

平成30年度
第1回

東大和市地域公共交通会議会議録

平成30年7月9日

東 大 和 市

平成30年度
第1回

東大和市地域公共交通会議会議録

日時 平成30年7月9日(月)
午後2時00分～午後3時30分
場所 東大和市役所会議棟 第4・5会議室

1. 委員の出席・欠席

出・欠	議席	氏名	出・欠	議席	氏名
出	1番	鈴木文彦 委員	出	9番	蛭間浩之 委員
出	2番	吉田幸夫 委員	出	10番	竹島達也 委員 (代理 小松崎氏)
出	3番	佐竹芳浩 委員	出	11番	佐藤祐浩 委員
出	4番	楠木行雄 委員	出	12番	和田明 委員
出	5番	深川勇 委員	出	13番	佐藤昌彦 委員
出	6番	西脇明美 委員	出	14番	依田修 委員
欠	7番	秀島文明 委員	欠	15番	小河憲司 委員
出	8番	柳瀬光輝 委員 (代理 石川氏)	出	16番	直井亨 委員 (都市建設部長)

1. 市側出席者

職名	氏名	職名	氏名
都市計画課長	神山 尚	計画調整係長	福田 智宏
都市建設部副参事 (公共交通担当)	内藤 峰雄	計画調整係主事	佐藤 真一
		計画調整係主事	有富 佑美

1. 次第

- 事務局から庶務報告
- 議事
 - ちょこバスの利用状況等について(報告)
 - コミュニティ交通の検討状況について(報告)
- その他

○（神山都市計画課長） 皆さん、こんにちは。

都市計画課長の神山と申します。

本日はお忙しい中、平成30年度第1回東大和市地域公共交通会議にご出席いただきまして、まことに、ありがとうございます。

開会前に、事務局から庶務報告をさせていただきます。

まず、委員の出欠についてご報告申し上げます。

本日の会議に当たりましては、東大和警察署の秀島委員、それから、西武バスの小河委員から欠席のご連絡をいただいております。したがって、本日は定員16人に対して14人のご出席をいただいております。よって、会議設置要綱の第6条に規定する過半数に達していることをご報告申し上げます。

続きまして、前回の会議以降、新しく委員になられました方をご紹介させていただきます。

後ほど、簡単にご挨拶をお願いしたいと思います。

東京都北多摩北部建設事務所管理課長の蛭間浩之委員にご就任いただきました。

次に、本日は代理の方の出席になっておりますが、西武バス株式会社運輸計画部計画課長の竹島達也委員にご就任をいただいております。

次に、立川バス株式会社運輸部計画課長の佐藤祐浩委員にご就任いただきました。

次に、東大和市管轄駅前広場使用タクシー協議会会長・西武ハイヤー株式会社業務部業務部長の佐藤昌彦委員にご就任いただきました。

次に、一般社団法人東京バス協会の依田委員にご就任いただきました。

それでは、ただいまご紹介いたしました委員のうち、本日もご出席をいただいております皆様に、簡単に自己紹介をお願いしたいと思います。

それでは、蛭間委員、よろしくお願いいたします。

○（委員） 皆さん、こんにちは。東京都北多摩北部建設事務所管理課長の蛭間です。

今年の4月から人事異動で着任いたしました。都道の管理をやっております。よろしくお願いいたします。

○（神山都市計画課長） 続きまして、佐藤祐浩委員、よろしくお願いいたします。

○（委員） 立川バスの佐藤と申します。前任の島田のほうから引き継ぎまして、これから東大和市地域公共交通会議に出席させていただきます。よろしくお願いいたします。

- （神山都市計画課長） 続きまして、佐藤昌彦委員、お願いいたします。

- （委員） 西武ハイヤーの佐藤と申します。4年前に、この委員に任命されまして、参加させていただきました。また再任ということになりますが、引き続きよろしく願いいたします。

- （神山都市計画課長） 最後に、依田委員、お願いします。

- （委員） 東京バス協会の依田と申します。もう間もなく1年ぐらいになるんですけど、前任の今野の秋の異動に伴いまして、東京バス協会でも、乗合業務部で仕事をしております。よろしく願いいたします。

- （神山都市計画課長） どうもありがとうございました。
ここで傍聴の申し出がございましたので、ご報告いたします。また、傍聴者に入室していただきますので、ご了承ください。
なお、東大和市地域公共交通会議設置要綱第6条第2項によりまして、会議は原則、公開となります。

（傍聴者 入室）

- （神山都市計画課長） それでは、次に本日の会議資料の確認をさせていただきたいと存じます。
事前に配付させていただいております資料としまして、資料1-1が1ページから2ページ、3ページ、4ページ、5ページまでございます。資料1-2ですけれども、1ページ、2ページということになっております。資料1-3は1枚でございます。資料1-4も1枚でございます。資料1-5も1枚でございます。資料1-6も1枚でございます。それから、資料2のほうは2枚ということになっております。
また、本日、会議の名簿を机の上に配付させていただいておりますので、ご参照ください。
私のほうからは以上でございます。
それでは、よろしく、座長、お願いします。

- （座長） 皆さん、こんにちは。大変暑い中、お集まりいただきまして、ありがとうございます

ざいました。

本日、平成30年度第1回の東大和市地域公共交通会議ということで、これからこの後、議事の進行をさせていただきます。

実は、私をご承知の方も多いと思いますが、全国、あっちこっち行くのが仕事でございまして、実は先般の大阪北部地震のときは新大阪におりまして、それから先週、中国地方が大雨のときは山口におりまして、翌日の予定がことごとくキャンセルになったり、狂うというのを繰り返しております、それを後へずらしていくので、最近ここしばらくスケジュールがもうがたがたの状態のまま何とかこなしているような状況です。この会議は早いうちに日程が決まっていたので、影響なく出ておりましたが、それでもそれぞれの時々の状況を見ても、帰れないというような状況もあり得ますので、非常に、今、いわゆる自然災害が多くて、それに伴って交通がスムーズにいかないというようなケースが非常に多くなっております。その2回とも、私は新幹線が動かなくなりましたので、仕事がキャンセルになって帰るしかないといっても、なかなか帰るのもままならないというような状況の中で、とりあえず局地的な地震だとか、集中豪雨のようなものというのは空港さえあいていれば、空の便は何とか飛びますので、どちらも空の便を使って帰ってきたわけですが、そういうさまざまな交通手段がある中で、そういったリダンダンシーといいますか、代替機能が上手に果たせるような形もこれからいろいろ考えていかなきゃいけないのかなというふうに思っているところです。飛行機で帰ってきますと、私は国立に住んでいるものですから、立川バスさんが国立までの羽田からのバスを出してくださっているものですから、羽田に着きさえすれば、私は非常に楽に帰ってくる事ができると。ありがとうございます。

というようなことで、ちょっと余計なことを申し上げましたが、地域の交通であれ、広域の交通であれ、交通というのは非常にこれからも大切な意味を持つてくると思いますので、東大和市内の公共交通という点で、皆さんからお知恵をいただきながら、少しでもいいものにしていきたいというふうに思っております。

今日はちょこバスの利用状況と、それからコミュニティ交通の検討状況ということで、報告事項で、決議事項ではございませんけれども、コミュニティ交通のほうも何しろ道路事情がなかなか非常に厳しいところがあつて、ちょっと前になかなか進んでいないところがあるんですけれども、これからいろいろ知恵を出したり、あるいは、いろいろなところでご協力をいただいたりしながら進めていきたいと思っておりますので、ひとつ、よろしく願いいたします。

挨拶が長くなりましたが、これから議事に入らせていただきます。

それでは、まず議事1、ちよこバスの利用状況等についてということで、まずは事務局から報告をお願いいたします。

- （神山都市計画課長） それでは、説明させていただきます。座って説明させていただきます。

お手元の資料1-1をお開きください。5ページございますが、全て乗車人数に関する資料でございます。

資料1-1、1ページをご覧ください。

年度別、月別の乗車人数を棒グラフで表したものでございます。

上の表をご覧ください。上の表の2行目ですけれど、平成27年2月23日にルート変更を実施しておりますので、一番上の行、平成26年度の4月から2月まで、こちらが文字が斜めになっております。こちらが旧ルートの乗車人数でございます。

この表を、下にありますように、グラフ化しております。月ごとの棒グラフは、一番左が平成26年度、右に移るに従いまして、年度が新しくなっております。平成30年度は4月と5月の2ヶ月のみ記載してございます。

各月の一番左側のほうをご覧ください。まず3月の左側のグラフを見ていただくと、一番左の棒は太い枠に囲まれておりませんが、4月から2月まで、枠が太くなっております。これが旧ルートの乗車人数です。一番左側の枠が太くなっている棒が旧ルートの乗車人数でございます。ご覧のとおり、平成27年2月のルート改正によりまして、乗車人数は一時的に落ち込みましたが、右肩上がりで回復しております。この回復傾向は平成30年度に入ってからも続いております。グラフの中で白抜きの棒がありますけれども、これは昨年度、平成29年度の乗車人数であります。全ての月で旧ルートを上回っております。

上のほうの表にお戻りください。一番右側の合計欄をご覧ください。平成26年度の乗車人数は、旧ルートを約11ヶ月分含んでいる数値になりますが、13万1,659人でございます。その下、平成27年度は一時的に落ち込んで12万4,589人、平成28年度は旧ルートを超えて13万3,947人、そして、昨年度は前年度比で12.1%増の15万162人で、15万人を突破しております。昨年度、旧ルートであります平成26年度と比べて14.1%の増となっております。

さらに、この表の平成30年度の欄、棒の下のほうをご覧ください。4月、5月の2ヶ月分ではありますが、前年同月比で4月が6.4%増、5月が8.5%増と、引き続き、高い伸びを示しております。ちなみに、この表には載っておりませんが、先月、6月の乗車人数は、速報値ではありますが、前年同月に比べて12.9%の増と

ということで、こちらも高い伸びを示している状況です。

2 ページをお開きください。

平成28年度と平成29年度のルート別の乗車人数を比較したものです。平成29年度のほうをご覧ください。1日平均の乗車人数は、循環ルートが301人、往復ルートが112人でございます。お客様4人のうち、3人が循環ルート、1人が往復ルートというような状況でございます。

また、前年度比という欄がございます。平成29年度の循環ルートの乗客数は、前年度に比べて9.2%の増となっております。往復ルートは、前年度に比べまして20.8%の増となっております。循環ルート、往復ルートともに高い伸び率を示していますが、特に往復ルートは高い伸び率となっております。

3 ページをお開きください。

IC利用者がバスに乗車する際に、機械にカードをかざし、読み取りを行います。そのデータをバス停ごとに集計したものです。このグラフはそのバス停から乗車したIC利用者の人数を年度別に示したものでございます。左側のほうが平成28年度、右側のほうが平成29年度でございます。ICカードの利用割合は、金額ベースで全体の約7割という状況です。

3 ページをご覧ください。こちらは外回りの実績でございます。上北台駅、一番左側の棒です。上北台駅の利用が飛び抜けておりまして、かつ、利用実績も伸びております。一方、右から7つ目に東大和市役所がありますが、利用者数が減少しております。これは平成28年10月1日に、循環ルートの起終点を市役所から上北台駅に変更しておりますが、それについて何らかの影響を受けていると考えられます。

4 ページをお開きください。4 ページは内回りの実績でございます。循環の内回りの実績です。こちらも上北台駅の利用が大きく伸びております。

5 ページをご覧ください。こちらは往復ルートの実績でございます。左から東大和市駅、東大和市役所、南街、玉川上水の4つのバス停の利用が多い状況でございます。いずれも利用者は増加しております。なお、右から2つ目、総合福祉センター「は〜とふる」のバス停は、平成28年10月に新設されたということで、平成29年度から通年の人数というふうになっております。

続きまして、資料1-2をご覧ください。

1 ページです。こちらは年度別、月別の運賃収入を棒グラフで表したものです。先ほどの資料1-1のグラフと同じ考えでございます。上の表をご覧ください。平成27年2月23日にルートを変更しておりますので、一番上の行、平成26年度の4月から2月まで、文字が斜めになっていますが、これが旧ルートの運賃収入です。この

表を下にありますように、グラフ化しております。月ごとの棒グラフは一番左が平成26年度、右に移るに従いまして、年度が新しくなっております。各月の一番左側の棒をご覧くださいますと、4月から2月までの棒の棒が太くなっております。こちらが旧ルートの運賃収入でございます。ご覧のとおり、運賃収入は右肩上がりでありまして、現在もその傾向が継続している状況でございます。

2ページをお開きください。平成29年度東大和市コミュニティバス収支表でございます。平成29年度の収入と経費の実績額につきまして、ルートごと、費目ごとの内訳を示したものです。この資料は西武バスさんのほうに作成していただいております。また、循環ルートと往復ルートごとの内訳を示しておりますが、この内訳は推計の内訳ということになっております。収入につきましては、回数券と1日乗車券については、往復ルートと循環ルートに分けられるものではございませんが、これをICと現金の利用比率で便宜的にルートごとに分割しております。経費につきましても、稼働ダイヤ数や使用車両比などで便宜的に分割したものでございます。ということで、この循環と往復の内訳については推計値ということで、ご承知おきください。

表の合計の欄をご覧くださいたいと思います。収入が2,226万5,357円、経費の合計が7,159万6,805円、差引補助額が4,933万1,448円となっております。

右下のほうに表がございまして、前年度と比較しております。この表のうちの対前年度比較の欄をご覧ください。総経費は約84万6,000円の増でございます。総収入は約230万1,000円の増でございます。差引、補助額は145万5,000円の減というふうになっております。

資料1-3をご覧ください。

こちらのほうは当初予算ベースの比較となっております、実績の比較ではございません。上のほうの表、収入見込みが差し引き218万1,000円の増となっております。経費見込みのほうは351万2,000円の増ということになっております。差引予算額は133万1,000円の増ということになっております。この表の中で経費が増加していますが、その理由は大きく2点ございます。1つが運転士の給料の増ということで、運転士の給料を5.2%ほど引き上げております。もう一つは燃料油脂費の増で、軽油のリッター単価が15円ほど増えていることによるものでございます。

次の資料1-4をご覧ください。

こちらが長期の休み期間中、子どもが現金50円で乗れるような制度を今やっておりますけれども、その実績でございます。これまでに昨年の冬休みと今年の春休み、ゴ

ールデンウィークの3回、実施しております。ご覧の表のような実績になっております。なお、昨年もこの会議で、子ども50円についてPRをすべきだというようなお話をいただきまして、市のほうではPRといたしまして、市報の掲載、それから市のホームページに掲載、それから市役所1階のコミュニティビジョンで放映、小学校10校とモノレール駅、それから、市内のイトーヨーカ堂などにポスターを掲出しているところでございます。

次に資料1-5をご覧ください。

平成29年9月1日に、往復ルートの乗り継ぎ率向上のために、ダイヤ改正を実施しております。上のほうの表はダイヤ改正前後の乗り継ぎ稼働率を示したものです。

上から2段目の表をご覧ください。改正前の乗り継ぎ可能率が89%で、改正後が96%となっております。7ポイントほど改善しております。

下のほうの表は、実際に乗り継ぎを利用した人数の推移でございます。太い枠で囲ったところがダイヤ改正後の人数でございます。ダイヤ改正により乗り継ぎ利用者が回復してきている状況がうかがわれます。

資料1-6をお開きください。

こちらはちょこバスの利用促進の取り組みとして、今回、新たに実施しましたものを紹介しております。こちらは西武バスさんのご協力のもと、去る6月3日に開催されました環境市民の集いに、ちょこバスの車両を展示し、車内を開放しました。その際、ちょこバスのパンフレットや、それから本日机の上に配付しておりますけれども、ティッシュを当日配布してPRを行っております。また、西武さんからは子ども用の運転士の制帽、ジャケットを借用いたしまして、親子の写真撮影のイベントを行いました。写真撮影の参加者は約50組でございます。時間帯によっては大変混み合うような状況で、盛況に終わっております。

私のほうからは以上でございます。

○（座長） ありがとうございます。

ちょこバスのダイヤ改正後の状況などについてご報告をいただきました。これにつきまして、何かご質問、あるいはお気づきの点などがございましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

○（委員） 資料1-2の2ページ目、収支表です。

そこに収支表がございますが、その中で前に委員をされた方はご存じかもわからない

いんですけれども、人件費のところのその他、それから運送費のところのその他、どんな項目があるのか教えていただきたいと思います。

- （座長） いかがですか。
- （神山都市計画課長） こちらは人件費のほうのその他につきましては、営業所さんの運転士以外の方の人件費、整備士さんとかの人件費であると聞いております。あと、その他の経費というのは恐らく本社に関する経費でよろしかったと思うんですが、西武さん、どうですか。
- （委員） 本社の管理の経費です。
- （委員） 今のご説明は伺ったわけですが、もちろん、西武さんがお作りになっているわけなんですけれども、もちろん西武さんがちゃんとやっつけていらっしゃることは信用するわけなんですけど、もうちょっと、中身を教えていただいたほうがいいんじゃないかと。整備の簡単な人件費とか。本社と経費とか言われても、かなり抽象的なので、余り細かいことを言う必要はございませんけれど、ある程度、我々のところでも開示していただいたほうがいいんじゃないかと思っておりますので、すぐできるかどうかわかりませんが、ひとつ、要望として申し上げておきたいと思っております。
- （神山都市計画課長） こちらのほうは、右側に算出基礎というのがございまして、西武さんのほうで持っていらっしゃる基準単価に走行キロを掛けて算出しているということでございます。この基準単価というのは、会社の作成資料なんです。
- （委員） 一般的に会社でかかった経費を全部出して、一般路線のキロの中のちょこバスの分というようなイメージなので、会社全体の全部がわかってしまう資料になってしまうので、なかなか全てを開示するというのは……
- （委員） ただ、我々としては、一方的にお出しいただいたものだけで「はい」というわけにもいかないんじゃないかと思うんです。

それから、次の一般管理費もそうなんですけど、この辺の中身というのはある程度わかりやすく示していただいて、もちろん、企業機密にまで触れるつもりは全くないんですけれど。例えば、実際に運行されているのは、路線バスなんかもありますし、

そういうものの中で一体、ちょこバスの距離も違うし、いろいろ違うと思うんですが、そのあたり、どういうふうになっているのかなというのが非常に疑問でございますので、これはむしろここで言うのか、都市計画のほうの問題かわかりませんが、もうちょっと、この辺のところ、はっきりしていただかないかと思います。

- （座長）　どんなものがこういうことに該当するのかあたりのところを、全てをとということじゃなくて……
- （委員）　数値的な部分に関してお出しするのはちょっと難しいかと思うので……
- （座長）　どんな内容がここに含まれるのかあたりのところをもうちょっと一般にわかりやすく表現できるかといいかと思いますけどね。
- （委員）　今の件で、算出基礎というところに、運転士の人件費については、1人当たり人件費×稼働人数と書いてありますね。具体的には、これがさっきのお話の機密事項というか、そういうものに該当するということですか。
- （委員）　基本的にキロ当たりで経費というのは出していまして、元の経費の部分を出すのが難しいというような状況でして、稼働人数に関しては恐らく下のほうで書いてあるダイヤ数の人数の……
- （神山都市計画課長）　これは運転士さんの一人の給料がわかってしまうというのがありますので、なので、こういう形でしていまして、全体としては、先ほどご説明しましたように、給料額としましては、昨年と比べると予算ベースでございますけど、5%ぐらいの上昇ということでございます。
- （委員）　人件費の中の市役所で運転士さんが交代するときに、営業所のほうからお迎えが来て、それに乗って帰るというふうなことだと思うんですけども、その人件費というのは含まれるんですか。お迎えに来る運転士さんの費用とか、時間を使って来るわけですから、それも入るわけですか。
- （委員）　基本的に乗務員が自分で自動車を運転してきているので、お迎えではなくて、交換で、営業所から自家用車で来て、休憩の者が自家用車で帰っていくというような

形になっています。

- （委員）　じゃ、駐車場に停めておいたわけですか。自分の車。
- （委員）　たしか、市役所内に。
- （神山都市計画課長）　バス停のところが広いのでそこに、西武さんの軽自動車が停まっています。それで運転士さんが来ています。
- （委員）　お迎えに来て、それで……
- （座長）　次に乗務する乗務員さんが自分でその軽自動車を運転してきて、市役所で交代して、今度は交代した運転士さんがその軽自動車に乗って営業所へ帰るという形です。
- （委員）　そうです。
- （座長）　だから、迎えに来ているわけじゃなくて、車を乗りかえて帰っているということですから、特に新たに別途、お迎えの人がいるわけじゃないということです。
- （委員）　車1台を使って、代行的にやるということ。
- （座長）　そうですね。ほかにありますか。
どうぞ。
- （委員）　ICカードのちょこバスの利用実績が、内回り、外回り、そして往復と順番に見ますと、一つ関心がありますのが、往復ルートというのが最初はこういうルートはいるのかという意見があったところなんですけど、よく見ますと、東大和市と玉川上水、これは5ページでしたか。非常に数の伸び率が高い。それから東大和市駅なんていうのは、平成28年度が2,513人だったのが、29年度は4,017人ということで、37%も上がっているんですよ。これは往復ルートについてもいろいろ危惧もあったんですけど、ある意味でかなり成功しているんじゃないかという気がしますが、その原因とといいますか、予算だとか、運賃だとか、いろんなことが考えられるん

ですけれど、事務局としてはどういうふうにお考えでしょうか。

私、ちょっと心配しているのは、最近、この2月にビッグボックス内にある東大和市駅の大きな本屋さんが閉店しちゃったんですよね。こんなに増えているのに、どうしてかなというのが一つ疑問としてあるものですから、市全体の政策とか何か関係あるかもしれないです。事務局としての感覚を教えてくださいたいんですが。

- （神山都市計画課長） 感覚になってしまうかもしれませんが、この往復ルートは全くの新しいルートでございましたので、なかなか住民の皆さんに認知していただくまでに時間がかかっているのかなと。ここで3年ぐらいたちましたので、大分、認知度が上がってきたのかなと。使ってみたら便利だという方が多くなっているんじゃないかなというふうに考えています。

- （委員） 平成26年の3月に、駅前の駐車規制とか、自転車ですけどね。いろいろ大きな都市計画のことをやっておられますよね。そうすると、なかなか自転車を置きにくくなっているという面もあるんですね。それでバスに乗っているということもあるのかなと私は思ったのですが、ほかの民間バスとか都バスとか、そういうところを比較してみると、ほかのところがこんなに伸びているとは思えないんですよね。同じ東大和駅前に入ってきたとして。そうすると、この市の特有の何か事情があるのかな。それは何だろうと考えてもなかなかよくわからない。身近な体験をさっき申し上げたんですけれども、どうですか、その辺は。

- （神山都市計画課長） なかなかそのどういう理由というのはよくわかりませんが、循環ルートに比べれば、ずっと伸び率が高くなっております。往復ルートは、人数的にも、資料でいうと2ページですが、大体、往復ルートは1日112人でございまして、そんなに人数は循環ルートに比べれば多くはないですね。また、ちょっと増えると、率的には上がるかなというようなところもあるかもしれないです。

- （委員） 先ほど平成30年度に入ってからなので、数字を口頭でおっしゃいましたよね。

- （神山都市計画課長） はい。

- （委員） あれはどうでしたっけ。

- （神山都市計画課長） 伸び率ですか。

- （委員） ええ。

- （神山都市計画課長） 往復と循環が一緒になっちゃうんですけど、6月を前年と比べますと、伸び率が12.9%の増で1万3,778人という速報値です。

- （委員） これは両方足してですか。

- （神山都市計画課長） 両方足してです。

- （委員） 往復だけというのはわからないですね。

- （神山都市計画課長） 往復ルートだけは、今は手元に資料がないです。

- （委員） わかりました。ちょっと私心配しているのは、さっき本屋さんの話をしましたけど、ちょっと大きなスーパーマーケットも急に閉店しちゃったんです。あえて名前は言いませんが。そういうことと、全体の規制と、一方では自転車はやっぱりやめて、バスに乗ろうという感じが出てきたということは、どこか数字的につながっていないかなという感じがするものですからね。片や土木課がやっていて、片や都市計画課がやっているという、なかなか数字がつながっているかどうかわからないということもあるかもしれませんが、ちょっと余計なことを言いましたけれども、その辺はこれからもご注意を願いたいな。大きな政策の話になるのかなという気もしますので、よろしくお願ひしたいと思います。
以上です。

- （座長） その辺も少し実際の今後の状況なども見ながら、少し丁寧に、その要因などの分析をしてみてくださいと思います。
ほかには、いかがでしょうか。
それでは、とりあえず、今のところの伸びなどを見ますと、これまでいろいろ議論をして、それで改善してきたことが実績として出ているというふうな見方ができるかと思います。ただ、まだまだ収支率を見ても、30%前後ですので、もう少し、やはり乗っていただいて、さらに継続的に運行できるような状況に持っていく必要があ

るかと思しますので、ぜひまた、今後も知恵を持ちあっていただければというふうに思います。

それでは、議事の1につきましては、そういうことで報告を終わらせていただいて、次、議事の2、コミュニティ交通の検討状況について、事務局から説明をお願いいたします。

- （内藤公共交通担当副参事） それでは、コミュニティ交通の導入に向けた検討状況について報告をさせていただきます。

昨年度平成29年度の第2回地域公共交通会議におきまして、市内の2地域でこういった検討に着手しましたということをご報告させていただいておりますが、本日、先ほど、座長の挨拶の中でも触れていただきましたけれども、なかなか検討が事務局や地域の方たちが思うとおりに進んでいない部分がございますけれども、現状、どんな状況かといったようなことを報告させていただきます。

ここからは着座にて説明させていただきます。

それでは資料2をご覧くださいと思います。

ここで少し振り返ることになりますけれども、このコミュニティ交通導入の趣旨や、取り組む根拠といったようなことも説明させていただきながら、現状の状況を報告させていただきます。1の導入の趣旨でございますが、高齢社会を迎え、自家用車等を運転しない、主に高齢者等の移動手段の確保が求められるようになっております。そのため、市内の公共交通空白地域及び地形的に既存の公共交通を利用しにくい地域におきまして、地域の方たち、運行事業者及び市の協働による取り組みによりまして、既存の公共交通を補完するコミュニティ交通の導入を目指すものでございます。

2の根拠と、本地域公共交通会議との関係でございます。市では、交通政策基本法の理念を踏まえまして、持続可能な地域交通、これには現在運行しているちょこバスのコミュニティバスも含まれます。それと、今、検討しておりますコミュニティタクシーといったような交通を含むものでございますけれども、この地域交通を構築することを目指し、平成28年3月に、東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン、皆様からもいろいろご意見をいただき、まとめたガイドラインを策定いたしました。コミュニティ交通導入の検討は、ガイドラインにのっとり、東大和市地域公共交通会議での協議を経るものとなっております。そのことにより、国土交通省東京運輸支局への道路運送法の規定による許可申請手続の円滑化を図るものとなっているところでございます。

3の検討状況についてでございます。(1) 検討を行っている地域につきましては、

①の芋窪地域と②の湖畔地域でございます。最初に①の芋窪地域でございますが、ここで取り組む根拠といたしましては、公共交通空白地域において移動手段の確保を図る予定でございます。現在の検討状況でございますが、平成30年2月に自治会を中心に、導入についてのアンケート調査を実施しました。現在、報告書をまとめている段階でございます。また、試行運行ルートの設定につきまして、関係機関と協議を重ねているところでございます。

②の湖畔地域でございます。取り組みの根拠でございますが、地域の一部に公共交通空白地域が生じているとともに、丘陵地であり、坂道が多く、既存の公共交通を利用しにくい状況にあるため、移動手段の確保を図ることを目的としているものでございます。

検討状況でございますが、平成29年8月に自治会を中心に、導入についてのアンケート調査を実施し、報告書をまとめました。また、試行運行ルートにつきましては、関係機関と協議を重ねているところでございます。

(2)の運行の形態でございます。こちらにつきましては、両地域とも同じような形態で導入していこうということで、話をしているところでございます。始めに1点目の態様でございますけれども、定時定路線運行による乗合タクシーといった形を考えているものでございます。車両についてでございますが、運転手を含み10人乗りのワンボックスでの運行を考えております。車両の全幅は、標準の幅の1.69メートル、全長はロングサイズになります5.08メートルといったようなところで考えております。運行台数につきましては、1日1台で循環するというようなことを考えております。運行時間帯はガイドラインにございますように、原則、平日の昼間ということで、今、検討しておりますが、詳細につきましては、今後、地域の皆様との検討により確定していくという内容になっています。

2ページをお開きいただきたいと思います。

(3)関係機関との協議についてでございます。①から⑦まで、それぞれ関係機関といったようなところと、相談している内容をここに記載させていただいております。①の道路管理者でございますけれども、運行ルート設定に関しまして、道路構造等に係る内容の確認等を行っております。②の交通管理者でございます。運行ルート設定に関しまして、道路交通法令等に係る内容の確認を行っております。地域の交通として、安全に運行できることが第一ということでございますので、車両の通行のみならず、利用者が停留所で待つ安全確保といったようなことをきちんとできるような設定にしなくてはいけないということがありますので、いろいろ協議を重ねているところでございます。③路線バス事業者についてでございますけれども、運行ルートが重複

する部分がございます。また、既存停留所を共同使用させていただくようなことが考えられるため、情報提供や相談を行っているところでございます。今後、ルート等が確定した場合に、具体的に相談をさせていただきたいと思っております。

④のタクシー事業者についてでございますが、このコミュニティタクシーの運行につきましては、一般乗用の免許を持っている事業者にお願いするという形になります。それでどのような形で運行が可能かといったようなアドバイスをいただくというように相談を行っているところでございます。⑤の国土交通省関東運輸局東京運輸支局についてでございますが、道路運送法第21条に定める試行運行及び同法4条で試行運行の後の本格運行に移行するわけでございますけれども、その許可申請に係る内容について相談をし、アドバイスを求めているということでございます。⑥の車両メーカーにつきましては、乗合旅客運送に必要な車両及びその装備等について相談をさせていただいております。⑦標識メーカーには、停留所の標識についてどういったものが可能かというようなことも含めて、相談を行っているところでございます。続きまして、4の検討に当たっての課題でございます。

(1) といたしまして、運行ルートの設定についての課題でございます。地域に密着した交通であり、道路幅員の狭い生活道路へのルート設定や、細やかな停留所設置が望まれております。そのような中、車両の通行及び利用者の安全確保につきましては、関係法令等を遵守した上で、十分に対策を講じる必要があることから協議をしているという内容になっています。

(2) 利用促進及び運行経費の縮減について。ガイドラインのコミュニティ交通に係る運行基準におきましては、運行に対する市の補助額の上限を年間500万円程度とすることを定めております。そのため、運行事業者に経費の縮減を依頼するとともに、地域及び市におきましては、利用促進策を工夫し、実行する必要があるというふうに考えているところでございます。

ここに示した2点の課題解決に向けて、地域の方たちと協議し、知恵を絞って検討しているところでございますので、この先、ルートが決まった段階で報告させていただくなり、今後、運行計画が定まったときには、本会議のほうに協議をさせていただきますので、どうぞ、よろしく願いいたします。

以上でございます。

○ (座長) ありがとうございます。

ただいまのコミュニティ交通導入に向けた検討についての報告につきまして、何かご質問、あるいはご意見等があれば、お願いしたいと思います。

どうぞ。

- (委員) お話していることなんですけれども、私、清原の東京街道団地なんですけど、現在、ちょこバスは走っておりません。以前走っていたようなんですけれども、今は走っておりません。市役所へ行く方も一度、立川行きのバスに乗りまして、東大和駅のバス停でおりて、ロータリーまで、高齢者なんですけれども、5分ぐらいかかってこの道路を横断して、市役所に向かうバス停に行くんですけれども、その駅へ向かう方ばかりじゃありませんし、それと団地の中も高齢化が50%を超えてしましまして、転入者が減って、団地の中の駐車場もほとんどガラガラになってきました。この間も、自治会長に空いている駐車場を一つにまとめて、1カ所スペースをつくっていただいて、高齢者向けの交流の場所みたいなをつくりますかというふうなお話をしたら、それはできませんって。何ともドライな関係なんですね。そんなことで、ここにあります芋窪地域と湖畔地域を見ていると、何か東京街道団地のほうが同じような状態なんですけれども、なぜかちょこバスが入った、検討していただくというところで、すごく私たちは残念なんですけれども。

それと、管理者というのは市になるわけですか、民間になるわけですか。

- (座長) 今の管理者とおっしゃるのは、2ページに書いてあるもののことですか。
- (委員) はい、そうです。交通管理者という。
- (座長) それについては、事務局から。
- (内藤公共交通担当副参事) 資料2の2ページのところでいろいろ管理者という言葉が出ていますけれども、ここで使っている意味でございますが、道路管理者というのは市の土木課が窓口になっているところです。都道は東京都になります。それぞれの道路を管理しているところとなっております。例えば、バス停を設置するときには、占有許可をとって行います。一部分、道路の構造を変えるといったようなときには、その協議をし、許可をいただくことが必要であるということ。また、道路管理上、例えばそこに考えている車を走らせていいのかどうか。道路構造上、大丈夫なのかどうかといったような確認をするために、道路管理者といろいろと相談し、指導をいただくようになります。②の交通管理者というのは、警察になります。これにつきましては、まずは東大和警察署に道路の通行について、また、停留所として考えているとこ

ろの適切性とか、そういったことについてお話をし、こちらから相談をし、アドバイスをいただいて、大丈夫そうなところにつきまして、資料等をまとめて、警視庁の本庁の交通規制課のほうに出向いて、実査をしていただくということをし、安全の確保が図られるルートとして認めていただくというような感じになります。

管理者というのは、ここを出てくる言葉としては以上、2つの管理者があるということで、それぞれ調整を図っているところでございます。

以上でございます。

○（座長） 前半の話について、何かお答えございますか。

○（内藤公共交通担当副参事） それでは、東京街道団地の件につきましても、このような交通の導入について考えられないかというようなお話がありました。先ほどもちょっと触れましたけれども、平成28年3月に決めました、この東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインの中に交通のことを整理いたしまして、一番最後のところですね。まず、現在のちょこバスが走っている状況を踏まえまして、公共交通の空白地域といったものが市内にどのように出現しているかといったものを検討してございます。この地図の中で白いところが、公共交通が一部充足していないと判断しています。それはどういったところかと言いますと、鉄道やモノレールの駅から半径500メートル、または、既存のバス停やちょこバスのバス停から、半径300メートルを超えたところがこの白いところで示しております。そういったところは公共交通としてできることを対策をしていこうということで、このガイドラインをつくりまして、まずその中でコミュニティバスのあの大きさのバスが走れるところにつきましては、ちょこバス等できちんと、将来にわたって利用されるような交通にずっと育てていきたい。なおかつ、まだその空白のところをどう埋めるかといった話になってきますと、こちらについては現在走っているちょこバスのような大きなバスが走れませんかということで、もう少し小型の車両で、地域を限定した形で、公共交通を充足させていきたい。その交通につきましては、地域の方たちと一緒に育てていく必要があるのではないかというようなことから、地域でそういった取り組みをしましょうという、地域でそういった検討する組織を立ち上げていただいたところに、市も一緒に協働して、皆さんと一緒にこの地域にふさわしい交通がどういうものかを考えようということで進めている内容でございます。

先ほど高齢化が著しくなっているだとか、乗り継がないとなかなか目的のところにいけないというようなお話もございましたけれども、このように、公共交通でネット

ワークを組むことによって、乗り換えは不便があるかもしれませんが、ただ、乗り換えればそこに到達できるという交通をきちんと整えていくというのが、公共で進めていく交通政策の一つではないかなと考えておりますので、今は公共交通でそこまでをやるということに取り組んでいる内容ですので、その辺はご理解いただきたいと思います。

以上です。

○（座長） 当然、各地域からいろいろご不満もあるかと思いますが、全体を眺めましたときの考え方として、そういう方針をガイドラインにまとめたものがこれまでの流れということなんだろうと思います。

○（委員） 2ページの③路線バスの運行ルート重複も、既存の停留所と共同使用がと書いてありますが、それから見ても、やっぱり一般の立川バスが走っていますから、重複はしていますが、団地の西側、けやき交番の前のところですが、新青梅街道から市内に入ってくるけやき通り、あそこ全然交通がないんですね。バスの運行がないんですね。それから見ると、そこはダブることはないですし、普通にルートとしても考えられるのかなって、私は思っているんですけどね。とにかく団地の皆さん、ほとんど高齢化してきまして、何度も言って恐縮なんですけれども、陸の孤島という話をされる方が多くて、何とか交通手段を団地の中へ1本でも入れていただけたら本当にうれしいんですけどね。重複していない道路があっても、そこにいるんですね。こちらでは重複していてもコミュニティタクシーが通るのに、とにかくけやき通りは民間のバスが通らないのに、コミュニティタクシーは通らないんですね。

○（内藤公共交通担当副参事） この資料で既存の路線バスとの重複と挙げさせていた内容につきましては、コミュニティタクシーでルートを引いた場合にも、一部分、接点があるということになります。長い区間で共通したところを走るという意味ではなく、そういったようなときにバス停と一緒に使うようなときには、時間を調整しなければいけないとか、そういう運行上の相談、調整があるということで、情報提供をしているということをごちからではお伝えさせていただいております。

それから、東京街道の近くのルートにつきましては、西武バスの立川、久米川間が非常に、かなりの本数で運行されているということがございまして、先ほどの繰り返しのようになってしまいますけれども、例えば東京街道団地から直接、市役所というような、そういうドア・ツー・ドア的な交通ではございませんが、そういった交通につき

ましては、タクシー等、まだ市内にございますので、いろいろと利用の選択があると思います。ということで、公共交通としてネットワークをきちんと組むというのが現在考えている市の施策となっていて、それを表したものがガイドラインでございますので、その辺のところは、今の段階では、まず、そういった公共交通をしっかりと組み立てようというところではございますので、ご理解いただきたいと思ひます。

以上でござひます。

○（委員） 続いて、よろしいですか。

東京街道団地に住んでいる子どもたち、福祉祭にですね、こちらの駐車場の制限があるので、親が車でこちらに、福祉祭に参加するために来るというわけにはいかないみたいで、ただ一般の方たちの市役所に向けてのバスのルートもあるので、安心していたんですけど、いつも朝、スクールガードしているんですけども、福祉祭の後とかに、横断する子どもたちに福祉祭行つたって聞くと、一人も行った子どもさんがいないんですね。本当に市のイベントなのにもったいないというか、残念というか、これでちょこバスでも走っていれば、子どもだけでももっと市役所のイベントに行けるのかなというような感想を持ちましたので、こちらだけつけ加えさせてください。

○（座長） ほかに、ありますか。

どうぞ。

○（委員） コミタクの実現というのが、正直な話、実現性というのが何パーセントぐらい考えておられるんですか。要はどっちかというところ、例えば期限を切つて、いつまでぐらいにこういう計画を立てて、そして試行にはいつ、それで稼働はいつ進める。大体おおよその計画というのか、そういうものがあるのかないのか。その実現性が非常に高いのか、低いのか。私、お聞きした範囲でちょっとよくわかりません。

もう一つは、ガイドラインで、市の補助が最高で500万というふうに設定されているということですが、要は、空白地帯、要するに、コミュニティバスとしての、ちょこバスのルートから外れた地域ですね。コミュニティバスには相当なお金をかけているわけなので、確かに小さいルートではあるんですけども、500万というその縛りというのが非常にきついのかなという感じがしてしょうがないんですよ。それと、一応の目安は必要でしょうけども、それは絶対もうあれだということではなくて、もうちょっと余裕を持ってということ、いろいろ地域には地域の特性があるので、その特性に合った計画というのか、非常に難しいものもあるでしょうし、ある程

度実現性が高いものがあるかもしれません。

たまたまちよこバスのルートの案内図を見ていますと、新堀には小平のぶるべー号ですか、というのが入ってきてますよね。新堀郵便局のところに。ということはあれは市内を越境して入ってきているわけですよね。小平のコミタクが要するに入ってきている。私は玉川上水なんですけれども、やっぱり立川のくるりんバスっていうんですか。あれの砂川ルートが玉川上水駅に入ってきているんです。それでちょうど玉川上水駅からずっと中を通して、こっちの東大和市内を通して、ぐるっとなっているわけです。

ということを、要するに、武蔵村山市のMMバスだって、そうですね。あれはコミュニティバスですけどね。くるりんバスもそうなんでしょうけど、もうちょっとその辺でいろいろ考え方があるんじゃないか。非常に、話があっち飛んだりこっち飛んだりしますけれども、要は、いろんなことを考える場合に、そういう面もいろいろ感じて考えていただいて、ある程度、実現が可能な、実際にどういう状況で何が問題なのか。そのぐらい時間がかかるかということがもうちょっとわかるようにお話いただければありがたいんですけどね。

コミタクというものに対しては初めてですよね。だから、それが本当にうまくいくのかどうかというのが非常に、私も期待していますし、その辺、もうちょっとお話いただければと思います。何が問題なのかということをお話いただきたい。そういうふうに思います。

○（座長） ありがとうございます。

今の段階で言えることで結構ですので、何かありましたら。

○（内藤公共交通担当副参事） 交通の実現性というところで、何パーセントぐらいかというご質問をいただきましたけれども、パーセントでどのくらいというのは、今、なかなか数字で示せない状況でございます。ただ、地域の方たちと一緒に取り組んでおりまして、このルートだったらいけそうではないかというところに、少しずつ詰めております。

それで新しい取り組みでありますし、この取り組み自体は、今紹介いただいたように、小平のコミュニティタクシーをモデルにしております。ですけれども、地域性が全然違うという点がございまして、暗中模索でいろいろと関係機関と協議しながら、ここを通るにはどうしたらいいんだとか、安全確保するためにはどうしたらいいんだというようなことを、一つ一つ協議しながら進めているというようなこともございま

して、当初、市の事務局といたしましては、できたら、今年度の後半には試行運行にかかりたいというようなスケジュール感を持っておりましたけれども、なかなか協議するところが、ここでも示させていただいておりますように、ざっと書いただけで7つありまして、こういったことを1つやると、その状況によってまた再協議するとうような、相談するとうようなことを行っておりますので、はっきりといつとうのを決められておりません。そういったことから、ある程度、2つ、3つが決まると、一気に進むとうようなことになっていくと思っておりますので、そこは一生懸命、事務局も地域の検討会の皆さんと一生懸命取り組んでいるとうことで、ぜひ、ご理解いただきたいと思っております。

それで500万円の限度を定めていること、ふさわしいかとうことでございます。これにつきましても、小平市のタクシーが当初検討を始めるときに、1日70人ぐらいが乗って、大体とんとんとなるような試算を立てていました。当市もさっと計算した中では、そのくらいが確保できれば、事業として成り立つのではないかとうようなことから、それをモデルにしております。ですけれども、やはり、その地域の特性的なもの、小平のように人口密度が高いわけではないとうようなことでもありますので、ここについては、これも本当に市の立場では余りふさわしい表現ではないかもわかりませんが、もう少し検討を進めて、ある程度詰めてやっていかないと、見えない部分がございます。そういったことからも、一応の目安はきちんと定めて取り組んでおかないと、結局、こういったことを取り組めない地域に住んでいる方たちに、そういった方たちに対する説明もつかないのではないかとうようなことでもございまして、1つのモデルを参考に定めさせていただいております。

あと、他市のコミュニティバスやコミュニティタクシーが当市の中を走っていることにつきましても、その地域に自分の市だけとか、そういうことではなく、可能となるルートが非常に限られてくる。走れる道路が限られてくるような実情もございまして、他市のところを走らせていただき、1つのルートとして成り立たせるといったようなことを考えていかざるを得ないようになっています。また、そちらのほうで、他市の方が乗っていただくとうようなことも、お互いにしていくとうことで、こういった交通が将来にわたって維持できていくのではないかなとう考えもございまして、そこははっきりとルートが決まってくないと、なかなか検証も難しいところがございますけれども、余り他市がどうだとか、そういったことで、どうしても市の中でおさめようとか、そういった考えではなく進めていきたいとうふうにご考えているところでございます。

以上でございます。

○（委員） 聞きたいこと、大体、実現性としてはないことはない。あるということですね。現在取り組んでいらっしゃるということですね。

○（委員） はい。頑張っています。

○（座長） ほかにはいかがでしょう。
どうぞ。

○（委員） 無料乗り継ぎ制度についてなんですが、こちらの東大和市役所のほうで無料乗り継ぎ制度を実施していただいているんですが、できれば、上北台駅での実施ってまだされていないと思うんですけど、こちらのほうを実施していただければなというふうな意見なんですが、これはなぜかと言いますと、私は狭山三丁目に住んでいるんですが、狭山一丁目とかのところで、北側で乗ると、市役所に行く場合、例えば、外回り10時9分というのを乗ると、市役所に10時35分に着くんですが、これを逃してしまうと1時間後の11時9分だから、11時35分になるんですよ。ところが、狭山一丁目にいると、次、内回りが10時21分というのがあります。内回り、乗ろうかなと思って行くと、上北台駅を乗り継ぐと、東大和市役所に11時4分に着けるんです。これは上北台に15分の乗り継ぎ時間がありますけど、ただ、ちょっと問題なのが、お金が2倍になってしまうというところで、そこで、効果として乗り継ぎ無料の制度がありますと、例えば、2倍の運賃が解消されるということと、あと、内回り、外回りが利用できて、場合によっては1時間に2本という効果が出るんじゃないかということです。

また、せっかく乗車率も向上されていますので、そういった使用にもなるのかなということで、自分も月一、二回乗らせていただいているんですけど、そういうのがあれば大変楽しいなと思っております。そういう意見でございます。

○（座長） ちょこバスの意見ですね。

○（委員） はい。

○（座長） 今について。

- （神山都市計画課長）　こちら、案内のほうで、こちらの部分ですけど、起終点を通過する利用についてのというのがございまして、起終点を超えて引き続き乗車することもできます。その際、改めて乗車料金を支払う必要はありません。ダイヤの都合上、バスを乗りかえに行ったとか、バスが入れかわる場合もあるので、そういった場合もありますよという記載がございます。循環ルートにつきましては、一応、一周してもそこは同じ180円でというような考えが前提になっておりますので、上北台駅を超えていく場合もそのまま追加料金なしでお乗りいただくという、今もそういう制度だというふうに考えています。もし運転士さんとかで間違った運用があったようでしたら、ちょっと申し訳なかったです。

- （委員）　じゃ、言えばくれるという感じですか。そうですか。じゃ、私が間違っ
ていた。

- （神山都市計画課長）　平成15年2月の運行開始以来、ずっとこういう形でやって
お
りまして。

- （委員）　わかりました。

- （神山都市計画課長）　ちょっと周知不足があったものですから、今回パンフレットに
も載せました。

- （委員）　そういう意味ですね。私もこれ、理解不足ですみません。じゃあ、言
え
ば当然そういったことで……

- （座長）　そのまま乗っている分には。

- （委員）　そんなには取られないと。例えば私が上北台駅行に乗っていて、上北台
駅
で1回降りて、上北台駅発市役所行きに乗っても大丈夫なんですか。

- （神山都市計画課長）　1回降りられるんですか。

- （委員）　1回降りちゃうんですが。あそこで15分待つ感じですので。

- （神山都市計画課長） そうすると、同じバスに乗られるのであれば、運転士さんに声をかけていただいて、乗っていただいても多分大丈夫だと思うんですけど、降りられるのであれば、運転士さんに声をかけて……
- （委員） 1回降りちゃうんです。例えば今日、東大和市役所から上北台駅まで行きます、1回降りるんですけど、そこで。1回降りて、15分ぐらい待って、湖畔のほうに乗っていかうかと思う場合、そこでの乗り継ぎは、私は今までできないと思って、2回お金を払って……
- （神山都市計画課長） できます。
- （委員） それはできるんですか。
- （神山都市計画課長） 運転士さんに声をかけていただいて、降りるときに。
- （委員） そういうことなんですか。券みたいなのは、今は特にないんですかね。
- （神山都市計画課長） 券はないですが、運転士さんに声をかけていただければ。
- （委員） 声をかけるということなんですか。
- （神山都市計画課長） はい。
- （委員） わかりました。もしかしたらそこが、そういう利用をされているか、わかっている方がいらっしゃるのかどうかわからないんですけど、北部方面のほうですと、割とそういう利用がある方もいるのかなと思ったので……
- （神山都市計画課長） 一応営業所に言って対応して……。
- （直井都市建設部長） ただすぐじゃないとだめでしょ。だから、市役所で仕事か何かやって、それから数分……
- （神山都市計画課長） 基本はそうなんですね。基本は別の用事を何か済ましたら、ち

よっと無理なんじゃないかな。

- （委員） 基本は乗ったままでないといけない。駅で何かして、また戻ってくるというのは、それはやっぱりちょっと。バスがかなりずっとじゃなくて、ちょっと降りて待っていて、一言声をかけていただければ大丈夫。余り見えないところへ行ってしまうと。トイレに行きたかったら、トイレだけとか、そういったのだったら、声をかけていただければ、大丈夫かと思うんですが、余り遠くへ行かれちゃうと、誰が何人降りたかわかんなくなっちゃう。それはそれで。
- （座長） 今の季節ですと、エンジンをとめますからね。車内が暑くなったりしますから。外で待っている分ぐらいには、多分、いいと思いますけど。
- （委員） 本当は券があるといいんですけど。
- （委員） ただ、流れとしては引き続き乗るといようなイメージになってきてしまうので、次の便に乗られてしまうというのも、なかなかその整理も難しい。
- （委員） わかりました。
- （座長） 一応、そういうふうにもそのまま乗れる制度はあるということです。
- （委員） はい。
- （座長） ほかに、いかがでしょうか。
どうぞ。
- （委員） この資料2の2ページの4の（1）に、運行ルートの設定についてということがあるんですが、そこに「細やかな停留所設置が望まれる中」と書いてありますが、これは具体的にはどっちのほうですか。2つ、検討する中で、両方ともですか。
- （内藤公共交通担当副参事） 両方ともです。
- （委員） 両方ともですか。その場合、上の（3）の⑦の標識メーカー等のところに、

「停留所標識等について相談」とあるんですが、つまり、細やかに設置をしていくと、停留所が増えるわけだから、停留所の標識も増える。かなり大げさなものを標識メーカーに相談しているというイメージにとれちゃうんですけど、定時定路線でやるのはもちろんそれしかないかなと思いますが、できるだけデマンドに近いような感じで、あと、湖畔なんかでは本当に急な坂のところというのは、ちょっと、往復だけでも大変ですよ。そういうことを考えると、なるべく停留所の標識等なんかは簡単にして、それで細やかな停留所を設置するというような感じの運用にはできないのかと思うんですが、それはどうですか。

- (内藤公共交通担当副参事) 停留所につきましては、例えば、置き型であれば、どういった形のものがあるかというようなことを検討したり、試行運行におきましては、張るタイプで表示ができれば、場所的にそういったことも考えていきたいというようなことから、この辺は関東運輸支局の方に相談をしながら検討していきたいというふうに考えております。なかなか、最初からどういうものというものをつくるのがあるのかといったところの迷いもございまして、目立たなくてはいけなくて、置いて、それに他の交通の方がぶつかってしまうようなものではないしというのと、いろいろ検討しております、どういったものがふさわしいのかというのを、いろんな面から検討しているところでございます。
- (委員) 私のような古い人間は、昔、運輸省時代に停留所を動かすだけでも大臣の許可があるって言って、マスコミで騒がれたことがあって、そういうイメージが未だに残っているものですから、標識メーカーと協議してという、さっきおっしゃったような、張るタイプなんてとても考えないですよ。非常に簡単な張るタイプで、先ほど言ったように目立つ必要というのは本当にあるんですかね。地域の人たちだけだったら、そこがそうだとわかっていればいいんじゃないですかね。どうでしょうか。
- (委員) それは全く同感でして、市としてはきちんとしたものをおやりになりたいというのはよくわかるわけですが、私なんかはむしろ、それこそこういうコミュニティタクシーというのは、乗る人は大体決まっているわけだし、地域も狭い地域の話なんで、極論をすれば、例えば、もう、ごみステーションだっていいですよ。ごみステーションに紙を張るだけだってよくて、あと、スタートするのが最初で、スタートした後、やっぱりこれはもうちょっとということでもって、もしお考えになるのであれば、それはもっと立派な標識をおつくりになっていいと思うんですが、そんな

必要は余りないです。なぜならば、乗る人はその住民なんだから。ここに停留所があるってわかっているれば、柱1本でもいいわけですよ、極論すれば。だから、ほかの人が皆さんお乗りになるような、誰が見てもというような必要は僕はない。こちらのご意見と全く同じです。

- (座長) 今のお答え。
- (内藤公共交通担当副参事) ただいまいただきましたアドバイスやご意見を踏まえて、今後、検討していきたいと思っています。
- (座長) 標識については、実は乗合タクシーの場合に、それこそゴミステーションのところに張っているようなタイプもありますので、現実には。それがいろいろ工夫と、それから関係各所と調整をしていただければいいことだろうと思います。
- (委員) そうすると今の話で、さっき私が、昔の話で大変恐縮でしたが、行政当局が何か障害になっているみたいなことはないんですね。
- (内藤公共交通担当副参事) 停留所に関してですか。
- (委員) ええ。
- (内藤公共交通担当副参事) 現在のところ、そんなことはございません。標識ですね。
- (委員) 標識についてはない。
- (内藤公共交通担当副参事) はい。標識についてはございません。
- (委員) そこなんです。物すごく、昔、熊本県だったかな、標識ちょっと動かすのを、認可が必要ということで大騒ぎになって、若い方はご存じないかもしれませんが、そんなイメージが私はこびりついているものですからね。
どうも失礼しました。

- (座長) 何かありますか。

- (委員) 正直な話を言いますと、定時定路線の場合は、標識はこういうものにしなきゃいけませんよと、法律で決まっているんです。なので、それを一番実現しやすいのが、いわゆる、ポール型になるので、あれをしなきゃいけない、ポールをつくらなきゃいけないとは言わないんですが、少なくとも、ポールと同じような内容のものが表示できるようにしなきゃいけないので、そうなると確かに標識メーカーさんとかにご相談は必要になる。そうなる、確かに、我々がちょっと邪魔をしまっているというのはあるかもしれないんですけど、申し訳ないんですけど、うちも運輸行政として、それは取り組んでいるところでございますので、ご協力はいただきたいなど。

- (委員) それはちょっとあれですね。今、法律とおっしゃいましたけど、詳しくいうと、多分、省令でしょう。

- (委員) そうですね。

- (委員) 少なくとも道路運送法そのものにそんなことを書いてあるはずがないですよね。

- (委員) 運輸規則です。

- (委員) そうですね。そうするとこれは直せばいいんじゃないですか。

- (委員) それはまたちょっと、こちらのほうで検討することは……

- (委員) ここの会議で、これはいわば、運輸省お墨つきな会議ですから、この会議でそういうことも必要だと言って、議決してしまえばかなり圧力になると思いますよ。

- (座長) ただ、必要なことを表示するという自体は、これは必要なことですので。その中でこのような形だったら可能であるということであれば、それは多分考慮の余地があると思いますし、だからこそ、実際には、いわゆる必要なことを表記したものを張りつけたというか、そういうタイプの停留所も実際には存在するという……

○（委員） ポールにしなきゃいけないというわけではないんですけど、ただ、風で飛ばされて、どこにあるかわかんないとか、そういうふうになると困るので、一般的にはポール型が多いのかなど。だから、法に書かれている内容は全て網羅できるのであれば、別にごみステーションにつるしておこうが、家の壁に張っておこうが、そこは問題はないのかなというふうに。ただ、内容については、ちょっと調整しなきゃいけないところがあるので、そこは事務局の方とお話していきたいなと思います。

○（委員） やっぱり昔と違って、随分と運用が機動的になっているようですね。今のお話を伺うと。そういう意味では、先ほど地元の方がおっしゃったように、みんな知っているものだったら、要は、要件さえちゃんと、満たして、そして形式をうまく整えていくということだと思いますね。

ぜひ、よろしくお願いします。

○（座長） ほかにございますか。

一応、この先、まだどういうふうに進められるかというのは、先ほども事務局から話がありましたように、ちょっと見えないところもあります。というのは、やはり安全を確保するためには、道路条件をいかに安全にクリアできるかといったようなこと、特に2ページの(3)②の協議あたりのところというのは、きっちりとまた慎重にやっけていかなくちゃいけないこともありますので、それによってルートであったり、それから今のバス停の位置などについても、いろいろ、今後、調整をしなければならぬところが出てくるかと思います。

そういう意味では、具体的なものが見えてくるのもうちょっと時間がかかるのかなという感じがしますが、ただ、今のところ、着実に前へ進めようとして今動いておりますので、もう少し状況を見守っていただければというふうに思います。

ほかに、特にご質問、ご意見等がなければ、議題の2についてはそんなところで、報告事項として終了したいと思いますのですが、いかがですか。

ほかによろしいでしょうか。

（発言する者なし）

○（座長） それでは、議事の2につきましては、そのようなことで、今後に向けて進めていくということにさせていただきたいと思います。

3のその他ですけれども、これにつきましては、皆さんから何かございますか。
事務局から何か。

○（事務局） 特に。

○（座長） 特によろしいですか。

それでは、予定されていた議事、本日全て終了いたしました。

それでは、以上をもちまして、平成30年度第1回東大和市地域公共交通会議を閉会させていただきたいと思えます。

大変お疲れさまでございました。