

芋窪・湖畔地域で実施した出前講座で寄せられたガイドライン（素案）に対する意見

地域	No	頁	意見の要約	市の考え方
芋窪	(1)	—	ちよこバスを廃止し、コミュニティ交通をそれぞれの地域ごとに作ったらどうか。	ちよこバスは、駅や公共施設、病院などを結ぶ基幹的なルートとし、ちよこバスや路線バスのルートから離れた交通空白地域を分担する交通として、地域に根ざしたコミュニティ交通を位置づけています。それぞれの役割分担により、市内の交通体系を構築するものです。
	(2)	—	いつまでにどういったことを地域としてやればよいか、運行開始までのスケジュールをガイドラインに示してほしい。	地域検討組織の取組みは、15ページに主な事項を記載しています。また、コミュニティ交通の検討フローは、18ページに示しています。地域検討組織による取組みの進捗具合は、地域ごとに異なりますので、運行開始までのスケジュールを一概に示すことはできません。参考までに、他市の事例では、検討開始から運行開始まで2年程度を要しています。
	(3)	—	ガイドラインの考えによれば、芋窪にちよこバスを入れることはしないという理解でよいか。	13ページの2「(1) 対象地域」にあるように、コミュニティ交通は、ちよこバスや路線バスの経路から離れた交通空白地域を分担する交通として位置づけています。芋窪地域は、コミュニティ交通の対象とする地域と考えています。
湖畔	(4)	19	<p>地域の皆と小平市へ確認したところ、小平市は上限額500万円を念頭に1日70人程度の乗車が必要としているようだ。東大和市は、小平市を参考にしていると思うが、両市は人口も商店街の状況も違うため、参考にならないのではないか。</p> <p>また、複数地域を運行する往復ルートで1日約80人程度であるのに、湖畔単独で70人とは、上限が厳しすぎると思う。</p>	<p>当市は、小平市と財政規模が異なりますが、それでも小平市を参考として、同程度の額を上限としようとするものです。また、上限を人数ではなく金額で設定したことにより、運行時間の割振りや広告収入の確保など地域の創意工夫により、必要な乗車人数を柔軟に考えられるようにしました。</p> <p>上限額の500万円は、実質、1つの地域に対する額であり、妥当な水準であると考えます。</p>

湖畔	(5)	8	サービス水準の目安の表中、コミュニティ交通の運賃欄にあるように、湖畔集会所につなぐ場合、運賃を下げられるというが、その場合も運行基準が500万円の上限ではおかしいと思う。ちよこバスの収支に貢献した分を考慮すべきではないか。	湖畔地域の丘陵地から湖畔集会所につなぐことにより、ちよこバスの利用増による増収が図られる場合は、考慮する必要があります。よって、19ページの注釈に次のとおり加筆します。 ※3 コミュニティ交通の運行により、コミュニティバスの利用増による増収が図られる場合は、そのことを考慮します。 ※4 従前の※3を記載する
	(6)	6	6ページの表中、「コミュニティ交通の役割・機能」欄で、当初から「コミュニティ交通は、地域内のコンパクトな路線のみ」という制限を設けるのはおかしい。地域が必要とする路線とすべきだ。	市内の交通体系（タクシーを含みます。）に影響を及ぼす場合は、一定の制限が必要と考えます。 湖畔地域の丘陵地については、地形的な要因により柔軟に考える地域です。したがって、基本的には、「丘陵地から近くのバス停まで」という考えが想定されますが、5ページの図の注釈に「コミュニティ交通のルートは、既存の交通ネットワークに影響しない限り、路線バスの停留所や駅への接続も考えられます。」と記載していますことから、今後、地域の状況等を踏まえ、検討していきます。
	(7)	14	地域検討組織で、「むらタク」のような交通形態を検討してもよいのか。	むらタクはMMシャトルの廃止により交通空白となった地域に対応する交通手段であって、ちよこバスが運行する湖畔地域とは状況が異なります。したがって、湖畔地域を出て、何箇所も施設を回る運行は、困難と考えます。

(開催日時)

・ 芋窪地域・・・平成28年1月26日（火）19：00～21：00

芋窪集会所

・ 湖畔地域・・・平成28年2月 8日（月）18：30～20：30

多摩湖畔自治会集会所