

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成29年度 第2回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成29年9月22日(金) 午前10時00分～12時05分				
開催場所	いきいきプラザ3階 マルチメディアホール				
出席者及び欠席者	●出席者： (委員) 鈴木文彦会長・粕谷裕司会長代理・関根康洋委員・舟島亨委員・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・小野寺直人委員・中西宏委員・佐藤和明委員・小林俊治委員・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・柴田 ●欠席者：小河憲司委員				
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	35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 3. その他 4. 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 事・課長 それでは、会議のほうを始めさせていただきたいと思います。 本日はお忙しい中、ご出席賜り誠にありがとうございます。ただ今より平成29年度第2回東村山市地域公共交通会議を始めさせていただきます。 本日は小河委員より欠席のご連絡をいただいておりますのでよろしくお願いいたします。 続きまして、本日の会議資料の確認をさせていただきます。事前に送付させていただいた、【資料1】「多摩湖町地域組織との検討経過と地域組織の意見」、【資料2】「一人あたりの補助額」、本日お配りいたしました会議の次第と、【資料3】「協議内容」、【参考資料1】他市の事例比較、【参考資料2】「東村山駅西口～(富士見町4丁目)～久米川駅南口」収支率となります。不足等ありませんでしょうか。  なお、【参考資料1】につきましては、これまでの会議の中で、他の方法については、「ところバスの乗り入れの結論が出た後に」ということで集約をいただいております。 しかしながら、この間、この会議でも、同様に比較できるものがないと判断が困難とご意見もいただいていたことや、市議会から他の方法についても比較できる資料をと、ご意見をいただいていたことから、参考として他市の事例をまとめさせていただきます					

た。

あくまでも、他の方法について議論するための資料ではなく、費用比較の目安としての資料ですので、ところバスの乗り入れの議論とは、異なりますので、その点くれぐれもご理解をいただきたいと思います。

それではこれより、会議の進行は会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

会長：おはようございます。前回に引き続き、多摩湖町地域におけるところバスの乗り入れについての議論をさせていただきたいと思います。

それでは、開会に際しまして事務局に確認をいたします。傍聴希望者についてはいかがでしょうか。

課長：35名の傍聴希望者がいらっしゃいます。

会長：それでは委員の皆様にお諮りいたしますが、35名の傍聴希望者が待機していらっしゃるということです。このたびの傍聴についてご意見はございませんか。

委員：もし、記者クラブが来ていたら、社名でも結構ですので教えてください。

会長：それでは入っていただくということでよろしいでしょうか。

・ ・ ・ 異議なし ・ ・ ・

会長：それでは入っていただいでください。

(傍聴者入室)

会長：それでは会議に先立ちまして、傍聴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させていただきたいと思います。

事・課長：出席者15名、欠席者1名となっております。

会長：それでは委員16名中、15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2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：それでは、本日の議題ですけれども多摩湖町地域における所沢市との広域連携についてということで議題が用意されておりますので、コミュニティバスの議題について審議をしていきたいと思います。

まず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。

### ・事務局から説明

事務局：私の方からは【資料1】についてご説明いたします。前回お示しした「多摩湖町地域の検討経過」の資料における地域組織とのこれまでの打ち合わせ内容から、地域組織の意向などをまとめたものです。平成26年度の時点では病院や東村山駅までの希望が多いと伺っています。

その後、東村山駅や病院までの有効幅員が確保できないことを確認したことから、運行可能な、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、四角のルートで検討を再スタートしました。平成28年5月の打ち合わせでは、西武園駅

までの足が確保できれば、そのあとは電車に乗り換えてというご意見もいただいております。

平成28年8月にところバス乗り入れの提案をさせていただいた際には、本来の行き先ではないですが、ある程度妥協して、まずは公共交通を走らせたい。また、所沢市との協議を進めてほしいとの意向もいただいております。

平成29年1月に、平成28年度第2回東村山市地域公共交通会議の報告をした際には、「駅に行くにも苦慮しており、片道4本でも公共交通が走るのには喜ばしいこと」と伺っております。

【資料1】については以上です。

続きまして、【資料2】について説明をさせていただきます。

まず、1ページの上段には、前回の会議でもお示ししました、需要調査の分析結果を掲載しております。下段には、「ところバス吾妻循環コース」と「東村山駅西口～久米川駅南口」の平成28年度の乗車実績の見込みから、1バス停あたりの利用人数を対比しております。東村山市域に設置を見込んでいるバス停は6ヶ所ですので、既存88箇所のバス停から94箇所に変わった場合の1バス停あたりの利用人数及び6バス停あたりの利用人数を割り返しております。現状の乗車数を維持するには6バス停で1日11人の利用が必要と試算しております。

所沢市・東村山市ともに28年度実績につきましても、決算が確定していないことから、見込値としてご理解ください。

続きまして、裏面の2ページ目をご覧ください。グリーンバス各路線の平成27年度の実績と1人当たりの補助額を比較しています。(資料2参照)

下段は、グリーンバス各路線の平成28年度の乗車実績の見込と、ところバス吾妻循環コースの東村山市独自の試算から、1人あたりの補助額を算出しています。また、初期導入工事費等、車両取得費・使用料それぞれの実績及び見込額、試算額を示しています。ところバス吾妻循環の試算額につきましても、前回もご説明した通り、あくまでも東村山市独自の試算であり、所沢市と協議が整ったものではないことをご了承ください。

続きまして、【資料3】について説明いたします。

所沢市とのこれまでの協議内容をまとめたものです。両市それぞれの意向を一覧にしています。

まず、乗り入れにつきましても、本市より多摩湖町の公共交通空白・不便地域の解消に向けて協力を依頼し、協議をさせていただいております。

サービス内容につきましても、現行の「ところバス」のサービス内容を適用することで進めています。経費負担につきましても、本市より距離按分で負担させていただくことで依頼をしております、継続協議中です。

実証運行は、所沢市では行っていないため、次の見直しまでの期間は運行を継続する必要があります。次の見直し時に、運行継続の判断を行うこととなります。これまでもご説明させていただいておりますが、所沢市は概ね5年で交通計画の改定を行っておりますので、概ね5年後ということになるかと思っております。

続きまして、収支率ですが、ところバスは全路線の収支率のみを算出しております。路線ごとの収支率及び収入額は出していないため、吾妻循環コースの収支率も出すことができません。このことから、運行継続の判断基準として、乗車人数をカウントすることを考えております。

最後に、車両でございますが、所沢市では5年間の減価償却方式を採用しており、現在は償却期間が終わっています。そこで、車両の使用につきましても、車両の取得額の平均額を、耐用年数12年で割り返し、右回り・左回り各1台の合計2台につい

て、距離按分での負担を依頼しており、継続協議中でございます。

この多摩湖町地域につきましては、平成26年に地域組織が設立されまして、その後協議を重ねてまいりました。これまでご案内のとおり、公共交通を導入するには、民間路線バスとの競合や車両制限令の道路幅員の課題があり、ところバスの乗り入れしかできないと事務局としては判断しているところでございます。この所沢市との広域連携ができることにより、一定の公共交通空白・不便地域の解消ができると考えているところでございます。

会長：はい。ありがとうございました。それでは内容を検討していきたいと思います。前回に引き続き、不足している資料について、事務局で用意した資料の説明を受けましたので、これらを基に議論を進めていきたいと思います。なお、前回、地域公共交通会議の位置づけについてのご意見が出されましたので、そこについて補足を私の方からさせていただきます。この地域公共交通会議は、あくまで東村山市の政策決定機関ではありません。ここで決められたことは、地域公共交通を確保し、進めるにあたって市が行う施策について、それが適切であるかどうかということの意味付けと、そのように進めるのであれば、関係者の合意はこの中の結論として調っているということを示す、これが地域公共交通会議の役割でございます。この前も「尊重すべき」という言葉が使われましたけれども、これはあくまで市が事業を進めるにあたってその内容はこの地域公共交通会議で合意を得たことを尊重すべきということであって、市はこれに基づいて政策を決定しなさいという意味ではございませんので、間違いのないようお願いをしておきたいと思います。あくまで政策決定機関ではないので誤解のないようお願いをした上で議論を進めさせていただきたいと思います。

それでは、多摩湖町地域における所沢市との広域連携について、ご意見等あればお願いします。

委員：所沢市の場合は、路線別に計算されませんよね、全体ということになるんですけども、所沢市の答申を見ると、収支率は20%前後で推移していると書かれているんですが、市議会の中の話を知っているともう少し上だったりして、本当の数值はいくつなんですか。それから所沢市全体のコミバスの予算がわかればおおよそ、たとえば総延長120km位なのでこのくらいかなというのがわかるんですけどもそういう数值はないでしょうか。

事務局：今、手元に資料はございません。

委員：いつ答えていただけますか。これで会議は終わってしまうんですか。もう一回やるんですか。

会長：基本的には今日議論ができれば。もうすでに延長しているわけですので。

委員：前回、地元との議事録をお願いしまして、情報コーナーにて公開をいただきました。その中で、ほとんど個人名が入っていない。読み上げていると3つくらい疑義があります。関連するので申し上げます。一点は、事務局に対してかなり高圧的に先導されている向きが読み取れます。これに関して質問があるのですが、地域組織の中に市議会議員は入っていますか。

事務局：個人情報になりますので、申し上げることはできません。

委員：私人の場合は個人情報になりますが、市議会議員のみなさんは公人だと思います。入っていただくとすれば、公人として名前を出していただかなければと思います。その上でその発言に対して何が問題かということ協賛する場所ではないので、それは議会で判断していただければいいと思います。次に今までの過程の中で、今日も説明がありましたが、バス路線に関して道路状況等々精査をした結果、この路線しかない今も事務局おっしゃいましたけれども、これは間違いはないですか。

事務局：委員ご指摘いただきましたとおり、当該地域に公共交通を導入するに当たりましては、民間路線バスの競合や車両制限令の道路幅員の問題がありますので、この方法しかないと考えてございます。

委員：次にあの議事録を見て会議の経過を見ていますと、業者の影がちらちら見えます。どこの業者かわかりませんが、平成26年当時に業者が、「銀河鉄道のやり方だったらうちにはできる」というような話を持ち込んでいる。これを受けたのが市議会議員かどうかということが明確にならないとはっきりしたことが言えないですが、それが一つ、疑義が生じている。二つ目に、デマンドという声が随分と聞こえてくる。デマンドを決して否定はしてないにもかかわらず、デマンド方式、デマンド方式とおっしゃる、聞こえてくる。どこでそれをやっているんだという話もありましたけど、実際に前回の会議の前に、資料を配付しろということで会長のところに文書が届いたそうです。私は見ていませんが。どういう経緯でだれが持ってきたんだと。これは推測ですが、もしこれが市議会議員の手によって事務局職員に届けられてそれが会長のもとへ届いたと仮定すると中身がどんなものかわかりませんが、議会でこれを進めていくにあたって事務局職員は付度しろそんたくというようなことにも取られかねない。これはやはり業者が入り込んでいて後ろから糸を引くような構図がもしあるとしたらこれは絶対やってはいけないこと。その二つを感じたことと3つ目、これはこの会議の反省ですが、26年から29年までこの形を続けてきて、協議をして、皆さんもう一度原点に戻りましょうよ。公共交通空白・不便地域（検討地域）の最優先地域なんです。他に方法があるだろうとか所沢がどうだとか論議をすると、際限がないんですよ。我々は所沢の財政状況がどうだとか運用がどうであるかということの前に東村山市としてこの範囲の中で進めていけるかということの協議をするべきである。もう一点言いますと、この会議で所沢市が傍聴に見えていると思うんですよ。内政干渉のようなことをやると東村山市の恥になる。所沢市の地域公共交通会議は独立してやっているものです。我々は東村山市の地域公共交通会議をどうあるべきかということを実際に論議をしている。相手の事情がこうだからということとは地方公共団体の独自性に対して干渉していつているということになる。そこまでして所沢市の路線を否定しなければいけない理由はなんなんだろうということころへ考え方が戻って行ってしまふ。正当に客観的にものを進めていくという視点に立たないといけないと思う。今の委員の質問で、所沢市の状況がどうであるかということの必要性がどこまであるんだろうか。これは大変失礼なことにあたるのではないかとということで前回その話が出てましたので、資料公開を経て感じたことを申し上げましたけども。最後にその責任はどこにあるんだ、ここの会議にあります。私にもありますし、委員にもありますし、会長にもある。これは襟を正してきちんとした形で一つ一つの結論を出していかないと一緒くたにしてやっていると、感情論になってしまつて論議が進んでいかないとということになると思いますので、蛇足になりましたけども、申し上げておきます。

会長：事務局何かありますか。

事務局：まず、今の所沢市の資料につきましては、準備しておりません。他の内容につきましては、事務局から申し上げることはありません。

会長：最初に申し上げましたとおり、この会議は政策決定機関ではございません。今、議員さんの話なども出ましたが、議会とはまったく独立をし、また、この決定が議会に影響を与えるものでもなければ議会がこの会議に影響を与えるものでもありません。まったく独立した協議体ですので、これについてはそういう認識の下で議論をいただいているのが一点。それから、委員もおっしゃっていたようにここで協議する大切なことは何かといえば、地域の、つまり今回の場合で言いますと、多摩湖町地域の移動手段の確保。そのための取り組みとして今回議題に挙がっているところバスの延

伸、これが、意義があることなのか、価値があることなのかどうかを判断していただくということだと思います。そういう観点からのご意見をいただくことできちんと議論を進めていきたいと思っております。

委員：資料2について、お尋ねさせていただきます。乗車人数の見込ですが、8,581人と需要調査予測の結果を利用されています。55%の数字です。ところが、前回の会議でこんな数字ありえないと、この会議でのコンセンサスになったと自分では思っています。表面には11人もしくは12人という数字があります。今会長は議会に影響を及ぼさないとおっしゃいました。この間の議会の質問への答弁の中でまちづくり部長は11人もしくは17人という数字を語ってらっしゃったと記憶しております。8,581人を359日で割ると一日当たり約24名。実際に市で予想している数字とはるかに乖離が出ている。この数字はいたずらに一人あたりの補助額を下げるという目的、もしくは高い数字を採用しているのではないかという懸念が出てまいりました。それと、6つの停留所という話がありました。確かに地図の上では書かれておりますが、少なくともAの停留所とCの停留所、Cの停留所は向かい側が狭山公園、Aの停留所は向かい側は畑という中で、数字を積み上げていくのはかなり無理があるのではないかと。利用者の大半はBの停留所の西武園方面で、Bの停留所の遊園地方面は下車される方ということに限られてくるのではないかと。所沢から来て西武園・遊園地を通る路線についてはどういう利用が見込まれるのかということ、残念ながら私は浮かんできません。そういうことを考えますと、利便性の問題、コストの問題、これについてどのようなことを市としてどう考えているのかということ、ところがだんだん見えなくなってくる。とにかくバスを走らせるんだと、バスが走ればみんなハッピーになるんだと、ところが走って見たらバスは走っているけども停留所に誰もいないという状況になってくるのではないかと。たとえば1時間に1本とかいうダイヤだったらいいですが、1日4本という中でどれほど多摩湖町のBの停留所近辺のかたが所沢方面に行く必要があるのかということに疑問を感じています。このあたり、4本のバスで結ぶということが本当に地域のかたたちの願いにかなうものなのか。この議論は今までしたことないですよ。煮詰めていく必要があるのではないかと考えています。

会長：事務局いかがですか。

事務局：資料2の8,581人は、あくまでも需要調査の分析結果に基づくもので、他に根拠になる数字がないものですから、この数字を使っております。

委員：そうしますと、議会に出ている数字は根拠がないものなのですか。

委員：確かに議会で答弁させていただきましたが、ガイドラインで設定している収支率40%を満たす場合は一日当たり17人の乗車数が必要であるということです。

委員：そうしますと、8,581人を359日で割り算した23.9人という数字は万々歳ということでしょうか。

会長：先ほどの説明でこの8,581人というのは需要調査を行った時の数字を使った結果この数字が出ているということですね。

事務局：そうです。

委員：数字を確定してそれだけの人が乗ることがどこで担保できますか。そんなことはないんですよ。今、委員のおっしゃっている見方・考え方も一つの見方だろうし、考え方だと思います。一つ訂正していただきたいお願いは、数字をこういう風にするためにこういう数字を事務局が出しているのではないかという猜疑心はもうやめましょうよ。考え方としてそういう考え方があるというのは一つの意見だと思います。ただし、他方でそれでは公共交通空白・不便地域に何の施策も落とさないんですか、4年間かけてきて何の手立てもかけないんですかということに関して、私はそうあるべきではないと思います。委員の今のご意見と、法律に合わないけども何かの施策を落

とさなければいけない、もうすでにこれだけの年月が経っているんだということで判断をされるか、これはここで決めることではなくてその意見を出して理事者が判断されることであって、私はその数字がどうだ、事務局がどうだという話を積み重ねていくことは同じ会議のメンバーとしてあまり好ましくないと思います。意見としては、事務局はきちんとフォローしておいていただきたいと思ひますし、議事録に残してもらいたいと思ひますけども、そのことの数字を突き詰めて行ったら、どこで担保されるのかといったら、なくなってしまうんですね。そうするとお互いに落としどころがないというか、見えないものを求めて論議を繰り返すということになるので。考え方としてはきちんと捉えていただきたい。ただし、理事者が判断される一つの方向性という形の中でとどめておいていただきたいということをお願いしたいと思ひます。

委員：なぜ申し上げるのかと言ひますと、この資料2の表は11人と書いてあつて裏は23.9人だとこの数字があまりにも違ひすぎる。所管の見込、あるいは何らかの合理的な基準に基づいて計算しているのだからと思ひますが、その筋があまりにも食い違ひすぎているので。

委員：指摘事項ということですね。

委員：はい。

委員：先ほど地域組織の話が出ましたので、意見等確認したいことがあるのですが、高度成長期の新幹線とか高速道路などではあるまいし特定の議員さんがこのルートを引きながらと言つてお手柄にするというのはどうなのかということはあるかもしれませんが、東村山市ではそういうことはあまりないかと思ひますけれども、東村山市の新秋津・医療センター・久米川町・諏訪町・美住町の地域の皆様がしっかりとご利用いただいて、ガイドラインに定めている収支率を保つたり、それを目指していらして、非常に生活コースとして意義あるコミュニティバスを運営されていると思ひます。バス路線をひくこと自体はそれほど難しいことではないのですが、使つていただいて維持・持続することが大事だと思ひますので、今回資料等で地域組織の多摩湖町の方々が、「片道4本でも公共交通が走つていただけるのは喜ばしい」とか前向きなご意見ということで事務局の方で資料を作つていただひていますけども、掘り下げて確認したいのですが、ところバスの時刻表や本数などはご理解いただひていると思ひますが、これで多摩湖町の組織は、まずは納得いただひているかを再度確認したいということと、もう一つ、デマンドの話が出ていますけども、ところバスは、まずは一つの取っ掛かりとして、地域組織からは少しでも公共交通が走つてほしいからまずは入れてくれと、さらにデマンドのような形の公共交通を継続して早い段階で入れてくれというようなご意向があるのかどうかということを知りたいと思ひます。

事務局：まず、地域組織に確認しているかということにつきましては、ダイヤと路線、定時定路線が運行できる四角形のルートを提示させていただいております。デマンド等々の話ですが、まず、公共交通はバス、ガイドラインにお示ししております、バスの話しかしておりません。まずガイドラインに沿つた説明をさせていただきました。

委員：このところバスを、もしこの形で入れてもらえれば「地域組織としては喜ばしいこと」とありますが、これがまさに地域の意見ということによろしいでしょうか。

事務局：おっしゃる通りです。

委員：東村山の場合は、平成15年に新秋津路線を走らせて20年に諏訪町・久米川町、そして美住・富士見路線。最初はガイドラインに沿つた形ではないですがしっかりとした基準がほしいということでこういう会議が始まつてガイドラインが作られたわけですよ。多摩湖町地域からの要求というのは、私にはタウンミーティングくらいしか調べる手段がないのですが、渡部市長になってからタウンミーティングが開かれるようになってすぐに、平成19年の11月にコミュニティバスを走らせてほしいとい

う要求が出ているのはわかっています。毎年のように出ているので、今回の件についても私は否定をしているわけではなくて、地域組織そして住民のかたがどのくらい思っているのかというのがまず一番大事なことだと思っています。地域組織が立ち上がって道路がないので止まっている、今回やっと所沢の案件が出てきて意向調査という話になった時に、ほしいという人が過半数ないというのがやはり地域として、住民のかた全体として話が浸透していないのではないかと思います。なおかつ、高齢の方はバスで所沢に出るときに所沢に行くよりも駅に行きたい・病院に行きたい、この資料にもそのようにありますけども、どうしますかという時の判断の意向調査というものは、すごく重いと思うんですよね。交通関係の調査でなくても。その数字というのは私が反対だとか賛成だとかいうことよりも何よりも一番大事な皆さんの意見だと思うので、だけど、収支率が55%だからいいというのは、55%というのも架空の数字ですよね。私はそこがすごく疑問で、この会議をずっとやってきている中で、受益者負担という話があって値上げして、どのくらい本人が負担するんだろう、どのくらい税金から出すんだろうという話題が、値上げする前に話し合われてきました。市民全体としてもバスが通ってみんなが便利になることは否定しないと思うんですよ。けれどももらえないと言っている人が多い路線を市がわざわざひかなくてはいけないのかということが根本的に疑問なので、それも広域連携が最終的にはいい形だと思います、道路はずっとつながっているものだから。けれども急にここで話がぽんと出てきて、この会議の中だけで決めるような話題なのかというのがもう一つの疑問です。道路がつながっていてバスがつながってコミュニティバスは地域の暮らしの足だというのが基本だと思うのですが、買い物に病院に行くのかといった時に、行かれるのは全然かまわないと思うのですがその時に税金を払っているのは市民ですから。市内の商工関係の業者のかたはどう思われるのかなと思うんです、突然そういう話が出てきたときに。だから多摩湖町地域だけの問題では収まらないと思うので、だからこそ議会でもたくさん一般質問が出ていたようなので。多摩湖町地域のかたが半分以上賛成されてこれを使いたいとおっしゃっているならわかるんですけどもそうじゃないですよ。そこは私は非常に疑問です。

委員：やはり、平行線の論議だと思うんです。この会議に参加をする前にある市議会議員さんと話をする機会がありました。今度、地域公共交通会議でお世話になるんですと、視点はどういうところに置いたらいいですかねと話したら、その方がそれは市民に対する公平性ですよ。公平性というのは一概に金銭的な公平性という捉え方をしませんが、話をしていく中で決してそれだけではないと。今更ながらなるほどと、公平性という言葉に胸に深く刻み込ませていただきました。だけどその話の反面ねということで、地域公共交通会議のメンバーの中には、市議会議員のレベルは市民のレベル、市議会のレベルは市民のレベルと、非常に上から目線でものを見ているかたもいらっしゃるという話もありました。私もお話を聞かせていただいて、いやいや上から目線じゃなくて大所高所から物を見ているんでしょうということで反論をしておきましたけども、そういう話、今の話、これは見方なんです。会長おっしゃるように決定する場所ではない、であれば、たとえば40%、調査はどこの会社が何を基準にデータを出したんですか、では40%という数字は50%いかないから否決の数字なんですか、では、それは50%いかないから何も施策を落とさないでこのままの状態でも何年も継続させるということが行政の姿勢なんです、どちらを選択するかということは理事者の判断だと思います。委員は、私はそれは認めない、わからないと、わからないのはわからないでそれでいいと思うんですよ。一つの意見だと思うんですよ。だから反対なんだ、だから他の土俵のところに行って何かの問題を定義する、そんなことは絶対やってはいけないこと。この場所でその論議をして、これは私はこの部分



については反対なんですよ、それでいいと思います。あとは調査に関しては、私は客観的にきちんとやった調査だと思ってますから、40%が是か非かということに対しては、この乗り物の協議を熟読吟味をしていただいて理事者がどう判断されるかというところで納めておくべきだろうという気がいたします。

委員：前回8月の会議で委員からこのアンケート結果は地域にフィードバックしていますかということで、まだですという話があったと思います。どのようなかたちで地域組織にフィードバックしたのか、またその結果も教えてください。

事務局：前回の会議の後、地域組織のメンバーに需要調査の報告書をお渡しさせていただきました。それに対してのアクションはまだ事務局の方にはきておりません。

委員：地域公共交通会議が立ち上がる前から関わらせていただいて、すごくしっかりとしたデータで路線を確定して、新秋津・医療センター・からスタートしたという経緯があります。100円で走ってしまっていて地域を走っている民間バス会社の初乗り料金にあわせたという経緯があります。いろいろな意味で東村山はしっかりと議論をして60%の負担額というところで考えてきたというのが経緯だと思います。その中で今回多摩湖町の要望として資料にもありますが、平成26年4月17日には病院と市役所の希望が多いと書かれています。今回の市役所、所沢の市役所ではないのではと思います。商業・工業そして地元の方々がやはり多摩湖町から所沢に行ってしまうということに対して悲しい思いをされているのではないかと思います。いわゆるコミュニティそれから2018年問題で18歳未満が減っていくという中でコミュニティということに対する行政の考え方も問われるのではないかと思います。また、他に手段がないという風におっしゃっておりますが、私もさすがにずっと関わっていた中で地域公共交通会議の存在も関東運輸局に足を運んで情報を収集したつもりです。また、今回東京大学でも考えているオンデマンド交通のコンビニクルという制度もある。また、いろいろな意味で公共交通が問われている時代で、変化が常に生じている状態です。絶対という言葉はないのではないかと思いますし、地域をこの東村山以外に視点をずらしてもたくさん手段があると思います。今年は特に会議が少ない、書類で決裁したり。議題がないならと思いましたが多摩湖町のこういった大事な議案があるならば、もっと会議を重ねてもいいのではないかと思います。まるで2択のような問題になっているのは本当に寂しいと思いますが、この案件は一つの解決策ではありますが、絶対的な解決策ではないと思います。本当にいいものであれば5年とかそんな縛りは関係ないんじゃないですかね。やはりもう少し熟考してもいいんじゃないか、第3の選択肢を考えてはいけないという発想はナンセンスだと思います。今回の延伸は決めたいんでしょうけれども、ここで早々に決めなくても、もう少ししっかりと議論をした方がいいのではないかと思います。

委員：デマンドの協議をする場ではないと事務局からお話がありましたので、それは控えさせていただきますが、ドアツードアという意味ではなくて、デマンドとは何かという語源を頭においていただきたい。商業者が商業活動するときにはみなさんマーケティングリサーチをします。その時に需要と供給の関係で、需要側に立つ事業と、供給側に立つ事業という区別の仕方、その用語がデマンドということです。マーケティングをやった経験があるかたは皆さんご存知だと思うんですけども、そういう意味では、今の西武さんがおやりになってる路線とコミュニティバス、これもある種デマンドなんです。ドアツードアでタクシーを使う事業だけがデマンドという風に解釈されがちですけども決してそうではない。広義の意味ではいろいろな手法があります。しかるに今委員のおっしゃった部分に関してはデマンドの出方というのが非常に通常でない形で出てきている。デマンドは決して反対ではないことを冒頭に申し上げているように、このことは協議していかなければいけないのですよ。もう一つ大きなことは、

30年問題ということが言われて久しいですが、高齢化社会というのは大きな変化を迎えていきます。その時に向けてどのような交通形態を保持していくのかということの分析をしていかなければいけない。1年や2年の話ではなく国交省も今13か所で自動操縦運転の試験運行をやっていますよね。そういうことも含めてたとえばタクシーは30年代のまさに中枢になってる人たちがドライバーの大半を占めている、業界の特性もあります。そこらへんも頭において論議をし、今、とりあえず緊急的にこのことを協議しなければならない、このまま空白で不便地域のままでいいということの根拠には私はならないと思います。もう一点地元の意見をということですが、大変地元のかたにはご迷惑をおかけしましたけども14人のかたに会ってきました。データで出された数字、50人も100人もというわけにはいきませんので、14人が限界でしたが、サラリーマンのかたや商売やっているかた、子育てしているかたなど色々でした。調査データで出た数字と非常に類似しております。それから地元の要望に関しては、極端でした。いらないという人もいれば、所沢まででもいいからなんとか足を確保したいという人もいらっしやった。私は、40%をどう見るかということのは、まさにこの長期間の空白・不便地域を理事者がどう判断するかということの数字として捉えていただければいいなと思います。40%は少数だから切り捨てろということでもなければ、40%少数の意見は大事だから絶対にそれを採用しろということでもないということ意見を意見として申し上げておきたいと思えます。

委員：オンデマンド交通という話がありましたけど、予約があった時のみ運行する乗合交通機関ということで、東京大学が企業と共同で開発したシステムがあると、話を聞いてきました。

委員：もし、これを追求するなら、会長は専門家なので、オンデマンドについて話していただけないか。

会長：これは、今まで議論してきた定時定路線のものとは、性格が異なるものだということです。これを仮に実現するとすれば、相当な地域の中であるいは市民レベルでの議論を進めない結論は出せないです。なぜかということ、一つはバスよりもかなり汎用性が高くなる、当然車は小さくなる、行ける場所も広くなる、だとすれば当然のことながら、この地域でできるのならほかの地域でもできるところが格段に増えるということになります。その時に市としてどこまでできるのか、事業として東村山市が立ち上げるというのであれば、それはそれでかまいませんが、市の事業として市が税金負担をしながらやるとしたら、今言ったように、かなり広い範囲で可能性が高まる話になりますから、では、どこまで市が負担できるのかという議論が必要になります。それと、もう一つはここでできるならあちらでもできるという風に、市内全体の公平性をどこに求めるのか、このあたりの議論もしなければならぬ。という意味で言うと、多摩湖町だけの話ではなくなってきました。もし、デマンド導入に関する話を議論しようとする、これはやはりある程度の時間をかけて市全体の問題として取り組まざるを得ないということになります。従って今の多摩湖町の問題の中に、デマンドの導入という選択肢を求めることは、これは議論を数年先延ばしするしか方法がないということになります。そういう意味で、ここでの議論というのはデマンドの議論ではなくて、今、挙がっている、ところバスの乗り入れについて絞った議論にしたいということです。

委員：デマンド交通はとても大事な事業なので、検討する価値はあると思えますけれども、全般的な話で言えば東村山市は人口15万人で、人口密度がキロ当たり9千人弱ですが、このような地域にデマンド交通はなかなか難しい問題もあると思えます。武蔵村山市のようにコミュニティバスの一部を廃止して道路状況だとか利用者数を推計してコミュニティバスの一部をデマンド交通化するという施策をとるところもあります

し、そういった中では、いつかこの会議や事務局などでも検討すべき材料であると思っています。説明はありませんでしたけれども、参考資料1で他市の事例比較をしている中で、莫大な費用をかけて、私どもの子会社の西武ハイヤーも参画してデマンド交通実証実験を行いましたけども、非常に利用も無くて、一人あたりのランニングコストを見ればお分かりになると思います。公共交通はとても地域性があるので、公共交通会議では、この地域にはどういうものが合うかとか、この地域の議案に対していろいろ議論して、やった方がいいとかやらない方がいいとかということ、会議として意見を決めながら、最終的には先ほどもあったように、担当所管、市町村、議会の方々の承認を得てやるべきものなので、あまりここでは…。例えばデマンドは特にガイドラインもないですし、話としても正式に挙げてきたものではないので。例えばですけど、秩父地域ではひとり当たり年額5万円くらいのタクシー補助券を出している地域もあります。対象人数が10人とか20人であれば、こういったタクシー補助券などを出した方がはるかに優れている地域もありますけども、では、東村山市の多摩湖町の皆様に年間5万円のタクシー券を出すかということ、それは非常に難しい話だと思いますので、現段階で話として出ているのはところバスの延伸なので、何度も繰り返しますけれども、本当に多摩湖町の地域組織の方々、地域の方々がこのところバスの延伸を良しとしているのであれば、そういうものを踏まえて対象の人数が少ないとか、過半数の人が使わないとかデータの結果も提示していただき、利用したいという300人の肯定の意見もありますので、そういったところを加味しながら、駅に近い地域の方々はこのところバスの延伸やデマンド交通も新しい交通もいないという方もたくさんいらっしゃると思いますが、そうでないという方もたくさんいらっしゃると思いますので、総合的に判断した会議の意見として調べ、市議会に挙げていけば良いかと思います。デマンドの話を始めると、毎月会議をやっても1年も2年もかかってまとまりませんので、スピードアップしながら、先ほど委員もおっしゃいましたけども、もう少し議論をしたいところですが、すでに多摩湖町の地域組織が3年半経ちますけども結果として何も手に入れたものがないかと思っていますので、そういう面では、ところバスの延伸という材料があって、やれることがあるので、これをやるかどうかを判断して所沢市にお返しするという段階であることは、もうみなさん周知のとおりですので、そこに絞って議論をしていただければと思います。

会長：はい、まさにその通りだと思います。

委員：この会議があって、先日来、市議会でもいろいろな意見があって、お金が300万円弱初年度についてはかかると言っておりますけども、これについては来年度予算に載るということですね。その予算が承認されるのは、来年の3月の予算特別委員会ですけども、市議会の様子を見てみると場合によっては承認されない可能性もありますよね。この不安定なまま所沢に対してお話を進めていくのはいいことなのか。

委員：議会の会派の数がどうで、賛成が、反対がどうという協議をする場ではないと思うんですよ。公共交通会議ではこういう意見も出ました、総じて賛否をとった結果、こうでしたという結論を出せば、後の判断は理事者と議会でおやりになるのではないですか。

会長：その通りです。

委員：それを蒸し返してはいかんと思うんですよ。

委員：蒸し返しているわけではなくて、実際のところそうですよね。私が蒸し返してるわけじゃないですよ。だって先日の一般質問だったり、6月一般質問だったりにしてもたくさん問題が上がっているわけですよ。

会長：それは議会で解決していただくことです。

委員：そうですよ、だから、それも不安だし、ここでは意見言ってくださいということな

ので私はそれが意見です。不安です。

会長：不安だという意見をおっしゃるのはそれで結構ですけど。

委員：同じことを言っても仕方ないのですが、はじめに地域の方々の希望は病院と市役所が多いと、それには答えられるのでしょうか。

事務局：過去の会議でもご説明させていただきましたけども、地域の方々の第1希望といたしましては東村山市役所及び新山手病院・白十字病院等々に行きたいというお話がございました。それについて先程言いましたけれども、道路幅員等々の問題で行けません。バスを通すとすればこの路線案しかない、それで市役所等にはどうするのかという議論もやはりありました。西武園駅から東村山駅行の電車に乗りついで行くと、ですからその駅まで行けない人もいるんだとそのようなお話を伺っております。

委員：この路線で本当に多摩湖町の方々が、広い範囲で、私も平面でしか見なかったのかわからなかったんですが、高低差があると聞いています。高低差があるから近くても行けないと。そういう方々にどれだけの思いをさせて市役所に行かせたり病院に行かせなきゃいけないのかと考えた場合に、武蔵村山市のオンデマンド交通をやっている会社はタクシー会社ではございません。そういった意味でも私が言うといやらしく聞こえてしまうかもしれませんが、本当に市民のために考えなければいけないわけですよ。と考えた場合に、今回の多摩湖町の話聞いたのは1年くらい前からで、実際には26年から言ってるわけじゃないですか。ただそのところは話にあまりあがらずにここまで来て最後のドタバタで今まで丁寧だったものが乱暴に見えてしまう。それはちょっといかがなものかなと思います。

会長：一つだけ申し上げておきたいことがあります。今回の話は多摩湖町地域の最終形としてこれを決めておこうという話ではないはずですよ。つまり、多摩湖町で今まで議論してきました、残念ながら道路幅員等の関係で、今までのようにグリーンバスを通すことは不可能だという、こう着状態の中で、その一部でもカバーできる方法として今回のところバスの延伸の話が出てきて、これでもってすべての多摩湖町地域のニーズをカバーできる案として選択すべきものとは、もともと違う。そういう意味からすると、先ほども40%・60%とあったけども、そんなに大きな議論ではなくて、当然一部がカバーされるだけだとすれば、他の地域のように皆さんの大半が乗るといような希望を持ってらっしゃるとは限らない。それは当然のことです。そういう中で、今こういう時期的な、タイミングと言いますか、そのような中でこの話が出てきて、ニーズが一部でもカバーできないかというあたりのところが根本的な話なので、最初から例えば、この話自体はすべての地域のニーズを勘案してグリーンバスを走らせることを完全に代替できる話ではない。ただ、地域にとってはやはり、何も施策を実施できない状況でいたところに、こういうものがそのニーズの一部でもカバーできるのであれば、これは一つの光明ではないかというあたりのところが発想だと思います。そういう風に見ていただかないと、結局0か1の話になってしまう。それは本筋から外れるのではないかと私は考えています。それだけ私から申し上げておいて、さらにご意見あれば。

委員：資料「各市の事例比較」の一人当たりの補助額で、志木市のデマンド交通だけ一台あたり636円というのはどういうことか教えていただければと思います。

会長：これはこの項目について、各市に照会し、それをそのまま載せたということですよ。

事務局：はい、そうです。

会長：だから、その辺の分析が事務局にできるかどうかというところは何とも言えないところだと思うのですが。逆に川越市デマンド交通の実証実験1年目の一人当たり5

万いくらなんていうのも、これはこのまま額面通りに取れる数字ではないだろうと思います。通常はこんなことはあり得ませんので、初期のわずか2ヶ月くらいの間にやった中で、様々な新たな投資をした分などをすべて反映した話だろうと思いますから、これは単純に各市からの回答ということで見えていただくしかないだろうと思います。

委員：資料のわからない部分は後で事務局に尋ねていただくにして、どうですかね、これ、平行線で、こちらは賛成の意見です、こちらは反対の意見ですよということだけの羅列になってしまって、ずっとこのまま平行線で行ってしまう気がするのですが。一つの提案なのですが、こちらの委員さんは大体業者さん、こちらの委員さんは官公庁の関係のかたです。ここで休憩していただいて、市民委員4人おりますので、意見のすり合わせをすることは、この会議の趣旨ではないですか？というのは、いろいろな意見を聞いていると、会長がすべてやっちゃっているというような話があることは私どもも不本意です。会長がすべて牛耳っているわけではないので。私たちは私たちの意見を出しているわけなので、もしそれができなければ、私はもうそろそろ賛否を取ってもらってもいいのではないかと思います。ここでこの問題がどうだとか、あの問題がどうだとか言ったところで、事務局側からしたら、結局、所沢の期限切れを狙っているというような捉え方をしてしまったら、これはもっとおかしな話になってしまう。そうではなくて、今自分たちの考えていることを全部出して、ここで決を採るということを皆さんに諮っていただいて、当然委員ですから、発言されない委員も含めて、全員で決を採っていただくという形で進めていただければと思いますが。堂々巡りになると思います。

会長：通常この会議の進行の中で、意見のすり合わせというのはあまりとってないんですけどね。

委員：この地域公共交通会議の意思決定として、賛否で決めるんですか。前々回の会議で地域の意向調査をやりますという時に、その出てきた結果をどうするんですかという問いかけをした記憶があるのですが、ところがそれは全く議論されずに調査報告書ということで出てきました。今回このところバスの延伸について、この会議体の中の賛否を採るんですか。それと、賛否を採る際に市民委員・行政関係・事業者関係の方たちいらっしゃいます、この全員が一人一票ということ賛否を採ることが本当に適切なやり方なのかどうか疑問です。これ、ルールブックに書いてないですよ。意思決定をどうするかというのは、これで本当に賛成のかたはとするのが正しいんですか。

会長：決するのは過半数で決するという事は書かれています。

委員：その際に、例えば、東村山市役所の職員の方が、その賛否に関わるという事もこれ正しいのですか。

会長：はい、委員は全部同じです。これは法の定められた委員会構成ですので、これは全て、いわば、利害関係を持っている事業者であったり、あるいは監督官庁であったりが全て入っている場として、この地域公共交通会議というのは構成されています。従って、これは、そういう関係するところが合意できるかどうかという結論ですので、これは同じ一票です。

委員：例えば、これだけの問題について賛成反対で決するのか、この会議体の意思としては、こういった意見がありましたと。で、賛否保留という形も考えられるのではないですかね。

委員：はい。例えば、数字についてどうのという話もありますけれども、やっぱり税金を出す訳ですから、きちんと、所沢の全体の予算であったり、そこに対して我々は1.9キロ分補助金を払うという事になる訳でしょ。そうしたら、そのきちんとした数

字が出て来ないことには、議論のしようもない。資料2ですか、収入が予測収入で、2番目の53万いくらとありますけど、この収入は、東村山市が受け取るわけではないですよ、そもそも。この53万いくらという予想がどうのこうの、多いか少ないかは分からないけれども、補助金額のところは距離按分になっているので、これは、全体としてこれだけ払ってくださいよというお金ですよ。で、新秋津医療センター、久米川、諏訪町、新しい美住の路線は、収入がいくらあって、経費がこれだけ掛かったから、残りの分を市民が負担するというルールで、なおかつ費用60%を基準にしましょうねというのがうちの市のルール。で、ところバスに関しては、収入、とここに書かれていますけれども、まずこの収入が、どんな数字だかよく分からないというのが一点と、この収入に対して補助金額が変わるかと言うと、基本変わらないわけですよ。120キロに対して1.9キロだし、でもって、吾妻路線は、もしこの多摩湖に入って来るようになれば、例えば所沢からずっと来て、荒畑の辺りに来ても、別にあまり関係ないと思うんですけど、その先の山口あたりの人は、10分とか15分余計に時間が掛かる訳ですよ。その時に、じゃあ、やっぱり、もしかしたら、私そういうのをやめるという人も出て来るかもしれないし、全体としての利用人数が増えるのか下がるのかも分からない訳で。補助金額は、利用人数によって基本的に変わらないというところが、一つ問題であると思うので、やっぱり、一番最初に全体の予算がいくらで、どれ位で運用されているのかというところをきちんと、会議録の残る会議なので、その数字がきちんと出て来ない事には、お互いに納得する、私は多数決というよりも、それぞれの意見を列記してもらって、こういう形になりましたでいいと思うんですけども、もう少しそういう数字がきちんと出て来ないと、やっぱり、税金を負担して、よその市に人を運ぶってどうなのよというのが私にはあるので、そういう数字まで、もう少しきちっと出してから決めて欲しいと思います。

委員：会長、数字を出せ、数字を出せ、確定する決定数字はどこで出るのかといたら、エンドランなんですよ。ずっとこれ、エンドレスなんですよ。その論理をもって要するに、所沢の予算計上の時期をずらそうという様な考え方で、もし、おっしゃっているのであればとんでもない話でね、

委員：そんなことないです。一言もそんなこと言っていない。

委員：地元に対して、今、この空白時期をもっと延すのか、延さないのかという視点が全く無い上での論議は平行線になると思うんですよ。これは、今は、ただその意見を羅列して審議未了、未決定です、だったら、この会議を設定する意味ないですよ。

委員：国の方向性、交通政策の方向性としては、市町村単位の自治体が、その地域の市民の皆さんの交通の足を確保するべき義務があるということに近いような形で進め始めてはいるのですが、その中で最低限の生活交通を守るというのはどこまでかというところがすごく難しいところではある。それは、病院に通われる人、通勤通学される方、市役所に行くのももちろん生活ですが、バスについては、みんな少しずつ不便なんですよ。ドアツードアで直接目的地に行ける方はなかなか少ない。停留所までちょっと歩かなくてはいけない、そこから目的地に電車に乗り替えたりしなくてはいけないけれども、先程ありましたように、西武園駅まで行ければという、資料にありましたよね。これすごく大事なことで、とりあえず、このところバスの延伸によって、多摩湖町2丁目とか1丁目の方々が、西武遊園地駅だとか西武園駅にもアクセスできますし、一日4本であれ、毎日乗りたい時に公共交通があるというのがすごく大事なことでバス事業者としてはそう思っています。そういったかたちの、本数に合わせて、生活をしていただいている地域というのは、全国各地にいっぱいあります。東村山のグリーンバスの様に利便性の高いコミバス、こんなのが走

っている所は非常に少ないです。事務局としてこれ提案しているということは、生活交通として、この地域に、これは良いんじゃないかという事で、地域組織の方々と話し合っ、この場に出て来ていると思うので、それについてこの会議で議論されている訳なんですけども、その中で生活交通として駅に行ければというところであれば、この数年やってきた中で、具体的に解決策として一つ出ているので、それは。委員が心配されているように、例えば、この公共交通会議で正式に決議して、これを例えば、市議会で通らなかったという事になりますと、この会議の位置付けや意向と、市議会の皆様方の意向とかが、若しくは、市や市長の意向と合わなかったとした時に、どうなるのだろうと、非常に、会長含めて委員も、せっかく決めたのに、市議会で認められなかった、やっても意味ないという話になって、そのモチベーションがすごく下がってしまうということもありますので、非常に難しいし、私も色々な地域公共交通会議の委員をやって出ていますが、今ご意見を聞いていますと、良いという様なご意見や、余りというご意見も確かにありますので、全体の決議をしても、過半数なのか、私、地域公共交通会議の決議は、全会一致を原則とする文言を入れてくれと要綱上いつもお願いをしているし、少なくとも、過半数ではなくて、3分の2以上とか賛成があれば良いなと思っている。例えば、西武バスに対するような議案、民間の路線バスに対する議案が上がった時に、過半数でそれが決められて、それを尊重すべきであろうという事を言われても、経営判断として出来ない面があったり勿論しますので、そういう中では変な話ですけど、先程の、市民の皆様、市民委員さんだけでお話するというのも一つの案かもしれませんが、例えば、条件付きで、並行して市長様や、市の方々の意向、それから市議会の意向とかも、公共交通会議でこういう議論があったがどうだろうと、ある程度の意向を早めに、本当に、今月、来月に所沢さんに回答しなくてはいけないのであれば、早い時期に少し、ご意向伺いとか出来ないものなのかなと思っていまして、先程委員がおっしゃっていたように、所沢市との話が進んだ中で、2月3月にやっぱり市としては駄目でしたという話になると、所沢市にもものすごい迷惑がかかるし、非常におかしな話だと思うので、ちょっとそのへんの根回しとか、並行して色々な所で、確実なところを進めたほうが良いのかなとちょっと思いました。あまりこうやって、賛否両論の所で一気に議決というの、私も余り芳しくないと思う反面、ただ、委員おっしゃるように、それじゃあ会議の意味ないよというの、全くその通りなので、そしたらそのまま条件付きで決議、今の段階でどちらだと意向調査としてやってみてもいいし、それをもって決議とするのは問題があるとすれば、またそのあとにみんなが良ければ、もう一回書面か何かで、再度決議をするというの、良いかと思うので。本当にこのままだと平行線だし、所沢市に回答するにも時間切れになったから、この話は白紙、という話になってしまうのもちょっと残念な気もするし、事務局がここまで一生懸命、越境して、県も超えたところの地域の所沢市と話を詰めているという事例もあまりないです。骨を折ったからといってそれをやれというものでも勿論ありませんので、地域の皆さんが使っただけのような交通であるなら、ひとつの解決策、当面の策としては、私個人としては、悪い話ではないと思いますので、やってみることも価値があるし、それに伴ってこの金額を市として出すかどうか。交通が、例えば道路だとか、道路を造ったり、医療、福祉、教育と同じカテゴリーと私は思っているので、そういうものに予算を割けるかどうかというところを並行して判断して行けば良いと思っています。

委員 仰っている事はよく分かるのですが、議会の方向性、可決否決を視野に入れながら、協議をするというのは、これは、私は間違っていると思う。

委員：それはもちろん。

委員：だから、例えば、否決されたとしても、それは政治的判断があるから否決されるのであって、地域公共交通会議としては、その部分に関してきちっと結論を出しましたよと言う事で私は良いと思いますよ。で、よしんばそれを理事者が採用しませんでした、と別にそれはそれでいいじゃないですか。財政上の問題もあるでしょうし、議会との調整もあるでしょうし、だけど、ここでそれを持ちあげて議会がどうだとか、多数派がどうだとかという論議をここでするのはタブーだと思いますよ。

委員：もちろんそうです。地域公共交通会議の意見を出せばいいんですけど、それと同時に、委員も心配されていたようにそういうのも進めたほうが、よろしいのではないですか。所沢市に、他市にまで迷惑を掛けて、そういう形をするという話を心配されていたのであれば、そういうことが必要じゃないでしょうか。現時点でこれだけ議論をしているのですから、議員の方もいらっしゃいますし、地域の市民の方もいらっしゃいますので、ここだけではなくて、並行して色んな事をすすめるべきじゃないかと、そういう時期に来ていると思います。

会長：私、基本的にはこの地域交通公共会議の議決というのは、全員一致にしたいと思っています。というのは、本当の利害関係者、例えば一人が反対し、確実に損失が出る事業者一人だけ反対をして、他がみんな賛成だったときに、本当にそれが正しいのかということ、そういうわけではないので、私は基本的には全会一致での結論を出していきたいとずっと思っています。実は、東村山市が、この地域公共交通会議に関する条例を作成した時にも、私はそういう意見は申し上げました。しかし、条例の中で、他にそういう結論の出し方をするものはないという中で、やはり一定の議論を尽くした中での決定としては過半数であるということ、今、仕組みは決まっている訳です。ただ、もちろん、これだけいろんな意見が出ている訳です。でそれは多分この先、意見を色々出し合っても、恐らく平行線であろうというのは委員おっしゃる通りだと思います。会議としての結論は出しつつ付帯意見を付けるという事は充分出来ますので、こういう意見に対してこういう措置を取るべきであるという付帯をつけて、結論を出すことは十分可能であるということですので、そういう形での議決の可能性はあるという事は、申し上げておきたいと思います。

委員：本当に時間があつという間であるくらい議論をしていると思いますし、考えてはいますが、皆さんの意見を聞いて、又考えが生まれてくる部分もあって、もっと熟考したい。そういう意味で、決して所沢に間に合わさないという小さい意見ではなくて、今日の午後出さなくてはいけないという切羽詰まったものでないのならば、それは文書によるものでもというのも可能であるなら、少し考える時間をいただければありがたい。要はそこで間に合えばいい。それまでに決が出ればいい。その日にちを、ちょっと前を締めにしていただいて、この場で手を挙げろというのは結構つらいですよ。だからそれを考えると、ここはなんとかこういうのでなくてもいいのではないですかね。

会長：まあ勿論、考えて採決を別にする方法は、無くはないです。ただ、意見を出し合う場として、今の状況で、これ以上の進展は見込めるとは思いますか。

委員：じゃあ、今日決めなかったからいつ決めるんだい、と言ったら、又そこで同じ論議になる。その間にまた議会が動いている、議会の情報が入ってきて、その議会への動き、みたいなものがあつたとしたら、またそれを咀嚼しなくてはならないという論議になって、堂々巡りになってしまうと思いますよ。だから、今出ている問題の中でやらないと、私は、何の為の会議をこんなにやっているのだと。結局最終的に、何度も言いますが、これはイデオロギーとか、利害関係とか全く関係ないですよ。地元にいる人たちを無視したらいかんという事なんですよ。そこが、皆さん全部忘れてしまっている気がしてしょうがないですよ。



会長：忘れてはいいのですが、話をしている内に、段々、一番大切なその部分が抜けてくる時があるような気はします。

委員：すごく異論があるのですが、地元の方達の意向を無視しているとか考えていないとかではなくて、これが本当に利用し易いかどうかという事ではないですか、今回の出発点は。今回のこのバス停は。それからこのダイヤはね。

委員：いいですか？全部じゃないんですよ。一部分でも、最優先地域に施策として落としたいという事での論議を、今、しているんです。全部じゃないんですよ。だからそこをね、一緒にしたら結論出ないと思います。

委員：最初に、委員から、このバス停の位置でいいんですか、畑ばかりですよ、周り公園ですよという話になりましたけど、ガイドラインを設定する時に、多摩湖町が交通不便地域だという風に言われたのは、会議の中で、高低差を示す地図が示されていて、山の上にある、急なんですよ、東村山の交通不便地域は。例えば、町田市とか色々丘陵の所もありますけど、町田市とか全体が山なんですけれども、多摩湖町が交通不便地域だとは言いながらも、地図で、等高線で引かれたところの、山の上の方の人が不便ですよ。大雪なんか降れば、消防団が雪掻きしようと思ってもなかなか入っていけないとか、雪はたまにしか降りませんが、やはりバスに乗っている方、杖をつけて乗られる方、結構見ているといらっしゃるんですけども、バス停まで杖をつけて歩いてゆくの？とやはり思うんですよ。だから少しでも不便は解消、まあ乗る人がいるから解消されるという意味では解消するんですけども、そのバス停の位置と路線の場所ですよ、不便が解消されるかというところは違うところで、それが多摩湖町の意向調査に表れていますよね。私は、だから、意向調査というのは一番大事だと思うんですよ。それをどう解釈するかという話の時に、役所はそこで収支率は55%だから良いんじゃないですかという風に言ってくるんだけど、そこは論議が飛躍していて、もう少しそこを丁寧に説明してもらえると私達も納得できるんですけども、55%という数字がそもそも分からないし、仮に55%だとしても、いっぱい乗れば乗るほど補助金が減るのかということ、そうでもないですよ。実際は、120キロのうちの1.9キロだから。そういうところが私は、事務局というか、地域組織なのか分からないけれども、そこに論議の飛躍があって、もう少し丁寧に説明してくれたら、ちょっとは納得できるのかなと思っている。

委員：先程の会長のお言葉に、これは当面の対策なんだと。この後、より便利なものが検討される可能性があるよとおっしゃられたと思います。そうあって欲しいとは思いますが、ここに一旦線が引かれたら、そのあと、じゃあ今度は多摩湖町がクローズアップされて、例えば先程から評判の悪いというか、言葉が出ているデマンドの話がそこで議論のテーブルに乗ってくるのかどうか。一回バスの線が引かれたと、じゃあこれでとりあえず多摩湖町については良いんだという考え方にならないのかなと、非常に懸念します。

会長：それは市民次第であり、皆さん次第です。

委員：前回の時に、意見を言わない人がいるという、委員からご指摘があったから申し上げる訳ではありませんけれど、そもそも地域公共交通会議がスタートした時点を私は存じ上げません。しかし今まで色々皆さんのお話を伺って、私自身もなかなか難しい問題だなという事は理解をしたつもりでおります。で、そういう中で、私自身も税金、大した額じゃありませんけれども、支払う立場の市民として、税金の使い道というのは非常に興味がありますし、また、大事なことだと思います。従って、一方では多摩湖町の皆さんが、或いは市民全体としても、やはり利便性という意味で、これを受け止めさせていただきたいなという事は考えております。従って、答

えとしては賛成のつもりでおります。事務局のほうとしても、いかに受益者に利便性を還元するかという。一生懸命だろうと思いますが、結論的に申し上げますと地域公共交通会議で、これだけ揉んで、なかなか賛成反対の賛否両論、喧々諤々出ている訳ですから、それで、じゃあ、賛成の人とはいう事ではなくて、地域公共交通会議としては、結論は出なかったという形の答申を出したらいかがかなと、こんなふうに思うのですが、いかがなものでしょうか。

会長：なかなか難しい問題を投げかけられた気がしますね。

委員：出なかったという事を理事者の方々に、それでもやるべきだと、いややっぱりやらない、と言う様な判断をする為の一つの策として、地域公共交通会議の中で提出するという様な考え方から今まで意見を申し上げなかった。

会長：今まで、最終的に結論を出さないで実施したケースはありますか。

委員：私自身はあまり聞いた事は無いですけれども。

会長：通常の場合ですと、ここで合意を得たことによって、許認可事項について、例えば、期間が短くなるとか、メリットといいますかね、そういう制度がある訳ですよ。だから、これが、この形で進むべきだという結論無しでそれは出来ないという風に解釈した、するべきなんではなかね。そうだとすると、最終的にここで結論を出さないで、提起をするという事は、いわば、許認可上のメリットは受けられないという事になる訳なので、その辺も勘案しなければいけないという事になる訳ですけども、その辺はどうなんですか。

委員：あまり事例として聞いた事は無いですけれども、協議が調ったという事になれば、許認可上簡便な手続きが取れるという事になりますが、協議会として協議が調わなかったという結論になれば、そういった簡便的な手続きにはならないということになるかなと。そういったものの申請が来れば、当然、簡便な手続きにはならないですけど…。

会長：適切かどうかの判断は当然しますよね。

委員：はい。

委員：それは、期間的な問題ですか。書類が増えるとか。

委員：期間的なものもありますし、あと手続きの方、認可になるのか届出になるのかというところも変わってきます。

委員：その期間で、例えば来年の10月に間に合わないとかいう話というのは、可能性として出てきますか。

委員：来年の10月というのは、かなり…

委員：今回のスタートが来年の10月ということで、スケジュール化されているじゃないですか。それに間に合わないという話ではない？

委員：長期間かかるというものではないんですけども、ただ、この協議会もありますし、議会もあるでしょうし、相手もあるので、所沢市の方の協議会での協議というのにも必要になるでしょうから、そちらのスケジュールにもよるのかと。

会長：この会議、何度も申し上げますけど、これ法定の協議会ですので、法定協議会としての、何を決めて、何を決め込む必要があって、それによって何がなされるかというのが決まっている訳ですね。そういう面からすると、今、事例がないとおっしゃった様に、基本的に合意が調わないという形というのは少なくとも、今まで私も経験したことが無い。それが出来ないという事になると、逆に、法定協議会としての存在意義にもかかわってくるという事だと思う。そういう意味でやはり私は、賛否を採った上で、これだけいろいろ意見出ている訳ですから、今後、事務局は何をやるべきで、実際に話が進むまでにはこれが必要だといったような、付帯意見を付けていくべきだろうなと私は思っているんですけど、皆さんどうでしょうか。

委員：今、そういう話が出て、法定上の協議会、委員会ですよという事を聞かれて、思いを新たにされた皆さんもいらっしゃると思います。この状態の中で、無理押しをするというのは、会長、良くない。

会長 はい。

委員 私はそう思います。もう意見は全部出尽くしてるんですよ。だから、ある意味で、冷却期間をおいて、次回はもう協議、論議は横に置いて、皆さんの賛否だけを問いますよと、そこで欠席されようが反対されようが、それぞれの委員の自由ですよ。だけど、その、考える時間をちょっと皆さんに持ってもらって、次回は賛否だけをとる。もうこの平行線の論議は飽き飽きですよ。だから、ある意味では、この会議の本質論みたいなものも、きちっと落とさなければいけないし、やはり体系も保持しなければいけないと思うんですよ。個人が理解できないからこの件については私は絶対に認めませんよと、声を大にして言ったところで、一意見ということにしておかないと、反対だと、賛否とるなら私は出席しませんというんだったら、それはそれでしょうがない。だから、そういう形で、次回を設定して、賛否を問うということで、進めていただいたらどうでしょうか。

会長 そういう意見が出ましたがどうでしょうか。

委員 いつ位で。

会長 で、これは、所沢市への回答の問題があります。どういうご意見を持とうが、これは相手に対する礼儀という事もありますので、その範囲でという事になります。それで、実は、最終的には、私が事務局から聞いている話では、10月10日がリミットだということです。従ってそれまでの期間という事なんですけども、私自身もそれを想定していませんでしたので、私自身がここへ来られる日が、ある程度限られてきます。そういう中と、それからその、ここで結論を出して、それから書類等整理して、所沢市に回答するといったようなことを考えますと、10月3日位しかないんですけれども。いかがですか。

委員：何曜日ですか。

会長：火曜日です。

委員：何時から。

会長：時間は何時から。

事務局：会場を確認します。

委員：採決だけだったら若しその日が都合悪くても書類で。

会長：そういう方法もありますけどね。ただ、書面の会議は最低限にするようにと、国の行政からもありますので。

委員：どうしても重なっちゃっている。時間がアウトだとか。

委員：時間がどうしてもとれなきゃしょうがない。

委員：できるだけはどうしてもね。白票になっちゃうからね。

委員：3日の何時から。

会長：今、場所を確認していますので、お待ちください。火曜日です。3日火曜日です。

委員：午前中やってくればなんとかなるけど。

委員：賛否を採ってそれに付帯意見というのをまとめなければいけないんですよね。

会長 そうですね。それもありますからあまり後に延してしまうとちょっと。

事務局：10月の3日の午後。

会長：午前中は何ともならないですか。

事務局：午前中はちょっと駄目です。

会長：他の場所を使うとかいうことは、午前中の方が都合が良いとおっしゃる方が何人かいらっしゃるようなので。

事務局：ああ、そうなんですか。

委員：午後何時から。

ちょっと午後は駄目です。

会長：午後は駄目。午後は駄目という方が何人かいらっしゃる。

事務局：ちょっとごめんなさい。会長都合は。

会長：何とかします。そうなったら何とかします。こんな広い場所でなくても良いです。

事務局：はい分かりました。用意させていただきます。

会長：基本的にはさっきの案のように、採決がメインです。

事務局：はい。用意させていただきます。

会長：では、午前中という事ですすめてよろしいですか。

事務局：はい。

会長：じゃあ3日の午前中という事でどうですか。よろしいですか。

委員：10時？

事務局：10時でよろしいですか。

会長：10時でよろしければ10時ということで。

委員：はい、いいです。

会長：それでは、10月3日の10時になります。それで、もしその時まで、この資料が是非欲しいという事があつたら、個別で構いませんので事務局に言って、出してもらう様にしてください。

委員：公開ですか。

会長：これは地域公共交通会議として開催する分は公開です。そんな形でよろしいでしょうか。場所等通知については後程送らせていただいて、10月3日の10時から次の会議を行います。基本は委員さんのご提案もあつたように、基本は今までの議論をベースに、決定をすることをメインの会議にしたいと思いますが、当然追加で出て来る資料等あれば、それはその場で、説明をしていただくなり、通常の会議として行いますので、同じように公開で行いたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。では、この議題については、最終的な結論は10月3日に持ち越すという事で、とりあえず今日の所はまとめさせていただきたいと思ひます。それでは次にその他です。その他について事務局からお願ひします。

事務局：はい。私の方からその他のことにつきまして説明をさせていただきます。9月の1日から新規路線が本格運行になったんですけれども、前回の会議で、7月の実績までお知らせいたしました、8月の実績のみを報告させていただきたいと思ひます。お時間の関係がありますので、収支率だけ申し上げます。月ごとの収支率ですが、8月、

49.26%で、昨年度の28年9月1日から29年の8月迄の1年間の収支率ですが、新規路線は44.60%でございます。前回の会議で申し上げましたけれども、7月8月は非常に良く乗っている。50%近い方が乗っていますので、非常に好調で、もしかしたらこのまま、うちのグリーンバスでも上位に行くのではないかという勢いでございます。もう1点、先日の本格運行移行の記念式典、皆さんお忙しい中、そして雨の中、ありがとうございました。こちらの、皆様方にお渡しいたしました記念のシャープペンをグリーンバス全路線に設置しまして、新規路線が本格運行になりましたという事で、ご乗車いただいたかた皆さんに1人一本ずつお取りいただくよう、9月の1日から配布したのですが、1週間で在庫が無くなり、非常に好評だったという事でございます。また、事務局から、9月の末までに所沢市に回答ということはずっとお話しさせていただいていました。前回の会議の流れをみまして、9月の末迄では難しいと思つたものですから、所沢市に改めて、最後の期日はいつがリミット

なのかお聞きしたところ、10月10日という回答をいただいていますので、元々10月10日なのに、9月の末までに結論をとる事ではありませんので、ご理解いただきたいと思います。前回の会議の状況を見て、お尋ねしたという事ですので、ご理解をいただきたいと思います。以上です。

会長：はい。ありがとうございました。何かご質問ありますか。よろしければ、これで今日の議題は、終了いたしましたので、平成29年度第2回東村山市地域公共交通会議これを持ちまして閉会をしたいと思います。本日はお忙しい中大変ありがとうございました。