

(参考様式3)

会 議 録

会議の名称	平成30年度 第5回 東村山市地域公共交通会議				
開催日時	平成31年2月18日(月) 午後2時30分～4時30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	<p>●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・今井良治委員・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 (オブザーバー) 一般社団法人 東京バス協会 地宗知子 乗合業務部係長 (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・(財)計量計画研究所員2名</p> <p>●欠席者：中條基成委員・依田修委員</p>				
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	2名
会議次第	1. 開会 2. 議題 コミュニティバスガイドラインの見直しについて 3. その他 報告事項 4. 閉会				
問い合わせ先	環境安全部 公共交通課 公共交通係 電話番号 042-393-5111 (内線2492) FAX番号 042-393-6846				
会 議 経 過					
<p>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。本日の資料は、事前に送付させていただきました</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 次第</li><li>○ 資料1 コミュニティバス新規導入ガイドライン (案)</li><li>○ 資料2 コミュニティバス新規導入ガイドライン変更箇所一覧</li><li>○ 資料3 コミュニティバス改善運行ガイドラン (案)</li><li>○ 資料4 コミュニティバス改善運行ガイドライン変更箇所一覧</li></ul> <p>机上配付させていただいております</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 参考資料1 2019年度会議スケジュール (案)</li></ul> <p>以上でございます。不足等ありませんでしょうか。</p> <p>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。</p> <p>本日は、依田委員、中條委員から欠席のご連絡を頂いておりますので、委員16名中、出席者14名、欠席者2名となっております。従いまして、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。また、オブザーバーとして、東京バス協会の地宗知子(ちそうともこ)様にご出席いただいていることを、併せてご報告させていただきます。</p>					

それでは、これより平成30年度 第5回 東村山市地域公共交通会議を開会いたします。

最初に、鈴木会長よりご挨拶を頂戴したいと存じます。

《会長挨拶》みなさんこんにちは。今まで何回も議論していただきましたコミュニティバス新規導入及び運行改善ガイドライン、概ね今までの議論に沿って修正をしていただき、今日取りまとめというかたちになります。前回の会議でお話ししたと思いますが、私に関わっております山口市で先日、山口運輸支局の車検場を借り、そこを閉鎖空間にしてバス・タクシーの運転体験会をやりました。山口市内は、防長交通と中国JRバス、宇部市交通局の三社のバスが走っているのですが、その三社から最新の大型、中型、小型のバス車両を持ってきていただき、タクシーも最新のハイブリッドとジャパントクシーで、5種類のバス、タクシーを希望者に体験運転をしてもらおうと、20人募集したところすぐに三十数名になってしまったので、締切よりも早く35人で打ち切り、実際にはインフルエンザで来られない人もありましたが、31人の参加者で、最初は5種類全部の運転体験予定でしたが、人数が増えた関係でバス2台とタクシー2種類でシフトを組み運転してもらいました。参加者アンケートを見ても非常に好評で、満足度も非常に高かったのですが、それが実際に就労に繋がるかというのはこれからの話であるのと、初回であるので、そうそうバスやタクシーの運転手になるという人が出るとは考えられないですが、非常に関心が高まったのは事実なのと、参加者のアンケートで、運転手が足りないというのは、意外と市民は知らないのもっとアピールした方がいいという声や、バスやタクシーの運転手は地元で働けて、地元で貢献できる大切な仕事であることをアピールすることももっと必要であると参加者のご意見をいただき、非常にありがたいことです。そういう現状を知ってもらう、そのことに関心を持ってもらうことはもっともっと必要であるとやってみて痛感しました。ですから、後でところバスや様々な報告があると思いますが、こういうコミュニティバスの話も、これだけ長い間やっていて、我々は議論をしているのでよく分かっています。しかし中身を知らない、わからない市民がいるのも事実です。やはり、知ってもらい関心を持ってもらうことにこれから工夫をしていかななくてはならないと改めて思いましたので、それをお伝えして最初の挨拶とさせていただきますと思います。今日はよろしくお願ひ致します。

《事務局》ありがとうございました。

ここからは、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。

《事務局》傍聴希望者は、2名いらっしゃいます)

《会長》

・傍聴者あり → それでは、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2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 ・ ・ ・

《会長》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。

《会長》会議に先立ちまして、傍聴者の皆様にお問い合わせ申し上げます。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。

《会長》

では、本日の議題、コミュニティバスガイドラインの見直しについて、事務局から最終原稿案が出されています。事務局より説明をお願いします。

《事務局》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につきましては、第3回、第4回の会議で、「公共交通空白・不便地域の情報の更新」と「広域連携の流れについて追加する」という2点について、ご議論をいただき、前回の会議で更新内容についてはご確認をいただいた所です。本日は、その内容を取り込み、更に、策定から5年経過した現状に合わせて修正、文言整理をいたしました原稿について、最終確認をお願いしたいと存じます。

最初に、新規導入ガイドラインの変更内容についてご説明いたします。

まず、今回の更新1点目となります、公共交通空白・不便地域の情報の更新でございます。資料1「コミュニティバス新規導入ガイドライン(案)」の4ページをご覧ください。

「コミュニティバスの検討地域」の図を、新規路線、近隣市の路線を反映させたものに差し替えております。内容といたしましては、前回の会議で確認して頂いたものとなっておりますが、その後、2月1日にバス停の移動がありましたので、その移動までを反映させたデータとなっております。

次に、2点目の「広域連携による導入の流れの追加」について、でございますが、まず11ページをご覧ください。こちらのチェックポイントの網掛けになっている部分が、すでにご確認いただいているものです。これを受けまして、21ページから23ページに、「広域連携による運行の検討」として、流れを追加しております。こちらにつきましても、前回確認していただいた内容から変更はございません。

以上の2点が、今回の見直しとして、ご検討いただいた部分になります。

続きまして、その他の変更、修正点について申し上げます。

現行のガイドラインは、策定後5年以上経過しておりますので、市の計画、使用しているバスの車両など、グリーンバスを取り巻く状況も変わってきております。このような状況の変化に合わせて加筆修正、文言の整理をいたしました。資料の「新規導入ガイドライン修正箇所一覧」に修正箇所を記載してございますので、個々の修正についてはそちらをご覧ください、この場では主に、修正の趣旨についてご説明いたします。

まず、ガイドラインの発行主体の変更でございます。現行のガイドラインは、地域公共交通会議からの発行となっておりますが、ガイドラインの内容が、市民、市、事業者の役割について書かれたものであり、添付資料として、市長あてに提出していただく文書の様式を提示しておりますことから、市が発行しているという位置づけに変更いた

しました。これにともなって、「はじめに」のご挨拶や裏表紙に奥付を加えるなどの修正をしております。

次に、2ページでございます、「市の計画におけるコミュニティバスの位置づけ」の部分です。こちらは、先ほども申し上げました通り、ガイドライン策定から5年経過したことにより、市の計画が変わっておりますので、それを反映させたものとなっております。ここでは、計画名称だけでなく、内容についても修正が入っておりますが、これは計画の中の表現が変わったことによるものであり、コミュニティバスの役割を、「公共交通空白・不便地域の解消」「鉄道・一般路線バス網の補完」「市民生活に密着した施設へのアクセス向上による地域の活性化」とする考え方に変更はございません。

続きまして、運賃、使用車両の修正でございます。まず、運賃は100円から170円とされていたところを180円に修正し、対距離運賃は含まないようにしています。また、車両の「ジャンボタクシー」を「ワゴン車」にするなど、現在の状況に合わせ、公共交通について初めての方でも分かりやすい表現となるように整理いたしました。

次に4ページ、「コミュニティバスの検討主体と役割分担」ですが、こちらは、特に内容は変更してはおりませんが、市民、市、交通事業者の3者が協働で進めるという関係性が分かるような図に変更しております。

5点目は、取り組み内容の事前準備の部分でございます。資料の9ページをご覧ください。現行のガイドラインでは、この部分で、新規導入にあたっては、地域の皆様の問題意識が必要というように記載されておりますが、このガイドラインをご覧になって検討するという時点で、少なからず問題意識を持ってくださっていると考えられ、その方達がこれから進める取組みの内容を記載している部分でありますので、「問題意識」が必要であるというような表現は削除いたしました。

また、前回の会議で、この準備段階から市民の方に道路条件があるということが、分かるようにした方がよいというご意見をいただいておりますので、市民の方が取り組む内容を記載している部分で、道路条件があることを説明し、条件については付属資料の検討地域の資料と差し替えをしております。ただし、道路幅員などによる運行可否の判断は現場の状況により一概には言えないものですので、資料の道路条件はあくまでも参考であり、取り組みを進める中では、直接市に相談をしていただくように記載しております。

6点目ですが、ガイドラインの中に「運行計画の策定」「運行経路案を作成」というように「策定」と「作成」という言葉が出てまいります。この使い分けを「運行計画」は「策定」、「計画案」や「計画書」は「作成」というように整理いたしました。

最後に、添付資料の修正でございます。まずは、先ほどの事前準備で追記いたしました、道路条件についての説明を最初の所に加えております。また、市に提出していただく文書の様式ですが、こちらは、元号を削除するなど、形を整えさせていただきました。

新規導入ガイドライン最終案のご説明は以上となります。

今回の会議で、このガイドラインの見直しについては、完了いたしたいと考えておりますが、もし、この後、ご意見があり修正箇所があった場合には、事務局で修正した原

稿を会長に確認していただき、それをもって、完成とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

《会長》ありがとうございました。ただいま、事務局から説明がありました。最終原稿ということで、第3回、第4回の会議で議論した内容を反映し、さらに文言整理をした上で、作成されているということですが、全体をご覧いただければいかがでしょうか。

《委員》「はじめに」のところで、1点目、下から6行目、「コミュニティバ」となっているので「ス」を入れてください。運行改善案も同様に修正をお願いします。ガイドラインの発行者が東村山市であるならば、「はじめに」の下から4行目「本ガイドラインを更新いたしました。」を「本ガイドラインを東村山市地域公共交通会議の審議を経て更新いたしました。」というように、この会議の事を明記しておかないとまずいのかなと思いました。

《会長》ありがとうございました。その辺り事務局はいかがでしょう？

《事務局》ご指摘いただいた通り修正したいと思います。ありがとうございます。

《会長》委員がおっしゃったように、入れるとしたら「本ガイドラインを東村山市地域公共交通会議における審議を経て…」とするのが一番よさそうですね。他にはいかがでしょうか？

《委員》前回、会長から要望があった、どのように考えてやっていくのかコミュニティバスを導入、改善を市としてどのようにしていきたいのかを、「はじめに」に入れなければいけないと思うのですが、「みんなが快適に暮らせる、活力と魅力にあふれたまち」を実現するためという、どんな施策にも使えるようなもので、これはコミュニティバスに限らずどの施策にも使えるもので、皆それを目指しているのであるから。コミュニティバスは何を目指すのか、不便地域の解消を何のためにするのか。交通不便地域に住んでいる方でも周りにコンビニや病院が有り生活には不便はない。交通不便地域かもしれないが生活不便地域ではない。そういう人達がコミュニティバスを本当に必要とするのかというと、それはまた違う話だと思う。どういう人達がコミュニティバスを必要とするのか、どういう人たちのための足になるのかという所が具体的にここに必要なのではないかと思います。そうする事でコミュニティバス導入の考え方も変わってくる。例えば、病院に行きたい人が沢山いるのであれば、病院に行くための路線や時間帯を考える。なにも1時間に1本必ず走らせなくてはならない訳ではなく、病院の受付に間に合う7時から8時までの時間帯に2～3本を走らせて、帰りの時間帯にも走らせるなども可能である。何の目的でバスを走らせる必要があるのか市としての考え方を明確にしていかななくてはならない。単に交通不便を解消するためなのか、例えば市役所に行かなくてはならない用事はそうそうないですし、今は、住民票はコンビニエンスストアで取れるようになってきている。市役所の職員が出向けば済む話もあるかもしれない。そうするとバスは要らないということもある。もっと突き詰めれば財政的なことも軽減できる。近くをバスが走っていないからと単に気分走らせてほしいという人もいると思う。バスを使いどんな目的でどこに行きたいのか、はっきり分かっている人はいないと思うので、そこを突き詰めていかななくてはいけないと思う。いかがでしょうか？

《会長》今の段階で事務局は何かありますか？或いは関連してご意見があれば。

《委員》東村山市が、今後も持続的に繁栄していくにはどうしたらいいのか？その一つの指標が東村山市の人口であると思うのです。10年程前は東村山市は15万3千人いたのが、今は15万1千人もいない。毎年600～700人程減っています。一番の理由は亡くなることで毎年1,300人程からスタートして増えている。一方生まれる人は

少なく、約1千人程であり生まれる方は毎年だんだん減っている。東村山市が財政的にも繁栄を続けるためにはどうすればいいのかということになる。その一つの指標は毎年行われている市民の意識調査であり、これによると東村山市に今後住みたい人は6割から7割で、できればほかの市に移りたいという人も3割前後おられます。移りたいという理由の多くは交通や買い物不便で、中には近くに鉄道の駅が有るなど交通のいい場所であるという認識、或いは商店街がそばに有るということで、むしろ公害の事を言う方もおられ、理由は千差万別である。住みたい理由は、東村山市は緑地が多く自然環境がいいということ、それから歳をとると地域に馴染んでしまうので他の地に移って苦勞はしたくないということなのであろうと思います。東村山市は10年程前は15万3千人で、今は15万1千人をきった状況です。参考までに12月1日現在、15万8百32人、1月1日現在15万789人、2月1日現在15万711人で、毎月のように減っているのです。これを何とか食い止める方策の一つが地域交通に課せられた課題ではないかと思っています。

《会長》ありがとうございます。他に関連して意見はございますか？

《委員》今の話で御二方の話の根底にあるのは、このバスは何のために走らせるのかということに行きつくのではないかと思います。それで、前回のガイドラインが作られた時、福祉の観点からは見ないというのが根底にあると伺っています。今回はその見直しまでガイドラインの改定の中で突っ込んでいくとすると、この会議だけでは決められない、もっと時間が掛かる深い問題であるのかという気がします。委員がおっしゃったように、前回のガイドラインの方が少しだけ具体性があるのかと思う。今回の「快適に暮らせる、活力と魅力にあふれたまち」というのは極めて曖昧模糊として、どういう形であるのか見えなくなってきたという気がします。今回のガイドラインの見直しでスタートラインのコンセプトという所まで踏み込んで改定するとすれば、このところをもっと議論をする必要があり、公共交通会議だけで決められる問題ではないという気がします。

《会長》他には有りますか？

《委員》同じような話になりますが、委員が提唱されているのは、根本論の争議をここでするかどうかではないのではないかと私は解釈しております。今、法設定で各地方公共団体が会議を持ってコミュニティバスを運営しているが、この根底にある国交省の考え方は何か、自治省の考え方はどこに有ったのかと。それが都に降りてきて、都が何のために公共交通の必要性を落としたのか。落とした結果それぞれの立地、産業構造、人口など諸々の事を考えて、それぞれの地方公共団体が独自にツールを利用して設定しているという考え方を持っていたのであると認識している。根本論の高齢化問題や経済環境などをここで協議をしても始まらない部分であり、この会議が設定され、理事者側がこの会議でどのツールをどこに持っていこうとしているのか、そこを明確にしたいという話と解釈をしているので、ここで協議をして意見を聞きたいのであれば、協議をすることはやぶさかではないが、白紙状態で基幹の部分に総合計画の中のどの部分をどう抽出して会議としてあるべき姿を抽出するという点については少し出過ぎではないかと感じます。ですから、同じことの繰り返しとなりますが、理事者側としてこの範囲の中でここに行きたいということは明確に示唆をしてもらいたい。その範囲内で協議をすることが、公共交通会議として大事であり、そこを逸脱すると同じことの繰り返しの論議になる気がします。

《会長》ここまでで事務局から何かご意見はありますか？

《事務局》色々ありがとうございます。コミュニティバスの役割につきましては、今回、ガイドラインの見直しは根本的な所からということではなく、データの更新、検討地域の更新、また、広域連携の導入について追加するということであり、今までの考え方

を継続していく形で整理をしています。役割につきましても新しいガイドラインの2ページ、3ページに有りますように、先程も申し上げました3点になるかと事務局としては考えております。今後のコミュニティバスのあり方や、公共交通をどう考えていくかということにつきましては、来年度に新たな移動手段について、皆様からのご意見をいただきますので、その中で併せてご意見をいただきたいと考えております。

《会長》私の感想なのですが、「はじめに」の2行目、「市内の公共交通ネットワークの充実を図り公共交通空白・不便地域の解消に努めております。」という文章になっているので、目的が交通の空白・不便地域の解消ということになって、目的が小さくなってしまふ。これが逆になるとだいぶ違ふ。公共交通空白・不便地域の解消を行いながら、市内の公共交通ネットワークの充実を図っているというのであれば、より、広がりを見せるという意味と本来の目指す方向が交通空白地域を潰すことではなく、市内の公共交通ネットワークをきちんと作り市民が移動できるようにすることであるので、私はここを入れ替えるだけでだいぶイメージが変わると思いますがいかがでしょうか？

《委員》とてもわかり易くなります。

《会長》あとは、最初のコミュニティバスの役割という辺り、②の所で丁寧に書くかですが。ここは必要なことは書かれているので、基本的なことを言い表すとすれば、「はじめに」の最初の辺りで、本当に目指すべき目的が分かるようにした方がいいと考えると、私の印象では、公共交通ネットワークの充実と公共交通空白・不便地域の解消とを入れ替えて文章を作れば、我々が今まで議論してきたことに近くなると感じます。

《委員》それで2ページの②にすんなりと繋がっていきます。

《会長》他に修正案が有ればお願いします。

《委員》たたきとしての落とし方としては面白いのですが、突っ込んでいくとまた同じことになるのではないかという気がします。だからといってそのままいいという意見ではないです。とりあえず、事務局が説明されたように、新年度に改めて総合計画の中の位置付けのようなものを協議していきましょうということであるならば、会長がおっしゃったかたちで、立ち位置を少し変えて来年を迎えるということでもいいのではないかと思います。

《会長》今後、改めてそういう視点で議論していくということを何らかのかたちで言い表しますか。

《委員》よろしいですか。2ページの②のコミュニティバスの役割に書いてありますので充分ではないかと考えます。この基本方針で充分ではないでしょうか。

《会長》まあ、基本方針の所は基本方針に至る流れと基本方針の内容がうまく纏まっています。ここをいじると面倒であると思いますのでここはこのままでいいと思います。

《委員》語句を入れ替えるのも一つ意思表示です。

《会長》とりあえず、2行目のところを入れ替えますか。

《委員》はい。

《会長》それによって、市内の公共交通ネットワークを充実させて、皆が快適に暮らせることに繋げるためにはその方がいいと思います。ここは語句というか流れを入れ替えるということにさせていただいていいですか？では、そのように整理させていただきます。細かな目的をどこまで言い表すかというのは、なかなか難しいところもありますが、とりあえずそういう流れを見せておいて、2ページ3ページの「コミュニティバスの役割」に繋げることと考えましょう。他に案が有ればお願いします。

《委員》次に移っていいということですか？

《会長》もし今のところでさらに何か案が有れば出していただいて結構です。

《会長》他のところでも結構です。

《委員》34ページ検討申請書の中で、使用車両のワゴン車とありますが、前はジャン

ボタクシーとなっていたと思うのですが、これは同じ意味と捉えていいのですか。

《事務局》おっしゃる通りで、同じ意味なのですが、言葉によって捉え方が変わってしまう、タクシーという言葉が分かりづらいところがありますので、今回このように整理をさせていただきました。

《委員》ひょっとすると車種も変わるかもしれない、これだと緑ナンバーではなく白ナンバーで走れるのかとなるので懸念されるのでは。そこまで深くは考えずにケースバイケースで検討していくという理解でいいですか。

《会長》そうですね、難しいところです。厳密に言うと色々なものが入ってきます。来年度以降議論していこうとしているような中のも、勿論ワゴン車の中に含まれますが、一方でコミュニティバスというジャンルでいうと、例えば小金井市の坂下へ降りていくルートで使っているハイエースの15人乗りの車であれば、バスの中のワゴン車のスタイルであるのでそういうものとも取れます。そういう意味ではジャンボタクシーに限定するよりはいいのかなと思います。

《委員》更新案の6ページにあたるのが、更新前の4ページですが、表から図に変えたのはなぜですか。書いている項目が少し減っているのです。

《会長》何ページですか。

《委員》新しい案の6ページの図のようになっているところで、更新前の4ページに表で表しているのですが。

《事務局》先程申し上げました通り、更新前の4ページの表ですと、同じ流れ、表がずっと続いています。ここは主体と役割分担というところですので、三者の関係性が分かる図に変えているだけで、基本的には記載されている内容は変更していません。

《委員》ガイドラインについての質問ではありませんが、具体的に、今どういう地区からコミュニティバスを走らせてほしいという要望が出ているのでしょうか？

《会長》後でその他のところで報告してもらっても構わないのですが。

《事務局》現状ですと、美住町・富士見町を運行している路線の増便の要望をいただいているのと、新規のところでは、秋津町の方からご相談はいただいているのですが、正式に地域組織が立ち上がっている形ではありませんので、あくまでもご相談というところです。

《委員》分かりました。ありがとうございます。

《委員》富士見町は増便の要望だけですか？もっと向う側へという話は具体的にはない？

《事務局》バスの導入については難しいということで整理されています。

《委員》新規導入ガイドライン（案）の15ページの、「③-1 実証運行の準備」の最後の部分の「運行に必要な車両を新規調達する場合は最短でも6ヵ月以上かかります。」となっており、以前は3～4ヵ月であったのが、6ヵ月というのは、現実にそうであるから変えたということなのでしょうが、なぜこのように延びたのでしょうか？

《事務局》最近のバス車両の生産状況が影響しています。小型バスが生産される期間が限られており、その期間を外れると最短でも6ヵ月、長いと1年近くかかることもあるとのことであり、製造のサイクルに影響されて3～4ヵ月では難しい状況であることから、6ヵ月に更新したいということなのです。

《委員》それから、（案）16ページの、「③-2 実証運行の実施」の市民（地域）のところですが、「自ら利用したりするなど」というのが削られています。これは別に入れてもいいのではないかと思ったのと、もう1項目、丸々削られているのですが、以前の「運行を円滑にするため、バス停周辺の清掃や運行経路上の違法駐車への注意活動など、地域が一体となって行います。」というのは、これはいいことだと思うので、やれる、やれないは別にしてこれはあった方がいいと思いました。

《会長》そのようなのはいいかもしれません。

《事務局》まず、「自ら利用したりする…」というところは、元々バスを必要とされている皆様ですので、積極的にご利用いただけるものと思うのですが、逆に、利用実績を上げるために、目的とは別に、ただ乗ることだけを無理に促進するというものではありませんので、そういう意味で削らせていただきました。それから、「運行を円滑にするための…」という項目ですが、運行経路上の違法駐車への注意喚起については、市民の方が市民の方に注意喚起をする立場ではないと考えますので、削除させていただきました。

《委員》改定前の方が、きわめて具体的に書かれていて、「自ら利用したりする…」という文言は入れておいても何ら支障はないと思われます。1日8便走ってこれでいいというものではないですし、この文言が入っていないと市としてはもっと使ってくださいとは言いつらい。悪影響は及ぼさないでこれは入れておいた方が地域の要望をする主体の方達が言いやすく、その方達の自覚も促される気がします。違法駐車への注意活動については、権限のない方が警察に連絡するなど大変な話になるので無くてもいいのかもしれませんが、「運行を円滑にするため、地域の方たちが協力する…」というところは、前回と同様に入れておく必要があるという気がします。

《会長》自ら利用するというのはさくら乗車につながる訳ではないので、むしろ本当の意味での利用につながったり、促すようなことであれば私も構わないと思います。

《委員》それと2項目目の「運行を円滑にするため、バス停周辺の…」もあえて外す必要はないということですね。

《会長》違法駐車を取り締まる訳ではないので、例えば地域の人達が自分の車をその辺に放置しないなど、お互いに考えましょうということであると考えれば問題ないと思います。私の家の近くでも、ごく普通の住宅街をコミュニティバスが走るようになってから、地域の方が、少なくとも自分の車を通りに停めたままというのは減りました。皆、コミュニティバスが走るから邪魔にならないようにという気持ちは持ってくれているようです。そういう事を促すというのはありだと思います。

《委員》おっしゃる通りだと思います。実行する現状の過程に於いてそういう車両が減ってくる、ただ、ガイドラインを変えてしまって、車両に対する注意喚起や、(バス停周辺を)清掃するとか、自ら乗車して実績を上げるなど、申し入れをしてやる人達はその義務を背負うことになってしまうと逆効果である。ですから会長がおっしゃるように自然派生的に周辺が整備されていくのが最も望ましいことです。後で質問をしようと思っているが多摩湖町のことが大変気になっている。ここで喧々諤々したその結果がどうであるのかが大変気になる。ガイドラインで、なるべくならこれはやらなくてはいけないと申し入れてしまうとよろしくない。抽象的においておき、結果としてそういう現象が起きるのであれば非常に望ましいとは思いますが。

《委員》委員のおっしゃることはとてもよく分かるのですが、私の世代が恐らく最後の世代位かと思われませんが、私の世代以上の世代は行間を読むことができるのです。書かれていない事にも気づいて動くことができる。ですが、アメリカンナイズされてきたのか分かりませんが、仕様書に書いていない事であれば何でもやっていいというようなことが風潮としてある。書かれていなければいい、やらなくていいとなる。ですからこれ位の具体的なことなら書いてもいいのではないかと私は思います。書き出したらきりが無いと思いますが、これ位はいいと思います。書かないことの弊害の方が今はあるのではないかと思います。書かなくても分かっている人は分かるが、分からない人はほとんど分からないのです。そういう意味で私は残した方がいいという気がします。

《事務局》確認させていただきたいのですが、ここにある市民、地域という項目で指しているところが、私どもでは地域組織の方達の役割と捉えて整理をしているのです。そうすると地域組織の方だけにこれを課すのはかなり後の負担が大きいかと考えて削除さ

せていただいています。これは地域全体ではないかと思うのです。この後の計画を作るなど考えますと同じ組織の方達の役割、それが地域の代表としてやっていただいている方達の役割ということになるのかと思いますので、その方達が地域全体に呼びかけて地域で違法駐車がなくなるということは望ましい事でありまして、そうならないとバスの運行は難しいところなのですが、ここに記載していることは、まずは地域組織の方がすることとなると、逆にまわりの方達がどこまで、協力してくださるのかと心配もされます。その辺りは皆さんでご意見をいただき集約していただければと思います。

《委員》事務局がおっしゃったことは、私はその通りだと思います。ただし、一定の年齢層以下には通用しないことがあるとも認識しています。そこは事務局が話されたように一つの申請する組織として展開をして、その後あるべき姿ではないですが、規則と細則ではないですがフォロー手段を持って展開した方がいいと思います。若い人の考え方を対象にするのか、年配の人を対象にするのかでは全く違ったものになるので難しい。段階を作ってやっていくのも一つの方法かと思います。

《委員》義務みたいにとれるなら、ここは努力目標と取れるようにして、努めていきます、努めてもらいますなどと加えるだけでいいのではないかと思います。そこを徹底してやれというわけではない。

《委員》今の話で、「地域の組織」がどこまでを指すのかというのは根本の問題になってくる。例えば中心となって申請した5人がどこまで責任を持つのかというのではなく、例えば多摩湖町の場合2丁目3丁目为一体となってするようなイメージを持っているので、申請に来た人だけ、或いは以前傍聴に来ていた人だけの責任ではないというところは幅広く捉える必要がある。それと今委員がおっしゃった、行います努力しますということが浸透すれば、地方都市でバス停に花が置いてあるようなこと、まあ、そこまでは求めませんが、少なくとも煙草の吸殻は捨てないで、拾うなど年齢のギャップはあるかもしれませんが、僕らの世代からすると割と当たり前に入れられるという気がします。

《委員》議論になっている賛同・協力の範囲ですが、35ページの「コミュニティバスの導入に関する同意書」があります。また、コミュニティバスは一般の大型バス同様に規制の対象になるものなのでしょうか。

《会長》規制は同じです。

《委員》こういった同意書を自治会単位で出すということは、地域の方々に浸透していただければと思います。

《事務局》いろいろなご意見をありがとうございます。いただいたご意見を参考に地域組織の方たちの役割というところと、協力をする地域の方たちの努力目標というところがわかるような表現に変えていきたいと思っています。

《会長》先程の説明の中で、ここでいう「市民（地域）」は地域組織を表すということは、私は異論があります。これはあくまでもここに書かれている通り、地域の市民ということで私はかまわないと思います。地域組織はあくまでその市民の中の、実際に計画や手続きなどの作業に関わっていく人たちが組織するもの、その市民の中の組織であって、ガイドラインの中で言う市民というのは、その地域のみなさんが考えていくべきことでもあるし、組織の中心になって動いている人を支えていかなければいけないので、この市民はイコール地域組織ではないと私は思います。組織がやるべきことという形で文章を整理してしまうと、逆に、組織には直接参加していないけれども地域で協力する人たちの立場が薄くなってしまおうと思います。

《委員》ここでいう実証運行の実施のところではそうですが、他のところは間違いなく地域組織の役割のようです。だから外そうという考えだったと思うのですが、そこは入れた方がいいかと思っています。地域組織の人も市民の1人ですし、そういう考えを持ってほ

しいということで、努力目標として入れてほしいと思います。

《委員》6 ページの3つの立場の役割として、最初に「市民（地域）」と書いてあってその中に地域組織の立ち上げと書いてあります。先程の話だとこれと矛盾していますよね。  
《会長》そういうことです。市民（地域）というのはあくまで地域のことです。委員がおっしゃる通りで、あくまで「市民（地域）」は地域の人たちのこと、その中で地域組織が立ち上がって具体的な作業や周知などを組織がやるということ。そういう位置づけにしておかないと最初の図と矛盾するのと、それから断り書きをつけない限りは市民がこれを読む時に「市民（地域）」と書いてあれば、普通に市民ということが入ってくるわけですから。他の「市民（地域）」に書かれていることは、組織が市民（地域）を代表してこれをやるという意味合いでとれば問題はないと思います。あくまでこの「市民（地域）」の主体は普通に市民であるべきだろうと私は思います。

《委員》35 ページの同意書の中で、自治会と地域組織はイコールではない場合がありますよね。修正した地域組織がどこまで責任を持つのか自治会がどこまで責任を持つのか、自治会に加入していない人はどうなのかいろいろな観点から、解釈を限定してしまうと、矛盾や不都合がいたるところに出てくるかもしれないと思います。地域というのはその地域に住んでいる人全部だということで定義づけ、解釈をしていけば、より大勢の人たちに認識もされるでしょうし、地域組織は、走らせるという熱意のある人でその人たちが先々どこまで責任を担えるのかということとはわからないし、前向きに広く捉えていった方がいいのではないかと思います。

《会長》先程、事務局からあったように地域組織が行うことという観点で文言を修正するのであれば10～11 ページあたりに市民（地域）の作業内容については地域組織が行うこととして記載する旨を書いておかないと矛盾がおきます。10 ページのところでは要件にしたがって組織ができます。できた後の「市民（地域）」のところで内容は地域組織がやるという意味ですということを書いておかないと。そのうえで、利用促進だとか、地域の協力のようなことは地域組織が進めていくことになぞらえて文言修正した上でという形になるならそれでいいかと思います。

《委員》委員から出ていた自治会を代表する団体ここをぼやかしておかないと自治会のないところも多くあるので。自治会の中でも連合会を作って統制しているところと自治会自体が無いところもあるし、マンションでは、半分自治会活動をしているけども、半分は反対しているというところもあります。自治会というものの捉え方をオーソライズして1つにまとめてしまうということは避けた方が良くと思います。抽象的に団体という形で組織という形でくくる方が良く。組織の定義はケースバイケースということでその必要性は分析するという形にして、会長がおっしゃった整理をすればよいのではと思います。

《委員》様式3は必ず必要なのでしょうか。11 ページの市民（地域）のところに（様式2、3を記入して市に提出）とありますが、地域公共交通会議ではなかなか自治会を把握できないですし、自治会に加入しているか、加入率も微妙なところがあります。様式1、2は当然市民が提出するものですが、様式2を提出するにあたり、様式3が必ず必要なのか、同意が取ればいいですが、自治会の中でも必ずしも意見がまとまるわけでもないのに沿線がいくつも自治会にかかる中で、全ての自治会から同意を得られるとは限らないので、どこまで同意をとるのかということですが。

《会長》私もいろいろところでそういったケースを見ていますが、どうでしょうか。

《事務局》難しいことですが、基本は自治会の同意をいただいた中で進めさせていただくものと考えております。自治会に加入されていない方もいらっしゃいますのでそれについてどう配慮するかというのは進める中で検討が必要とは思っています。

《委員》委員ご指摘の、様式3はなぜ必要であるのか疑問に思います。富士見町には自治

会も沢山ありますが、加入率はどの位でしょうか？

《委員》50%を少し欠けます。

《委員》自治会の無いところもあるが、そういうところで組織が立ち上り、申請書を出すときはどうするのか問題が出る可能性があります。「コミュニティバスの導入について賛同し、協力します。」とあるが、自治会がそこまで責任を持てるのか疑問です。

《計量計画》自治会の有無、加入の実態は地域により様々であります。運行ルート上の地域に筋を通す、新たにバスを走らせるなどの情報は運行経路上の自治会に共有していただき、先程委員がおっしゃった様に、一体となってというのは地域だけではなく、運行ルート上の皆さんも一体的になればなお望ましいので、そういうところを促す共有と一体となるという二つの意味からルート上全ての自治会の同意が必要である。実際は非常に大変な作業になりますが事務局としては必要であると考えているのだと思います。

《委員》お言葉ですが、ルート上全ての自治会の同意がないと受け付けられないのですか。東村山駅西口から久米川町南口路線にしても該当する自治会は結構な数があり、全てが同意をするのであろうか？自治会として同意をするには自治会で意思決定が必要である。どういう形で意思決定するのかとなる。総会は年に1度であるし役員会だけで決めるのかなど、具体論になると全ての同意を得るのは大変なハードルとなる。目的は分かれますが、これの有無で地域の協力度合いが影響されるものではないですし、地域組織が動いていたら自治会が知らないうちに突然バスが走り出したということはありませんので、様式3は必要性が薄れてくるのではないかと思います。

《委員》沿線の自治会が全部というのは、私はそういう認識ではなかったのですが、地域組織に関わる自治会のどこか少なくとも一つの自治会の様式3が取れば様式2とセットで受け付けるというのであれば話は分かる。沿線全部というのは違う気がします。駅前などではバスは必要なく邪魔であると考える自治会が結構沢山あるので。地域組織に係わる自治会のうちの一つということなのかという気がします。

《委員》今までこれできている訳です。これできている団体取扱い区分をどうするか、今、集中して論議されている。そういうことであるなら、自治会（地域組織）となっておりますが、これを自治会等（地域組織）にしておけば問題ない。自治会以外の組織であっても代表となりますよと言う根拠になる。自治会はと書いてあるので、自治会の全ての対象かどうかとなるのでどうするかとなる。自治会等とすればいい。今までの経緯からするとそれほど重要視しなければいけないものではない。

《委員》過去に於いてこの様式で走ったところは1カ所ですよ。今おっしゃる様にそれほど重要な話でないのであれば、あえて同意書と書いてあるが念書のようにも取れるがこれは要らないのではないかと。何か不都合や不便はあるのであろうか。

《委員》因みに富士見町の場合は様式1の「コミュニティバス検討組織登録書」代表者と様式3「コミュニティバスの導入に関する同意書」の自治会長は違うのですか？様式3は全部集めて何枚も出してもらったのですか？

《計量計画》富士見町の場合はかなりの人数であり、そこから代表者を絞り地域組織の名簿を記入してもらっているもので、そもそも傘下としては入っている。同意書についても中に入っている方が書けば全てという状況であり、どのケースも特殊になると思う。少し特殊であったかもしれない。

《委員》自治会そのものの存在が特殊なので、地域組織の方が様式3を持って自治会を全部まわり取ってきたのですか？それともその時点で市も協力したのですか？

《事務局》両方です。

《委員》それをやった効果、やって良かったのか、非常に大変で、無くて良かったのかどちらですか？私たちの想像で面倒ではないのかと言っているのですが、やった人間がその効果は分かると思うので。

《委員》多摩湖町の例はほぼイコールに近かったり、もっと大きい自治会の一部が地域組織になっていたりと、丁度見直すタイミングなので皆さんのお話を伺った時に、最近の時代の流れの中では自治会が一枚岩ではない場合もあるので、どうなのかと。単純に見直すタイミングなので、従来からこのような形でうまくいったのかを聞きたいと思いました。

《会長》今の委員のご質問についてはどうですか？やってみてどうでしたか？

《事務局》実際とても大変でした。必要かどうかということですが、その後の周知活動はやり易くなりました。自治会の同意書を貰った後に走り始める時の時刻表を自治会に配ったのですが、気持ちよくご協力いただけたので無駄ではなかったです。ただ事務的には大変でした。

《委員》作業とそれに見合う効果はどうであるのか。また富士見町の場合は地域組織が中心で、走っているのは野口町、廻田町、美住町で、沿線上の廻田町の上自治会、下自治会もこれを出しているのですよね？私も下自治会なのですがあそこのバスが走る話は、バスの姿を見るまでそれ程皆認識していなかったし自治会の中でも話題にならなかった。これで本当にバスが走るのだとこれを出すことによって自治会の人々が認識できるであろうか。自治会長から会員に情報を伝えているのか分からない。委員がおっしゃるように、見直しでいいのではないか。かえって苦労がありどれだけ効果が得られるのか見えない気がします。

《委員》あった方がいいのでしょうかけれど、どこまで必要で、要件にするのか、まあ曖昧なままでもいいのですが…。

《委員》理想を追い求めれば今みたいな話になるのでしょうか、もし我々一人一人が決裁権者であったら、地方税を使ってお金を使いやるかどうかを判断をする時に、どこまで同意が取れてどこまで承知されているのかというのがある。ですから自治会と固定せずに残さないと、無くしてしまってから実際の部分とかい離が出るからこれは要らないとするのは我々の議論であって、実際決裁する時にできるかということ、私はできないと思います。自治会という名称を変えるのなら構わないと思いますが、同意書は残して、事務局は大変ですが最大の努力をしなければ何のための会議かという気がします。

《会長》今、ちょっと見直してみたのですが、どこにも全ての自治会から同意書を得なければならないとは書いていない。

《事務局》会長 11 ページの冒頭に…。

《会長》書いてありますか。自治会があるならいいのです。自治会がないところでは何らかの組織という意味に取れるからいいのですが。

《委員》全てのとは書いていないですよ。

《委員》書いてあります。区間を策定してからの話ですね。策定してからなのでそれは仕方がないですね。

《会長》10あるうちの一つの自治会が反対したから前へ進めない話であるとまずい面もある。であれば「すべて」という文字を取るとというのが一つ。もう一つは委員がおっしゃったように自治会等の地域組織としたり、ただ、自治会等としてもいい「すべて」と書かれていたら全て取らなくてはいけないですが、「すべて」と書かれていなければ、全てとれるのに越したことはないですが、もし例えば一つだけどうしても同意が取れず話が前に進まない場合でも、計画を次の段階に進められない状況は回避できる。後から同意をいただいてもいい。状況により前後したり緩衝になるようなことを考えるとしたらそのあたりをぼやかす。

《委員》自治会などからと書いてあるのですが、委員が緩やかにと言っていますが、「自治会」の他に「自治会や地域組織」などと…。

《委員》地域組織は申請主体ですから

《委員》地域組織は申請主体かもしれないが、自治体や地域団体とか、例えば道路の前にある大きなマンションが自治会に入っていない場合、同意書は要らないかもしれないが、マンションの管理組合には話をしておいた方がいいかと思います。その程度の話であると思う。バスを通すので知っておいてくださいという程度の話である。バスが通るがそれを許す、許さないという話ではない。同意書をなぜ書くかという、おっしゃられた通り、周知を円滑にしていくためだと思う。知っておいていただく、ただ周知のためであれば代表者に判子を押していただく必要はそれ程ない。それよりは、菓子折りを持ってこれから通りますが宜しくという方が円滑に行くかもしれない。紙を持っていき判子を押していただくというだけで構えてしまう。文書の目的を考えて必要かどうか検討していただければと思う。

《会長》今までの経過で同意書を取って進めること自体が間違っている訳ではない。ただ、非常に労力を要することであり、その労力に対する効果を考えると、全ての自治会の同意書を取ることは非常に大変であるので、ここでは「すべて」という言葉だけを取っておけば解釈ができる。沿線の自治会の同意をとってくださいますとして、具体的に進める中で、全部の自治会に話をしてもらい、同意書としては100パーセント取れなくても、そういう動きをきちんとしていることによって前に進める形にしておくのがいいかと思います。それをするにはここに書かれている「すべて」という3文字を取ればできる。

《委員》それから11ページの上から2行目の「すべて」という3文字を取り、「自治会など」となっており、その下の●市民（地域）の「自治会から」となっているので、これも文言は合せておかないと…。

《会長》これは当然「など」と統一します。とりあえず今回のところはこれでどうでしょう。

《委員》もし、これを同意書が出てこなくても受け付けるのかどうかですよ。

《会長》それは今後具体的に動いた中でそういう問題が出れば議論をするということではないかと思えます。

《委員》いずれにしても、申請して一発での話ではないので、話が進捗していく中で、自治会の同意を取るなど、運用を考えていったらいいのではないですか。揃っていないと検討も始めないということではなくて。

《会長》実際の結果を見てそういう進め方をできるようにしておくとするならば、「すべて」という文字をとる。全て取れるのに越したことはないですが。

《委員》ただ、十数か所となると…。

《会長》どうでしょうか事務局は。

《事務局》いろいろご議論いただいたところですが、行政としては運行経路の全ての自治会から同意を得られない中ではなかなか進められないと考えておりますので、今ここで「すべて」を取るということを了解しましたとはお答えできないところです。では、どこか同意を取れないところがあると進められないのかというところでは、同意を得ながら運行経路案を作成するという事ですので、言葉の綾のようですが、全く進まないという訳ではなく、逆に同意をいただくのは地域組織だけで活動してくださいという訳ではなく、行政側の役割にも入っているので、そのようにしたいという地域の方々と行政が協力しながら、周りの皆さんの理解を得ながらでないコミュニティバスは進められないかと考えておりますので、ここでは「すべて」は残しておきたいと事務局としては考えております。

《委員》事務局のために論議しているのですよ。それを逆説で反論してきたらやりようがない。もう一つ要望しておきます。「すべての」という言葉が取り外せないのでしたら、関連する地域という風な表現に変えないと、こういう事が論争に上がったということに

なれば、あそこでこう言っていたから俺たちは反対しようとなり、一つがそうであれば全部が潰される可能性があるから、やはりその辺りは言葉をどう使うかというところについては事務局は是非検討していただきたい。

《委員》委員のおっしゃる通りで、事務局のおっしゃったことは、道路行政と同じなのです。とりあえず同意を得ながら進めていく。その結果が今のさくら通りの一軒で、同意を得ながらというやり方であると道路はできなかったです。若しくは延期していた。そういう事ではなく、コミュニティバスは物理的な障害がないので走らせることができると思う。悪影響を受けないようにするためにも柔軟に。逆に全てがゆっくりになる確率が高いので。同意を得ながらという逃げ道がありますがその逃げ道に従ってやったのが道路行政ですから。走らせてみて気持ちが変わるということでしょうし、会長が色々なところで会長をしているの発言です。今すぐ答えは出ないかもしれませんが、検討していただければと思います。ちょっと道路行政と同じであると思うので、コミュニティバスはもう少し柔軟にするのがいいと思います。

《会長》先程、自治会が組織されていないところは、この「すべて」はどう考えるかという問題があります。行政としておっしゃる「すべて」を実現しようとする自治会の組織に入っていない家は一軒一軒取らなくてはいけないという話になりかねない。そう解釈ができてしまいますが、その辺はどうですか？あまりこのことで時間を取りたくはないのですが。

《事務局》そこについては自治会からということしか考えておりません。元々ここについては見直しの対象ではございませんので、今までやっていたことを記載しているところですので、ここについては「すべて」を取るということに対して、行政の立場としての確認ができていない部分もありますので、ここでははっきりとしたお返事ができません。

《会長》ではここについては最終結論は保留にしておきます。ただ、懸念されることを解消できるようなことを考えて修正できるなら、したいと思います。他にありますか？

《委員》多摩湖町の現在の実績を教えてください。データを取る期間は半年でしたでしょうか？

《事務局》のちほど報告事項で報告いたします。

《委員》見直しをしたところはいいのですが、従来のところなのですが、収支率40%についてはそれはいいと思いますが、この5年間やってみて、軽々クリアしてるのであげた方がいいのかと。市民としては口が裂けても言えないですが行政としては、そういう考えはないのですか？目標として収支率は50%を目指しますとどこかに書いてあったと思いますが、それはすごくいいと思います。ガイドラインとしての収支率は最初からそんなに上げる必要はないのですが、今後運行改善で何パーセントまで上げていくとか、若しくは最初から収支率を42パーセントにするとか、少しずつ上げていくという考え方もあるかと思えます。収支率についてどのように考えているかお伺いします。

《会長》今のご質問どうですか？

《事務局》ありがとうございます。それについては今後の検討という扱いにさせていただきます。

《会長》少なくとも、今回の見直しについてはそのままいっていただいいていいと思います。他にはよろしいでしょうか？先程のペンディングのところは有りましたが、後は冒頭の表現を修正することによってこのコミュニティバスガイドラインについて確定をしていき、修正部分については事務局案のように、最終的に私が確認するというところでよろしいでしょうか？それではそのようにさせていただきます。それでは時間もだいぶ過ぎてきましたが、運行改善ガイドラインについて、中身はそれ程、新規と変わるものはありませんが説明をお願いいたします。

《事務局》ご意見ありがとうございました。運行改善ガイドラインにつきましても、基本

的に修正箇所は新規導入ガイドラインと同じでございますので、先程いただいたご意見を踏まえてこちらの方も修正案を修正したいと考えております。ただ、一箇所、運行改善ガイドラインに出てくる部分といたしまして、運行改善ということで、もともと運行計画があり、それを変更して改善するということになりますので、その場合は許可ではなくて認可という言葉が使われるということで、許可と認可を若干混同して使っているのでそこは整理いたしました。運行改善ガイドラインに関しては以上です。

《会長》基本的には運行改善ガイドラインについても新規導入ガイドラインと同じですので、考え方としては全く同様に作成しているということです。いかがでしょうか？

《委員》ピックアップして見直したということですが、許可と認可が両方ともだいぶ混在しているので、もう一度見直しをしてもらった方がいいと思います。許認可の部分と、許可と認可と両方あるので。例えば運行改善ガイドラインの16ページでも申請から許可までと許認可と混ざっており、新規導入ガイドライン32ページでも事業計画認可の許可申請など混ざって使われています。フローチャートの中も修正する余地があります。

《会長》では委員、ここは違うというところはチェックをお願いします。

《委員》はい。

《会長》では、委員からご指摘をいただいた上で修正をしていただきたいと思います。他はいかがでしょう？よろしければ、冒頭のところなど同じ修正をするところもありますし、その他、今の件について修正したものを、私の方で確認させていただくということでよろしいでしょうか。それでは、最終的なところについては修正させていただきたいと思います。新規導入ガイドライン、運行改善ガイドラインともに修正後の完成版ができましたら早々にお送りいただければと思います。

《委員》一つだけよろしいでしょうか？

《会長》はい。

《委員》14ページの実証運行の試算収支率のところでは前のルールで「満たす場合」になっているのは、「満たすこと」に文言が変わっただけで中身は変わっていないですか？

《事務局》はい、変わっていません。要件ですので、「場合」ではなく「こと」ということです。

《会長》それでは次の報告事項に移ります。報告事項については事務局から説明をお願いします。

《事務局》

それでは事務局より3点ご報告させていただきます。

まず、ところバスの利用状況のご報告です。

1月末日までの利用実績は、乗降者数、延べ681人、1日平均5.8人となっております。

次に、運行開始後アンケートの回収状況ですが、2月5日現在、回収数745件、回収率33.8%となっております。ここで、今の段階で分かる回答者の概要などを一般財団法人「計量計画研究所」の研究員にご説明いただきます。

《計量計画》先程事務局から説明があった通り、ところバス停留所から半径300メートルに住んでいる2,200人の方にアンケートを配布して、1月8日から25日まで調査を行った結果、2月5日までに745人から回答があり、回収率が33.8パーセントでした。その集計結果をお伝えします。まず、多摩湖町内にところバスが延伸したことを知っていたかという問いに関しましては、約84パーセントが「知っていた」と回答していました。次に先程の問いで、「知っている」と回答した方に対して、利用したことがあるか尋ねたところ、約14パーセントの方が「ある」と回答していました。次にところバスが運行したことに対する意見としましては、「地域の足として定着してほし

い」といった意見が最も多く、約54パーセント程度になりました。簡単ですが以上がアンケート結果の速報です。

《事務局》本日は、概要をご報告いただきましたが、最終報告は今年度末にいただくことになっておりますので、平成31年度第1回の会議では、報告された分析結果及び実証運行を実施した6ヵ月間の利用実績などから、ところバスの本格運行移行についてご検討いただく予定とさせていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

3点目は、新たな移動手段の検討状況についてです。

この件に関しましては、まず、庁内で東村山市にあった移動手段の在り方について研究するという事で、福祉部門と交通部門が、それぞれ実施している移動支援事業や、個人あるいは自治会などから頂いているご要望について、情報共有を図ったところでございます。引き続き、福祉、公共交通それぞれの施策の目標と課題の整理をしながら、研究、検討を進めていく予定でございます。

この動きと並行して、定時定路線のバスの運行が難しい、富士見町南部の地域につきましては、なるべく早く、バス以外の方法について検討を進めたいという要望を頂いておりましたので、まず地域の中で出来ることがないか、ということで、こちらからご提案した内容について、地域組織の中で検討を始める準備を進めているところです。内容といたしましては、タクシーを相乗りで使うような方法で、お1人の負担を抑えて移動できるような仕組みが作れないか、というものです。まだ、手探りで進め始めたところですので、何かの時には、この地域公共交通会議の委員の皆様からも助言をいただければ、幸いです。よろしくお願いいたします。

事務局からの報告は以上です。

《会長》事務局からの報告が終わりました。3点報告をしていただきましたが、これについて何かご質問はありますか？

それでは、次回の日程を決めたいと思います。事務局、お願いします。

( 次回 5月27日(月) 午後 )

《会長》以上で、本日の議題は全て終了いたしました。ご協力いただきましてありがとうございました。

ここで、進行を事務局にお返しします。

《事務局》今年度、予定していた会議は全て終了となります。ありがとうございました。それでは、最後に環境安全部長より、ご挨拶申し上げます。

《環境安全部長》本日は長時間にわたり活発にご議論いただきましてありがとうございました。今回は平成30年度最後の公共交通会議となりましたので事務局を代表いたしましてご挨拶申し上げます。今年度は早いもので、去年、ところバスの本格運行移行の基準の策定から始まりましてガイドラインの見直しについて検討をしていただいたところでございます。お蔭をもちまして、ところバスは実証運行を開始をいたしまして利用実績の伸びに不安は多少ありますが、大きなトラブルもなく運行している状況でございます。また、先程来活発にご議論いただきましたガイドラインにつきましては多くのご意見をいただいたところでございますので、若干の、多くの修正をさせていただきます。

して、事務局で修正を加えた後完成の運びとさせていただきたいと思います。改めて御礼を申し上げる次第でございます。ありがとうございました。来年度に入りますと、早々にところバスの本格運行移行に関してご判断いただく必要がございます。加えて、先程も事務局よりお話がありましたが、新たな移動手段につきまして、それぞれのお立場からご意見を頂戴し議論を深めてまいりたいと考えております。平成元号は4月で終わるとのことでございますが、5月は新しい元号ということで、引き続き当市の公共交通の充実のためにお力添えをいただきたく思いますようお願いを申し上げましてご挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

《事務局》これもちまして、平成30年度第5回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。