

平成29年度
第2回

東大和市地域公共交通会議会議録

平成29年6月23日

東 大 和 市

平成 29 年度
第 2 回

東大和市地域公共交通会議会議録

日 時 平成 29 年 6 月 23 日 (金)
午前 10 時 00 分 ~ 午後 0 時 00 分
場 所 東大和市立中央公民館 301 学習室

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	中西 宏 委員
出	2 番	吉田 幸夫 委員	出	10 番	原口 一郎 委員 (代理 土谷氏)
出	3 番	佐竹 芳浩 委員	欠	11 番	島田 尚利 委員
出	4 番	楠木 行雄 委員	出	12 番	和田 明 委員 (代理 松尾氏)
出	5 番	深川 勇 委員	出	13 番	和気 康彦 委員
出	6 番	西脇 明美 委員	欠	14 番	今野 浩児 委員
出	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 小野寺氏)	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 都市建設部副参事 (公共交通担当)	神山 尚 内藤 峰雄	計画調整係長 計画調整係主事 計画調整係主事	関根 崇 佐藤 真一 有富 佑美

1. 次第

- 1 事務局から庶務報告
- 2 議事
 - (1) ダイヤ改正について
 - (2) 夏季等休暇期間における小人運賃の割引について
 - (3) 利用状況に関する資料について (報告)
 - (4) 地域交通の検討状況について (報告)

3 その他

2. 傍聴者

3人

○（神山都市計画課長） 皆様、おはようございます。

本日はお忙しい中、平成29年度第2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、委員の皆様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、島田委員、今野委員、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人に対しまして13人の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。

ここで傍聴のお申し出がございましたので、ご報告いたします。また、傍聴者に入出しいただきますので、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項の規定によりまして、会議は原則公開となっております。

それでは、次に、本日の会議資料の確認をさせていただきます。全て事前に配付させていただいている資料でございますが、資料1-1、乗り継ぎ可能率を向上させるダイヤ改正について、資料1-2、循環外回りの遅延状況と効果予測、資料1-3、往復ルート土日祝の遅延状況表、資料1-4、往復ルート時刻表（案）、資料2-1、小人運賃割引制度について、資料2-2、コミバスにおける小人運賃割引実施市の状況、資料3-1、ちょこバスICカード利用実績、資料3-2、ルート別乗車人数実績比較表、資料4、地域交通の検討についてでございます。

それでは、ここからの進行は、座長、よろしくお願いいたします。

○（座長） 皆様、おはようございます。そろそろ暑くなってきました中、お集まりいただきましてありがとうございます。ここは冷房も入っていますので快適に会議が進められるかと思いますが、私もいろんなところの地域公共交通会議等をやっていると、6月までは頑として冷房を入れない市も結構ありますので、そういう意味では、ここは本庁舎じゃありませんからちょっと違うのかもしれませんが、本庁舎はどうなんですかね。

○（神山都市計画課長） 暑いです。

○（座長） 暑いですか。そんなことらしいですが、それなりに快適に議事進行ができるかなと思いますので、ひとつ活発なご議論をお願いしたいと思います。

本日、4つの議事が用意されておりますので、それぞれについて進めてまいりたい

と思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、ただ今から、平成29年度第2回東大和市地域公共交通会議、議事に入らせていただきます。最初、先ほど申し上げましたように、4つ議題が用意されております。まずその1つ目、ダイヤ改正について、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、座って説明をさせていただきます。資料につきましては、お手元の資料1から資料4まででございます。それでは最初に、前回は出している案件でございますので、簡単に前回の振り返りをさせていただきたいと思います。

ちよこバスの循環ルートの外回りにつきましては、上北台駅を発車いたしまして、湖畔地域、武蔵大和駅入口、ハミングホール、市役所と、距離が長いということと、あと、武蔵大和駅入口の右折があるということで、市役所への到着が遅れる場合がございます。そういった中でも、武蔵大和駅入口と都宮向原アパートのバス停では、遅れを取り戻すための調整時間をダイヤ上設定しております。また、市役所でも4分の調整時間を置いているところであります。こういう状況でございますけれども、往復ルートが玉川上水駅方面行きの発車時刻、35分なんですけれども、ここまでに循環の外回りが到着できない便というのが、全体の13%ほどの便で生じているというような状況でございます。本日はこの対応策についてご審議いただくということでございます。

前回はこの対応策、一応2つ挙げさせていただいておりました。1つは、上北台駅を発車する外回りの時間を早めるということです。もう一つが、往復ルートの市役所での発車時刻を遅らせるということです。外回りの発車時刻を早めることにつきましては、そもそも、ちよこバスのダイヤ設定が利用者の多い湖畔地域の乗客に配慮いたしまして、武蔵大和駅の接続というものを前提につくっております。そうしますと、この前提が崩れるということでございまして、外回りの発車時間を早めるということはなかなか難しいということで、往復ルートの発車時刻を遅らせることで考えております。

それで、往復ルートの市役所での発車時刻を遅らせれば遅らせるほど外回りとの乗り継ぎがよくなります。しかし、その反面、新たに往復ルートが玉川上水まで行って、玉川上水から折り返してきますと、循環の内回りとし役所で乗り継ぎがございしますが、この乗り継ぎが難しいケースが生じてしまうことも考えられます。したがって、往復ルートの市役所の発車時間を何分遅らせるかということにつきましては、往復ルートのダイヤの遅れの状況を見ながら考えましょうということになっておりました。

また、このように、今回のダイヤの変更の考え方につきましては、往復ルートから

内回り、往復ルートは玉川上水を行って折り返してきて、循環の内回りと市役所で乗り継ぎできますけれども、この乗り継ぎができなくなるようなことが生じないような、そういう範囲内で外回りの乗り継ぎを向上させようということでございます。

お手元の資料の1-2をご覧くださいと思います。「循環外回りの遅延状況と効果予測」ということで、縦書きで「乗継不可」と書いてあります。そこに、1分、2分、3分と書いてありますが、これはダイヤを往復ルートの市役所での発車時刻、これを1分遅らせると、右側の合計欄の56便、乗り継ぎ不可となっている56便が乗り継ぎ可能になるという意味でございます。同様に、ダイヤを2分遅らせると、さらに54便が可になると。3分遅らせるとさらに51便が乗り継ぎが可能になると。現在だめな乗り継ぎできないこの便が可能になるといったような見方でございます。ただし、この乗り継ぎ不可の時間をなるべく多く解決しようとして、この遅らせる時間を多くしますと内回りとの乗り継ぎができなくなるということでございます。

それから、資料1-1をご覧ください。資料1-1の真ん中辺に、【2】ダイヤ改正案についてとございます。その下に枠がございまして、「往復ルートについて、バス停『東大和市役所』はその時刻を3分遅らせる」とあります。東大和市役所毎時35分発を毎時38分発、乗り継ぎの可能率を87%から96%に引き上げるといふ、そういった改正を提案したいと思います。

その下に表がございまして、現行の欄で往復ルートの市役所への到着時間が25分となっているものを、時刻表を3分後ろにずらしますので、改正案では青字で往復ルートの到着が28分ということになります。同様に、現行のほうの往復ルートの市役所の発車時間は35分となっております。それを改正案のほうをご覧くださいますと、赤い字で発と書いてありますが、38分の発ということで、このように往復ルートの発車時間を3分遅らせるものでございます。往復の発車時間を3分遅らせるので、循環外回りの到着が現状よりさらに3分遅れても乗り継げるようになるということでございます。

したがって、ちょっとまた前後して申しわけありませんけれども、資料1-2のほうをご覧くださいますと、資料1-2で3分ずらしますので、先ほどの現状で乗り継げない56便、54便、51便、これを合計しますと161便でございますが、こちらのほうが乗り継ぎ可能になるということございまして、この改正を行った場合は、右側のほう網かけをご覧くださいますと、乗り継ぎの確率が96%に高まるということでございます。

すみません、資料1-1の2ページのほうにお戻りください。資料1-1の2ペー

ジの上のほうの表でございます。往復のダイヤを後ろへ3分ずらしたことによりまして、往復ルートが玉川上水に行って折り返してきて内回りへの接続、その接続の状況がどうなるかということをご覧いただきたいと思えます。

改正案で56分のところに、青字で着と書いてあります。これは、往復ルートが市役所を発車して玉川上水駅に着いて、玉川上水駅から折り返してきて市役所に到着する時刻が56分ということになります。

改正案の中の内回りの発車時刻は毎時03分でございます。ダイヤ上往復ルートが56分に到着して、内回りに乗り継ぐためには56分に到着しますので、57分、58分、59分、ゼロ分、1分、2分、3分と7分間お待ちいただいて内回りの03分に乗り継ぐような形になります。この往復の青字の到着が56分になっておりますけれども、逆に言いますと、この往復が7分遅れても03分までに到着すれば、内回りに乗り継げるということになります。また、8分遅れてしまうと、今度は青字の到着が04分にずれ込みますので、乗り継ぎができないといったことになります。

そこで、往復ルートの今の現状の遅れの状況がどういうことかと、どういう状況かというのを、資料1-3をご覧いただきたいと思えます。先ほどご覧いただきましたように、往復ルートが玉川上水に着いてそこから市役所に折り返して戻ってくる、その時間が7分まで遅れても循環の内回りとは接続できるというダイヤになります。逆に言いますと、8分を超える遅れが生じていると、内回りと乗り継ぎが難しくなるというものでございます。表のほうをご覧いただきますと、色が塗ってあるところ、4カ所ございます。これは、市役所への到着時間の遅れを示しております。8分遅れているところが4月22日に1回、4月23日に2回、5月13日に9分ということまで1回出ております。これ全てで、左下のほうの内訳をご覧いただきますと、1分の遅れが38回、2分の遅れが44回というふうに、そういう見方で見ていただければよろしいんですけども、全てで200回ございます。200回のうち、時刻表上乗り継げない8分以上の遅れは4回ということになっております。

それで、4月22日と23日、ここに乗り継ぎができない8分以上の遅れが集中しておりますが、この日は実は、うまかんべえ〜祭を行っております、道路状況が多分悪かったという特殊要因があるというふうに考えております。そう考えますと、実質的に乗り継げないところは5月13日の9分の1カ所ということで、3分の後ろにずらすダイヤ改正を行ったといたしましても、内回りへの乗り継ぎへの影響はごく軽微ではないかというふうに考えております。乗り継ぎの可能率を向上させるこの3分のダイヤ改正についての説明については以上でございます。

それから、また資料1-1の2ページにお戻りいただきまして、資料1-1の2ペ

ージの下の方に、(4) 往復ルートバス停間の所要時間の微調整についてということがありますので、これは西武さんのほうからご説明いただいでよろしいでしょうか。

- (西武バス) 資料1-4をご参照いただければと思います。今回時刻表、当社のほうから要望で調整をさせていただきたいというところで、ゼロ番の東大和市役所の、真ん中のゼロ番の、39番、38番、東大和市役所入口、中央二丁目というところについて調整をさせていただいているんですけども。あと、一番上の都立東大和高校南。こちらについては循環ルートと往復ルートが同一経路を走っているんですけども、この区間について所要時間が往復ルートですと2分と、循環ルートですと1分という形で、ちょっと異なる所要時間をとっていたというところがありましたので、そちらについてちょっと調整をさせていただこうというところで、なるべく実態に合った形での時刻で運行できるような形をとりたいと思いますので、ご提案をさせていただいたところがございます。

- (神山都市計画課長) それでは、市のほうの循環の外回りと往復ルートの乗り継ぎの可能性を上げるための3分、往復ルートの時刻表をずらすという改正と、今、西武さんのほうでご説明いただいたバス停間の所要時間の調整をするダイヤ改正と、この2つをあわせて今回やらせていただきたいということです。最終的な時刻表につきましては、今、西武さんからご説明いただきました資料1-4、こちらのほうの時刻表で固めたいというふうに考えておりますので、よろしくお願いたします。

資料1-1の2ページをご覧ください。真ん中に、(3) 効果と課題というのがございます。今回の市で考えているダイヤ改正のメリット(効果)でございますけれども、①としまして、外回りから往復の乗り継ぎ可能率が87%から96%まで向上するというものです。それから、往復から循環の乗り継ぎ時間がダイヤ上、10分から7分に減少いたします。

デメリットといたしましては、右側に③がございますけれども、往復ルート、特に土日祝にダイヤ上の到着時刻から7分の遅れが生じた場合は内回りとの乗り継ぎができなくなるということで、これは先ほどご覧いただいたとおり、影響はごく軽微だというふうに考えております。④といたしまして、循環ルートから往復ルートへの乗り継ぎ時間、あくまでダイヤ上の話ですけども、4分から7分に増加するといったことです。これは、先ほどの左側の②と対になっておりますので、左側が3分減少して右側が3分増えたという、対の関係でございます。

説明は以上です。

○（座長） ありがとうございます。

現実的にちょっと乗り継ぎが厳しい面があって、それを乗り継ぎをきちんとできるようにということでの改正案ということです。今日、実は、私は来るときに、東大和市の駅から往復ルートに乗ってきました、ここへ着いて、ダイヤを見ていただくとわかるように、20何分には着いてしまいますので、ちょっと早いなと思ったんで、その循環ルートが来るまで見ていたんですけども、ちょうど9時35分の便は、その循環ルートのほうがちょうど9時35分の着、大体7分弱ぐらい遅れてきたわけですね。そういうようなことで、ぎりぎりのランケースも結構出ているのかなということもありますので、少しきちんと乗り継げることがやはり安心につながりますので、その辺のところをちょっと審議していきたいというふうに思います。

以上の説明について、ご意見なり、あるいはご質問等あればお願いしたいと思います。

○（委員） この時間を調整するということの、ルートは全然いじらずに、このルートのまま時間だけを動かすということでしょうか。

○（神山都市計画課長） そうです。

○（委員） 最後までそれですか。このルートは絶対動かさないで、その時間の調整をどうするかということで終わるわけですか、この会議は。

○（座長） 今回の審議はそういうことです。

○（委員） じゃ、最後まで参加していれば、新しいルートの時間調整とかの新しいルートも可能ですか。

○（座長） 新しいルートが可能ですかというのは。

○（委員） 今回、ほとんどのルートに乗ってきたのですね。お客さんは1人乗るか乗らないかでもって全部のルートが走っていたわけなんですけれども、奈良橋でもって待っていたときに、湖畔から乗ってきたお客さんは3人ぐらいいらして、それも5分以上遅れてきました。その方が上北台で降りて、もうお客さんは終わりなんです。そ

れで、私は市役所のほうに戻ろうとなったのでそのまま乗っていたんですけども、時間があつたので運転士さんとお話しさせていただきました。そうしたら、バス停のあるロータリーですか、あそこへは武蔵村山に帰る方、武蔵村山から来る方、その方たちが武蔵村山のコミュニティバスというんですか、あれに10人ぐらいは乗っても、このバスには乗りませんよということなんですね。この統計グラフとか見ますと、上北台の利用客が多かったりしますけれども、その時間帯というか、市役所に通勤に使うとか、そういう方たちで、普段の日常、一般市民の方が足として使っているというのではなくて、バス停のつくれない新青梅街道にバスが入っちゃったりとかね。それから、私は東京街道団地ですけども、高齢化率50%を超えています。それで、皆さん、警察のほうから免許返納でもって、免許を返されている方が増えています。それなのに、ちょこバスが全然外されて、外されたままでもって、それでこのルートが出てて、このまま何か時間を調整すればそれでおしまいというのはとても私としては、何で参加させてもらえたのかなということで、ちょっと私も疑問なんですけれどもね。

- (座長) あのルートをどうするかといった議論は当然今後もあるかとは思いますが。ただ、現状のルートというのは、この前に、以前に改正したルートが現実と合わない、あるいはニーズと合わないというようなことから、議論の末に今のルートを形成してきて、それが決まった。
- (委員) そうしたら、前の決められたときから2年経っているわけですよね。そしてこれからも現状、変わってくるわけですね。東京街道もこれから新しく棟が建ちます。人口が増えます。にもかかわらず、全然市役所に行くにも、駅で横断歩道を渡って、ちょっと離れたところのバス停にうつってまた行くとかいうルートしかこれから使えないとなると、何かちょっと、ちょこバスの意味がないのかなというような感じで、全体がちょこバスでないのかなと。
- (座長) だから、それは、それぞれの地域にそういった声もあるでしょうし。ただ、現状のちょこバスはそういった議論も踏まえた上で現状のルートに決まって、今、何年目になりますかね。
- (神山都市計画課長) 27年、28年。
- (座長) 2年目。

- （神山都市計画課長） 3年目です。

- （座長） 3年目に入るところです。ですから、今後、別にこのルートが絶対に変わらないというものじゃありませんけれども、ただ、それなりの議論を経て現状のルートを走らせて今3年目ということであれば、やはり、これが本当に効果があるのかないのかというあたりのところは今後の検証になってきますので、今の段階ですぐに変更という話にはならないわけです。

- （委員） 湖畔に乗っているのか、湖畔を見て、利用されている方は180円になったのでちよくちよくは乗れないわねという方もいらっしゃるし、また、車椅子の方が2台は乗れないからという、バス停に張り紙があったから小平のほうに買い物に行くようにしたとかいう、東大和にお金を落とさないで小平にお金を落としに行ってどうするんだろうという感じなんですけれどもね。

- （座長） そういう議論はあって結構ですよ。ただ、やはり、今のルートもそういった議論も踏まえ、さまざまな議論の末で決まったものだということをご承知いただきたい。

- （委員） 今後できるんですね。

- （座長） ええ。

- （委員） 可能なんですね。はい、わかりました。

- （委員） 今の大変いい質問だったと私は思うんですけれどもね。前、ちょっとよく過程がわかってなかったものですから。それで、今回のこの改正案というのは非常に利便性を向上させるというこの会議の目的に非常に沿ったものであるし、非常に結構だと思えるんですけれどもね。と同時に、ちょっと後ろのほうに後で出てくると思うんですけれども、このICカードで利用実績ということですね。これを見ると、さっきおっしゃった、外回りルートの武蔵大和駅への電車への乗り継ぎが非常に最重要課題の一つだというふうな、そういう見方をおっしゃったんですけれども、これを見る限りよくわからないのは、乗車実績がですね。降車実績がどうかというのはわからないの

で、今回、確かにどのくらい出ているのかなというのわからない。

それで、もしわかるとすれば、これでどのぐらいの利用者が増えるのだろうかという試算を市としてお考えになっているのか。なぜそういうことを言うかと言うと、実は前回も私は質問したんですけれども、要するに、29年度の予算を見た場合に、いわゆる補助金がある。西武バスさんへの支払いがある。これだけが予算化されているわけなんです。それで実際その収入が幾らあるかということは一切触れていないんです。過去、全部予算を見ても触れていない。決算で最後に出てきますよね。あの予測値というのを市のほうでお考えになっているので、そうすると、いわゆる乗車人員を幾らぐらい、今十三万何千人が、前ピークで19万人近くありましたけれどもですね。それで、前に聞いたときには、19万人ぐらいを多分設定されているのであるとお聞きしたんですけれども、それは実態と乖離している、そういう点で、どのくらい見込んでおられるのか。今回のいわゆる改正によって数字的にそういったものが収入アップにつながるのか、それについてどういうふうに見ていらっしゃるのかということをお伺いしたい。

- (座長) わかりました。いかがですか。
- (神山都市計画課長) 平成27年度に実際乗り継ぎを行った方が5,387人ございました。それが、平成28年の10月にダイヤ改正して乗り継ぎができない便が生じたこと、そういったことも原因だと思いますけれども、平成28年度通年で乗り継ぎを行った方は4,847人ございます。今回のこの改正を行うことによって、平成27年度並みには回復は少なくともさせたいと思っています。ただ、それが運賃にどれだけ跳ね返ってくるかというのは、ちょっとそこは未知数なので、積算が非常に難しいので、この場ではお話しできません。
- (委員) それは後でご説明があると思うんですけれども、ICの利用実績でもって数字を出してるわけです。それはあくまで、乗車時だけです。降車時で本当に武蔵大和駅でどのくらいおりにおられるのか、それがどのぐらいの金額的な問題なのか、要するに、これをやることによってどの点がプラスになるのかなということなんだと、その辺を聞きたいんですけれども。それだけの趣旨です。
- (神山都市計画課長) 今回、乗り継ぎの可能性を高めて、乗り継ぎの人を増やして利用促進をしようということでございまして、武蔵大和のところはいじっておりません

ので、今回の改正によって大きな変動というのではない。武蔵大和の乗降ですね。武蔵大和駅入口で降りるお客さんの数については、大きな変動はないと思います。ただ、乗り継ぎが便利になったので、武蔵大和駅の周辺の人がお乗りになって、乗り継いで買い物に行こうとか、そういったことは考えられますけれども、それは何人かということ、現状ではちょっと数は。

○（委員） それじゃ、もう一つ、さっき言ったように29年度予算、いわゆる乗車人員を幾らみて、そして要するに収入はどのくらい見込んでおられるのかということをおっしゃって教えてもらえませんか。というのは、乗車の単価は上がるんですね、結果的に決算が。例えば、140円とか150円とか160円とか、客単価は大体平均するとわかるんですけども、どのくらいの数字を見込んでいて、乗車人員ですね。それで、それに対して収入はどれくらいあるのか。全体の経費は幾らかかるのか、それで西武バスさんには幾ら払うのか。その支払いの金額だけはおついているんですよ。だから、そのもとになる数字が要するに、よくわからない。ちょっとその辺をお聞きしたい。

○（神山都市計画課長） 今日の議題と直接関係ないので、資料をちょっと持っていません。なので具体的なお話はできないんですけども、収入については実績をもとに、運賃収入については実績が前年度なりありますので、そこから一定割合、予算なのであくまで、足りなくなるような予算は組めませんので、収入についてはそこから一定割合落とした形で積算していく感じです。経費については、西武バスさんの見積もりでやっております。具体的な数字は今何も手元にないので。

○（委員） じゃ、結構です。また次回、教えていただければ。

○（座長） 後ほどの議題の中で利用状況に関するものがありますので、そのときでもいいんですけども、ちょこバスは前払いの1回ですので、その乗車の実績というのは簡単にとれる話なんですけれども、降車実績というのは確かに実際に調査をしないと多分とれない話だと思うんですよ。ざっと見たところで、その行った人が帰ると考えると、反対周りの乗車実績を見ると、例えば資料の中で見ても、武蔵大和駅入口なり、郷土美術園の乗車実績がかなり高い数値を示しているというあたりからすると、やはりここは一つのポイントになるんだろうなということは多分わかってくるというふうには思います。

この辺は本当にきちんと乗降の様子を、いわゆるそのODといいますか、乗降の様

子をきちんと捉えようと思ったら、ちょっと調査をしないと難しいかなという感じはします。

ほかには、はい、どうぞ。

○（委員） この収入のあれと連動すると思っておりますけれども、そのバスの時刻というのは、1つずつの停留所で何人ぐらい乗車をしたときにそのルートで走れるんですかね。1つの停留所で1人ずつ乗っても、決められたこのルートを走り切れるんでしょうかね。ノンストップでもってほとんど回って、割と時間ぎりぎりかちょっと遅れるかで走っているようではございますけれども、お客さんが増えて、1つの停留所に1人ずつ乗って、停まっては発車、停まっては発車といったときに、今の時刻というのはちゃんと回り切れるんでしょうか。

○（西武バス） 恐らく全部停まったら回り切れないと思っておりますけれども、まず、最初にこの所要時間を決めるときに、お客様が全くいない状態で走ったりして大体の1週の想定時間を決め、なおかつ、途中でお客様の乗降があるというのが前提で、そこに少しずつ時間を足して行って、1周だったり1往復だったりの時間を決めるという形です。ただ、実際問題、一般のバスのほうではございますけれども、全停留所でお客様がいらっしゃるわけではなく、例えば、駅から出るようなバスですと、駅でお客様がたくさん乗って、途中でだんだんと降りていってお客様が減っていくというような路線だったりとか、こういう循環ルートですとどこでも一定数のお客さんが乗り降りするというようなところがあつたりするので、その辺を見ながら途中のバス停とかの所要時間とかを決めております。

最初のダイヤ改正の趣旨の中でも説明があつたかと思っておりますけれども、途中のバス停で一部で時間調整を設けておりますので、その中で多少途中で遅れても、それで途中からはまた時間が合わせられるような形ということで、運行が成り立つというふうにしております。

○（委員） 余り長いコースだとちょっと、もしお客さんが増えて停まる回数が増えると回り切れない。コースを短くするというようなことを考えて。

○（西武バス） 短くするというよりは、お客様がもしたくさん増えたのであれば、それに見合った形で1週の所要時間、今50分にしているのを55分にしましょうとかというのをまたちょっと相談をさせて、こういう場で議論をさせていただくのかなと。

○(委員) よろしいですか。この資料について2つほど質問をしたいんですが、1つは、資料1-2の乗り継ぎ時間の3分のところに二重線が書いてあって、そこで大きくその効果が違いますということが書いてありました。もう一つ、統計的に見ると5分のところで、20台から一気にさがるといふのがありますね。ここでなぜ3分ではなくて5分にしなかったという理由が今日の説明で余りなかったような気がするので、そこをちょっと、例えばどこかの駅で待って接続できなくなるとか、そういったことを説明していただきたいというのが1点です。

もう一点は、資料1-3ですが、資料1-3の実績の遅延状況が書いてあるのが、土曜日、日曜日、祝日ですが、平日はどうして入っていないのか。平日はこんな事態が起こらないという前提なのかというふうに考えると、武蔵大和駅での主な方々が湖畔の方々だとすると、通勤でもしそういう事態が起こっているのであれば、それは平日なのではないか。そうすると、土日祝のことだけやるのはおかしいのではないかとこう思うんですが、その発想がおかしいのか、そこの質問2点です。

○(神山都市計画課長) 資料1-2の3分になぜしたか、5分でないのはなぜかということなんですけれども、これにつきましては、先ほどの資料1-1の2ページをご覧くださいと、今3分遅らせた状況で上の表があります。この場合、青色の着が7分後ろにずれて、7分遅れたとしても内回りとの乗り継ぎができるということになります。

今おっしゃられました、遅らせる時間を5分まで拡大するとなると、この7分が5分になっちゃうんですね。要するに、5分までの遅れであれば乗り継ぎができますけれども、6分遅れたら今度内回りのほうに乗り継げなくなるような形になります。そうすると、先ほどの1-3のほうでご覧いただいた、資料1-3で色を塗ってあるところを今、8分以上で塗ってるんですけども、今度は6分以上で塗るような形になります。そうすると、内回りとの接続に影響が出るということが明らかになりますので、路線2つの乗り継ぎ、乗り継ぎはいろんなパターンがあるんですけども、2パターンで乗り継ぎができなくなってしまうということになりますと、行きも乗り継ぎできなくて帰りも乗り継ぎできないとか、いろんな状況が出てきまして、利用者が大変混乱するだろうということで、内回りへの影響は極力抑えるという大前提の下での往復ルートの時間の調整ということで、基本的なことを考えています。

それから、もう一点……

- （委員） ちょっと今の点で、最初の説明のときに玉川上水駅での列車への乗り継ぎの問題もあるという話があったように思うんですが、そっちの関係ではないんですね。
- （神山都市計画課長） じゃないです。玉川上水まで行って、戻ってきて。
- （委員） ちょっと、じゃ、撤回します。
- （神山都市計画課長） 2点目の資料1－3で、平日がないのはなぜかとそういうことでよろしいですか。
- （委員） はい。
- （神山都市計画課長） これは、この表そのものは往復ルートが玉川上水まで行って玉川上水から市役所まで戻ってくる、そのダイヤがどのくらい遅れが生じているのかというのを見るためのものです。基本的に、往復ルートは平日はそんなに遅れないそうです。土日は遅れるらしいんですね。恐らく、それは大型のスーパーがございまして、買い物に行く車が集中する時間等で遅れるんじゃないかと考えています。西武さんのお話ですと、平日は往復ルートは余り遅れないというふうに聞いております。よろしいんですね。
- （西武バス） 今回、資料を土日だけという形で出させていただいたのが、玉川上水から市役所間の所要時間で遅れが生じないかというのが、これを検証するための資料ということなんですけれども、平日に関しては圧倒的にそれほど遅れていない。土日に関しては先ほどお話があったとおり、南街付近のイトーヨーカドー、あと、マーケットプレイスさんの主に自家用車の駐車場の出入り等で、自家用車の往来が増えるということで多少遅れが見込まれてしまうというところで、土日だけ検証すればおおむね乗り継ぎができるできないということの判断になるということで、資料を出させていただいております。
- （委員） そうすると、この表の5月4日、5日が「HDDエラーの為データ取れず」とありますが、実際は祝日とは言っても5連休の間ですし、どちらかという平日に近い。私なんか東大和のこれを見ても割とがらがらだったような感じの日ですから、多分これは余り影響ないと考えていいですか。

- （西武バス） 恐らくは連休の真ん中なので、そこまで自家用車とかが多くない時期かなと思います。すみません、こちらもドライブレコーダーの映像から拾ってて、ちょっとその日はエラーで出なかったり、そこもあって。

- （委員） わかりました。

- （座長） ほかに。

- （委員） 今回のご提案は、現在やっているものを改善しようという話ですし、余りこれ以上議論しても仕方がなくて、これはこれでいいんじゃないか。やってみて、もし反省点があれば反省するとして、余りこのことで時間をとるのはもったいないかなど。むしろ根本的には、この循環ルートというのはどのくらいその意味があるか、利用者があるかという、もっと根本の問題を別途またやらなくちゃいけないと思うんですが、今回はこの時刻表の微調整ですから、これはこれで、とにかく進めてみたらいかかというふうに私は思います。

- （座長） ありがとうございます。ほかにありませんか。
特別、この改正についての異論は出ていませんけれども、このような形で改正をし、今ご意見があったように、これでさらに不具合なりあるいは乗り継ぎに課題が出るようであればまた考えるというようなことで、この往復ルートの時間を3分ずらす形で進めるということによろしいですか。

- （委員） 結構です。

- （座長） ありがとうございます。それでは、そのような形で進めさせていただくといたします。
そうすると、いつからということになりますか？

- （神山都市計画課長） 9月1日を目途に。

- （座長） はい。ということでございます。
それでは、議事のほうは、ダイヤ改正についてはそういうことにさせていただきました

いと思います。

続きまして、2番目、夏季等休暇期間における小人運賃の割引について、説明をお願いいたします。

- （神山都市計画課長） 「小人運賃の割引について」でございます。資料2-1をご覧ください。1番、制度の導入ということでございます。ちよこバスの利用が少ない子供、小学生でございますけれども、夏季等の休暇期間の割引を実施することで利用啓発を行うとともに、将来の利用促進及び利用者育成を目的に導入したいと考えております。実施内容につきましては、利用者及び事業者の混乱を防ぐため、西武バスさんの実施している内容と同様のものとしたと考えております。

2番の制度の概要ですけれども、(1) 運賃につきましては、現金のみで50円の場合対象とすると。なお、基本の運賃は90円でございます。(2) の実施期間でございますけれども、春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、冬休みの4つの期間、ご覧のとおり期間でやりたいと思います。これにつきましても、西武さんと同じ、西武さんに合わせる形でございます。利用者の混乱と、あと運転士さんとかも混乱しないように、西武さんに合わせたいというふうに考えています。

導入の時期につきましては、平成29年12月の冬休みから行いたい。夏休み期間につきましては、7月19日からということで届け出制、この運賃の割引の関係は国への届け出が必要だということでして、その期間に間に合わないということで、この夏休みからの実施は難しいということですので、冬休みから行えればというふうに考えております。

参考としまして下に表がございますけれども、「ICカード利用における大人と小人の割合」ということです。直近の平成29年4月、5月ですと、子供さんの割合は1.67とか1.85%、人数にしても百二、三十人、百四十人程度ですので、非常に少ないなというところです。

表の一番下に昨年の8月の状況が出ておりますけれども、子供さん114人ということで、夏休みにもかかわらず少ない。割合としては、1.59%ということでございます。全体的にお子さんの乗る割合が少ないこともありまして、子供のころにバスに乗っていただいて、その楽しさとか乗り方を覚えていただければ、中学生、高校生になってもずっと乗っていただけるんじゃないかという、そういう意味も込めて今回のことを考えております。

資料2-2をご覧ください。「小人運賃割引実施市の状況」です。左上に小さな表がありますけれども、コミュニティバスを運行している市は23市あります。そのう

ちの「小人運賃割引」を行っているのは4市ということです。この4市の内容をご覧の表でお示ししております。

小平市につきましては、ほかの市とちょっとやり方が異なっておりまして、名称もファミリー割引ということで、大人が1人乗りますと子供1人を無料にするということです。これは例えば、お父さんが子供を連れて乗った場合、子供はタダにしますとか、家族で出かけるような、そういったことを促すような制度かと思えます。

それから、日野市さん、東村山市さん、狛江市さんは、子供そのものに対する運賃の割引ということです。いずれも子供の運賃は現金で50円の割引を行うということです。日野市さん、東村山市さんは、障害児はさらに割引をして30円ということだそうです。

それから、対象期間もそれぞれ市によってばらばらな部分がございますが、一番下に西武さんの状況が出ております。西武さんは休み期間の子供50円、現金のみということで、長期休暇の春夏秋とゴールデンウィークということでございます。

東大和市といたしましては、西武さんと同じような形でやりたいなというふうに思っております。

説明は以上です。

- （座長） 子供の長期休暇のときの割引についてのご提案ですけれども、何かご意見、ご質問ありましたら、お願いいたします。
- （委員） 子供の乗車人数というのは、そのバス停はどこを使う子供さんが一番多いのか、わかりますか。
- （座長） その辺はわかりますか。
- （神山都市計画課長） ICを集計すればわかると思うんですけども、今データとしてありませんので。出そうと思えば、西武さん出せるんですか。
- （西武バス） そうですね、この場ではわからないですけども、バス停ごとの乗車人員はわかるので、出そうと思えば出せます。すみません、この場ではちょっと。
- （委員） 大変申しわけないですけども、子供さんに乗ってほしいということであれば、子供が目にするルートで走ったり、例えば、学校の近くだとか保育園の近くだと

か、僕はあのバスに乗ってみたいというように子供から親に声をかけるようなムードをつくらないと、子供の乗車率は上がらないのかなというふうには思ったりもしますけれども、その辺はいかがでしょうか。

- (神山都市計画課長) ルートにつきましては空白地域の解消というのが大きな目的として、その公共施設、駅等の公共施設を使えるというコンセプトでつくっておりますので、子供さんのためのルートというわけでは前提としては考えておりません。
- (委員) 例えば、向原一丁目、二丁目、第五小学校、向原保育園、あの道の一角の向原二丁目あたりは、本当に駅に出るにも仕事にもバスが利用できる状況じゃありませんし、あの辺の住民の方たちはどうやって暮らしているのか、ちょっと民生委員の方にお聞きしたら、隣の人に車に乗せてもらって買い物に行っているみたいよとかというふうにお聞きしたんですけれども、やっぱり利用できるようなルートが中央通りにもあれば、多分一人で自立して生活できるんじゃないのかなと思ったりもします。とにかく子供がやっぱり親に言ってくるぐらいの状況になっていないと、今の状態を上げると言ってもなかなか難しいのではないかなというふうに思うんですけれども。
- (委員) ちょっとよろしいですか。今の話と少し逆の話になるかもしれませんが、この資料3-1の3ページと4ページの「ちょこバスICカード利用実績」とあります。内回り、平成27年度、平成28年度が出ていますが、このバス停で小学校、中学校、高校と学校の名前がついているバス停が4つあるんですけれども、その一番上にある東大和六小北ということを除いて、下のほうにある東大和四中南、東大和八小北、都立東大和高校南、これはみんな軒並み非常に少ないんですよ、利用が。ですから、学校の前にバス停をつくっても乗らないということとちょっと関係がどうあるのか、私にはわからないですね、これを見ると。
- (委員) 今おっしゃったバス停ですけれども、全然中じゃない、走っているルートが。外側の住宅街のないところ。
- (委員) 小学校とか高校のすぐそばにあるんじゃないですか、このバス停は、書いてあるということは。
- (神山都市計画課長) 近くにあります。

○（委員） ですから、すぐ近くにあっても、住宅街がそばにないとなかなか人は乗らないと思うんですね、これを見ると。

○（委員） いいですか。質問が3つあるんですが、1つは、まず基本的にはこの案は私は賛成で結構です。質問は3つあって、1つは、こういうことをやりますよという周知を、皆さんに知らせる周知をどうするんですかという質問が第1点。

もう一つは、これをやることによって収入へのインパクトがどのくらいあるんですか。つまり、多少人数が増えても運賃が減れば、ですから、インパクトをどう考えているのかという1つ。

それから、もう一つは、2ページ目のほかの市の企画が書いてございますけれども、狛江市というのが入ってますね。狛江というのは、ほとんど世田谷区に近いわけですよ。それと我々東大和市のいろんな業務の中で、狛江というのは何かちょっとぴんところないとか、例えば、武蔵村山ならわかるんですが、なぜ狛江が出てくるのかな。ちょっと違和感がありまして、これは言わば余り本質的な質問じゃないですが、ちょっとその辺の背景を伺いたいなど、その3つです。

○（神山都市計画課長） 周知につきましては、市報、それからホームページ、あと、ちょこバスの中とか、いろんなやり方があると思いますので、ご承認いただけるのであれば、今後周知については徹底していきたい、それから、周知期間もある程度とっていきたいというふうに思っております。

それから、2点目の収入のインパクトということですが、お子様90円を50円ということにすれば、その部分だけを捉えれば収入は減少ということ。ご覧いただいている表がありますので、この人数に40円掛けて1.2倍するような形ですね。1.2月じゃない。日にちだけです。実施期間の日、これにちょっと色んな計算をしていけば、数字自体は出ると思うんですけれども、これをやることによってどれだけ人数が増えるとか、そもそも、ICカードの利用者だけなんですね。お子さんがどれだけICカードを持っているのかとか、そういった基本的なことがわからない中で、試算としてもなかなかその信憑性というのは難しいと。近隣の市にも聞いてみたんですけれども、そういう試算というのはやっていないらしいんですね。やっぱり難しいそうです。

○（委員） 単純に言えば、40円減るにして、90円の40円だから半分じゃないんだ

けれども、ほぼ半分と見れば、乗車率、人間は倍になればいいわけでしょう。人数が倍になれば、ちゃらということですね。だから、倍になるかどうかちょっとわかりませんが、難しいかと思うんですけれども。要するにインパクト、採算的には恐らく人数を倍ぐらいにしないとちゃらにならないなというのが1つ。

それから、周知の方法は市報、これはいいんですが、どのぐらいの皆さんがそれをお読みになるかなということと、それから車内に出して、だから大人の人がみんな乗っている人が見て、今度半分になるんだねということがわかるわけですが、これは、学校とか中学なんかで掲示を出すというのはいけないんですか。そういうところに掲示を出すというのは、やっぱり市のやっってることだから、いわゆる会社の営業とかなんかと違うんで、市のそういうPRだから、それこそ小学校にも全部掲示板に出してもらったらどうですか。周知の方法としてですよ。ただ、それが例えば法に違反するとか何とかという話だとわからないんですけれども。これは思いつきです。

- (神山都市計画課長) 今、ご意見を参考にさせていただきたいと思いますので、可能であれば。

- (座長) あと、狛江。

- (神山都市計画課長) 狛江は、私どもいろんな統計なんかをやるときに、多摩地域でどうかということで統計をとったりするのが非常に多いんです。あと、やるとすると近隣のこのブロック単位がありますので、人数、やっている市も少ないので、この表の中で全部おさまるということで、載せたということです。

- (委員) というのは、多摩という感じじゃないですよ、少なくとも。

- (座長) 今の件というか、関連した話ですけども、現状の子供、ICカード利用者で見た子供の割合というのは非常に少ないということからすると、ゼロをプラスにするのと似たようなものなんです。ですから、とにかく乗ってもらうことによって、純粋に利用者が増え収入が増えるというふうに考えた方が多分妥当。だとすれば、やはり今ご提案があったように、PRの方法というのをもう少しいろいろ考えた方がよさそうだなと。つまり、よく、これはバス会社さんにも言えることなんですけれども、やったことをバスの車内に告知するのは当然やるわけですけども、バスの車内って結局乗った人しか見ないわけですから、乗っていない人は見ないです。だから、乗

っていない人に乗ってもらおうと思ったら、やっぱり別のことを考えなくちゃならない。この辺はやはり、今ご提案もあったように、市がやっていることだからできるということもまだあるはずですよ。そういう意味で、もう少しいろいろと考えていただきたいなど。

- （委員） 病院とスーパーね。
- （座長） そのことによって純増になれば、当然これは幾ら減収になってその分これだけということを考えなくたって、新たな人が乗ってくればプラスになるんですから。そういうふうな見方をする必要はあるかなというふうには私は思っています。
- （委員） 一番効果があるのは新聞です。新聞に、新聞の多摩版とか地方版によく載せてくれる新聞が結構あるんです。だからやっぱり、もうちょっとこういういい話は積極的にPR、そういった消費者のテストの話をするとか、そういうことをもっとやっていいのではないかなと気はします。
- （座長） そうですね。記事として載るぶんにはただですよ。割と今、多摩地域をみると、読売は交通に関しては協力してくれる。担当が変わっちゃうとわからないですけども。
- （委員） ちょっと細かい点ですが、西武さんにお聞きしたほうがいいのかもしれませんが、例えば夏休みで言うと、普通、東大和だと7月21日から8月24日だというんですが、それが7月19日から8月30日までと前後が少しずつ伸びているのは、これはなぜなのでしょう。
- （西武バス） それも含めて、西武バスでの小人運賃の50円の現状とかお話をさせていただければなと思うんですけども。当社のほうでこのような取り組みを始めて10年以上はもうたっているんですけども、多分そこまで周知をしていなくて、皆さん余りご存知がないかなと思うんです。目的としてはこのような形で、利用啓発というところで、将来的な利用促進だったり、あとは家族と一緒に外出をしていただくことで大人の方もセットで来てくれれば運賃が増収になるかなというところになるかなというところで実施、始めたわけでございます。

正直、運賃の収入面だけ言えば、ほぼ倍乗らなきゃいけないという点がありますの

で、多分、増収という観点でやるところではそういう期待はできないだろうと。当社もここまで小人の割合が少なくはないですけども、そんなに、パーセント的には5%も行くような運賃収入の利用人ベースで言えばという程度なので、その部分の底上げを多少図ればというところでの趣旨は説明させていただきます。

今ご質問のあった実施期間に関しては、休みの初めということがいいかなというところで、大体終業式とかの、その直後の土日ぐらいからスタートして、休み期間が終わる前後の土日の最終日という形で、毎年少しずつつじらさせていただいているという形で、ゴールデンウィークなんかも9連休だったり10連休だったりとか変動がありますので、そこにうまく合わせられるような形で調整という形でいただいているようなところであります。

いろいろお話がある、お客さんへの周知というところがバス事業者は非常に弱くて、正直ホームページとか車内での周知がせいぜいというところで、一部の営業所なんかではバス停に張ったりもするんですけども、特にこのちょこバスみたいな運賃を先にお支払いいただく路線は、バスに乗った後にそういう掲示を見ることになるので、それに気づかないで普通に運賃を支払ってしまって、後でこんな制度があったんだというところでご指摘をいただいたりお叱りをいただいたりというところがありますので、そういうところでのお客様への周知というところを実施する場合はぜひ大々的というのか、やっただけならばというふうに。

一方、この辺で走っているのは運賃を後から支払う。それに関しては、車内でこれを見て気づいて、最後、こういう制度があったんだという形で運賃50円だけお支払いいただくということができるので、そういう点では乗ったお客様に関してはそういうふうな形です。いかんせん、やっぱり周知しても周知がなかなか十分でないというところでは。

- (委員) ありがとうございます。
- (座長) じゃ、その期間の設定というのは、毎年その曜日などを見ながらということとされてるということで。
- (西武バス) はい。
- (委員) さっき市の説明のほうで、夏休みの新しい期間、その届け出がいるという話がありましたよね。したがって冬休みだからと。これは、この会議でやっているから

割と簡便に届け出で済むんで、西武バスさんだと届け出は済まないですか。

○（西武バス） いえ、基本的には一緒です。運賃を実施する1カ月前までにという形で、最初始めてやっています。当社の場合は通年でやっていますので、あらかじめずっと届け出はしている状態なので、その年によって開始日を若干変動させているという。

○（委員） それで弾力的にできるということですね。ありがとうございました。

○（西武バス） 初回スタートのときには、事前にちゃんと届け出をしなければいけないという点で、夏休みスタートができないという話ですね。

○（座長） タイミング的にはちょっと残念ではあるんですけどもね。実は東村山市の議論のときも、議論が出たのが年度明けになってからだったものですから、結局夏休みに間に合わなくて冬休みから始めたというような経緯もありまして、ちょっとこの辺のタイミングを本当は計ればよかったんですけども、どうしても届け出の必要のあるものというのはこの期間は見なければならぬということで、要は実施するとすれば冬休みかなということになるかと思います。

ほかにはいかがでしょうか。もし、特に異論がなければ原案のとおり、西武バスさんと同じ方式で子供運賃割引を現金50円ですね、長期休暇のときの割引を実施するという進めるといふことでよろしいですか。

○（委員） はい。

○（座長） それでは、そのような形で、今後届け出の作業をしていただければと思います。

それでは、続きまして、議題の3番目、利用状況に関する資料について、報告をお願いいたします。

○（神山都市計画課長） それでは、資料3-1をご覧ください。こちらは、前回、交通会議で委員の皆様からこういった資料を出してほしいということでおつくりし、今回お出しするものでございます。それでは、先ほど座長からお話があったとおり、ちょこバスの場合、ICで乗るときに、最初乗車した時にリーダーにピッと読ませますので、その記録をもとにこれをつくっているということで、降りるときにピッとやりま

せんので、降りるところはわからないという状況です。

27年度と28年度を内回り、外回りそれから循環ごとにバス停ごとの人数とそれをグラフにしたものを載せております。最初の1ページ、2ページが循環の外回りの27年度と28年度、3ページ、4ページが循環の内回りの27年度と28年度、それから5ページ、6ページが往復ルートの27年度、28年度ということになっております。あとはご覧いただきまして、何かご質問あればお受けしたいと思います。

それから、資料3-2でございます。こちら前回の交通会議の中でこの資料を出してほしいというお話がありましたので、おつくりしました。27年度、28年度、それぞれにつきまして、循環と往復、何人ぐらい乗っているんですかと、そういった資料を出してくださいということで、この資料をおつくりしております。ご覧のとおり、表の一番右下ですけれども、指数というのが出ていまして、107.5%ということで、前年に比べて9,358人の増で7.5%増えているというような表でございます。

説明は以上です。

- (座長) 何かご質問、あるいはお気づきの点などがあれば、お願いしたいと思います。
- (委員) 27年、28年度のはこれでわかったんですけれども、その改正前、26年度との比較でいくとどのくらい増やせたのでしょうか。直近の28年度。
- (神山都市計画課長) 26年度と28年度の比較で申し上げますと、26年度の乗車人数が13万1,659人、28年度、循環が10万2,311人、往復が3万3,716人、28年度は合計しますと13万3,947人で、指数にしますと1.7%の増です。もう一回繰り返しますと、26年度は乗車人数が13万1,659人、28年度、循環が10万2,311人、往復が3万3,716人、合計で13万3,947人、指数にしますと1.7%の増ということです。
- (委員) ちょっとよろしいですか。ICカードと現金とか、あるいは回数券とか、そういうIC以外のものとの比率なんですけれども、今、我々はこの資料3-1なんかでICの利用実績を見よう、それで1つずつのバス停なんかの様子もみようと考えているわけですが、ICカードがどれぐらい全体で利用されているのかという比率をちょっと教えていただきたいですね。それは、人数とか収入とか、できれば両方あったほうがいいんですけれども、どうでしょうか。

- （神山都市計画課長） 資料、ICは全体の65%の利用でございました。それ以外のものが、ちょっとすみません、金額を計算していないんですけれども、金額でもよろしいですか。28年度の内訳でございますけれども、ICの利用者が税込みで、収入が1,394万2,892円。それから、回数券の収入が312万6,000円。それから、一日乗車券の購入が2万3,750円。それから、現金が436万7,520円、税込み合計で2,146万162円、これが28年度の収入の内訳でございます。
- （委員） さっきの65%というのは人数ですか、それとも金額ですか。
- （神山都市計画課長） 金額ですね。1,394万2,892割る2,146万162で65%になると。
- （委員） ICのほうがちょっと安いけれども、そう変わらないと考えると、大体人数比と考えていいんですか、そうすると、この65%というのは。
- （神山都市計画課長） 人数比。
- （委員） ええ。今、人数比はわからないんでしょう。
- （神山都市計画課長） 人数比は、ちょっとわからないですね。ICの収入が65%なので、ICを使っている人が65%、人間の数も65%でよろしいかということですか。
- （委員） ええ。
- （神山都市計画課長） そこはちょっと西武さんに。
- （委員） 物すごくおおざっぱで。
- （西武バス） おおむねはそれに近いですけれども、回数券とかですともう少し割引があつたりしますので、人数の占める割合は若干高まったりはするという部分で、6

5%が63とかぐらいとか、その程度の誤差はあると思いますが、おおむね金額と同じような形でいいんじゃないかなと思われま。

- (委員) そうすると、さっき私がちょっと前の議題のとき申し上げた、小学校とか中学校のバス停がすごく少ないんだけどなぜだろうと、このまま放っておいていいんだろうかという意見を申し上げたんですけども、これはICですから、しかもさっきのお話で子供さんは余りICを持たないというようなことを考えると、こればかりで議論してもしょうがないんですかね。そこはどうでしょうかね。
- (神山都市計画課長) 数字として使えるものは今ICしかございませんで、それ以外をやるとするとOD調査、実際バスに乗っての調査をやるしかない。
- (西武バス) 一般的に子供さんがご利用になるというのは休みの日の外出とか、あるいは、私立の小学校に通われているお子様という形になるので、残念ながら、このバス停名称は公立の小学校ですので、地元の方がバスで来るということは基本的にはないので、バス停に学校が近いからという、そこでの利用人数が子供さんが多く乗ることではないです。
- (委員) ちょっと議論がそっちのほうになるかもしれませんが、先ほどあちらの方がおっしゃっていたように、降りる人の人数をどうやって把握するかというのは大事ですよ、公共的になってくると。いつでしたか、6月3日ぐらいの発売の「週刊東洋経済」というやつに、バスを復権させるというのがありますね。そこで、何か埼玉県のあるバス会社がGPSとそのセンサー、センサーを入口につけるんですね。乗り降りでも。そういうのもってやったところ、全く乗り降りのないバス停がかなりあったと。それはもう廃止したという話が出て、私はこれはいいなと思ったんですが、しかし、どうも金がかかりそうだなというふうな、これは座長いかがですか、やっぱり金はかかるんですか。
- (座長) ご覧になった記事は川越のイーグルバスの話だろうと思いますけれども、イーグルバスがやったときは、最初にやったときは、あれは埼玉大学と共同でやりましたので、それ自体が物すごく莫大なお金がかかったわけではないと思いますけれども、ただ、あれが言わば今商品と申しますか、として提供されているものについては、やっぱりそれなりのお金、資金を考えないとちょっと導入は厳しいということは言える

と思います。

確かに、リアルタイムでどこで乗ってどこで何人降りてというようなことが全部とれますので、確かにきちんとしたデータをとろうとすると、より効果はあるかと思えますけれども、ただ、実際のところＩＣカードが６５％いつているとすると、かなりこれは乗車データとしてはかなり信頼性が高いというふうに言っていいたろうと思いうんですよね。ですから、実際のバス停の動向であるとかを判断するに当たっては、多分このＩＣカードの利用実績でかなりのことがわかってくる。

先ほども私が申し上げたように、確かに降車はわからないんですけれども、一応ある程度の人と同じところを帰るということを想定すると、循環ルートの場合でも先ほど申し上げたように、武蔵大和駅の近くの２つの停留所での乗車実績というのはかなり高いことはわかるので、ある程度の推測はできる。きっちりとしたデータをとるのはなかなか難しいことで、実際調査するにしても全部の日をやるわけじゃないですから、なかなか本当に細かいところまで判断できるデータをとるのは非常に難しいですけれども、ただ、じゃ、どこまでをその判断材料としていくかというようなときには、ＩＣカードが６５％になっているとすれば、ＩＣカードのデータで判断するというのはかなり信頼性の高い数字が出てくるということにはなると思います。

- （委員） 座長が非常に日本の全国各地でいろいろ行っておられるわけですが、このコミバスでそういう、さっきのようなセンサーを導入したのを余り私は聞いたことが私はないように思うのですが、ニュースになっていない。さっきの話は商業バスですよね。民間バスですよね。ほかの公共会議でそういうことが議題になったこと、話題になったことは余りないですか。
- （座長） あればいいねという話は当然のことながら出ますけれども、なかなかやはり、その数台のバスの実績をとるためにやる仕組みとしてはちょっと厳しい面もあるかなど。逆に、コミュニティバスに実際に乗車する人数とか、その辺から考えると、人力でもかなりのことができるんじゃないのという議論に最後はなることが多いです。
- （委員） どうもありがとうございました。
- （委員） つけ足しているんですけれども、四中南と八小北のバス停なんですけれども、上北台から乗って市役所へ向かいますけれど、その間って民家がないんです。どっちかと言うと、市役所から上北台に中を抜ける道が新しくできたと思うんですね。ちょ

っとカーブしたような。あの道沿いですと住宅街がすごく密集して、ここだったら利用する方が多いのではないのかなというような道が、市役所から上北台に向けて入った道が途中、その四中南、八小北は、まず学校からちょっと中央通り沿いですから、全然民家がないところにバス停を2つもつくってどうするのみたいなところをちょっと感じましたけれども、このルート変更というのは考えませんか。とにかく集客と収益を見込んだルートにしないと、何かいろいろ遠いというか、何か無駄なことも随分多いんじゃないのかなと思っちゃったりするんですが。

- (委員) ちょっと今の話に関連しますけれども、ある一定のゾーニングをして、200とか500とか置いて、そのバス停に行けるようにするというのがまあ最初なんで、ガイドラインみたいなものがあるんですが、そのほとんど利用の少ないところはそれを変えるということは、あの議論にはなかった気もするんですが、今の東大和四中南とか八小北とか、3ページですけども、11人とか12人とか、年間ですから50回利用しても初めて週1回しかないわけですよ。それがその5分の1ぐらいの分しかないという、そういう状態なので、やっぱりこれは基本がどうだったかということ一応検討しておいたほうが良いような気がするんですね。どうでしょうか。
- (座長) いかがですか。
- (神山都市計画課長) 道路状況なんかも変わってきていますので、ルートの見直し的时候には今おっしゃったようなことも考えていくことになるかとは思いますが、上北台団地東のバス停が結構使われていると思いますので、中へ入りましても結局、中央通りに出てきて上北台団地東を通ったほうがよろしい。
- (委員) 東なんかは距離が短いですね。歩いて上北台の駅へ向かっちゃったほうが道路を渡ってこっちへ来るよりも早いという距離でしたけれども。あつという間に、停留所を幾つも幾つも空で回って、市役所まであつという間に着いちゃいましたけれども。
- (神山都市計画課長) 上北台団地東のバス停はそれなりに使われていますので、その辺のことも考えながら検討していくような形にはなっていくかと。
- (委員) さっきちょっと座長がいろいろおっしゃっていた今後の検討課題ですね。

- （座長） もちろん、ですから、こういうふうな改善をしたらどうかというご提案は当然あって結構です。それを全体を見ながら、実際の利用状況であったり、あるいは道路状況であったり、そういったようなことを見ながら改めて検討材料にしますので。もちろん、そういうご提案をいただいて結構だと思います。

ほかにはいかがですか。

- （委員） ICカードを使う、我々も使っているわけですが、まず細かいお金を持って歩くのが面倒くさいというのが1つありますよね。しょっちゅう出かけるからICカードを持つということがございますね。そうすると、これは循環ルートで、私のいる湖畔なんですけど、二ツ池、東大和公園、湖畔集会所、湖畔、4つが実は我々の地区にあるんですけど、圧倒的にこの駅とかなんかを除けば、IC利用率が高いわけです。ということは、この辺の住民がやっぱり出かけること、皆さん多いのかなというような、私は皮膚感覚としてあってですね。だから、やっぱりこのICカードというのが多いということは、やっぱりそれだけしょっちゅう出かけるから面倒くさいから持っている、こういうこともある程度つながるのかなという、今までの感じがしましたですが、むしろ西武さんあたりにお聞きしたいのは、現金で乗る人とICカードで乗る人がいますよね。どっちが歓迎なんですかね。というのは、ICを持っている人は西武に乗るとは限らないわけですよ。立川から乗ってこちらに来るには西武しかないわけですけども、ほかへ行くときは、持っていると乗れますよね。現金だとやっぱり、運転士さんが一々何かややこしいとかいうことがあって、将来的には極端な話、全部ICになってくれよということなのか、全部キャッシュにしてくれということなのか、どうなのかなというも私は乗りながら思っているんです。

ICを持っている便利さというのは、例えば、私は立川に行くとき奈良橋から乗るんですが、東大和市駅まで乗って行って、乗って行ってというのは、例えば都バスが来たときに乗って行って、都バスで東大和市で降りて、そこで今度はまた立川行きの西武バスに乗るわけですよ。それができるわけ。キャッシュだとそこで一遍降りて、払って、また払うというのは何となく採算的にも損するようなことになりますよ。ICの便利さというのはそこにあるわけですね。途中で降りても全然関係ない。ごめんなさい、それは、今僕は、あれと間違った、シルバーパスと間違えました。ちょっと訂正です。

- （座長） 何かご意見はありますか。

- (西武バス) ICカードはもともとJR東日本さんがSuicaで始められて、それから先、公共交通機関、電車、バスにどんどん拡大をしていって、それ一枚でどこでも乗り降り自由ということで広がる。それがさらにほかの地方でも共通、全国でご利用できますよという形でやっていることで、特に鉄道さんなんかですと今までは一々券売機で切符を買ってというような手間があったり、バスの場合でも、ちょうど運賃を払うために両替をしていただいていたというようなやりとりをしていたのを、そういう形でスムーズに乗り降りできるようにというふうにしたのかなと思っていますので、お客様が全部ICカードで乗り降りしていただければ乗降時間も短縮されますので、それこそ、その乗り降りの時間、全部のバス停にお客様がいたら時間がかかるのではないかというお話もあったと思うんですけども、そうした部分での短縮効果があったりもしますので、どちらかといえば、今はもうICカードの技術のほうが圧倒的に高いですけども、ICカードのお客様が、全部がICカードのお客様になるということはなかなか難しいでしょうけれども、そうしたほうがより利用しやすいのかなというふうには感じております。

- (座長) 今おっしゃった乗降時間の短縮って大きいと思いますね。明らかに、まだICカードが普及する前に、甲府の山梨交通が初めてバスにICカードを入れたときに私もちょっと関わっていたので、甲府駅の乗降時間の短縮効果がどれくらいあるのか実際に確かめたんです。そうすると、まず、その次のバスが手前で待つということが全部なくなったんです。ずっとICカードで乗り降りをして出ていく、次が入るといふものの、それがそこが非常にスムーズ。その乗降時間の短縮って非常に効果が大きかったですね。

- (委員) 現金で払って、後ろで待たされることがありますね。お釣りが出てくるのを待っている人がいました。

- (座長) やっぱりそういう効果等を含めると、確かにICカード、その一定の回数乗るといわゆるバス得で割引にはなりますけれども、でも、やっぱり、総合的に考えるとICカードは事業者さんにとっても利用者にとっても、ICカードはやはりいいのではないですかね。

- (委員) そうですね。

○（座長） ほかに何かございますか。

そうしたら、最初に申したように、これは乗車のデータということではありますけれども、ICカードの技術から見てもそこそこ信頼できるデータだということはおわかりいただけるかと思しますので、これをベースにいろいろと今後の議論の参考にさせていただくということで、もし降車のデータ等本当に必要な場合がありますらちょっと調査をかけることも考えますが、とりあえずこれをベースに、いろいろ皆さんのほうでも考えてみていただければというふうに思います。

○（委員） ちょっとよろしいですか。3番目のほうで、これはちょっとお礼を申し上げないといけない。この間、前回のときに、10月にそうして往復ルートが今回どう変わったかという、たしか座長からですが、なかなかその10月以前の数字が少なく、10月から増えたというようなことにならなくて、なぜか結構4月から9月まで多いんですというような説明があったと思うんですね。これを見るとまさに一目瞭然、この往復ルートの指数のところ、中には145%のところがあるんですね。これは非常に、何でこうなったのかというのを本当に知りたいんですけども、この間のご説明でなかなかわからないところですので、もうちょっと経過観察をしていただけたらありがたいなと。とりあえず、お礼を申し上げます。

○（座長） 毎度こういったデータを出していただければ、この利用状況に関する報告は、毎回の議案の議題の中には含めていただければ、その都度経過がわかってくるだろうというふうに思いますね。数字的にはちょっと、確かにまだもう少し乗っていただきたいところではあるんですけども、ただ、間違いなく伸びていることは確かで、前年度に比べて7%伸びるということは通常余りあり得ない。伸びてもせいぜい3%、4%というところが一般的な中でいうと、やっぱり伸びているほうだと思いますので、少し経過をやはり見ていく必要があるかなというふうに思います。

それでは、議題のほうは次の4番目のほうに移りたいと思います。地域交通の検討状況について、報告をお願いいたします。

○（内藤公共交通担当副参事） これからの報告につきましては、コミュニティバスでは公共交通のサービスが行き届かないといった地域に対しまして、それよりも地域に密着した交通等を考えていこうとする動きが市内で出ているということを報告させていただきます。

資料4をご覧いただきたいと思います。現在、市におきまして、公共交通の空白地域、また、地形的に公共交通を利用しにくい地域で、その地域の方たちが主体となりまして、コミュニティー交通導入の検討をしていこうという動きが出ております。具体的にはこの下の表にございますように、芋窪地域と湖畔地域、2つの地域で、下段の地図でいいますと、芋窪地域につきましては楢円で南北に細長く出ております。湖畔地域につきましては、多摩湖の周囲道路、周辺、丘陵地の上のほうを主にサービスを導入したいといった動きが出ているという内容でございます。

この検討につきましては、平成28年3月に東大和市コミュニティーバス等運行ガイドラインを策定いたしました。この中で、地域密着型の交通を地域の方たちと一緒に考えていこうとする動きから出てきたものでございます。コミュニティーバスを含みまず地域交通を将来にわたって持続可能なものにしていくためには、地域の方たちと一緒に利用される交通を考えていく必要があるということから取り組んでいる内容でございます。上段の表にございますように、芋窪地域につきましては、平成28年の10月に「芋窪の地域交通検討会」が発足し、ルート等の検討を現在、始めております。また、右側の湖畔地域につきましても、28年7月に「湖畔地区地域公共交通を考える会」が発足いたしまして、同じようにルート等の検討を現在しているということです。この検討に当たりましては、鈴木座長にもオブザーバーという形で参加していただきまして、広い視点の中からもいろいろなアドバイスをいただきながら進めているという内容でございます。

現在は、今後どのくらいの需要があるのかといったような調査もしていきながら、検討を進めたいというふうに考えておりますけれども、市のほうで3カ年の実施計画の中では、本年度、平成29年度試行運行に向けての準備等の検討をしていきたいというふうに考えております。順調にいろいろ進んでいった場合、この後、ガイドラインの手続きで申しますと、試行運行をして本格運行というふうな形になります。それぞれの段階のところ、この地域公共交通会議で協議をしていただくという、事業の採算性ともあわせて運行計画等を検証していただくというようなこともございますので、今日、報告をさせていただきました。

実施計画上、これは順調にいったという前提でございますけれども、来年度試行運行、それから再来年度本格運行といったような予定を描いておりますけれども、今後の地域での検討次第ということになります。

協議をさせていただく段階になったときには、またよろしくお願ひしたいと思いません。

報告は以上でございます。

○（座長） ありがとうございます。

ただいまの報告につきまして、何かご質問、あるいはご意見等ございますでしょうか。

○（委員） ちょっと情報提供になるんですけども、今、市がすごい力を入れているのが、これからの団塊の世代が高齢化になりまして、介護予防の介護予防リーダーを育てるとか、それから、元気ゆうゆう体操、市でつくった体操を市内で30カ所近く公園なり何なり使ってやっているんですね。今度は何かまたその参加にはポイント制をつけようとかという議論まで間近になっている状態なんですね。向原の中央公園は、すごく花壇がきれいになっているんですけども、あそこは環境省から表彰を受けたんですね。ついこの間ですけども、環境省のほうから表彰を受けた花壇で、とても癒しになる草花が植わってまして、近くには運動器具もありまして、高齢者の方たちが通ってきては自分の体力増加というか、健康維持のためにその器具を使ったりなんかしています。通ってきています。そういった意味でも、そういうふうな場所が市内にも、やっぱりそのコースから外れたところにもその市内の皆さんが利用してほしい場所だとか、常に通ってほしいところがいろいろありますので、ぜひこれからの検討の中にそういう場所も、市内のことですので、市民のことですので、ぜひそういうふうなものを入れていただいて、ルートの方も見直していただけたらと思います。よろしくをお願いします。

○（座長） 何かコメントがあれば。

○（神山都市計画課長） ご要望として承ります。

○（委員） ちょっとお伺いします。例えば、湖畔地域の28年10月のところに「仮ルートの検討」とありますが、大体どんな感じのことなんでしょうか。

○（内藤公共交通担当副参事） 湖畔地域につきましては、湖畔通り、市道第8号線に、この地図にブルーの線で引いてございますように循環ルートが通っております。この検討会の中、考える会の中でも、いろいろと検討している中では、この湖畔通りに面している方たちは、ちょこバスを利用しやすい。ただし、丘陵地でございます、先ほども少し申し上げましたけれども、貯水池の周囲道路、多摩湖通りのほうからやはり

この坂をおりて行ってちょこバスにという利用がしづらいということがございまして、地域の方たちは武蔵大和の駅であったり、近くのスーパー等へ、もう少し出易い環境づくりができないかというようなことで今検討をしており、この丘陵地の上のほうを通るような、そちらに対するサービスを現在考えているという状況でございます。以上でございます。

○（委員） 今お話があった武蔵大和駅というのは、武蔵大和駅へ直通でコミタクで行くということですか。コミュニティータクシーで、この丘陵地の、この地図でいうと緑の線が楕円形に書いてある、そのあたりから武蔵大和駅へコミュニティータクシーで直接行くという、そういう感じですね。

○（内藤公共交通担当副参事） はい、そうです。ただ、武蔵大和駅のところには広場がございませんので、今ちょこバスが通っているようなルートのところをぐるっと回ってくるようなルートしか現状では考えられないということでございます。以上でございます。

○（委員） これは何か、だいぶ循環ルートの経営成績に影響を及ぼすような気がしてきましたね。そんなことはないんですかね。

○（座長） 大分高低差のある場所ではありますので、私もあの現地を実際見せてもらいましたけれども、この高低差を考えると、恐らくこのエリアの人たちが今現在、循環ルートを使っている人はそんなにいない。

○（委員） そうですか。

○（座長） ええ。やはり、循環ルートを使っている方って、このルートの周辺のそんなにこの循環ルートから高低差のないエリアではないかなと思われまして。ですから、多少、数人レベルの影響というのは当然考えられますけれども、そんなに大きな影響ではないだろうというふうには考えます。

○（委員） いずれにしても、今回のようにちょくちょく報告していただいて、この会議としては全体像を見ていったほうがいいと思いますね。どうもありがとうございました。

○（座長） ほかに何かございますか。

○（委員） ちょっと漠然としたイメージしかないんですけども、というのは、いわゆる、ガイドラインというのが頭に入っていくんですけども、それがベースになっていると思うんですね。いわゆる、地域住民の参加とか自主的に地域住民からいろんなもの、問題を提起して、それに対して市のほうが共同作業でやると、そういうシステムだという理解をしているんですけども。

ここで、両方とも去年ですか、去年に地域交通検討会、地域公共交通を考える会というものの発足をされたということで、それには市の方のご協力でもって、例えば自治会とか、ちょっとこれの中心になる人、それから人数がどれくらいなのかというのはよくわかりませんが、そういったメンバーで発足をされて、今、道路とかそういう、どういうあれでルートをつくるのかという、そういう問題ですとか、回数ですとかいろいろあると思うんですけども、そういうものを検討されてきているところだということをお聞きしたような気がしますけれども。

今年についてはそれが計画がぴしっとできている。来年度から試行して、再来年度に本格稼働するという一つの計画、大きい計画ですね。そういったことで進んでいるよということの理解でよろしいのでしょうか。

○（内藤公共交通担当副参事） 現在、いろいろな面で需要予測等を今後していくというようにございますので、検討はしておりますけれども、先ほど市の実施計画上の予定として申し上げましたのは、順調に進んでいった場合、来年度試行、再来年度本格運行というようなスケジュール、年刻みでいろいろ検討していく必要があるというぐらいの予定を立てているということで捉えていただければと思います。必ず来年度試行をやり、再来年度本格運行になりますというスケジュールは、今の段階ではまだ描けておりません。と申しますのは、ルートをどうとるかとか、需要予測的にどのくらい採算性があるのかといったようなことも考えなくては、実はこのガイドラインで設定する料金であったりだとか、そういったことを踏まえた運行計画を検証していただくということがございますので、この基準にのっとった計画がつかれるかどうか、仮に試行運行しても、実際にその状況を見て本格運行にいくときに、余りにもかけ離れているといった場合には、実施できないといったようなこともあり得るガイドラインになっておりますので、そのような位置づけをとっております。

- (委員) そういった意味では、非常にハードルは高いと考えてもいいわけですよ。
- (内藤公共交通担当副参事) そうですね。
- (委員) さっきおっしゃったように、その採算の面というのは非常にやっぱり大事ですよ。だから、今でも相当な負担がある。さらにこれにまた税金を投入するわけですから、それなりの、やはり最低限の住民の利便性と市の収入というか、市の採算性と両方がやはりうまくいかないといけないと思うんですよ。
- (内藤公共交通担当副参事) このガイドラインでは、市からは上限を500万円ぐらいの補助の中でこの運行を賄っていただきたいんだという、そういう一応の指標といったものをお示ししてありますので、地域の方たちにその辺に近づくためにどうするのかとか、そういう検討を進めていくということでございます。
- (委員) 湖畔にありますもんですから、多少ご参考に申し上げますと、自治会が4つございます。その4つの自治会では定期的に集まって情報交換をしたり、例えば、お祭りもそうでございますし、それから防災訓練というようなことをやっているような、そういう会があって、定期的に集まってという、そういうベースがまずございます。それをベースにしながらこういう問題を議論というか、意見交換しているわけですが、東京街道の方もおられるかもしれませんが、非常に高齢化の地域でございます。例えば、私は二丁目でございますけれども、65歳以上は市の平均は25%なんです。私の地域は44%なんです。それから、75歳以上が市の平均11.7に対して24.3なんです。つまり、4人に1人が75歳以上と、こういう高齢地域でございます。それに加えて、かつ、おっしゃった丘陵地域でございますもんですから、ちょこバスのルートまでも相当大変なんです。特に、たしか買い物難民という言葉が出たかどうかはしませんが、買い物難民というのが結構増えておりまして、実際にはスーパーに買い物に行く場合に自転車を使っていけないと荷物が運べない。行きは下り坂だからいいんだけど、帰りは今度は荷物を押して登らなくちゃいけない、結構ご高齢のひとり暮らしの方なんです。そういうものをお持ちになっていたら、実は我々は見ていると非常に悲惨なわけですよ、大変なわけですね。

私自身を考えてみると、一方じゃ運連免許の返上という問題があるでしょう。みんな実は今、自家用車使っているわけですが、75歳以上25%がだんだん30になり35になってくると車を運転できませんよね。そうすると足の確保というのは非常に

大きな問題になるわけです。そういう意識から、割合この交通問題については、ちょこバスもそうだしコミタクもそうだし、福祉タクシーに非常に関心を実は持っておられて、それから、あと、例えばエコスさんがございますが、エコスのその注文すれば配達してもらえると、そういうことも含めて、いかに年をとってからも生きる高齢者に関心を持ってやっているというのがございます。そういうものなのでベースにやって、そういうところでもって議論をしていく。どちらかという、市のほうにいろいろお願いをするという立場ではあるんですけども。

ただ、採算の問題も、それは今年と来年と今どうと言われても困るにしても、しかし、5年先、10年先になったときには、需要は目に見えているわけです。ただ、そういう需要が増えていくということのゆっくりとした伸びというのを、短期的な思考でもって今すぐ採算が悪いから駄目よというふうに言えるかどうかというあたりのところはまだ議論になると思うんです。そういうようなことがございまして、特にやっぱり地理的に、例えば東京街道さんの場合だと高齢は、たしかあっちのほうが多い、高いんだと思います。たしか、あそこが1位で我々が2位だと思うんですけども、フラット、平地ですよ、どちらかと言うと、我々のところは上の方なもんですから、というあたりが少し違うのかなというようなことで、余りご参考になるかわからないかもしれませんが、一応ちょっとこれに出ましたので、ご参考までに申し上げます。

以上です。

- （座長） ありがとうございます。

- （委員） 採算を考えるときに、どこで採算を考えるかということですが、前回私は申し上げましたが、コミュニティバスについては総務省のほうから特別地方交付税というのが出ている。その赤字分の8割は国から補填してくれる。もちろん補助金ではないですから、それは一般財源ではないですけども、しかし我々市民から見ると、5,000万と思っていたのが実は1,000万ということになるんですね。これはコミュニティータクシーについても同じだということですよ。つまり500万と思っているが、実は市が出すのは500万だけでも、総務省、国のほうから400万。それは、事務局のほうの分ではバス、タクシーは違いますけれども、総務省のほうはこれは一緒に、みんなコミバスで一緒くただと私は思うんですが、どうでしょう、違うんでしょうか。

- (内藤公共交通担当副参事) 100%言い切れない部分がございますけれども、同じように地域の交通に対する施策を講じているということですね。見ていただける部分もある。ただ、今調べている中では、100%全てがというところまでは確認はできておりません。

- (委員) それは、わかります。割と恣意的なところがあって、省令なんか見てもわからない。

それから、東京都は特に親元が特別交付税をもらっていないところなんですね。つまり、東京都自身は黒字ですから、47都道府県の中で唯一黒字ですから、そこを経由して申請するわけですから、この市町村ですね。そうすると、何かこう、そこは親が黒字だからと思われてるのではないかと思う節もちょっとありまして、いろいろ特別交付税も難しい。実際、しかし東大和市の場合は、この間確認したけれども、平成23年から平成28年までしっかりと、ちょこバスに交付税が出ているんですね。じゃ、今度その2つの施策に、こういうことで500万出したら400万ずつもらえるのかと。可能性はあると思うんですね。絶対とは言いませんけれどもね。そこをやっぱり念頭に置いて採算を考えるべきであると思います。

- (委員) ちょっとすみません。今おっしゃった5,000万の要するに補助金のうち、4,000万は国から出ているんですよと、こういうお話でしたね。

- (委員) これは私は専門じゃないんで、市役所の方のほうが詳しいと思いますが、補助金ではないんです、交付税というのは。

- (座長) 直接、だからコミュニティバスの補助金として出ているわけではない。

- (委員) ただ、その交付税というのを計算するときに、計算根拠に入っているんです。例えば、1億5,000万、東大和に特別交付税が来ましたという。そのうち5,000万はバスで渡しますよと。なぜかと言ったら、バスの赤字分の8割はちょうど5,000万に当たる、そういう説明なんです。でも、それは東大和市が何に使ってもいいんです。一般財源のほうから。でも、東大和市はちょこバスを重視しているから、ちょこバスにそれを充てるとしますね。市民の目から見ると、5,000万のうち4,000万はそれが充たっているんだから実際の市民負担は1,000万ですねということで、複雑なんですけれどもね。

- （委員） いわゆる国が地方交付税のかわりに特別交付ですか。
- （委員） いや、地方交付税と。地方交付税には普通交付税と特別交付税があつて、比率が決まっていて、その比率の中から特別交付税が出るということだと。
- （委員） その計算根拠の中に、ちょこバスの費用というものは一応、入っている。
- （委員） 入っています。
- （委員） 私はちょっと勘違いして。東京都バスは、あれは都のですね。だから国とは違うんですね。
- （委員） 直営ですから関係ないんです。ただ、今の話は先ほど課長からも話があったように、本当に毎年そうなるのかどうかはわからないんです。今までの実績でそうなっているということですから、やっぱりそれは市がどの程度熱心にみんなやるかということによって変わってくると思うんですね。
- （委員） そういう理解でよろしいんですか。
- （座長） 量的にはだから、直接そのコミュニティバスを運行することに対して国の補助制度があるわけではないということです。市に入ってくるその交付税の使い道の問題です。
- （委員） 現に東大和市のコミバスというのは、いつから始まったんですか。平成23年度から始まったのではないですね。もっと前から始まっている。
- （内藤公共交通担当副参事） 平成14年度です。
- （委員） それから平成23年度までは、来なかったわけですか、赤字で、ずっと赤字なんですか。平成23年度から来た。それからは28年度まで来ていると。だから、ある程度金額が赤字が大きくなると来るのかなとかいろいろ考えちゃうんですけども、それはしかし実際に来ているところはやっぱり……

- （委員） その来たということは、申請したから来たわけでしょう。ずっと申請をし続けて、やっとそれから認められたということね。ある日突然ぼんと国から来たということじゃない。
- （委員） いや、申請というより、調査が国から来るんです。
- （内藤公共交通担当副参事） 国の調査です。
- （委員） 調査ですね。いや、どういうことで赤字になるのか、という調査が。これ毎年、これはどこの市でもみんな来る。相手は全部データを持っているわけ。それに対して東京都が、いや、こうですとか何か言うと、東京都にいらした方は詳しいと思いますが、そういうふうになってきて、結果的には東大和市に來ている。
- （委員） そういうのはよくわからないんです、正直言って。
- （委員） 私は、決算書と行政報告書とぐらいしか見ない。それと予算書もちよっと見ますがね。どこを見ても、そういうのは出てこないんですよ。
- （座長） それはそういった、例えばちよこバスの決算の中にはそれは出てこない。市からの分しか載りませんから。
- （委員） だから、要するに赤字がね。例えば赤字というか、5,000万補助金が出ていますよということを頭に入っているんで、そのうち4,000万は実は国から來ているんですよという話がよくわからないんです。
- （委員） 來ているという言い方が、ここだけで私はそう言ってますけれども、本当にそう言っているのかどうかまた議論があるんです。さっき言ったように、計算根拠としてそうになっているということですね。ただ、これは、座長はおかしいと思いますが、うんと地方へ行くとそれはもう当然の当てになっていますね。
- （座長） そうですね。交付税そのもののその比率といいますか、全然違いますので。

○（委員） 金額は大きい、比率は8割来ている、こうなると、田舎のほうに行ったら、それは当然国からの補助金のように扱われています。ただ、こういう大都市ではそうになっていないということです。

○（座長） それは、ちょっとまた、例えば、その市民的に説明するあれとはちょっと違いますので、議論の参考にとということでお考えいただければと思います。

そうしましたら、地域交通の検討状況として今審議についてご説明いただいて、ご質問をとらせていただいたわけですが、私も実はここに書いてある、交通専門家と書いてあるのは私のことなんですけれども、私も地域に入らせていただいて、いろいろと議論をさせていただきます。

非常に大切なことは、地域の方が本当に自分の地域の今後の移動手段をどうするかということを実際に考えておられて、みずから何ができて、どういうことは市にお願いしながら、どういうふうに行えばより改善するのかということを実際に考えておられるということです。ここはやっぱり一番大切なことだと思うんですね。そういう中で私も現地を見せていただいて、やはり非常に道路条件が伴わないところはどうしても多いということがあります。そういう意味では、今後、警察さんのほうにもいろいろご相談が行くと思いますので、ひとつ相談にのってあげてください。

○（委員） わかりました。

○（座長） 多分そこが一番難しい、実施に向けての中でかなりその議論、いろいろ考えなければいけないところになってくるかと思いますが、ぜひ相談にのってあげていただければと思います。よろしく願いいたします。

それでは、議題として提示されている4点については以上のような形になります。

ここは議事の終了ということで、じゃ、ここで事務局にお返しをしますので、後、よろしく願いします。

○（神山都市計画課長） 本日の議事は全て終了しました。事務局からも特に連絡事項はございませんので、これをもちまして交通会議を終了させていただきたいと思います。本日はどうもありがとうございました。