじめをつけて今回の会議で何をどう決めるべきなのかの2つを絞り込んで協議をしていただけないか、お願いします。

事務局：地域公共交通会議につきましては、国交省から来ていただいている委員がいらっしやいますので、基本的な説明をしていただきたいと思います。

委員：それは後で。それよりもこの事業が正当であるかということについて協議して、不明瞭な部分については別途質問があります。その時に存続の意義やあり方、理事者との関係だとかいうようなことを説明していただきたい。

資料3の中の、負担金・補助金(E)で、需要調査試算202万円と距離按分試算296万円の間で負担金を設定して事業をするという考え方ですか。

事務局：その通りでございます。需要調査上の試算といたしましては、202万円となっておりますが、実際に東村山市が負担する金額になりそうだというのが距離按分の試算であり、初年度は296万円くらいになりそうだという試算結果でございます。

委員：所沢市とは調整してないのですね？

事務局：協議中となっております、確定値ではございません。

委員：以前の400万円がこの金額に変わったととらえてよろしいですか。

事務局：はい。

委員：次に公平性ということで、議会でも質問が出ています。補助金総額を単純に乗降客数で除した数字が出ている。乗除していく数字の構成がどうかと言う問題はさておいて、各路線の経費がどうなっているのか、対比できる共通の項目できちんと出していただきたい。たとえば車両の一括購入を入れたのは比較にならないのは100も承知ですよ。ただ路線の長さによっては、バス停の数が違ってくると、バス停に対する初期投資は相当違ってくる。そこら辺を考えあわせた中で単純な計算で比較はこうなるというものを今すぐ出せますか。

委員：資料3の運行経費(ランニングコスト)は、国交省が決めた対距離にあわせた総括原価方式で出している数字ですか。

事務局：バス事業者(西武バス)は、要素別原価報告書を年に1回、国土交通省に出しておりますので、そちらからコミュニティバスに係る経費、単価に総走行距離で計算

をしていただいておりますので、考え方としては東村山市と所沢市で単価が違うということはございません。

委員：もう一つ、所沢市のホームページに載っている答申を見ると一人あたりの経費が385円になっております。これは東村山市ではありえない数字ですけども、この385円が所沢市との距離按分というところにかかってくるような数字ですよ。という理解でいいですか。東村山市の場合は最低収支率40%なので、一人当たり110円とか高いところで200円くらい補助しているということになりますよね。一人あたりの経費が385円というのは倍近くという感じがしますが、所沢市の答申を見て数字でわかるところがほとんどないのですが、事務局は路線別の収支率とか把握していますか。

事務局：所沢市は、本市のように路線別には出しておりません。全体での運賃収入となっておりますので、個別にはわかりません。

委員：東村山駅西口～久米川駅南口では、収支率の試算結果では、年間の運賃収入が1,014万円、収支率65%という調査の分析結果で試算されているわけですね。1,014万円に対して650万円ということは、実際に走らせてみたら64%の運賃収入しかなかったということになるかと思えます。今回の収支率55%に当てはめていくと、今回ガイドライン外で動かざるを得ないということで、収支率何%だったらOKということが見えません。そうすると55%の収支率というのが本当に大丈夫なのか、これの6割しか達成できなかったということになれば、30%台に落ちるわけですね。実際に美住・富士見路線を走らせてみてこれだけかい離が出ているということで今回のアンケート結果の55%という数字に対してどう判断されるのか、このかい離がもし出たときに走らせてみてやめるということができないという足かせがかかっていますよね。そのあたりをどう判断して見ていけばいいのかということをお話で決めておかなければいけないのではないかと感じています。走らせてみて、アンケート結果とのかい離について、東村山市としてどう判断するのか、この辺りをお聞かせいただければと思います。

事務局：委員おっしゃる通り、美住・富士見の場合、需要調査上では65%という数字が出ておりました。しかし、実際には42%程度となっております。その割合がそのまま多摩湖町に置き換えられるかというのは、収入の問題がありますので、すべてそうではと言えないのですが、同じ比率をかけますと、36%になります。これはあくまでも数字上の話でございますが、実際に走らせてたらそこまで落ちないかもしれませんので、あくまでも数字上の話です。もう1点、やめられるのかというお話でございますが、前回の会議でも説明させていただいたのですが、所沢市は、東村山市とはやり方が違っていて、5年に一回、交通計画を改定するときに見直すということですので、今のところは、実証運行という取扱かもしれませんが最短でも5年間、次の見直しまでは運行継続する必要があると考えています。その時に、こういった基準で判断するのかということも当然、必要になってくるかと思えます。前回は委員のかたからお話し出しましたが、乗車数から割り出すか、例えば現在の吾妻循環の総乗車数が、延伸したことによって減ってしまったらこの延伸は失敗だったという判断が出てくるかと思えます。そういった判断の方法もあるということだけ申し上げておきます。どのような方法がいいのかということはお話で難しいです。収支率が出せませんので。

委員：アンケート結果の2割というのは本当に妥当な数字なのか日本中そうなのですか。

委員：課長からお話があったように美住の時は65%予想で、会長がおっしゃったのは、会長の経験によると20%も乗りませんと、15%くらいでしょうという話でした。20%から15%というのは75%に減、実際の数字は65%～66%に減と、3分

の1減っているということで、そんなものかと、我々はその経験しかないのですがそれ以前の久米川町循環や新秋津路線などについてはわからないのですが、少なくとも会長のおっしゃる15%くらいというお話はあって、20%ではなく15%で計算しても40%は確保できそうだとということで、運行することになったと記憶しています。20%がいいかどうかは路線にもよると思いますし、わかりませんが、ただ、私は吾妻循環に何度か乗ったのですが、バス停の数が38で2回走るところがあるので45か所泊まることになっているのですが、大体30人前後しか乗らなかったです。どのバス停も止まるわけではなかったし、それほど多く利用するわけでもないと思いました。東村山市が仮に3つのバス停を新設させてもらって、そこで乗り降りするという話になると連続する3つのバス停でどれだけ乗り降りするのかという話になってくるのですね。前回の乗降調査では、ブロックごとにどこから乗ってどこに向かうかとありましたが、連続して3つのバス停で何人乗り降りするかを考えたときに、所沢市の吾妻循環で見ると3つ連続で一番多いところが乗り降りして1箇所7人くらい。あとはどの便をとっても2~3人くらいしかなくて、そういう路線の続きである多摩湖町だけがそんなにたくさん乗るのかというのが疑問です。

委員：私の言った趣旨が事務局にお分かりいただいて無いようなので、もう一度言います。今のような個別の論議になってくると為にするための論議になってしまっていて結論が出ないので、共通項を持って所沢がどうであろうが、東村山はこの単純な計算でこうですと、それによって付帯する事項はこうなりますという表を出してくださいということです。そこで判断をして、ここで何人乗るとか個別な分析はここでいくらやっても結論は出ないですよ。そんなつもりはないでしょうがこの事業を為にするために発言されていると誤解をされてもしようがない発言になってしまうのですよ。私はそのような表を今出せますかという質問をしている。各路線の一人当たり単価、インフラ整備等その他の経費を一括して今出せますか。それを基に協議をしていきたい。

事務局：一人あたりの補助額をご案内させていただきます。平成27年度では、
新秋津駅 [立替経費]460,944円 ランニング100円 総コスト104円
医療センター ランニング137円 総コスト137円
久米川町循環 ランニング153円 総コスト153円
諏訪町循環 ランニング 92円 総コスト 92円
平成28年度の見込みでは、
新秋津駅 [立替経費]225,180円 ランニング113円 総コスト115円
医療センター ランニング145円 総コスト145円
久米川町循環[立替経費]698,004円ランニング147円 総コスト162円
諏訪町循環 ランニング100円 総コスト100円
久米川駅[立替経費]1,151,837円ランニング212円 総コスト260円

吾妻循環(調査予測) [立替経費]800,923円 ランニング141円 総コスト234円
吾妻循環(実際の予測)[立替経費]800,923円 ランニング251円 総コスト344円
吾妻循環(2年目以降) ランニング251円 総コスト272円
美住の新規路線と約40円程度の差が出てまいります、公平性といった部分でどのようなご判断をいただけるかというところがございます。

委員：ところバスの距離按分では251円という試算であるということだったのですが、所沢の答申では一人当たり385円と書いてあったのですが、これとの差額はどうか

いうところから生じますか。

委員：所沢の数字の内容を答えられますか。所沢は所沢の係数でやっているわけでしょ。要件も違うわけでしょ。東村山は東村山で数字として出していくのが筋であって、所沢との按分のことをここでわれわれが協議するべきではないと思います。それを調整がつかないとするならば、これは縁のなかった話。今、事務局が説明してくれましたが、事務局は頭の中でわかっているが、こちらはわからない。基本的なものを共通項で出した数字、付帯事項としてこういうものがかかると、これで判断してくださいというものを教えてください。今、これを作業して出せというのは無理だと思うので、もう一つ質問をして、提案をしたい。所沢との調整はどうなっていますか。だいぶ急いで話をしているという記憶がありますが、現時点において所沢との調整はどうなっていますか。タイムリミットがありますか。

事務局：所沢市への回答のタイムリミットですが、現時点では、前回も説明させていただいた通り、9月末までに回答させていただきますとの話をさせていただいています。その後変更はないです。

委員：提案があります。今の資料を完全完備にするということ。そして、それだけ時間があるならば、改めて会議を開催することを提案します。事業に関して。

委員：会議の体裁については東京運輸支局さんからあるかもしれませんが、私ども西武バスグループは、東京・埼玉・群馬・長野で40以上の自治体さんとかかわりを持っておりまして、地域公共交通会議や活性化再生法に基づく協議会も20以上の委員を務めております。東村山市さんは私が最初から委員をやっておりますけども、こんなに傍聴のかたがいつも多くて委員さんが見識高く熱心に議論されている公共交通会議はなかなかなくて、しかも条例による設置という会議は非常に少ないです。任意で設置してこれは法定会議ですと言っても結構ですし、要綱で定めてもいいのですが、条例で格高くやっている市はほとんどありませんので、そういう位置づけであると思っています。非常に大きな責任を負って委員をやらせていただいているつもりです。

先程の調査結果を、地域組織の方々はどう受け止めているのかと聞いていたところなので、ところバスを延伸した場合は、確かにグリーンバスに比べると本数も少ないですし、運賃も違うし、駅としては所沢方面に行くということでグリーンバスの趣旨とは少し異なるかもしれませんが、路線バスやこういった公共交通においては、非常に地域性がありますので、例えば競輪場の方へ菘山町のかたが行くかというところはあまり行きませんので、そういった中で、多摩湖町の地域の方々がこの延伸が本当に必要なのか、これで納得いただけてこの会議で是非を問うのかどうか。そして最終的には市長さんはじめ市の方々や市議会の方々が承認を得たうえで予算をとって事業を進めていくものだと思いますので、この会議で決まったからと言って必ずしも実現するものではないと思っていますが、ただ、この会議の意思はいろいろな場面で尊重されてきたと思っていますので、それを踏まえて議論していけばいいかと思っています。調査結果で6割くらいのかたがあまり利用したくないというような結果が出て、これくらいかなと思ったのですが、逆に利用したいというかたも300人以上いらっちゃって、先ほどオンデマンドという話も出ていましたけども、自治体によっては数十人が登録のところを数百万円の経費をかけてオンデマンドの輸送をしているところもありますので、東村山市の中でどこに優先順位を置いて税金を使うかというところが一番重要だと思いますので最終的にはそういうところの判断によるかと思いますが、この会議の中では多摩湖町の組織の方々が必要で、ところバスの延伸でいいかどうかということ、それから先ほどおっしゃっていたように、もしこれを逃すと縁がなかったということも前提で

考えることも必要です。

平成26年4月に地域組織ができて、3年以上経ってあまり進展はなくて、市の担当の方々がここまでテーブルに上げてきた、広域連携という単語をよく聞きますが、多摩六都の五市はいろいろな場面で広域連携をしていて、73万人くらいの人口で非常に連携していると思うのですが、それでも公共交通のコミバス連携というのはなかなかなくて、武蔵野・三鷹・小金井などは連携していますが、所沢市という県を跨いだ話でここまでテーブルに上げてきて素晴らしい事だと思っています。ただ、地域の方々が「必要ない」、と、「事務局が勝手にやっている」という話であれば、ここで議論する価値もないくらいのレベルに落ちてくると思うので、地域組織の方々がこの結果を受け止めてどうみられるかとか地域組織や地域の方々が今、現時点での最新の状況でところバスの延伸が是か非かというところの状況を詳しく知れたらと思います。ところバスもグリーンバスも西武バスで受託させていただいておりますけれども、経費はいろいろな考え方がありまして、収支率というところで考えれば、所沢市は人口が東村山市の2.2倍くらいですけれども、面積は4倍以上あります。ところバスの収支率は決して高いものではないと思っております。ですが、近隣の西武バス以外のコミュニティバスはもっと厳しい収支率のところも多数ありますし、地方に行けばさらに厳しいところもあります。収支率40%もとれるコミュニティバスというのはなかなかないということを認識として持っていた方がいいかと思えます。

委員：発言されてない方がいるので、意見を聞きたいのですが。

委員：私は、現在議論している地域とは違いますけれども、地域のかたにプラスになるのであれば、持ち出しがあってもやるべきだろうと基本的な考えを持っております。ただ、先ほどのように、議会ですとかトップの考え方によって変わってくるでしょうから、本会議では、地域のかたのご意見を十分配慮して、そのうえで大いに議論をして決めたらいいと思います。ここにはいろいろ議論をして、私もまったく同感ですから。もともとこういうことがなくて、事務局としてなんとかいい路線ができたらいなということから、ところバスとの話が出てきたのだと思います。最初は独自の路線が難しいということで結果的にそうなっているのだと思いますから。なんとかこれが成功できれば一番いい結果じゃないのかなと思います。

委員：多摩湖町地域組織というのが、今までもやもやしていて明らかにならなかったと感じています。今回初めて文字になって出てきたという認識でよろしいですか。メンバーが10人で7回の打ち合わせをしている。7回の打ち合わせをすると相当信頼関係あるいはいろいろなことがわかってきているのではないかと思います。この中で、本年1月17日地域組織へこの会議の内容を報告しています。それから5月18日地域組織へバス停位置案の報告(提案)をしているということがあります。先程委員が指摘されましたけども、この地域組織への話し方が、これしか考えられないという言い方をしているのか、これは一つの場合であってアンケートの結果、また別の方法も考える余地があるという言い方をしているのか。こちらからの提案と多摩湖町の地域組織の方々の意向というか反応を、どのように事務局として東村山市として考えているのかお聞かせいただきたい。アンケートの結果をどう判断するのかというのはかなり大きな問題になるかと思えます。このアンケートの結果ではやらないという結論がこの会議で出た場合にはまた別の方法で考えていく必要があるわけですね。一番直近の5月18日の地域の方々の反応をお聞かせいただければと思います。

事務局：前回もお話しさせていただきましたが、公共交通を導入するには、民間路線バスとの競合問題や車両制限令の道路幅員の問題がありますので、ところバスの乗り入

れしかできませんと、はっきり申し上げています。その他の方法はないということで委員の皆様にもお話しさせていただいておりますけども、地域にも周知させていただいております。やはり、希望としては東村山駅に行きたい、白十字病院に行きたい、新山手病院に行きたいとそういう声はありました。しかし、それには道路幅員の問題があることからバスは走れませんということを説明させていただいて、一つの手段として、バスで西武園駅まで行って、電車に乗りついでいただくという選択肢を一つ増やすということはいかがでしょうかということの説明させていただいております。今回、所沢市の話が流れた場合は、公共交通の導入はできませんとお話しさせていただいております。

委員：前回、並行して検討という発言がありましたが、また同じことをおっしゃっている。それが誤解を生んでいる。私の考え方・意見を申し上げておきますと、この事業に関して、経費の問題等諸々言われておりますが、大きな話として、県境を挟んで車両が展開するということは東村山・所沢にとって全国に、先ほど委員もおっしゃっていましたが、過疎地域においては広域性というものがコミュニティバスを運営する上での経費の削減や財源といった部分においてどこも必死になっている、そういった部分の情報提供ができるメリットがある。もう一点は、経費の削減を将来どう見ていくか。みなさんいろいろ経費を心配されているけれども、ではいくらくにするんですかというところの論議がないじゃないですか。そういう状態の中でいくらこれを積んだり削ったりしても、事業は前にはいかないと思う。その二つの観点からこの事業はやるべきだという前提に立って、ただし、6月の議会で質問された公平性ということは絶対にキープしなければいけないですよ。あるとするならば、その公平性がキープできるようなものを事務局として出してほしい。これが出ないといくら良い事業であっても進めようというわけにはいかない。もう一つは、今回これを継続審議にして、所沢に今回結論が出なかったことを伝えて、所沢がそれでもいい、待ちますと言うのか、そこまでもめているならもういいですよという話になるのか、後者の方になった時はもう縁がなかったということですからやっぱりあきらめるべき。ですからそのところの資料を事務局がきちんと作って、そして前に行くという前提のもとに公平性を追求する資料を提示するというところでこの事業の方向性については一応ピリオドにして、委員のおっしゃったことで引き続いて意見があります。

委員：このバスを多摩湖町に導入した場合には、多摩湖町の公共交通空白地域は解決したという結論でよろしいですか。

事務局：一定程度解消はされると思っております。

委員：運行経費は按分（案）にすればだいたい300万円弱払うことになるようですが、乗っても乗らなくてもこれくらい払うことになりませんか。

事務局：協議中ですので、確定ではありませんが、基本的には距離按分で算出していくという考えになるかと思われまして、大体この金額を毎年払うことになるであろうという予測です。

委員：それは所沢市のところバス全体に対する距離按分ですか。それとも吾妻循環コースに対する距離按分ですか。

事務局：先ほど課長からも説明がありましたとおり、所沢市は路線ごとの収入額は出しておりませんので、収入額についてはところバス全体に対する距離按分になるかと思われまして、ただ、これについても協議中ですので確定したものではありません。

委員：全体に対する1.9kmということだと例えば毎日5人ずつしか乗らない場合や毎日100人乗ったとしても支払う金額はほぼ一定という理解でよろしいですか。

事務局：はい。

委員：みんなでこれに乗りましょうという声掛けはあまりいないというか、声をかけたところで費用に関しては跳ね返ってこないという理解でいいですか。今まで走らせている東村山の路線だと、乗れば乗るほど全体の収支率は上がる、市の持ち出しは少なくなるという計算ですよ。何人くらい乗ったらいいのかと計算をしたのですが、払う金額が同じだったら、何人でもいいということですよ。

会長：一般的には、このようなケースの場合は、委員おっしゃるように距離按分にかかる費用の一部を分担で負担するという形で支払うという形が一般的ですので、そうだとすれば、おっしゃったように乗る人数が増えた、減ったということによって変わるという話ではない。

委員：先ほどの誤解があるのではないかと思いますので。前回の会議の時にタクシー事業者さんのほうから別の方法もあるのではないですかという発言がありました。それでは並行して検討してはどうなのかと私申し上げました。そうしたら、並行してではなく一つのことを検討していくということでした。それはよくわかります。ですからこれをどのような形で判断するのか、基準がないわけですよ。なおかつ、オンデマンドのことを否定されていますが…

委員：否定はしていません。

委員：100%否定してかかる話ではないと思います。

委員：この結論が出てからでいいと私は言っています。

委員：この結論が見えないと先へ進まないですよ。

委員：オンデマンドが土俵に上がらないと、この結論は出せないということですか。

委員：そうではないです。これができないとなった時にオンデマンドの話が出てくるわけですよ。ですからこの結論をどのような形でいつ出すのかということは決める必要があるのではないですか。

委員：ですから、そのために資料を出してくれと言っているのです。

会長：基本的に、東村山市のガイドラインはコミュニティバスを想定して作っているものです。コミュニティバス以外の手段が本当に必要であるとするれば、どのような仕組みでどのような議論をしていくかということは別途決めないとできない話です。バスということを前提として代案として出てきたのが、今議論しているこの話なのです。そういう意味で委員おっしゃったように、結論や方向性なしにバス以外の方法を同じ土俵で議論するという話ではない。ただ、こういう方法がありますよという意見があることはもちろん結構です。それは構いません。それもいずれ検討の余地はあるかもしれないけれども、基本的にはガイドラインに沿って議論すべきことは、まず、バスという形態の地域交通をどう判断していくかということ。

委員：ところが、今回のこの件はガイドラインからは、外れるということなのですね。

会長：そうです。ガイドラインでは想定していなかった流れなので、だからと言って、ガイドラインにないから検討できないかというとは私はそういうことではなくて検討しながら問題点を抽出し、今後こういったケースや違うケースが出てきたときにどのように議論すればいいかという話は並行していけばいい話だろうと思います。

委員：ガイドラインが想定していなかった案件に対して、それでもガイドラインに沿って話しましょうということで、今まで意向調査を取ったり、とても丁寧で東村山市なりによくやっているなと思います。そして、これだけの人が使いたい、実際はどうかということは今ずっと話しているわけですけども、私たちがどんなに一緒にお願ひしますと言っても所沢の意向調査というのはあるのでしょうか。所沢のバスは距離が長くて左回りが1時間15分、右回りが1時間25分これに代替10分くらい足されると、1時間25分とか1時間半以上かかるコースになった時に所沢の人からはそれでもいいと、お使いになる方から言われるのでしょうか。こちらは意

向調査取って使いたい所沢に行きたい、数字ってものすごく正直なので、通ってよかつたなと思うのですけども、所沢の人はどうなのかと考えたときに所沢のバスのそもそもの成り立ち方というのもあるじゃないですか。所沢の公共交通会議を見ると、平成27年に始まったばかりでそんなに検討はしてない、答申は出ていますけども。私たちのコミュニティバスのガイドラインで大事なものは、意向調査・実証運行・検証・改善というのがひとくくりになってあるわけですけど、所沢の方を見ると私が探した範囲ではないです。それでも所沢は財政力があるから全然かまわないと思うのですけれども、お金があれば別に何%でもいいと思うのですが、東村山市は出せないということでガイドラインは40%収支ということで、できたと思うんですよね。あちらの意向も考えないで頼むのもどうかと。行政のトップのかたはそれでいいとおっしゃるかもしれないけども、そんなやりかたでいいのかと疑問に思います。広域連携はバスに限らずたとえば多摩六都5市では、広域連携の協議会ができていますよね。公共交通に関してはどうかと探した時に、近隣では小平と国分寺が、まず広域連携の協議会を作って、その中の一つとしてバスの広域連携も検討しています。やはり、歴史的な背景だとか産業振興だとか、住んでいる人だけで広域連携が決まるものではないと思います。やはり、私はガイドラインがないといけないと思うのですが、ガイドラインを設定する前に小平・国分寺のように広域の協議会を設定してからその中の一部分として公共交通を議論するのがそもそもではないかと思いますがいかがでしょうか。

事務局：バスの協議会につきましては東村山市・清瀬市・小平市・東久留米市・西東京市の5市で広域行政圏協議会を構成しています。所沢市とは都県を跨ぐため、そういった協議会は設置されてないです。また、そういった協議会が設置できるのかということは今、お答えできません。所沢市の意見等の話ですが、双方の市で地域公共交通会議が設置されておりますので、前回、所沢市の地域公共交通会議で東村山市からこういう相談がありましたとご報告いただいております。当然、東村山市からお願いしているため、東村山市の地域公共交通会議で合意をいただければ、所沢市へ正式に依頼し、所沢市は所沢の地域公共交通会議に諮るという形になります。前回運輸局の藤澤委員からお話がありました、双方の市で地域公共交通会議が設置されておりますので、双方の会議で合意形成が図れないことにはこの事業は成立しません。

会長：広域連携にもいろいろなレベルがあり、国分寺市と小平市は、全体を見渡した中で駅がたくさんあるので、交通の在り方やネットワークなりをお互いに利便性が高まるように考えていきたいと思いますという発想。今回の場合は、所沢市の運営しているコミュニティバスを一部変更して乗り入れるという話で、2市間の交通ネットワークをすり合わせるという話とは違うだろうと思います。2市で交通に関する連携の協議会を作って議論するような話とも違うだろうと私は思います。ですから、そういう意味で言うと、ある程度個別の地域の議論にならざるを得ない部分があって、先ほどの委員のご意見で気になったことが、地域の方が、この調査結果だとかあるいは議論の流れについてどう認識されているかということについて情報が、私自身もないし、ここにもないので、それは確認の上、参考人としてご意見をこの場で言うていただいてもいいのかなという気もしますし、委員からのご提案もあったように、実質的に比較できる数字を出していただいたうえで最終的な議論をもう一度行う必要があるかと思っております。議論の流れとして不足しているところがあるということで、もう少しきちんと事業としての本来的な部分を比較できるような資料を作っていただいたうえで、もう一度議論をさせていただくということによるしいですか。

事務局：わかりました。

会長：では、もう一度、会議を持たせていただきたいと思います。9月末の結論でも今でも差はないということですね。

事務局：はい。

委員：市議会6月定例会の質問事項の中で、公平性ということがありました。その次にこの地域公共交通会議で決まったことはすべてだというような表現、これは構成メンバーの一人として非常に不愉快でした。最初に、構成メンバーの名誉のためにもこの会議の成り立ち・有り様・根拠を説明してください。

会長：公共交通会議で決まったことはすべてだというのはどこでどのように出た意見ですか。

委員：ブログでも出ておりますし、議会の中でもそういう発言があったように聞いています。それが故に、構成メンバーが黙っているわけにいかないと。この会議は傍聴者が非常に多い。議員の傍聴は他の審議会に比べてどうなのかと事務局に質問をしました。ダントツで多いです。予算はどうなっていますか、条例で設定されている、そのくらいのことは知っていますよ。公共交通会議の位置づけ、コミュニティバスでは駄目ですよ、だから他市の乗り入れですよ、どこでだれがどう変えたのかというようなこと等々、そういう話が間隙を縫って出てきているのです。余計混乱させてしまっている。やはりこの会議の位置づけを明確にして、我々は決して議会を無視や軽視した覚えはありません。市民の代表ですから。ある意味で議会が、附属機関だ、やらせてやっている、会長を変えろなどという話がもしあるとするならば、これは由々しき問題、とんでもない話です。そういう意味で、正当にお互いに相対することができるような整理をするためにぜひもう一度説明をしていただきたい。

会長：そのブログに出ている表現は事実と合っていない話ですが。委員何かありますか。

委員：制度的な話になりますと、道路運送法に規定されている法定協議会ということになりますので、地域の方々が集まって、その地域のどういった交通を望むのかということ、知恵を出し合って協議をしていただいて、合意形成する場という風に考えておりますが、その協議が整ったとしてもそれに拘束されるということではなく、当然そのあとに議会の承認が必要になってきますので、その中で計画の変更が必要だということであればまた再度この協議会で協議をするということになります。

会長：事務局はどうですか。

事務局：やはり予算が絡みますので、最終的には議会等々で承認をいただいて事業実施という形になると思います。

会長：市の事業であれば、事業そのものを最終決定するのは市であって、ここで決定するわけではない。ただし、ここは関係するそれぞれの立場の人が一度に集まるので、ここで合意を得たことは当然、尊重されるべきものであり、道路運送法にも定められていることです。ここで決まったことがすべてその通りでなければならないということはどこにも決められていませんし、書かれてもいない。ここでは、あくまでその事業が適正に前に進められるかどうかを関係者がそれぞれの立場で意見を出し合って議論をし、方向性を決める。それを最終的に事業として行うかどうか、これは市の事業ですから市が決める。ですから、そこには当然、議会での方向性を基に市として、適正に事業が進められるかどうかを議論することになる。

委員：資料2の中に「多摩湖町にコミュニティバスを走らせる会」というのがありますが、会のメンバー表を我々見て無いんですよ。どのようなメンバーが入っているのですか。それからかなりの回数を事務局と協議されていて意見交換をされているようですが、これに関して通常であればこの公共事業においてもメモなり議事録というものを確実に取っていると認識しております。これがありますか、ありませんか。

事務局：議事録はあります。

委員：それは情報公開で取れますか。

事務局：はい。

委員：それをどうして公開しなかったのですか。こういう意見が出ていましたということ
をなぜ公表しなかったのですか。そのことが今回の市議会6月定例会においても大
変な具申で出ていると思うのですよ。答えられなければいいです。結果、提示して
きてないのだから。今回の混乱の原因の一つは行政担当部署にあったということは
反省してもらいたい。そして今、情報公開請求とありましたが、次回の会議までに
提示してください。それから、^{そくぶん}仄聞ということで申し上げます。このメンバーの中
に市議会議員の方が入っているという噂を聞いております。方向性をこの人が牛耳
ったという話も聞いております。他の人は面白くないですよ。いろいろな根拠をつ
けていろいろなことを言ってきますよ。逆に私が他会派の市議会議員であったら、
やはりやると思います。そういう原因は絶対作ってはならない。このことに関して
は姿勢をお互い正しましよと、会議として議長に申し入れをしていただきたい。
また、バスのお話を乗り越してタクシーのお話が出ている。委員が誘導しているわけ
でもないでしょうけど。今日、中條委員が欠席していることは非常に残念。この検討
が始まった段階から会議終了後にこの3人が残って話をされている。議会の中でバ
スではなくタクシーを使ったらどうなのかとか、構成メンバーの中に、今回の件に
乗じてルール違反のようなことをやろうとしている。オンデマンドがと言っている
わけではない、その手法・手順が問題だと言っている。そういうことが余計おかし
な疑心暗鬼をお互いに作ってしまう。これはやはり会長として厳に、構成している
我々の姿勢を戒めていただきたい。

会長：^{そくぶん}委員は仄聞と言いましたけれども、私はそのことについて確証をもっているわけ
はありませんから、それはそういうことが無いように今後進めます。それでご理解
いただきたいと思います。直接私が聞いたわけではありませんので、それは参考と
して、少なくともこの会議が公正でなく進められることが無いようにします。それ
はご了解いただきたい。

委員：今の時代、ブログを発信したり、個別の想いの違うものを第三者に発信したり自由
かもしれませんけれどもこういうところに席を置いている人間はやはり控えるべ
きですよ。人間関係を崩すようなやり取りというのは。やはりその辺のところは自
覚していただきたいと思います。

会長：次回はこれまでの地域組織での検討の流れ、議事録がいかどうかわかりませんけ
れども、少なくともそれがわかるような形で提示していただければと思います。
それでは、この件につきましては、今回の材料の中で最終的な方向性を出すには至
りませんので、まず、地域の意向なり、これまでの経過に関する資料、それから、
事業に関しては公正に比較できる数字の提示、どこまでが東村山市として確実に言
えてどこからが所沢市の意向になるべきものなのか、この辺のところができるよう
な資料を提示していただいたうえで9月末までに最終的な回答をするということ
であればそれに間に合うようにもう一度会議の設定をしていただきたい。
以上により、この件については次回に持ち越します。

次の議題、その他に入ります。事務局からお願いします。

事務局：それでは、その他でございます。新規路線の新規路線の利用状況の報告をさせて
いただきます。平成28年度第4回の地域公共交通会議で、平成29年9月1日か
ら本格運行移行の合意をいただきました、「東村山駅西口～久米川駅南口」につつま
して、その後の利用状況について、お手元の「参考資料」に沿って報告いたします。
前回の会議で2月までの報告をさせていただいておりますので、3月から7月まで

を報告いたします。

まず、収支率ですが、1月の実績で40%未満になっていますが、その後は順調に回復しており、月ごとの収支率・累計収支率ともに40%を超えています。

次に裏面の利用人数ですが、こちらも1月に落ち込んだ以降は順調に増加しており、7月までの11か月間で40,541人のかたにご利用いただいております。

以上のことから、問題なく本格運行への移行ができると考えております。

報告は以上でございます。

会長：報告について、質問等ありますか。

委員：ランニングコストは、28年度と29年度では単価は変わっていますか。

事務局：28年度と29年度では運行経費の単価は変わっています。

委員：みなさん、グリーンバスに乗るときに時刻表を検索するそうですが、東村山市の時刻表がとても見にくいと伺っています。拡大するとその時間はわかりますが、どのバス停かわからない。乗り替えアプリなどを使えば良いという話もありますが、近隣だと小平市が見やすいので、そのように改善を検討して下さい。

事務局：それは感じているところなのですが、市のホームページの作り方が、統一的なレイアウトになるように作られている。小平市さんは、フラッシュというものを使っているかと思いますが、当市はそれが使えない仕様になっています。時刻表を見て頂くのはPDFか、又は、ホームページの中に表だけを作るかというかたちになってしまう状況です。今後見やすい時刻表が見られるような工夫を探っていきたいと考えてはいますが、すぐに改善ということは難しいと考えています。

委員：マップは配り終わりましたか。この間、近くのセブンイレブンに有って感激しました。

事務局：まだ在庫はあります。

委員：出来れば力を入れて配っていただければと。

会長：なるべく多くの人に渡るようなことは考えていると思うので。それからつり革も非常に良いアイデアだと思うので、評判になれば、PRが出来る事になる。去年、茨城の観光鉄道の竜ヶ崎線のコロッケのつり革がものすごく全国で評判になって、竜ヶ崎市がコロッケの発祥の地ではないのですが、コロッケフェスティバルというのを毎年していて、それに合わせて、観光鉄道竜ヶ崎線の車内のつり革全部に、とてもリアルなコロッケがくっついているようであった。それが結構話題になったりする。それだけでもPRになりますから、ぜひ発信もして頂ければと思います。他に何かありますか。よろしければ、以上で本日の議題はすべて終了しましたので、これを持ちまして、本年度第一回の、東村山市地域公共交通会議を閉会にさせていただきます。次回ですけれども、9月の中旬から下旬にかけて位と考えておいて頂ければと思います。それでは、これを持ちまして閉会といたします。本日はお忙しい中、暑い中有難うございました。