

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成29年度 第4回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成30年2月9日(金) 午前10時00分～11時30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・中條基成委員・依田修委員・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・小林俊治委員 (市事務局) 中澤公共交通課長・島田係長・柴田 (財) 計量計画研究所 ●欠席者： 舟島亨委員・島崎政一委員				
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	5名
会議次第	1. 開会 2. 議題 多摩湖町広域連携について 3. その他 委員の任期満了の挨拶 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 ○新委員紹介 新委員挨拶 ○資料確認 事務局：所沢市の正式回答はまだですが、お陰様で、ところバスの乗り入れに関しまして、実証運行を実施する運びとなってまいりました。改めましてお礼申し上げます。 さて、本日は、ところバス吾妻循環コースが乗り入れした場合の、本格運行移行への判断基準について、ご意見をいただきたいと思っております。のちほど事務局の考え方をご紹介をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。 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っております。よろしくお願いたします。 会長：おはようございます。 それでは、これから第4回会議に移りますけれど、今回が、今の任期の委員での会議の最終回というかたちになります。前回まで議論していただきました、所沢市のところバス吾妻循環コースの乗り入れについての、今後に向けての議論を少しさせていただいて、次の任期の委員に引き継ぐという風なことを考えていきたいと思っております。よろしくお願いたします。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。					

事務局：5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、5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。傍聴について、ご意見はございませんか。

・ ・ ・ 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、傍聴者の皆様をお願い申し上げます。当会議を傍聴されるにあたっては、「東村山市地域公共交通会議の傍聴に関する定め」第4条の「傍聴者の遵守事項」等をお守りいただきますようお願いいたします。

では次に、委員の出欠席について事務局に確認します。

事務局：委員16名中、出席者14名、欠席者2名となっております。

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4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：次第に沿って議事の方に入らせていただきたいと思っております。本日の議題につきましては、「多摩湖町地域に於ける所沢市との広域連携について」となっております。

前回の会議で、ところバスの乗り入れにつきましては、条件付きという形で、合意形成を図ったところでございます。その条件の一つというのが、公正な基準を作成して、本格運行に移行するかどうかの判断をきちんとやっていくということで、その判断基準についての議論がこれからということになります。この後、事務局から案を説明していただきますけども、先程も申しましたように、今回が、今の委員の任期の中での最後の会議になります。実際に、今後その判断をしていく議論をするにあたっては、新たな任期の委員が行うこととなります。まずは、これまで議論をしてきた皆さんから意見をいただき、そのあと、新たな任期の委員の方からも意見をいただいて、判断基準について確定をしていきたいと思っておりますので、今回は最終決定ではなく、皆さんからこれまでの議論を踏まえての、ご意見なりご提案をいただくという形で進めさせていただきたいと思っております。

それでは事務局から説明をお願いいたします。

事務局：それでは、資料の説明の前に、私の方から簡単に現在までの状況について説明をさせていただきます。先の、平成29年10月3日に開催させていただきました、平成29年度第3回東村山市地域公共交通会議にて、前提条件の変更を説明し、このことを踏まえた議論の末、付帯意見付きで合意をいただいたところでございます。

その後、平成29年10月10日に所沢市へ、乗り入れに伴う依頼書と、会議での合意書を提出させていただきました。これを受けまして、所沢市では、東村山市の意向を踏まえた所沢市交通計画が、平成29年11月24日に開催されました、平成29年度第1回所沢市地域公共交通会議に於いて、諮問をされ、平成30年2月の14日開催予定の所沢市地域公共交通会議にて、方向性が出ると伺っているところでございます。では、資料の説明をさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

事務局：それでは、資料1について、説明をさせていただきます。まず、1ページ目をご覧ください。ところバス吾妻循環コースの、多摩湖町周辺への延伸に関して、本格運行移

行の判断基準をどのように設定するか、まず最初に判断基準の考え方を説明させていただきます。今回の延伸は隣接市のバスを市内に延伸する形の為、東村山市新規導入のガイドラインの対象にはなりません。ただし、可能な限りガイドラインに沿った運行継続の判断を行うことが必要であると考えております。ガイドラインでは、運賃収入を運行経費で除した、収支率、これが40%いけば、基準を満たしていると規定されております。今回も同様の形が望ましいのですが、ところバスでは、路線別の収支率が把握できない状況でして、利用者数等、何らかの形で代替りの指標が必要です。現時点では、収支率に代わるものとして考えられるのは、資料の6ページにございます、運行距離当たり利用者数、一日当たり14.7人、または、バス停当たり利用者数の一日あたり、12.9人です。これについて、2ページより、順にご説明いたします。2ページをご覧ください。こちらで判断基準の設定を検討しています。収支率の代替りの指標を設定するために、まず、東村山市で運行しているグリーンバス4路線5系統について、直近の実績データをもとに、収支率と利用者数の関係を確認しました。この関係性を確認する方法として、経済データの分析や予測、心理学や医学など多くの分野で最もよくつかわれる統計的手法である回帰分析を用いています。予測結果を導き出す回帰直線は、最小二乗法(さいしゅうにじょうほう)と呼ばれる、数式化したものが3ページの各グラフ中にある「 $y = \text{〇〇}x + \text{〇〇}$ 」というかたちになっております。最小二乗法とは、用語説明にも記載しておりますが、実際に得られた測定値を、特定の関数(数式)を用いて近似する際に、関数と測定値との差の2乗の和を最小とするように関係式を求める方法でございます。

下の表が確認した結果で、収支率と①～③の利用者数の関係を分析した決定係数を比較しております。決定係数とは、値の関係の深さを示す相関係数を2乗し、説明率として%と読むことができる数値です。1.0に近づくほど2種類のデータの関係性が強いことが説明できます。

決定係数の目安として、0.8以上が「非常に良い」、0.5以上は「良い」、0.25以上が「やや良い」というものがめやすとなっております。

②③の決定係数は、「非常に良い」とはいかないまでも、ある程度信頼できる数値であると考えております。

これらの確認結果を図化したものが3ページのグラフになっております。3ページをご覧ください。

縦軸が収支率、横軸が利用者数になっておりまして、利用者数が多いと収支率が高いという関係になっています。

横軸の利用者については、上段が1日当たり、中段が1バス停当たり、下段が運行距離当たりになっておりまして、結果としては、下段の運行距離当たりの利用者数が、最も収支率を表すのに適しているということが確認できました。

関係性の程度を示す値としては、2ページの表及び3ページのグラフのなかにある「R2(アールスクエア)」という、決定係数を用いております。これは統計的に、利用者数で、収支率をどの程度、説明できるかを確認するもので、この決定係数が高いか、低いかで、判断をしております。

決定係数が1.0であれば完全に一致するもので、関係性が低ければ、値が小さくなります。

グラフの中の式が、4路線5系統の点を表す式で、この式のXに利用者数を当てはめて計算した結果がYの収支率になります。この式を表しているのが、グラフの中の斜めの線、赤い線で、この線に近い形で、点が集まっていれば、決定係数は高くなり収支率を利用者

数で上手く表せることを示しております。線と点がばらばらですと決定係数が低くなり、上手く表せないことを意味しています。

①の利用者数では、決定係数が0.2087と低く、利用者数と収支率の関係性は認められませんでした。

②のバス停当たり利用者数では、決定係数0.6687という結果で、1バス停当たりの利用者数と収支率の関係式に、収支率40%の水準を当てはめると、1バス停当たりで1.61人の利用者が必要であるという結果になりました。

③の運行距離当たりの利用者数では、決定係数0.6945と最も高い結果であり、この利用者数を使えば収支率を上手く表現できる、代わりとして扱っても十分な精度があるということを確認できました。

そして、運行距離当たりの利用者数と収支率の関係式に、収支率40%の水準を当てはめると、1km当たりで0.97人の利用者が必要であるということが確認できました。

続きまして4ページには、今回確認した、①～③それぞれの値の特徴を記載していますのでご参考いただければと思います。

5ページには、今回確認した、それぞれの値の説明文を記載しています。また、諏訪町循環の値の算出方法を例示していますので、ご参考にしていただければと思います。

以上のような経過で、収支率に代わる基準として考えられる運行継続の基準案を6ページに掲載しています。

運行距離当たり利用者数の場合で、1日当たり14.7人、バス停当たり利用者数の場合で、1日当たり12.9人、いずれも東村山市域内の1日当たりの利用者数です。

これについて、委員の皆様からご意見をいただければと思います。資料の説明は以上です。

会長：ありがとうございます。いま事務局から説明がありましたけども、数式の説明とか、慣れないと、なかなか理解が難しいかと思います。私もわからないところがあるのですが、ご質問ご意見あれば、お願いしたいと思います。

委員：詳しい説明をありがとうございます。他市のバスを延長してもらおうということで、収支率がカウントできないというのはよく分かるのですが、そもそも、この会議に私が入る前、或いは、バスを考える会からの収支率という考え方はなぜ出てきたのかも一度説明していただけないでしょうか？

会長：はい、事務局から何かありますか？

事務局：利用者負担である運賃と、市の補助が半々であることが望ましいのですが、当時運行しているコミュニティバスの実績を踏まえて、目標値として収支率40%以上と設定したと聞いております。

会長：どうですか？

委員：そうであるならば、要するに一人あたりに対して、補助があまりにも大きすぎるのが問題だよねということで、40%という数字がガイドラインに書かれている訳ですよ。他の市によっては、一つの路線あたり何人以上が目標という風に設定して、そして出す金額をこれだけ決めて決まるところもありますよね。当市の場合は基本的に、収支率40%という、要するに金額で決めている訳ですよ、1人に対する負担ということ。で、ここで、ところバスの判断基準に際しては収支率が計算できないから、②と③のやり方で、どうかという話なんですけど、ここは、結局収支率が、私たちというか、東村山市が出す補助金に対する金額の割合というのは、もう、その考え方は捨ててしまうということですか？

会長：どうですか？

事務局：今回お示しさせていただいたのは、あくまでも、このような私たちの考え方もある

りますよということですので、今、委員がおっしゃっていただいたように、お金から算出するという方法もあるかなという風に思っているところでございます。まず、事務局の案として、今、このような考え方もありますよということですので、お示しさせていただきます。お金から、算出してみたらというご意見をいただきましたので、もう一度整理をさせていただければという風に、事務局では思っているところです。ですので、お金から算出しないということではないです。

会長：はいどうぞ。

委員：あの、これで出た数字というのは、所沢市との協議或いはこの利用料というか、東村山市が負担するお金、これには影響与えないんですよね？確認なんです。仮にこれで6ヶ月間やってみましたと。で、収支率が非常に悪いですよ。所沢市さんこちら利用料延伸料下げてくださいよという話には、ないらないんですよね？そうしますと、こういった計算式或いは数式からいくのが正しいのか、それともその地域で、乗られる方、あの、何人乗られる、或いは、どういった方が乗られるかというところから見ていかないと、ここで、この数式で出す意味というのは、本当に、一つの参考資料でしかないんじゃないかなという気はするんですが、このあたり事務局の方がいかがでしょう？

会長：いかがですか？

委員：もう一つ追加させていただきますと、ここで目も当てられない数字が出てしまって、もしそういった結果が出た時に、やはりこれは本格運行できない、という東村山市としての自由度は、所沢市に対して有るのかどうかということ。それも合わせてお話しただければと思います。あの、逆の結果でしたらね、これ、いいんですけれども。6ヶ月やった、或いは6ヶ月やって、数字が悪いけども、もうあと半年やってみようと、この中に、一つのあり様として書かれていますけれども、その時にやめようよと、いう自由度はどの程度あるのかということも、これ、含んでおかないと、ということをちょっと懸念するんですが。

会長：いかがですか？

事務局：2つ目の方からお答えさせてもらってもよろしいですか？

会長：はい。

事務局：まあ、利用者が少なかったという場合も、先ほど言った、継続できないという自由度、委員がおっしゃいましたけれども、それは所沢市さんとの協議の中で、前回お話しさせていただきましたが、実証運行の期間ということで、お話しさせてもらっていますので、それは、所沢市さんご理解いただいているところでございます。最初の質問については、会長ちょっとお時間いただいていますか。

会長：ちょっとお待ちいただいて。他に。はいどうぞ。

委員：前回の時に、所沢に対する補助をどのくらい出すかという話が表にあったと思うのですがけれども、もう、3月も近いことですので、ほぼ、大体出ているとは思うのですがけれども、初年度、あるいは2年目以降どのくらい出す予定なんですか？伺いたいです。

会長：東村山市が？

委員：東村山市が。

会長：はい、それについてはどうですか？

事務局：予算ですか？

委員：予算ですよ。初年度は4月からではないので若干あれだとは思いますが。

会長：すぐ出てこないですか？

事務局：はい、すみません。

会長：そうですか。ちょっと待って、じゃあ、また、

委員：まあ、いいです、それでは仕方がないので、例えば、この②と③の判断基準は、1

4. 7人と、12.9人、1日当たりとありますけれども、例えば1日15人乗ったって、運行日数が359日なので、 15×359 で、5,385人になりますよね。1年間の、で、もし、5,385人の人に、300円ずつ援助する、まあ、300円私の仮定なんですけども、援助をする、とすると、160万ちょっとになる訳ですよね。で、このバスの運賃は、今のところ100円または180円で乗れるということで、まあ、例えば150円ぐらいに設定すれば、自分の運賃が150円、補助が300円で、まあ、収支率33%ぐらいということになる。それが、160万ということになる。補助した場合。あるいは、前回の資料には200万円以上とのっていたので、これ以上補助を出すのであれば、東村山の収支率の計算で行くと、20%台になると思うんですけども、この点について、所管のほうは、どんな風に考えられるのでしょうか？あるいは、この会に参加していらっしゃる皆さん。これ、あの、今までずっと会議続けてきた、ものすごい丁寧にやってきたことが、例えば久米川町循環の運行改善だとか、新しい路線の判断基準だとか、ものすごく丁寧にやってきたのに、それと整合性が全く取れなくなるんではないかと、また、あるいは、これからどこかの路線がずっと、業績が悪くなってきても、これでもいいよねということになりますよね。どう、あの、数字上で出てきてこれが、一番、決定係数に沿っているということは、計算上は分かるんですけど、ここで新しい判断基準を入れることによって、今までやってきたこととの整合性っていうのは、どう考えるのかなという風に思います。ここが、バスの、バスというか、公共交通の会議の場ですけども、500億以上の予算規模だったら、200万も300万も400万も、似たようなもんなんじゃないのという考えが、もしかしたらあるのかもしれないですけども、私、他に、子どもの図書館のボランティアなんかやっていると、図書館司書を入れるために、ものすごくがんばって、やっと予算が付いたと思ったら、ほんのこれだけの予算でできるんだってことが、お母さん達は、結構ショックだったんですね。このぐらいの予算なら、すぐつくんじゃないのと思ってた事が、何年もかかったっていう、で、ここで、この100万200万は、もしかしたら、全体からしたらなんでもないかもしれないですけども、これから新しい子どもだったり、お年寄りだったり、色んなところで困っているところに、ちょっとだけ融通すれば、そっちの予算が通る訳で、どういう風に考えているのかなと思って。

会長：はいどうぞ。

事務局：繰り返になってしまう部分はあるかもしれませんが、今回お示しさせていただいたのは、全てではないです。こういう考え方もございますので、今回現行の委員さんから、またご意見をいただいて、それで、会長も冒頭おっしゃっていただきましたけども、新しい委員さんからもご意見いただいて、一番いいものに作り上げていきたいと考えておまして、今回この考え方を、ちょっとお示しさせていただいて、今、おっしゃったような意見を吸い上げさせていただいて、どのような検討方法があるのか、もう一度、事務局の方も検討していきたいと考えているところでございます。以上です。

会長：グリーンバスの判断基準である収支率40%、それになるべく近い判断基準を設定するとしたら、どういう方法がありますということで、これは、割と難しい計算をしておりますね、こういう結果を導き出したということですけども、私も、事前に打ち合わせをさせていただいた時に申し上げたんですけど、例えば所沢市のバスに対して、東村山市がこれだけのこの部分に対して、これだけの負担をします、この負担に対していくらぐらいの収入があるかということだって、まあ、それは計れる。ただ、均一運賃のバスではないので、乗った人がいくら払うのかというのは、正確なことは出しにくい、というようなこともあるので、その辺を何らかの形で、按分するなり、そこに計算式を何らか設けて、人数に対して、収入はこれだけという風に判断した結果として、これを比較する方法も有りますよねという話であったり、何通りかは考えられます。ただ、それが、

恐らくは、どこから割り出すかという、多分、実際に、該当する地域の停留所から乗った人の数、降りた人の数しか割り出しができないので、その中で、いかにしたら、なるべく確実に分かりやすい判断基準はないかというのは、私も申し上げています。その中で、非常にその、私もなかなか理解が難しいような計算式になってしまっているのはあるんですけどね。

委員：よろしいでしょうか。

会長：はい、どうぞ。

委員：前提として、前回第3回の資料1で、経費の負担について、東村山市さんと所沢市さんが協議をするというかたちになっていたんですけど、現時点での進捗を教えてください。キロ当たりの延長分の経費を、東村山市さんが負担するようなかたちなのか、あと、その運賃収入の配分が有るのか無いのか、経費の増加した分だけは払うけれども、それによって、例えば、運賃収入が仮想で、所沢市と協議が整った分だけ、差し引いた分で経費を負担するのかとか、逆にできる限りの方法で、実収入を割り出して、その部分を経費から差し引くのかによっても、この判断基準が仮想のものなのか、現実的にその4割というものをめざせるものなのか、結構違ってくると思うので、ちょっと現時点での協議の進捗状況を教えてくださいたいと思います。

会長：はい。そうですね、事務局いかがですか？所沢市との間で、負担あるいは収入の配分等が、有る無しにかかわらず、そういったことについて、どのような協議が行われ、今どういう状況にあるかということなんですけれども。

会長：はいどうぞ。

事務局：まだ、継続協議中ということになってはいますが、予算の算出方法としてはですね、所沢市の全体の収入に対して、距離按分の収入を引いたものを、東村山市の負担という風に算出をしております。

委員：ちょっと確認させていただいていいですか。今の距離按分の収入、ちょっとそこ理解できないのですが、さっき会長がいったように、東村山市内の六つの停留所から乗った人数、あるいは、その運賃収入をベースに考えられている。その距離按分の運賃収入ってどういう意味ですかね？

事務局：東村山市の収入、所沢市の収入というのが、明確に区別できないというのが以前から申し上げていた通りですので、収入額の確定というのができませんので、所沢市全体の収入額に対して、東村山市の延伸する部分の距離、この比率を全体の収入額に掛けたものを東村山市の収入という考え方で、算出をしております。

委員：そうしますと、極端に言いますと、六つの停留所からゼロ人でも、東村山市の運賃収入があると仮定するんですか？延伸部分。じゃあ、ここからだれも乗らなかつたと、それでも延伸部分で按分比で、収入があったと仮定するんですか？これ、やっぱりおかしいですよ。

委員：これ、いいかもしれない。

委員：あともう一ついいですか？

会長：はい。

委員：今、全体の、とおっしゃったんですけども、所沢市の吾妻路線の全体ではなくて、所沢市全体の、ところバスの収入ということよろしいですか？

事務局：所沢市では、路線ごとの収入という風には出しておりませんので、所沢市全体の収入額に対しての距離按分というかたちになってしまいます。

委員：会長、

会長：はい。

委員：あの、同じ議論が繰り返されてきているような気がしてしょうがないんですけども、結論から言うと、この一つの提案、事務局からの提案。最終的にはやっぱり、乗降人数

におちていますよね、で、もう一つの切り口としては、当該市の負担金をどう見るんだという切り口になりますよね。その根拠をどこに置くんだと。最後に落ちるところは、やっぱり、乗降客数じゃない。するとね、あの、出てくるか出てこないか分からない数字を、ここで、この場合はどうなんだ、ところバスはどう考えるんだと言う論議をしてもしょうがないと思うんですよ。だから、そのために40%という一つの基準を、どういう風にこの路線で、勘案して置き換えますか、その方法論を、今事務局は検討しているんであって、切り口を変えて話をし始めると、最終的には、地域公共交通会議で論議をして、行政側がそれを採用して、議会で承認をもらって予算付けしていきますよ、それが、400万だから300万だからと、他の事業と置き換えたら、それは価値が違いますよ、というのじゃ、これはちょっとね、御容赦願いたい。それは白紙に戻して論議をしていかないと、じゃあ、子育ての予算が、あれ、30万でできなかったのが、こちらは150万でできる、では、30万回してあげたらどうなの、そんなことを論議する会議ではないと思うんで、その比較はね

会長：それは、ご意見として、勿論出していただいて構いませんが。

委員：考え方というのは、私は最終的には、40%にいかにか還元していくかっていうことの、計算方式のあり方を、どんな方法があるだろうかというのを事務局は提案しているので、突き詰めた数字をここでね、実証運行もやっていない状態で、何人乗るんだと、この人数がこうなった場合はどうなんだ、ああなった場合はどうなんだというよりも、基準として一つのものを出していきますと。最終的に根っこを抑えるのは40%の部分でやりますよと、いうかたち。で、その40%に対する議論は、きょうは、やめましようよ。40%がどうなんだ、その、500億に対する何%がどうのこうなので、という議論をやるベースではないと思いますよ、きょうは。だからその部分に関して、方法論として、確かにおっしゃるように、算式、私も数学はあまり得意じゃないので、難しいなと思いつつながら、見せていただいたんですけれども、最後にはね、やっぱり、委員さんおっしゃるように、40%をどうするかというところへ置くということで、方法論を出していったらどうかという気がします。

委員：2つの話が一緒になっている気がします。1つは判断基準をどうするか、それと所沢市に対して東村山市の負担をどうするかというのが話の流れの中で一緒になっているような気がします。40%にできるだけ近づけるということであれば、所沢の話になると思いますけど、所沢市に対して東村山市が例えば年間300万円負担するという話であれば、その40%の運賃収入は120万円が得られるためには何人くらい乗ればいいのかというように、そちらから話をもっていけないと、それで、40%に近くなればいいですけど、20%くらいだった時にどう判断するかというのがまた、ここで一つの物差しを作る話よりも動かしてみたらという、今の話には私は賛同します。

会長：ここでの議論は、基準をどう作るかということですから、今おっしゃったとおり。ただ、今までのご質問はその前提を確かめるためのものですから私もそれを通してたわけで、東村山市が所沢市に対してどういう負担をするのかというあたりのところは、仮に負担金額から算出するような方法をとるとしたら、基本的なところはどういう形で負担することになっているのかというのは必要なデータではあります。

委員：先ほどおっしゃったところバス全体に対するこの延伸部分ということになると、巨額になる可能性がありますよね？あちらの分母が大きいので。全体からするとほんの微々たる小数点以下の話ですよね。それで全体の金額で割り算するとこの前の金額に落ち着くんですかね。

会長：先ほど委員からのご質問にあったように、今、どういう協議状況にあるのかというところをご説明いただいた方がいいと思います。

事務局：改めて私の方からどのような状況になっているのか、ご説明させていただきます。

先程概ねの状況は私の方で説明をさせていただきました。具体的には平成30年度の予算がかかわってきますので先程説明させていただいた考え方で、概ねですが所沢市とやり取りさせていただいております。所沢市の方はまだ、地域公共交通会議で諮問はしていますが、回答は2月14日に予定されているという状況で所沢市の回答はいただいております。現状ではまだ、所沢市の回答が出ておりませんので、進み具合というのはそのような状況であります。お金の方は先ほどご説明させていただいた内容で所沢市とやり取りをさせていただいております。予算の提出期限等ありますので、そのようなかたちで進めさせていただきました。以上です。

委員：予算等の話がありましたけども、目標としての金額も大事だとは思いますが、先般の会議でご案内ありましたように、実証運行の期間を経てという内容がありました。実証運行はあくまでお互いの予測で当たればよしとして、はずれた場合はいろいろあると思いますが、やはり実証運行によって具体的にこうなったということを踏まえないとなかなか議論としてはまとまらないように私は思います。従って1年間の実証運行と伺っておりますけども、ぜひその辺の経過を見ながら結果的にいい結果が出るかもしれないし、やはり駄目だったということもあるかもしれない。ご担当は非常に苦勞して、金額をまず交渉のベースとして必要なわけですから、やられたわけですけども、それはそれとして、やはり結果については結果良ければすべてよしという意味ではなくて、もっと実証運行を、せっかくそういう期間の調整ができていくわけですから、活用をされたらいかがかたと、こう思います。

会長：ありがとうございました。

委員：吾妻循環については、コースが短くなるという計算ですか。6ページに15.2kmと書いてありますが、これは1日当たり15.2kmということですか。あ、わかりました。吾妻循環コースそのものが縮小されるんですよ、北秋津のあたりが。それだけ一つ確認したいんですけど。

事務局：ところバス吾妻循環コースの変更の予定があると伺っております。委員がおっしゃったとおり、所沢駅東口から保健センターの間を廃止し、保健センターを起終点にする案で変更を進めていると伺っております。

会長：延伸する距離が相殺になるかどうかはわかりませんが、縮まるということですね。

委員：確認ですけど、実証運行をして数字が想定したものにならないということになった場合には、やめますということを確認したと思いますが、間違いはないですか。

事務局：間違いございません。

委員：所沢市からこの路線は無理だとなった場合、東村山市としてやらないという告知ができるのですか。選択肢はないと思いますが。

会長：所沢市側からこの部分についてはやめたいという申し出なり、あるいは地域公共交通会議からあった場合の対応ということですね。その辺はいかがですか。

事務局：所沢市からそういうお話があった場合は、廃止という形になってしまうかと思っております。当然、地域公共交通会議でお話しいただいてということになるかと思っておりますが。

委員：懸念される、今、委員がおっしゃった、先方からやめたいと言ってくるのはどういう事由なんですかね。こちらから乗る人が全然いないということは関係ないですよ。そうするとあちらのトータルの予算の中で、コミバスの予算が削られてどうしても、ここは削りたいという話が出てくる可能性ですかね。

委員：なぜかという、東村山だけが成功しているんですよ。一般的にこれからどんどん広がっていく可能性があるのですが、全国的に見たらそうではない。所沢は本当に大丈夫か、やり続ける体制があるのかということ、どうなのかなと思ったので質問しました。

事務局：先ほど話しました、11月24日の所沢市地域公共交通会議の中で、ところバス

吾妻循環コースを東村山市域へ乗り入れる案の説明を事務局がしたときに、委員のかたから、吾妻の地区のかたが西武遊園地駅に行けて、そこから1本で中央線に乗り換えなしで行けるため、非常に所沢市民としてもメリットがあるというお話がありました。

会長：可能性を言えばきりが無いのですが、例えば所沢市がコミュニティバス事業そのものを考え直さざるを得ないみたいなことが無いとは言えないですよ。ただ、いずれにしても突然に来月からやめますという話は基本的にはないはずなので、当然事前にこちらにもこの会議にも何らかの連絡なり協議の時間的なある程度のもものはあるはずですので、それはもしそういう何らかの問題が出てきたときの対応ということになるかどうかと思いますけど。ゼロとは言えないです、確かに。全国的にはコミュニティバスも見直しの時期にあるのは事実ですから。例えば収支率10%くらいでやっているところは全国には結構あって、当初は一人でも利用者がいればという話もある一方で、やはりこれに税負担をするのはいったいどうなのかという意見も出る中で、事業そのものの見直しというのはどこでも比較的視野に入っているところ。この近辺でそういう大々的な動きが出るかどうかというと、たぶんそうはないだろうとは思いますが、ただ、全体を見直す中で一部をどうするというような話は当然考えられますので可能性としては委員がおっしゃるようなことはあるかもしれない。ただ、それは、一方的な通告でいきなりということは基本的にはないですから、それはその時の対応ということで考えたいと思います。一つ気になっているのは、ここで判断基準を議論して、今後決めていくわけですが、判断基準の捉え方としては意見もありましたようにいろいろあるわけ。その中でたとえば、今回説明いただいたこの基準をたとえばこういう形のものを使って判断します、これを公表した場合にどうやって判断基準の内容を一般に理解していただくのかということなんです。つまり、私たちも説明聞いた中で計算式・関係式が本当に理解できているかということ、私も理解できていないところがある。確かに計算上こういう計算をすればこうなりますという結果でもいいんですけど、やはり、こういう計算にはなぜ、そういう計算をし、これがどういうものだからこの数字になるんですというあたりの説明ができないとやはりまずいだろうと思うんですね。今回のご提案された判断基準の考え方をどのように説明されますか？IBSさんのほうで示していただいても構わないんですけど。

IBS：説明させていただきます。3ページが一番下の図がすべてです。これを理解して貰う、説明することが難しい場合は、むしろ基準を立てない方がいいという話になるかと思えます。ひとこと言えば東村山市で走っている実績、利用状況と収支の状況というものを材料にしています。東村山市で走っている利用の水準と収支の実績を参考にすると、今後新たに走るところの利用水準としては1キロ当たり1人弱くらいは必要だろうと、じゃあその数字は何かというのが、今の運行に対する利用の実情で今東村山で走っているところはそれくらいの水準でやっていますというところ、新たに走ってくるところが6ページの約15キロですので、その水準に当てはめると15人くらいは必要であろうと、そうすると今の東村山で走っている水準と同じくらいなので、それ以上であれば十分現状東村山で投入しているものと遜色ない利用の状況なので問題ないのでではないかというような説明になります。わからない点がありましたら追加でいただければと思います。

会長：そういう説明が必要なのだろうと思います。

委員：私の意見としては、結論の6ページの、東村山市の水準に当てはめたキロ経費からの利用状況で類推するというのはとてもいい内容だと思います。仮想としてもそれが一番いいのではないかという気がします。今日の話ですけれども、極論で言えば所沢市の延伸部分で経費がこれだけかかる、東村山市の基準は収支40%だからこの経費の6割分しか払わないということで所沢市がいいですよ、ともし言ったとすれば、もうそ

れで収支率40%を現実的には保てるということになります。所沢市との協議の話で現実的などころとしては収支率はどうかというのがあるのでそれは判断基準としてはあまり適切ではないと考えます。むしろ、この提案の考え方により東村山市の経費などを勘案しながら、実際の多摩湖町地域の利用状況を見るという方が妥当であると思います。逆に言えば経費面だけなら、この地域にこれだけのものをもし東村山市で単独で走らせるとすれば所沢市に負担する経費どころでは走らせることができない、というのが明白であるということは、再三議論の中でもわかってらっしゃると思いますので、そういうことの中なかでは、経費も単独でやるよりはるかに安くなっているし、収入も経費もキロ按分によって、ということになるとところバスの収支率に収入の方は引っ張られてしまうので、実負担額というのはそちら次第になってしまうという面がありますから、判断基準としては今の出し方、仮想でこういった考え方によってというのは、妥当であると思います。

会長：ほかにありますか。私が先程申しましたように、先ほど説明していただいたような、なぜこういう基準を採用するのかということの理屈付けがきちんとできていることがちゃんと説明できることが必要だと思います。それがわかるように説明できることが必要なので、最初の事務局説明の時に、その部分が丁寧ではなかったので質問させてもらいました。他にご意見は。

委員：確認ですが、今回案として出していたいただいた乗降人数のカウント方法なんですけれど、東村山市から所沢市に利用されたかた、所沢市から東村山市に利用されたかた、もしくは東村山市内の利用のかた、いろいろパターンがあるかと思いますが、乗降人数をどのようにカウントするのかをお聞かせください。

事務局：カウントの方法としましては、バスにセンサーを付けて乗車と降車をカウントする予定です。その考え方としましては、乗車で1回、降車で1回カウントすることを考えております。グリーンバスの利用者数でも、例えば東村山駅から医療センターへ行きで1回、医療センターから東村山駅までの帰りで1回とカウントしているのと同じと、いうように考えています。

委員：そうしますとたとえば多摩湖町で乗って所沢市で降りた場合、東村山市民の利用は一人なんですか。西武園で降りたときは二人なんですか。

事務局：市内で乗り・降りの場合は二回のカウントになってしまいますが、あまり多くないであろうという予想をしています。

委員：それであれば降りる方はカウントせずに乗る方だけカウントすればいい話ではないですか。

会長：そうすると今度は所沢市で乗って東村山市で降りたかたがカウントできないので、例えば行き帰り利用したとすると帰りがカウントできない。だから、このエリア内だけで乗り降りした人だけがダブルカウントになるんですけど、距離的にそんなに長くないので、多少多くなるかもしれませんが、そんなに大きな影響はないだろうという話であると思います。

委員：たとえば山口の方から乗って多摩湖町で降りる方もカウントは1になるということですか。

会長：そうですね。

委員：先ほどの委員の逆算して40%というのは、所沢市との当市の負担分の交渉にもかなり説得力のある数字になってくるのではないのかという気はしています。他の路線と公平を保つためにもこうだという話を是非交渉の中でお願いするだけでなくできるだけその数字に近づけて、こちらの負担をできるだけ40%に近づけるようにもっていけるように交渉をやっていったらいいのではないかなと思います。

会長：ほかにご意見ありますか。

そうしますと、まず、この判断基準として、今回事務局案として運行距離当たりの利用者数、それからバス停当たりの利用者数で、現状のグリーンバスが指標を満たしているという前提のもとでなんですけども、その状況をベースに計算をしていった結果として、いくつかの方法の中から信頼度が高そうな基準案としてこの2つが提示されたわけです。その他にご意見の中では、実際に東村山市がどれだけの金額を延伸部分に対して負担することになるのか、これは現状ではまだ確定したものはないわけなんですけども、その金額に対して、按分になりますけどどのくらいの収入があるかということによって40%という考え方としてはそれもあるだろうというようなことであったり、いずれにしても判断基準にあわせて判断をするためには東村山市内のバス停での乗降客数で判断することは、これはもうそれしか方法がないだろうというようなことにはなってくるだろうと思います。そのようなことでご意見いただいた中ではきちんと一般的に理解がなされるような説明ができるということであれば、事務局案の中の運行距離当たりの利用者数が理にかなっていて、妥当性が高そうだというようなことは今までのご意見の中でありました。今日は最終決定ではありませんので、これをベースにまた揉んでいただいてこの次の新たな構成での地域公共交通会議の中でまた揉んでいただいて最終決定をしていくということと考えていますけど、そのようなことでよろしいでしょうか。

(異議なし)

会長：それでは、次の議題に進みたいと思います。その他について、事務局説明をお願いします。

事務局：「その他」につきまして、他の地域の検討状況について、ご報告申し上げます。美住町・富士見町の地域組織として、「東村山駅西口～久米川駅南口」路線の導入に携わった地域組織が、引き続き富士見町地域（南部）の検討を始めたところです。しかしながら、改めて民間路線や小平市ぶるべー号との競合などの課題が確認されたところであり、現時点では、定時定路線の運行は難しい状況ではございますが、引き続き導入可能な輸送方法を探っております。

会長：ご質問等がありますか。

委員：前回10月3日の「協議が調っていることの証明書」の付帯意見のうち、「今後について」の中に「市域全体への新たな足の確保方法について検討を始めること」とありますが、これについてどのように進めていくのか、事務局でたたきを作っていただいて次回以降本格的にやっていく必要があるのではないかと考えます。

会長：はい、そのようにお願いします。他に何かご質問もなりますか。よろしければ、本日の議題についてはすべて終了いたしました。

事務局：最後によろしいでしょうか。東村山市地域公共交通会議の現委員の任期が本日までとなっております。様々なご意見、活発なご議論をいただきまして、誠にありがとうございました。委員の任期を終えて、委員を継続される方もいらっしゃいますが、ひとまずの区切りとして、委員の皆様から感想などをいただければと思います。

(各委員より感想)

ありがとうございました。

これをもちまして、平成29年度 第4回 東村山市地域公共交通会議を閉会いたします。