

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成30年度 第3回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成30年11月2日(金) 午後3時00分～5時00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・関根康洋委員・今井良治委員・中條基成委員・依田修委員・齋藤員幸委員・薄井政美委員・佐伯昭委員・井関稔委員・石川龍太委員・小河憲司委員・蛭間浩之委員・佐藤和明委員・間野雅之委員・谷伸也委員 (市事務局) 平岡環境安全部長・細淵環境安全部次長・屋代公共交通課長・島田係長・柴田 ●欠席者： 粕谷裕司会長代理				
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	4名
会議次第	1. 開会 2. 議題 (1) コミュニティバスガイドラインの見直しについて (2) 「ところバス」運行開始後調査について 3. 報告事項 ・コミュニティバス有料広告事業の実施主体の変更 ・秋津町地域組織の設置 ・ところバスの利用状況 4. 閉会				
問い合わせ先	環境安全部 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2492) FAX番号 042-393-6846				
会 議 経 過					
1. 開会 事務局：本日は、大変お忙しい中ご出席賜り、誠にありがとうございます。 開会に先立ちまして、本日の会議資料の確認をさせていただきます。 配付資料確認 ○「次第」 ○資料1「コミュニティバスガイドラインの見直しについて」 ○資料2「運行開始後アンケート(案)」 ○資料2-2「ところバスの路線図」 ○資料3「広域連携路線導入検討の考え方(案)」 ○資料4「平成30年度地域公共交通会議スケジュール」 議事に入ります前に、委員の皆様の出席状況でございます。 本日は、委員16名中、出席者15名、欠席者1名となっておりますので、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ることをご報告させていただきます。 環境安全部長よりご挨拶申し上げます。					

— 部長挨拶 —

《部長》本日はお忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。10月1日のところバスの実証運行の初日は、台風24号の影響がありまして開通式は中止とさせていただいたところでございますが無事に運行ができた次第でございます。ありがとうございます。さて、本日を含め、今年度残り3回の会議となりますが、この会議の中ではガイドラインの見直しに関してご意見を頂戴しながら検討を進めてまいりたいと考えております。個別の路線の検討とは異なりまして、コミュニティバスの広域連携について、地域を限定しない広い視点でのご意見をいただきましたら幸いです。また、今回の会議につきましてはところバスの運行後調査についてもご意見を伺うことなど、内容は盛りだくさんとなっておりますので、是非忌憚のないご意見をいただき、実りある会議としていただきますようお願い申し上げます。簡単ではございますが冒頭のご挨拶とさせていただきます。本日もどうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、これより平成30年度 第3回 東村山市地域公共交通会議を開会いたします。

はじめに、会長よりご挨拶を頂戴したいと存じます。

— 会長挨拶 —

《会長》みなさん、こんにちは。前回の会議から今回までの間に、ところバスの乗り入れという新しい出来事があったわけですが、残念ながら台風の影響で式典が中止になりました。私も台風の影響を受けまして、北海道から1日に戻る予定で動いておりましたが、30日の時点で、台風が接近することにより、昼ごろから千歳から羽田への便の欠航が決まっていました。17時過ぎに乗るつもりでいたところを、少し前の便に振替えたのですが、それも「引き返すかもしれない」、から「引き返す」に変わりました。たまたま15時台に新潟行きの便に空席があり、飛ぶことがわかっていたので、急遽新潟行きに振り替えて新幹線で帰ることにしました。新潟に着くと、8時頃から電車が動かないという情報が入ったものですから、結局30日の晩は新潟の近くに泊まって、本来だったら式典を行うはずだった1日の朝にこちらに帰ってきました。

今年の各地での災害の状況を見てみますと、マップにしてもインフォメーションにしても、通常の運行ができているときは、それなりに情報が伝わるようになっていますが、異常時の情報をどう伝えるかというのは非常に大切なことだと改めて感じました。私の場合はいろいろな経験から羽田ではなく新潟へと思いつきますが、ふつうは思いつきもしないのでは。中にはそう考えて新潟に来た人もいたのですが、どうやったらどこへ行けるかというような情報は、やはり異常時にきちんと伝わるような、また、通常時は外国語表記でも異常時は外国人に向けた案内はほとんどないので、そういったこともこれから考えていかなければということ、ここ最近の連続した災害の状況を見ていて思いました。

ところバスにはそのあと忙しくて乗れなかったものですから、実は今日、延伸区間を乗ってきました。西武園の駅を降りてふれあいセンター東から下山口の方まで乗りました。昼間の便だったので、1人しか乗車していなかったのですが、上手に使ってもらえるような方法をこれから皆さんに伝えながら、いい方向に持っていければと思います。挨拶と言いながら長くなりましたが、会議を始めたいと思います。以上です。

《事務局》ありがとうございました。これより、会議の進行を会長にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

《会長》

議事に入る前に事務局に確認します。本日の会議に傍聴希望者はいますか。
(傍聴希望者は、4名いらっしゃいます)

《会長》

委員の皆様にお諮りいたします。

事務局からの報告で、本日の会議に4名の傍聴者が待機しています。この会議への傍聴について許可いたしますが、ご異議ございますか。

・ ・ ・ 異議なし ・ ・ ・

では、傍聴者の入室を許可します。
傍聴者の着席まで、お待ち下さい。
(傍聴者入室)

会長：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会議の円滑な進行にご協力をお願いいたします。

2. 議題

会長：本日の議題では2点用意されています。まず、1点目「コミュニティバスガイドラインの見直しについて」事務局から説明をお願いします。

(事務局説明)

それでは、コミュニティバスガイドラインの見直しについて、ご説明いたします。

ガイドラインの見直しの時期については、現行のガイドラインの中でも触れられており、社会情勢や、土地、施設の分布、道路・交通条件等、様々な変化に対応していくため、約5年を目安に、見直し・更新を行っていくとされています。

ご案内のとおり、現行のコミュニティバスガイドラインは平成25年3月に策定されたもので、すでに5年が経過しておりますことから、この度、ガイドラインの見直しをお願いするものです。

最初に、今回の見直しの考え方ですが、事務局といたしましては、現行のガイドラインをこのままコミュニティバスのガイドラインとして残し、特に大きな変更を加えず、検討地域の更新と広域連携路線の導入検討の流れを追加するという2点に絞った見直しを考えております。

ガイドラインの見直しに当たっては、道路幅員の問題などから今の道路状況ではコミュニティバスの新規導入は難しく、バス以外の移動手段の検討を必要とする地域があり、この点も踏まえた見直しをする必要があるというご意見があることは承知しておりますが、今後、道路の整備状況が変わることで新たな路線を導入できる可能性があることから、バスのガイドラインは、このまま残した方がよいと考えたところです。新たな移動手段の導入については、まず庁内であらゆる関係所管と情報を共有しながら研究させていただき、いずれは、会議の中でもご意見を伺うようにしてまいりたいと考えております。

見直し検討のスケジュールについて、本日お配りいたしました資料4をご覧ください。まず、本日の会議で、見直しの内容がこの2点でよいという決定をいただいてからの話となりますが、本日の会議では、見直しをする2点についてそれぞれご意見をいただきたいと考えております。次の第4回の会議では、事前に資料として、今回いただくご意見も踏まえての修正した案を作成いたしますので、その案について、更にご議論いただきまして、第5回の会議で見直し後のガイドラインを確定するという流れで進めさせていただきたいと考えております。

まずは、このような形の見直しでよろしいかどうか確認をしていただいて、よいという事であれば、実際に見直し作業をする2点について、資料をご説明させていただきたいと存じます。よろしくをお願いいたします。

会長：事務局からの説明では、ガイドラインの見直しについて、現行のガイドラインは、このままコミュニティバスのガイドラインとして存続させ、今回の見直しでは、検討地域の更新と広域連携による導入の際の流れなどを整理して盛り込むという2点に絞った見直しをしたいとい

うことです。ご意見があればお願いします。

委員：見直しのスタートから2点に限定してしまうのはどうなのかという気がします。配付された資料を拝見すると過去のデータの的なもの、人口や年齢の推移はよく理解できる。ただ広域を前提としたものの見直しというのは分かるが、一つ加えていただきたいのは、現在、空白・不便地域と言われているところから要望が上がっているのかいないのかが1点。それはどのくらいの頻度で、どの程度の地域の方々の要望があるのかをみたいのと、もう1点、事務局がこの2点に絞り込んだ理由は、推測ですが総合計画の策定を待っているのではないかという気がします。もしそうであるなら、総合計画策定にあたり、公共交通会議として、デマンドも含めこういう方向で総合計画の中に入れてくれないかと、逆に具申をしていくような協議をする必要があるのではないかという気がします。その結果、総合計画が理事者サイドで方向性や予算が決まった中で、絞り込んだ形の協議が生まれるのではないかという気がします。きょう2点に絞り込むと、ガイドラインをどう捉えていくのかという方向性が非常に曖昧になるのではないかという疑問と不安を感じます。

会長：事務局いかがですか？

事務局：公共交通空白・不便地域からの要望があったかどうかについてですが、これについては今のところ手元に資料がございませんので、改めて次回の資料として報告させていただきたいと思えます。要望の有無が検討地域を指定するという条件に入っていないので、それは、ガイドラインを大きく見直して、検討地域の指定の条件を改めて検討いただく機会があるかと思うので、その時にご議論いただければと今のところ考えています。総合計画を待つ、あるいは総合計画に盛り込むための意見を地域公共交通会議としてまとめるということにつきましては、今回の見直しは、あくまでもコミュニティバスを導入するための流れについての見直しなので、これについてはそのままガイドラインとして残させていただき、来年度以降、新たな移動手段についての議論の中で一緒にご意見をいただけるのではないかと考えているところです。

委員：そうすると、とりあえず今迄のガイドラインを修正して当面の問題については対応してゆき、抜本的な見直しというのは改めてという考え方の2段で行きたいという捉え方でよいですか？

事務局：そのような形で考えています。

委員：今回はコミュニティバスのガイドラインの見直しなので、事務局で整理された見直しの件で私はよいと思えます。他の交通手段については、まず庁内で検討ということなので、そのタイムスケジュールなどを教えていただき、検討した結果は別個で出して、別個で検討する方がよいと思えます。その辺がはっきりしないので、委員さんも困っているのだと思えます。ガイドラインの見直しについてですが、まとめ方としてはこれでよいと思うのですが、考え方とところで、今回ところバスに関しては想定外の話だったので、ガイドラインの見直しは想定外をなくすことも目的だと思います。この広域連携の路線の考え方は、相手の路線をこちらに持ってくることばかりを考えているのですが、隣接している市の方たちと公共交通について一緒に考えていただき東村山市のコミュニティバスを伸ばしてもらえないかという話も絶対あると思うのですが、そういうことが全く含まれていない。そういう話が出たときに想定外の話となるので、そういうことを想定して考えた方がよいというのがまず1点。それからいただいた資料で交通不便地域がこうなりましたとなっているが、この5年でどう改善されていったのか比較して自分で考えなさいということなのか、何パーセント改善されましたなど具体的な資料がないと、これは所管の手柄でもあるのでしっかり主張した方がよいと思えますし、数値化した方がよいと思えます。検討地域を具体的に出不さないというのは、私はよいと思えますので、要望があるかどうかはあとの問題でよいと思えます。今どこが具体的に交通不便地域なのか町名すら書いていないので分かりにくい。市内と周りの路線も含めてバス停圏域の円を描いているとは思いますが、恩多町のあたりがこんなものであったかと。東久留米市からの路線もあると思うのですが、漏れがないのであろうかという気がしてしょうがない。市内だけではなく周りの公共交通機関をチェックして交通不便地域を出しているのか疑問点があります。あと、人口や高齢化は分かりますが、これを資料として出しているのはよいですが、見直すための意味合いを事務局はどう考えているのかというのが欲しい。それを含めてこちらで考えてということなのか。そうではないと私は思う。人口等を勘案して、事務局が考える交通不便地域

は現状ではここであると最終的なものがあるべきではないかと思う。でも、そういうのがないので全部一時しのぎですよ。事務局はどうなのかというのをたたき台として欲しい。そこから考えるのはすごく時間がかかるかと思います。その2点です。

事務局：1点目の広域連携については、ところバスとの連携を基に入れていますが、他のパターンもあるのではないかとのことですが、ご意見をいただければおっしゃる通りだと思いますので、まず2点に絞った見直しをするということを決めていただいてから、具体的な内容について説明をさせていただき、今回ご意見をいただくという形になりますので、今のご意見を含め次回修正案としてお出ししたいと思います。2点目の検討地域の事務局としての考え方ににつきまして、今のところその2点について絞ると確認をさせていただいているところで、それでよいということになれば、説明をさせていただきますのでよろしくお願い致します。

委員：この2点が、きょう出てきたので、頭の中でまだ整理できていないのですが、検討地域の見直しというのは、ガイドラインを変えてゆかないとできないことなのですか？この中に包含されていることなのではないのですか？或いはもっと違う基準をもって検討地域をチェックしていくということなのですか？というのは、事務局のお話ですと、不便地域ではかなりのところでバスが引けないと理解している。そうすると、不便地域だと出して行って、ここにこれだけのニーズがあるはずだから引いてみようとした時に道路規制の問題でできないとかそういうことになっていくのではないですか。今回のガイドラインの見直しというのは、別の交通手段、そういったことからスタートするのかと思っていたのです。そうでないと今ある平成25年策定のガイドラインを敢えていじることなく、このままでいけるのではないかと思うのですが、これが1点。広域連携というのは、委員さんもおっしゃったように、こちらから持って行く或いは相手側から、そのあたりの情報というか、今の社会情勢からして、その地域間の例えば小平市とやってみる、あるいは清瀬市とやる、そういったことが可能なかどうか。こういったところを見据えていかないと、例えばこの2点でやっていきたいと思いますといった時に、議論や検討や調査もしたが、何の成果も得られなかったということになってしまうのではないか。こちらをやりながら、来年度以降に新しい別の交通手段の検討を始めるというのであれば、今回こちらからスタートした方がよいのではないかと思います。見直さなければ地域を選定できないのか事務局の考え方を聞かせただければと思います。

事務局：検討地域をどう見直しをするのかということでは、委員がおっしゃる通り特に指定する条件を変えさせていただく提案はありませんので、条件が変わらない中で、富士見町のあたり、東村山駅西口から久米川駅南口までの新規の路線が通っていたり、近隣の小平市や清瀬市のバス停が、現行の空白・不便地域の中には入っていないのでそのあたりを反映させたものに更新をする形で考えています。バスが通れない所を今後検討地域としてどう扱うかということにつきましては、先程からお話が出ている新しい移動手段の検討についてご議論いただく中で、本当に検討すべきところになると思うのですが、そこをどう指定していくかはバス以外の手段での検討地域ということになるかと思うので、改めて来年度以降のことで考えています。

委員：一つ私が懸念するのは、今年度の方針で2つのポイントでやっていくということが足かせになる恐れはないのかと思う。これで検討したけれども、Aという不便地域がバスが通れないと門前払いになってしまいますよね。ここで見直しをかけて設定していくことが本当によいことなのか？逆に新しい交通手段とどちらも決めずに、新しい交通手段をどうやって設定できるかということから入らないとどんどん先に行ってしまう。来年度スタートし例えば5年かかるということになってしまう。であるなら見直しということよりも、こちらからスタートさせた方がより現実的なものになるのではないかと思います。

会長：いかがですか？

事務局：コミュニティバスの今回の見直しは、あくまでもコミュニティバスの導入のガイドラインの見直しというところで、更新をかけたところで特に新たな移動手段を検討する際の足かせになるとは考えていません。新たな移動手段につきましては、来年度以降検討をと申し上げているのですが、庁内では、国の方から福祉部門との連携をという話もありますので、健康福祉部と一緒に情報共有しながら検討、研究を始めていこうと話しています。庁内である程度研究、勉強させていただいた上で来年度に入りましてから皆様にご意見をいただく流れになると

考えています。

委員：くどいようですが、この会議で検討地域を見直さないと交通不便地域と言われるところに路線は引けないのですか？このままの状態、このままのガイドラインのままで地域を検討することは不可能ですか？

会長：このままというのは、現行で示されているということですか？

委員：はい。このままで不便地域を選定すると、今の話ですとバスということに限定されるのですよね？それよりも選定地域を出して、どうやったら移動手段を確保できるかをやっていくべきではないかと思いますが、事務局と考え方の相違があるようなのですが。

計量計画：今回データの更新を行いました。結論として新たに検討可能になった地域は増えていないのです。ですから更新をしなくても検討ができないとか足かせにはならない。むしろここは終わりましたというところで、今回更新した結果で検討対象地域は狭まっているのです。ですから、意味としては、新たなデータで見直して、最新のものとしてここが検討対象地域であると明確にしているだけの意味です。これは結果としてです。

委員：であれば、ここで検討地域の見直しをするという決意をする必要はないのではないのかと思います。今までの流れの中で、ここはやってみようかと、地域を選定をしてどうしたらやっていけるのかとすればよいのではないのかという気がします。見直しをするということは平成25年3月に設定された文言も変わっていくということですよ？

委員：皆さんから色々なご意見が出ていますが、私が今までこの会議に出させていただいた中で、コミュニティバスの2つの制限があったと思うのです。1つは市の財政事情、約2,000万円あるのですか？そのうちの1,000万円位が市の負担するお金で、昔は。今は分かりません。それからもう1つは道路が狭くてコミュニティバスが通ることができないという事情。この2つに制約されて、今おっしゃったように、だんだん交通不便地域が小さくなっていったということは事実だと思います。それからもう1つは別の交通手段ですね。公共交通という言葉がどんな定義を持っているのか分かりませんが、例えば我々の地域の中では、相乗りタクシーをやるのではないかという話も興っている。私は丁度今、交通不便地域に住んでいます。色々話を聞きますと相乗りタクシーがよいのではないかという意見がちらちら出てきている。一旦はここで提案のあった内容でよいのですが、他の交通手段も考えてこの中で取り入れていくべきであるというのも頷ける。私が久米川駅に家から出ていくのに30分以上みないと到達できず久米川駅から新宿駅には30分ぐらいで着いてしまう。あんな短い距離を30分かかけていくのは非常に不便を感じています。今後新しい交通手段が出てきた時にもう一度コミュニティバスのこの中で討議するのか或いは別の会合を持つのか分かりませんが、そういう手もよいのではないかと思います。今回はこれでもって行って今後そういう交通手段を考えて新たな会合を持つという考え方もあるのではないかと思います。

会長：他にありますか？

委員：確認なのですが、コミュニティバスは、今走っているグリーンバスは小型バスのイメージが強いのですが、ガイドライン3ページに書いてあるコミュニティバスのサービス方針というところで、車両に関しては小型バス、ジャンボタクシー等、需要に応じた車両とすでに書いてあるが、ここは検討対象ですよ。それであれば見直しは必要だと思うので、不便地域の見直しというか、現状の不便地域の確認は絶対必要だと思います。広域連携についても増やすというのも必要です。今、たまたま出てきたのですが、福祉との絡みで、それはこのガイドラインの一番根本の考え方の見直しに繋がってくる。これは私は何度も福祉バスではないのですねと確認させていただきました。でも、福祉バスにするのですか？そうすると意味合いが全く変わってくる。そこは検討しないのかするのか？そうすると検討項目の数も変わってくる。検討の仕方も変わってくる。今ここに委員だけでよいのか？福祉関係の人を入れなくてよいのか？

事務局：今のご質問ですが、福祉と連携を取った、福祉の意味合いを含めた移動手段というのが、コミュニティバス、今のグリーンバスとは別と切り分けて考えるということで事務局は考えておりますので、そういった意味合いを含めて、今回はコミュニティバスのガイドラインの見直しといいますか、データを最新のものにするという意味では見直しというより更新という方が相応しいのかもしれませんが、そういう形をとらせていただき、そもそもの移動手段についての考え方の根底から変えていく検討をするということにつきましては、先程から、何回も申

し上げることになりませんが、まず、庁舎内で検討した上での研究になるということで、そこに関しては確かに委員さんのおっしゃる通り、福祉部門の委員も入れてというのも検討することになるかと思っておりますので、改めて別の機会を設けさせていただきたいと考えております。

委員：それは福祉バスにするのですか？結局そういうことなのですか。市の方針としてそれは決定なのですか？

事務局：決定はしておりません。

委員：福祉事業にするのかしないのかはこの会議で決定するものではないと思います。さっき言ったように、庁内で関係部署と話をし、コミュニティバスの範囲や予算というものをもって新しく次年度でもって協議をいただきたいというものですよね。次年度というのは3月以降ですよね。そうするとこの何か月の間空白にしていくのか、例えば公益性ということで話をし、今対応できるもの、既存の物を修正しながら次年度を待ち、次年度の段階でどういう方向で行くべきなのかを、この会議の要望も理事者に上げてもらいながら新しいステージを作っていくという考え方で行くという説明でしょ？それに対して了解を得ると。抜本的にやるものがあるということ的前提を踏まえてくださいという話をしているので、了解しましたと言えばそれで済むのではないですか。

事務局：分かりました。

会長：今後の近い将来の状況の中で様々な交通手段は考えられます。どういうものをどんな目的でどういう仕組みで導入していくか、きちんと議論をしないと、あいまいなままに進めるわけにはいきません。例えば需要が小さいから車を小さくすればよいか道路が狭いから車を小さくするという話ではないわけです。これはある程度じっくり議論せざるを得ないことです。スタートは、今でもよいのですが、市の方で来年度以降にスタートしたいということであれば、来年度以降じっくりと議論を、勿論この会議でもしていかななくてはならないことだと思います。東村山市では様々な交通手段をこういう仕組みの下でこういう視点でこういう目的で行くというあたりをきちんと議論したもので方向性を決める、そのときにそれを含めた様々な地域公共交通手段のガイドラインという話になると思います。おそらく来年度1年でまとまるような話ではないと思います。そう考えてみると委員さんがおっしゃったように、とりあえず今回の所沢市との連携という話がスタートし、こういったケースが出てくる可能性があることや、あるいは5年前とは状況が変わったところなどを確認しながら、今のコミュニティバスは福祉的な視点はあっても、福祉ではなくあくまで乗合交通機関なのです。そういうものについてのガイドラインとしてまとめてきたもので、今の段階ではそういう形でグリーンバスを走らせてきているわけですから、これを状況にあわせて、見直しというよりも修正という方がよいかもしれない。そういうことをしながら、次へつなげていく必要があるという話になると思います。

委員：更新という表現で、意味合いは良くわかります。公共交通空白・不便地域のデータを新しい情報に基づいて更新するという程度のもの。ただ、その中で今回ピックアップされたところをどう走らせていくかというのはあくまでバスという範疇ですが、委員さんがおっしゃった小型バス・ジャンボタクシー等と書いてあるので、このあたりの整合性というか、どう取り入れていくのかというのが見えなくなってしまうのですが、それが来年度以降スタートする新しい移動手段のガイドラインあるいは検討の段階になった時に、この部分とどう整合性をとるのか。今回、公共交通空白・不便地域を更新したとして、そこで真剣に検討、議論、調査といった実務の作業ができるのかという気がします。

委員：このコミュニティバスの定義で一番重要なのは定時定路線なのです。定時定路線にジャンボタクシーが馴染むかということだと思うのです。オンデマンドでタクシー券を使うとした方が福祉的にはよいのだと思いますが、ジャンボタクシーで定時定路線をあまり知らないのですが、どうなのですか。

委員：小平市や小金井市でやっている乗合タクシーのイメージでよろしいかと思えます。

会長：乗合タクシーの定時定路線はあります。小平市のぶるべー号はそのタイプです。形態としては、バスを小さくしたものと考えてもらえばよいと思います。

委員：コストは変わらないのですか。

会長：それほど変わらないです。小さい車両を導入してどういう使い方、どういうものがその地域になじむのか、あるいはニーズに合うのかという議論も当然入ってくるのです。定時定路線

がジャンボタクシーに馴染むのかという話も、馴染むところもあるだろうし、馴染まないところもあるかもしれない。今のコミュニティバス以外の手段を考えるにあたっては、このあたりの議論も必要になります。だから、やはり慎重かつきちんと議論をしていかななくてはならないと思います。

委員：来年度以降、新しい移動手段について検討していく中で、防災計画の中でコミュニティバスがどのような役割があるのかということのを是非検討していただきたい。警察は警察無線があるので情報が入ってくる、しかし、行政は持っていないから、災害が起こった時に消防・警察に頼りっきりになってしまう。どういう形で情報収集するかということのを行政として考えなければいけない。電柱が倒れたら、もうバスは動かない。災害状況がどうなっているか、どう対応するかというようなことも、建設中の病院にヘリポートもできるので、この地域はいろいろな意味での防災拠点になってきます。次の計画の中にはぜひ無線網をどのように作っていくか、指揮系統をどのように作っていくか、消防・警察とはどのように連携を取るのか、初動の部分なので、そのようなことも一緒に協議できたら、ミッションとしては非常に大きな部分です。加えていただけたら幸いです。

会長：実際、これまでの災害の中で、私は東日本大震災の時の状況などもかなり把握してきましたが、公共交通が地域の情報源になったケースは結構あります。それはやはりいろいろな地域に車両がいて乗務員がいて、連絡体制がそれなりに整っている、特に業務無線をもっていたところやバスロケがきちんとしていたところは、どこがどのような状態になっていてどこにバスがいるかという状況の中で、すぐにお互いに情報のやり取りができる体制ができていた結果、バスやタクシーなどの公共交通機関が情報の伝達手段になったり地域の防災拠点になるケースが結構ありました。おっしゃるように、交通というものを防災の中でどういう位置づけをしていくかを考えていく必要があると思います。ですから、来年度以降の議論の中ではそのようなことも頭に入れておいていただきたいと思います。今回の話題を議論をするにあたってはそれなりの議論をしなければならないわけですが、やはりその間もグリーンバスは動き、コミュニティバスをという地域の動きがあるかもしれない。そういう時にはこのガイドラインは存続させなくてはならないので、そういう意味では見直しになるのか更新になるのか、中身によって変わりますが、そういうための議論をまずしなくてはならないというところが合意をいただけるかですね。それがいただけるのであれば事務局は2つに絞ると言っていましたが、2つ以外のことが出てきたらそれはあわせて検討していく必要が出てくる話ですから、まず、現行動いているコミュニティバスに係わるガイドラインの見直しの作業をしながらどこまでの見直しになるのか、あるいは更新程度になるのか、それは議論の後に決まることですが、それを今年度は当面やってゆき、新たな議論に整合させていくまでの間は機能させていくということについて、皆さんの合意がいただけるのであれば具体的な話をしていきたいと思います。いかがですか？

委員：先程、委員さんからお話で福祉の観点をかませるかかませないかは、どの意見で判断するのか？

会長：基本的には次の、来年度からになる、その場での話になると思います。委員さんもお存じのように、このコミュニティバスは福祉的な視点は持っていますが、基本的に福祉の為のものではない。あくまで乗合い交通機関ということで当初から議論しています。ここでその議論をしてしまうと後の議論が難しくなってくるかと思えます。

委員：分かりました。

委員：福祉を考えると、地図の作り方からして変わり、必要とする人がどこにいるかという話になってくるので。

会長：では、そのような考え方で進めさせていただいてよいですか？

・・・異議なし・・・

会長：そうしましたら、この2つというのは、場合によっては2つに限定されないかもしれませんが、いずれにしても現行のガイドラインの中で、事務局では2つの視点で見直しというか、情報更新をしながら書き換えてゆきたいと提案をされているので、その2つをまず議論しましょう。では、検討地域の更新と広域連携の導入の流れということですが、見直しの内容の詳細に

ついて、事務局からの説明をお願いします。

●資料1

事務局：まず、検討地域の更新について、ご説明させていただきます。

今回の更新の考え方としては2点あり、1つは、ガイドライン策定後に運行を開始した「東村山駅西口～久米川駅南口路線」を反映させるということ。2つ目は、ガイドライン策定当初は対象としていなかった、小平市、清瀬市がそれぞれ運行しているコミュニティバスのバス停も民間路線と同様に公共交通機関の1つとして、そこから300m圏内は空白地域から除くというものです。

現行のガイドラインで公共交通空白・不便地域を整理し、検討地域を決めた時に分析した情報について、5年経過してどのように変化をしたのか、一般財団法人「計量計画研究所」に分析していただいております。本日は、当市の担当である高砂子主任研究員にご出席いただいておりますので、資料1について、説明させていただきます。

計量計画：ガイドラインの3ページが現行の検討地域でございます。検討地域の条件ですが、鉄道駅から600m、バス停から300m以上離れた地域を基本としております。東村山市については高低差が大きい地域もあり、標高差が20m以上あるところは駅に近い場合でも抽出しています。この検討地域から手が挙がりましたらガイドラインに沿って検討を進めることができる地域となります。また、この地域の中でも丘陵地域・30%以上の高齢化が進んでいる地域・利用見込が期待できる人口密度100人/ha以上の地域は優先的に検討するという優先地域に設定しています。今回の見直しでは、これらの条件や基準等は変えずにデータを平成25年から30年時点のものに更新するという内容です。資料1の1ページについては、バス停の位置や運行本数について、最新の情報を確認しているものです。オレンジの凡例はコミュニティバスで、美住町周辺地域はコミュニティバスが1路線追加されているところが大きな変更になります。また、今回は市外についてもしっかりと確認しております、市外のコミュニティバスの状況も反映しております。

資料2ページは最新の人口密度を整理しています。5年経過していますが、人口密度に大きな変化はないようです。3ページは人口密度の増減を示しています。密度が高いところはより高く、低いところはさらに低くなっていて、人口密度にメリハリが出てきているというのが5年間の変化というところです。4ページは高齢化率で、ガイドライン策定当時は23%、最新の情報ですと27%ということで4%程度増加しています。凡例は10%ごとのランクに分けていますが、5年間経過してもランクを超えるような大きな変化には至っていないというところです。5ページはガイドライン策定時からの高齢化率の増減を見ていますが、全体的には高くなっていて、もともと高かったところがさらに高くなっている状況ですが、ガイドラインで優先地域としている30%以上に該当する地域が新たに出てくるということはありませんでした。6ページは最新のデータによる更新後の検討地域になります。策定時のガイドラインと比較すると、いくつか変化が見られます。その内容を7ページで変化の差分を示しています。まずは、「東村山駅西口～久米川駅南口」路線が運行開始したことにより、浄水場付近の減少した部分を紫色で示しています。その南側は小平市の「ぶるべー号」を反映して減少しています。東部は清瀬市の「きよバス」を反映させたものと、西武バスの「秋津文化センター」バス停の運行頻度の増加によるもの、銀河鉄道のバス停新設によるものを反映させたものです。

先程委員から更新結果の値を出した方がよいのではという指摘がありましたので、次回までに、この減少によってどれくらい面積が減ったのか、あるいはその人口や高齢者の割合などの数値的な部分もお示しできればと考えております。また、新しい検討対象地域の表現方法も市と相談してわかりやすいように反映したいと思っております。

事務局：現在の市の状況といたしましては、ただいまご説明いただいた通りとなります。繰り返しますが、市としては、新規導入した「東村山駅西口～久米川駅南口」路線と、隣接している小平市、清瀬市が運行しているコミュニティバスを反映させた形で更新をしたいと考えておりますので、更新後の検討地域の案は、資料6ページ「図6」のようになります。次回、詳細データを加えたものを資料としてお出しすることといたしますので、どのような追加資料が必要というようなことも含めてご意見いただければと思っております。

会長：ただいま、事務局から説明がありました。更新後の検討地域についてご意見があればお願いいたします。

委員：連続立体交差化事業や都市計画道路の開通などの計画は反映されていますか？

事務局：今後整備予定の計画は反映しておりません。現状あるバス停や駅を基に公共交通空白不便地域の更新を考えています。

委員：データを作るときに人口や年齢層なども加味していただけると判断しやすいかと思います。

会長：高齢化ということだけではなくということですか。

委員：高齢化が中心になります。4ページにもありますが、実数がどれくらいなのかということです。それを考えていくと、その方たちは交通機関を利用するのかというところまで行ってしまいますが、判断材料として。

委員：ガイドラインになじむかどうかは別の話ですが、市としてこの程度の定時定路線があれば公共交通空白・不便地域ではない、そういう資料だとは思いますが、定義があった方がよいということと、それとは別にこれは公共交通不便地域ですが公共交通不満地域というのほしいという気がします。走っているけどこの本数ではと思う人はいると思います。せっかく作ったのにあまり喜ばれていないのは悲しいじゃないですか。その不満というのは単に本数なのか、時間なのか、走らせている時間帯によって本数を増やすだけで変わってくる不満なのか、不満度のようなものです。鉄道に対して不満が無いのはそのあたりが良く考えられているのだと思います。このガイドラインになじむかどうかは別として、資料があると自分としてはうれしいと思います。

計量計画：資料1の1ページをご覧ください。秋津駅から所沢市に向かう西武バスの路線については、1時間1本未満の運行本数ということで不便地域という整理をしています。ただ、この水準は策定当時に決めたものであり、今回も同じ基準にしているということです。他は概ね1時間に1本以上であり、満足しているかどうかは確認が必要ですが、ひとまずこういった整理になっています。

会長：委員がおっしゃったのは、サービスの質ということですよ。なかなかこういった図に表すのは難しいと思いますが、運行本数に関していうと運行本数でランク付けをしているケースは他の市等でもありますので、そのあたりの整理くらいまではできるかと思います。実際にはスピードの問題だとか迂回感だとか、行きたいところに行くまでに遠回りしていくという不満もあるでしょうから、そういったことを表していくのは難しいかもしれません。ただ、満足度というのは非常に定性的なことではあるけども大事なことでもありますので、何らかのところでは評価するときには反映していく必要があると思います。

委員：新規路線の導入よりは、走っているところで本数が増えてくれた方がうれしいのでは。2台で運行しているところを3台にするという方が、もしかしたら市民にとってはよい話なのかもしれない。既存路線に対しての検討をもう少し充実させるようなものはないかと思います。

事務局：ご指摘いただいた通りなのですが、そこには運行改善ガイドラインもありますので、地域の方から増便の要望をいただいたり、あるいは運行時間帯をもう少し延長したりというご意見も頂戴しているところですが、実情はなかなか経費や収支率への影響というところで導入が難しい部分もあったり、どの業界でもそうだと思いますが、ドライバーの確保が難しいというような状況がありますので、実際に変化するまでには至っていないのが現状です。

委員：どういった意見があるのかというのを、具体的に一定期間ためていって列記したらどうですか。いろいろな問題点が出てくると思うのですが。

会長：検討地域については、最新の情報に基づいて作成したものに更新するというところでよろしいですか。

・・・ 異議なし ・・・

会長：では、そのように更新するというところでお願いします。続いて2点目の説明をお願いします。

事務局：2点目は、広域連携によるコミュニティバスの導入検討の流れについて、新規導入ガイドラインの中に盛り込むというものです。

資料3「広域連携路線導入検討の考え方(案)」をご覧ください。

こちらは、広域連携によるコミュニティバスの導入の流れについて、整理したものです。

今回は、このようなフローチャートで導入の流れに関する考え方をご提示させていただきましたので、このフローを基にご意見をいただきたいと存じます。

フローチャートのご説明をさせていただきます。まず、それぞれの四角の左肩に記載してある番号が、ガイドラインの番号になっております。ガイドライン7ページをご覧ください。スタートから始まって最初の四角の「事前準備」が、ガイドラインの①-1、次ページの①-2にあたります。次の四角、「運行経路案の策定」が、ガイドライン9ページにございます②-1になります。その段階を経て、運行可能な経路案が策定できたとすると、Yesの方に進みまして、次の四角②-2「運行計画素案の策定」、ガイドライン10ページとなります。

今回ご意見をいただきたいのは、まず、市単独で運行可能な経路案がない場合に進んだ時に、この②-1と②-2の間に追加する、広域連携の検討についての考え方で、フローチャートでは、右側の流れの部分となります。さらに、②-5地域公共交通会議に進んだところで、地域公共交通会議の協議の中で、判断基準について検討していただくという流れになっておりますので、こちらも含めてご意見を伺いたいと存じます。

この広域連携路線導入検討の考え方につきましても、検討地域の更新同様、今回は、ご意見をいただき、次回、ガイドラインの形に整えた原稿案をご提示いたしますので、さらにご議論いただいた上で、第5回の会議で決定するという流れで進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

会長：ただ今事務局から説明がありました。流れを見ると所沢市との件があったことにあわせて作ったように見えるかと思いますが、ご意見をいただければと思います。

委員：この流れで双方向可能ですか。例えば東村山市が小平市に乗り入れるというようなことが可能ですか。

事務局：こちらが乗り入れるということになりますと、経路を変更するということになりますので運行改善ガイドラインに盛り込むことが必要になります。今回は新規導入ガイドラインの提案しかしておりませんので、運行改善の方でも案を出させていただきたいと思っております。

委員：相手のあることなので、相手にあわせて協議をするという内容でよいのではないのでしょうか。相手から出てくることをこちらが受け入れられるかどうかということも協議するというところで、両方向で準備ができていう形で、こちらがお願いする場合はこうだというような内容でよいのではないのでしょうか。

委員：所沢の場合は、所沢の路線に対して地域住民の検討委員会などないからうまくいったのではないかと思います。当市の場合は地域住民の方が作ったバス停をわざわざ遠回りすることになる。それをよしとするかどうかを地域の検討会のようなところにきちんと示すことは必要かと思っております。個人的な感想を言わせてもらおうと資料の「End」が、他に表現が無いのかもしれませんが、冷たいなという感じを受けました。

委員：私は、広域連携は是非やっていただきたい。家から小平駅までは歩くしかないので、小平市のコミュニティバスが近くまで来てもらえればありがたい。東大和市に買い物に行くと東大和市のコミュニティバスが空で走っているので、そういったバスに乗せてもらえれば買い物などが楽になるし遠方にも行ける。広域連携は是非進めて欲しい。

委員：現実的に考えて、小平市のバスが東村山市内に延伸したり、東村山市のバスが小平市を走れるのかどうかは、世の中の動きや人口動態など長い目でみなくてはならないですが、これを策定して検討することは賛成です。ただ、これに多大な期待をかけない方がよい。少し気がかりなのは、運行可能であるかどうかでNOとなり、他に案がない場合は、行き詰りとなることです。その場合他に案がなければ再度策定をするということになるのか。また、清瀬市の住民が東村山市に行きたい場合、清瀬市のバス停が200m先にあるからと、これガイドラインには抵触しますが、切ってしまうのはどうかと思います。広域連携はいざという時の材料としてはよいが、あまり大きな期待は持たない方がよいのではないかと思います。

委員：考え方としては、切るとかということではなく、最初に会長がした話に戻っていくのですが、いろいろな情報を災害時に限らず持つておくべきだと思います。いろいろな情報が実はあまり提供されていないというのが実情で、清瀬市・小平市・東大和市・所沢市のコミュニティバスの情報が、それぞれ市のホームページを見なければ分からないというのではなくて、東村山市のホームページを見れば全てわかる。そうなればこの方向にはこのバスで行けるというこ

とがわかりそういった判断を市民ができるようになる。そういう情報は必要だと思います。提示すべきだと思います。見方によれば、委員さんが言った、別の方法があるのでそちらを使ってと切るとなるが、そうではなく、東村山市のバスがあるのでそれしか使っては駄目という訳ではない。広域で情報を考え、情報を提供してやっていかないといけないと思います。

委員：今の話の延長線で、東村山市としてどこまで提供するかというのが一つ。であれば、清瀬市と比較して一緒に情報提供しましょう、ダイヤが変わったら交換しましょうと。或いは小平市と、ダイヤが変わったら情報を共有して共通の時刻表を作りませんかというところまでいけるとよいですね。以前に東大和市の「ちょこバス」が富士見町のギリギリのところまで来ていたが、利用者からなぜ遠回りして誰も乗らないのか言う話が出て、元に戻ったり、ダイヤを変えたりしたが、ああいったところもエリア内で情報共有できればよいのではないかと、委員さんのご意見で思いました。

会長：恐らく、いずれにしても広域連携導入というのはしょっちゅう起こり得るものではない。たまたま所沢市との話からこういう話になったが、それは良かったことで、そういう連携ができるのであれば、人の流れは行政界で区切られたものではないので、広域でできるものはやれたほうがよいが、あくまでニーズがあつての話であるので、常にこういうことがある訳ではなく、むしろレアケースです。ただ、そういうことがあった時に連携がきちんとできるようにしておく意味での考え方になる。そういう考え方をした時に、こういうフローでいけるのか、大丈夫なのかという辺りのご意見が大切になります。広域バスを運行している委員さん何かご意見はないですか？

委員：今までの議論のとおりで、最初は簡単に考えていて、本日の、事務局が用意した地図の差替えと、所沢市の仕組みを追認的に記述を入れますというぐらいの感じに捉えていました。今まで市民委員のみなさん中心に議論をされていた内容は、本当に大事なことでよかったと思います。検討地域に戻りますが、差替えのところも、多摩湖町の方も引き続きところバスの乗り入れで検討は終わりではないと、きちんと反映されていて消していないところが非常に、当たり前ですが評価できるし、委員さんがおっしゃっていたが、今回検討地域から消える清瀬市のコミュニティバスの反映のところは、清瀬市の緑蔭通り経由という、本数も2時間に1本位の微妙なところなので、東村山市に住まわれている地域の方が、知らない可能性も高いですよ。同じく小平市の小川駅の西側の栄町の乗り合いタクシーの地域も、なかなか知られていないと思うので、こういった検討地域から消されるのであれば、東村山市の方で地域に情報を浸透させる必要があるかと思えます。よいマップをいただきましたが、どの市も、ところバスも配られています市完結で、こういうところの連携も、一緒にできればベターですが、多摩六都、五市とはなかなか足並みは揃わないと思うので、そこは東村山市でやれる部分はやるべきではないかと思いました。広域連携路線導入はパターンがいろいろあり、例えば西東京市のバスが小平市の花小金井に入り、勝手にやって、入る側の市に聞きよいと言われてするのも広域連携というのかもしれないし、今回の所沢市と東村山市の様に、投げかけて、相手側から引き出して入れるという話は本当に珍しいパターン。それが全部上手く網羅できるチャートとガイドラインの文言にしていただければ非常に問題なく、ところバスの延伸の追認をガイドラインに盛り込む主旨で十分と思っています。

会長：他には？今皆さんから出てきたご意見で、このフローチャートが取り立てて問題があるものではないのですが、情報提供の広域連携というか、そういうことについてのご意見はかなりありましたので、このフローの中に入れるというよりは、ガイドラインの別の場所に入ってくる話かもしれないですが、その辺を考慮しておいた方がよいという気がします。あとは先程ありました様に、既存の路線を、ニーズがあつての話で、実際にあるかどうかは別として、他市に乗り入れて、他市の需要も拾いましょうという話になった時の、既存路線の改善を議論する場合、どの様な手順ですか、ご意見があれば、運行改善ガイドラインに示しておく必要があるかもしれない。次回にはその案を出していただく。今のところ出てきたご意見で、事務局に次回までにお願ひするとなるとこの辺りかと思えます、他に何か？よろしいですか？

では、次回までにその辺の整理をお願ひするとともに、この資料3については文章化したものもあわせて原案を作ってくださいことにさせていただきます。それでは議題の1の方は次回新しい事務局案としてまとめていただくことにしたいと思います。

続きまして、本日の議題2点目「ところバス」運行開始後調査について、事務局から説明を

お願いします。

(事務局説明)

事務局：先程部長からも申し上げましたが、「ところバス」につきましては、お陰様で10月1日に無事実証運行を開始いたしました。ありがとうございました。

議題に戻りますが、「ところバス」運行開始後調査の実施に当たりまして、本日は調査内容のご確認をいただきたいと存じます。

運行開始後調査は、ガイドラインに沿って実施するものですが、今回の調査につきましては、ところバス運行に関してこちらの地域公共交通会議で合意をいただいたときの付帯意見を踏まえ、内容を一部付加したものとなっております。

資料2「運行開始後アンケート(案)」をご覧ください。

こちらは、ガイドラインに示されている運行開始後調査票の質問内容を基に、付帯意見で実施するようにとされている、地域住民の意向を把握するための設問を加えて作成しております。

問1、問2からなる大きな1番では、回答者のプロフィールを伺っております。次の問3から問6で構成する大きな2番で「ところバス」について、認知度、利用頻度、ご意見や感想を伺う設問としております。最後のくりでは、公共交通機関全般についての利用状況やご意見を伺う内容となっております。

既に委員の皆様にはお目通しいただいていると存じますので、個々の設問についてのご説明は割愛させていただきますが、この調査票を用いて、今回の運行開始後調査を実施したいと考えておりますので、ご確認をお願いいたします。

なお、調査期間は、平成31年1月10日～31日、規模としては、需要調査と同程度を対象者といたしまして、多摩湖町、廻田町、野口町の一部の15歳以上約4,600名から無作為抽出で2,200名を考えております。

こちらの調査票につきましては、この会議で皆様からいただいたご意見を踏まえて、事務局で最終案を作成いたします。それを会長にご確認いただいたところで、委員の皆様にお送りいたします。それをもって、確定とさせていただきます、調査の作業を進めさせていただければと思いますので、よろしくをお願いいたします。

会長：運行開始後の調査ということで、地域に対して行う運行開始後の調査、その内容についてのものです。次回の会議が1月ということなので、時間的なこともあってここでいただいた意見を反映したものを私の方に一任していただくという提案です。それを含めてご意見をいただければと思います。

委員：第5回の会議が2月下旬に開催予定ですが、ここでこの調査の簡易的なまとめは出せるのですか。その次が5月で可否決定の前にある程度アンケートの中身が把握できた方がよいかと思うのですが。

計量計画：鋭意努力します。速報として一部をお出しすることは可能だと思いますので、まったく無いように進めたいと思います。

委員：設問が多いようですが、これをもって何を求めているのかというところがピンと来ないのです。路線が導入されてどれだけ知っているか、どこへ行くのか、それを基に次のステップは何をしたいのか、アンケート結果を何に活かしていくのかというところがわからないのですが、そのあたりをお聞かせください。

事務局：まず、プロフィールのところでは需要調査の時にも伺っておりますので、その定点比較ということを考えております。それも含めてところバスの利用状況を伺うことで、今後利用促進するためにどのようなことを改善したらよいのかというところが見えてくると考えております。最後の公共交通全般のことについての設問につきましては、住民のニーズを把握してバス以外の交通手段については引き続き検討するよう、ところバス乗り入れの合意の際の付帯意見でいただいておりますので、直接ところバスの内容ではありませんが、それを踏まえた調査内容ということで考えております。

計量計画：具体的に言いますと、周知されていなかった場合、若い方なのか高齢の方なのかということがわかればそこに対して周知を強化しようとか、ドライバーの方はあまり興味がない

というところもあるので、そういった方を取り込むのはなかなか難しいのですが、こういったサービスが考えられるか、もしかしたら今回の延伸ではそれ以上のサービスは無理なのかというところも含めて今利用している方の状況と、今使っていない方の状況を踏まえて、今後少しでも利用を多くしていきたいというのが一番の趣旨です。

委員：マーケット分析と情報収集をしたいということですね。

計量計画：そうです。

委員：集めた数字を次にどう活かしていくかというところが、こういったアンケートは見えにくいのですが、すごく大事な事だと思います。市としてはお金がかかるし、回答者としては手間が掛かるということがあるので、そのあたりしっかりとやっていただきたいと思います。

会長：多摩湖町の地域の方には結果は示されるわけですね。

事務局：はい。

会長：アンケートを実施することも周知につながると思うのですが、結果がこうだったというのでも周知につながります。

委員：設問が多いかなという気がします。「Ⅲ公共交通機関について」は無くてもいい気がします。なんとか調査票1枚にまとめられないかと思うのですが。プロフィールは絶対必要で利用状況、知っているか、下線を引いている問5、それ以降も重要ですよ。

委員：アンケートの方法は、どのように行うのですか。

事務局：発送・回収ともに郵送です。

委員：委員おっしゃっているようにやはり少し多い気がします。記述するところが多いと回答の義務はないのだから、対面でやるのならこれでよいかもかもしれませんが、もう少し簡素化したほうがよいかもかもしれません。

会長：他にはご意見は？一番知りたことはところバスの延伸ルートについてのことからすると、問8は無くてもよいかもかもしれません。問7の内容は市内市外に分けずに問1の最後に入れてしまう、つまり普段の外出手段は何ですか？というあたり、そんな整理はできるかなという感じはします。「Ⅲ公共交通機関について」をやめて、「その他意見」を最後につけると1枚には収まらないけれどもコンパクトにはなる。

委員：会長にお任せします。

会長：これを郵送でもらった立場になってみていただいて。

委員：郵送の際に付けるかがみの中味も問題かと思えます。ところバスが走り出したのでご意見をくださいという程度の物なのかどんな形で作るのか真剣に検討していただきたい。前回アンケートに答えた方のところに行かない確率もあるのですよね。

事務局：はい。同じ方という形はとれない。

委員：関心度からいくと、同じ方のところに行くのがよいのかと思うが、そうではない意見も聞いてみたいということもあるかと思う。地域ですが、廻田町でも山の上、これは番地で絞って抽出できるのか？丁目でのくくりしかできないのか？というのは廻田町の丘の南側の方は利用もできないし関心もないと思うので、その方たちの意見を聞くと同じ答えとなる。そうではなく山の上に絞り込んでできれば、野口町にしてもどういうエリアで抽出するのか知恵を絞らないと。

事務局：調査対象は、バス停から300mの円を描いた住所にお住まいの方の中から無作為に抽出しますので、関係ない範囲は除かれます。

委員：先程4千何名が対象でそのうちの2,200名と言っていたが。

事務局：その対象というのは、半径300mに入る住所にお住まいの方です。

委員：安心しました。

会長：今いただいたご意見の中で、分量が多いので集約してはどうかということで、整理するとしたら「Ⅲ公共交通機関」についてでしょうから、ここを簡素化したり、或いは簡単にして他に移動するか削るなどして、コンパクトにしてアンケートを構成するというのと、「ところバス」が運行していることを知らなかった或いは利用したことがない人は問5を答えるが、その問5に明確な答えが出るように工夫をした方がよいとご意見をいただきましたので、この辺を調整をさせていただくことにしましょう。

委員：自由記述欄の枠はあまり必要ないのでは。

会長：意外と書いてくれることがあるので、大きくする必要はないが余白は全部自由記述欄にし

ておけばよいと思います。結構書いてくれる人が多い場合があります。

委員：括弧の4と問9は別枠になっている。まとめて大きな枠にしておいたらどうか。書こうという気になるかもしれないので…。

会長：括弧4はところバスに限定した話なので、これはこれで残しておいてよいかと思います。他に特にご意見がなければ、そのような形で調整をしていただいで私の方で確認して、調査を1月にスタートさせていただきます。

会長：それでは、次の「報告事項」に進みます。事務局より説明をお願いします。

事務局：本日は、事務局より3点ご報告させていただきます。

1点目は、「コミュニティバス有料広告事業の実施主体の変更について」でございます。

前回の会議で、広告収入についてご報告させていただきましたように、現在、有料広告事業は、市の事業として行っておりましたが、ここで見直しをいたしまして、西武バスの事業という位置づけに変更させていただくことにいたしました。平成31年度の広告掲載からは、広告の募集、受付から掲載に至るその他一連の手続き全てを西武バスに実施していただくことになります。

これにより、現在、受付手続き等は西武バス、広告料の支払いに関しては市、というように分散している窓口を一本化し、広告主にとって分かりやすくなるよう整理させていただくものです。

広告収入の取り扱いについては、今まで全額市の歳入として計上し、半額を事務手続き等の委託料として西武バスにお支払いしておりましたが、変更後は、全額西武バスの収入とし、その半額を運賃収入と合わせて、運行経費から差し引くという形になりますが、結果として、市、西武バスいずれも経費的な負担の面では変わりありません。

以上が、報告の1点目です。

続いて2点目、「新規の地域組織の設置について」でございます。今年の8月に、秋津3丁目周辺の方から、現在、東村山駅から新秋津駅まで走っているグリーンバスの経路を一部変更し、秋津小学校から氷川神社周辺を走らせることはできないだろうか、というご相談を受けまして、ガイドラインに沿った手続きが必要であることをご案内いたしました。現在、地域の皆さんで、地域組織として活動される方の確認をされているところですので、近いうちに新規の地域組織が設立される見込みです。今後、動きがございましたら、また会議の中でご報告させていただきます。

最後に、ところバスの利用状況のご報告です。

10月1日の実証運行開始から1ヵ月が経過したところですが、10月31日現在の乗降者数は延べ292人、1日平均9.4人となっております。これは、速報値であり、今後修正される可能性はありますが、いずれにしても、このままでは継続の判断が厳しい状況であることを地域組織の方にもお伝えしました。それを受けて、地域の中では、まずは「ところバス」に乗ってみるといところから利用の促進に繋げていきたいということで、イベントを企画するなどの検討をすると伺っております。市といたしましても、地域組織と連携を図りながら、利用促進に向けた取り組みをまいります。以上です。

会長：報告事項は以上の3点です。報告事項ですので、ご意見ではなくてご質問があればお願いします。

会長：ちょっと厳しい数字ですね。

委員：私も先日西武遊園地から乗りました。乗り入れた3箇所からは誰も乗りませんでした。それから先でぼつぼつ人が乗り、最終的には満員になるんです。路線を見て思うのは、新しく乗り入れたところは（吾妻循環コースの）真ん中なのですね。来る途中で皆降りて、また、戻るところで乗っている。私が乗った時には2人しか乗ってなくて、余裕で座れます。どちらの路線も多分座って所沢駅まで乗って行ける。東村山市民にとっては便利であると思うが、そういう周知を多分されていないですね。どちらから行っても同じ時間、30分弱、

25分位で行けるというのは、非常によいのではないかと思います。それはもう少し発信してもよいのではないかと思います。

委員：私は10月11日の14時42分の所沢駅西口で乗ったが、ほぼ満席でした。委員さんがおっしゃるように途中でじゅうにん坂や吾妻まちづくりセンターで乗降者がおり、東村山市民と思われる方は宅部で、私を含め3人おりました。1人の女性に話を伺うと、その方は説明会にも出席されており、10月1日から、所沢駅のワルツに行くのが目的と思うが2回、衣料品が安いスーパーがある下山口に行くのにも使えると話されていました。乗る人が少ないとこの路線がなくなってしまうという話があるので、周りの人に一生懸命伝えるとおっしゃっていました。その方にとってはこの路線ができて所沢に出るのと下山口に行くのにとでも便利になったとのことですが、どちらから行っても同じ所要時間という認識はなかったです。下山口を回って所沢に行くという考えはなかったので、時間的にはどちらから行ってもほとんど変わらないので都合のよい時間で利用してくださいと申し上げました。このバスは乗降が頻繁でほぼ満席状態が続いているということで、所沢市としてはよい路線なのかと思います。また、このバスは西武バスの競合しないところで急に降りだす。路線バスが走れないところをコミュニティバスが走ることは本来の姿なのかと、東大和市の「ちょこバス」と同様であると感じました。

会長：上手な使い方についてのPRは必要で、どちら回りでも同じということは、片側4便ですが、8便使えることになります。そういう周知の仕方を色々考えてください。

委員：事務局が作られた資料もちゃんと認識されていました。東村山に行くのも便利ですと申し上げました。

会長：他には？他になれば報告事項は以上で、終わりに致します。最後に次回の日程を決めたいと思います。

(事務局 日程調整)

次回日程：1月16日（水）10時からマルチメディアホール。

《会長》

以上で、本日の議題は全て終了いたしました。これをもちまして、平成30年度 第2回 東村山市地域公共交通会議を閉会いたします。

本日はお忙しい中、ありがとうございました。