

会議録

会議名	第４回八王子市地域公共交通活性化協議会	
日時	平成 21 年 2 月 13 日（金） 15 時 30 分～17 時 00 分	
場所	八王子市役所 議会棟 5 階第 3・4 委員会室	
出席者氏名	委員	別紙
	説明者	田中主幹（交通政策室）
	事務局	交通政策室（田中主幹、中村主査、三ツ木主任） 交通事業課（鎌田課長、平井主査、坂爪主任）
欠席者氏名	三木健明（神奈川中央交通㈱）、鈴木文彦（交通ジャーナリスト）、石田和男（商工会議所）、二瓶国利（（南西建）	
議題	・八王子市地域公共交通総合連携計画（案）について ・平成 21 年度歳出（国費要求）に伴う事業について	
公開・非公開の別	公開	
非公開理由	-	
傍聴人の数	0 名	
配布資料名	会議次第 第４回八王子市地域公共交通活性化協議会構成員名簿（資料１） 第４回八王子市地域公共交通活性化協議会席次表（資料２） 創価大学循環系統の新設について他２件（報告、西東京バス㈱）（資料３） 八王子市地域公共交通総合連携計画（案）（配布済み） 連携計画（調査事業）の事後評価（資料４） 平成 21 年度歳出（国費要求）に伴う事業（資料５）	

1.開会

○事務局（田中主幹）

定刻になりましたので、ただ今から第4回八王子市地域公共交通活性化協議会を開催します。それではまず初めに秋山先生よりご挨拶をお願いしたいと思います。

2.挨拶

●秋山座長

皆さん、こんにちは。私事ですが、最近少しずつボケてきておりまして、つい最近はワシントンでパスポートを、先々週は手帳とパソコンを京王線で無くしました。全部戻ってきましたが、どうしてこういう事態が起きたかというのをよく考えると、様々な委員会を30本以上引き受けており、1月から3月末まで立錫の余地がないような状態になっています。そんなことも考えると、この八王子の地域公共交通活性化協議会は私と吉田さんと鈴木さんと3人専門家がいますから私は要らないのではないかと考えております。現在、実は練馬区、多摩運営協議会の会長、新宿区のバリアフリー会長など「これを最後にしてください」と1つずつ2月から断り始めています。同時に、この八王子の地域公共交通会議も多分年限がここで終わると思いますので、そろそろ私は下ろささせていただきたいというふうをお願いしたいと思っておりますが、今日はしっかりと務めたいと思っていますので宜しくお願いします。

3.出席者紹介

○事務局（田中主幹）

秋山先生ありがとうございました。続きまして出席者紹介でございますが、本日の出席者に関しては、お手元の構成員名簿及び席次表をもって代えさせていただきます。続きまして皆様のお手元に配布しました資料の確認をお願いします。まず、会議次第、第4回八王子市地域公共交通活性化協議会構成員名簿（資料1）、第4回八王子市地域公共交通活性化協議会席次表（資料2）、創価大学循環系統の新設について他2件（報告、西東京バス㈱）（資料3）、連携計画（調査事業）の事後評価（資料4）、平成21年度歳出（国費要求）に伴う事業（資料5）です。なお、八王子市地域公共交通総合連携計画（案）については事前に皆様に配布させて頂いております。前回の会議録については、八王子市ホームページに掲載しておりますので各自ご確認をお願いします。これより議事に入りますので、秋山座長様より会議の進行をさせていただきます。

4.報告事項

- ・創価大学循環系統の新設について、他2件西東京バス㈱より説明
- ・連携計画（調査事業）の事後評価について、事務局より説明

5.議事

議題1：八王子市地域公共交通総合連携計画（案）について事務局より説明

●秋山座長

それではただいまご説明がございました八王子市地域公共交通総合連携計画（案）について、これから質疑を行いたいと思います。どこからでも結構ですので、ご意見のある方から挙手をして述べていただければと思います。如何でしょうか。

●井上委員

18、19 ページで乗合タクシーの運行とありますが、運賃に関してはどのような方法になるのでしょうか。お客様から運賃をもらうのか、無償でやるのかの記載がないので、そこら辺をお聞かせいただければと思います。

●秋山座長

それにつきましてはいかがでしょうか。

○事務局（田中主幹）

小津町と醍醐・降宿地域での住民負担については原則有料という方法で行っていきたいと考えております。ただ、これに対して今回の21年度実証実験の経費につきましては国に国費要望させていただきます。それと、市の負担についても考えております。最低限の住民負担はして頂きたいと費用についても調整を図っているところでございます。

●井上委員

普通の乗合タクシーのように100円とか200円を払うようなシステムではないのですか。

○事務局（田中主幹）

支払い等については現在、地元と協議中でございますので、その辺が整いましたら設定したいと思っています。小津町につきましては、9月30日までは路線バスでの運行を考えており、それから後については時期を見て判断していくことになります。路線バスについては今まで通りに地元負担をして頂きながら乗車時に運賃を払う方法です。タクシー事業者とはまだ具体的な詰めを行っていませんが、協議が整い次第というようになります。ただ、地元負担については一括で支払う方法にするか、回数券を地元で販売するのかはまだ今後の調整と考えています。

●秋山座長

宜しいですか。

●井上委員

はい。

●金子委員

関連しまして、乗合タクシーはあくまでもここに記載されている22年1月から3月の実証運行ということで、本格運行にはまだ至っていないということですか。

○事務局（田中主幹）

実証運行で問題点等ありましたら、地元負担で地元が一括して払うのか利用者からはどのように集めるのかは、結果を見て検討して評価していきたいと考えております。

●金子委員

その中で期間を限定した乗合タクシーで、1人当たりの運賃や利益者負担という方法になれば、当然乗合タクシーという中で処理されるのではないかと思います。その中の法令の根拠は道路運送法4条という記載となっておりますが、一般的に期間を限定して乗合運送となれば、道路運送法21条の「乗り合わせの許可」という方法になると思います。その後において本格運行に至れば、道路運送法の改正に伴い、乗車定員10人以下でも一般乗合の4条の許可という方法になりますが、あくまでも実証運行で、本格運行に至らないということであれば、法令の根拠は21条になるのではないかと思います。

もう1点、19ページの醍醐・降宿地区乗合タクシーですが、これは乗合で利用者から運賃を支払って頂くという形ではなく、一般乗用という中での時間制運賃を適用されておられるなら、法令根拠は一般乗用の中の道路運送法4条で宜しいかと思います。乗合タクシーという形になりますと、本格運行なのか実証運行なのか、その辺りで法令の根拠を整理していただければと思います。

●秋山座長

どうもありがとうございました。これについては実情に合うように整備をしていただくということでお願いをしたいと思います。18 ページの小津町地域乗合タクシー等は道路運送法 4 条ではなく 21 条ということでよろしいですね。

○事務局（田中主幹）

事務局としては、市内のタクシー事業者は 4 条の乗用運行での許可を取っておりますので、運営委員会が一括でタクシー事業者と委託契約をすることを考えています。ここには「乗合」と書いていますが、実際の運行につきましては乗用運行の形式になるかと思っておりますので、道路運送法 4 条という表現をさせて頂いております。

●秋山座長

運輸支局の方、これで宜しいでしょうか。

●福波委員

この案のままですと、道路運送法 4 条ということですので、乗合事業でも実証運行は出来ると言えば出来ますが、個別に運賃を収受するのかもしれないかというところで、道路運送法 21 条もあり得ますので、しっかりと整理する必要があると思います。それと、道路運送法 4 条で委託契約を一括してやるということであれば、「使用車両」は「乗合タクシー」ではなくて「タクシー」という表現でもよろしいと思います。追加で質問ですが、高尾紅葉台地区は現在、貸切事業で実施していると思いますが、乗合になるのでしょうか。

●秋山座長

如何でしょうか。

○事務局（田中主幹）

一般的にタクシーとなりますと「乗用」であるため、厳密に言えば「乗用タクシー」という表現が一番適切だと考えております。「乗用タクシー」にするか「タクシー」にするかは検討させて頂きたいと思っております。高尾紅葉台地区の法令根拠については道路運送法 4 条で、地元の自治会が高尾輸送サービスに貸切申し込みをして運行していますため、貸切事業です。

●秋山座長

どうもありがとうございました。小津町地域については後程整理をして頂くということで処理をさせて頂きたいと思います。その他は如何でしょうか。

●吉田委員

「はちバスの見直し事業の実施」で、21 年度は当面実施可能な所からスタートし、21 年から 22 年度にかけて抜本的な見直しを実施するということですが、「当面実施可能な」という所で朝夕の増便と説明されていましたが、そうしますと抜本的な見直しというのはどちらかというとはちバスを拡大させる方向にシフトするという考えで宜しいのかどうかを伺いたいです。

●秋山回答

如何でしょうか。

○事務局（鎌田課長）

市民の方からは多くのご意見ご要望を頂いておりますが、当然はちバスについては運行後 5 年、6 年という期間が経過した中で、役割そのものについてもう一度見直さないといけない部分が当然出てきますので、そういう観点から抜本的に見直しをかけるというのが前提でございます。当然市民の意見等も含めて、ご議論して頂く中で路線拡大等も内容によってはあるのかなという判断でございます。

●吉田委員

朝夕の増便となりますと、既にもう通常のバス路線と殆ど変わらない機能になってきます。通常のバスとなりますと、朝の時間帯は通勤客を駅まで、昼間は買物や通院目的の方々を駅近くまで、夜間は通勤・通学客を団地などまで送るとというのが、通常の東京都内のバスの役割だと思います。はちバスは従来のバスで支えきれない昼間の通院や買物、あるいは施設に行くような細かいニーズに答えていくのが最初のコンセプトだという気がします。その中で朝夕に更に増便となりますと、一般のバスと変わらず、本当に抜本的な見直しができるのかどうか少し見えなくなってくる気がしますが、如何でしょうか。

●秋山座長

如何でしょうか。

○事務局（鎌田課長）

もちろんはちバスの基本的な定義はあると思います。ただ、今回の可能な範囲での見直しというのは、あくまで現行のはちバスのルートが交通空白地域として特にAランクに指定された地域を通っていますが、一般の市民の方も利用可能となっている中で、部分的な拡大になると思いますが、根本的なものとは一線を画していると考えています。

●吉田委員

高尾紅葉台の場合は貸切事業で実施していますので別として、特に小津町の場合は住民負担を原則として足を支えてきたというところがあります。確かに人口が少ない地区ではありますが、一方でB地域まではちバスが拡大をしていくとなりますと、一方は市の負担により全線で実施し、小津町は住民負担をかなり課しています。B地域について、どこまで埋めるのかという議論なく、この連携計画の中にもB地域についてもコース設定を検討するということを書いて良いのか疑問が残ります。やはり小津町の方々に申し訳ないと思いながら考えていたのですが、如何でしょうか。

●秋山座長

如何でしょうか。

○事務局（鎌田課長）

B地域への拡大という部分は確かに文言として入っていますが、当然抜本的な見直しのタイミングの中で、料金についても検討し、併せて見直しを図っていくと考えておりますので、その辺りで他の方式との整合性を当然図るべきだろうと考えております。

●今泉委員

路線の変更は考えているのですか。

○事務局（鎌田課長）

当然抜本的な見直しになりますので、その中で方向性が出れば路線の見直しや新設等も可能性としては当然あると思います。

●今泉委員

小津町地域の「使用車両」には「乗合タクシー（ワゴン車含む）」となっていますが、実用的な部分で考えているのですか。

○事務局（田中主幹）

ワゴン車両についても地元の要望がありますので、タクシー事業者と詰めていきたいと考えております。

●秋山座長

どうもありがとうございました。他に如何でしょうか。今、吉田委員からご質問がありましたはちバ

スと一般バスをどのような形で今後考えていくかというのはまだ十分解けていない部分があります。これについては相当注意し、将来の計画に臨まないとなかなかうまくいかないかもしれないという部分もございますので、是非これから先は注意をしながら計画に取り組んで頂きたいと思います。随分昔の1995年に武蔵野市でムーバスの運行後、その後色々なところでコミュニティバスが運行されました。以前、三鷹市において、中村先生、鎌田先生、それと私の3人で計画づくりに取り組んだのですが、部長の「運行して下さい」という一言で運行することになりました。明らかに計画論的にはおかしい運行であったのは間違いなかったのですが、そういう所が三鷹以外でもあちこちで起こっています。八王子市の場合も、実は前回のコミュニティバスの検討時にバスを運行するだけしか考えていなかったのですが、全体をしっかりと見直して下さいと申し上げて見直しはしたのですが、やはり一般的なコミュニティバスのやり方で運行することになりました。それは9時～17時の中で比較的通勤以外の移動困難者を対象に、一般の路線バスにある程度迷惑がかからないような所で運行してきましたが、これから先このコミュニティバスを検討する際には一般のバスと何がどう違うのかが分からなくなり始める可能性を持っていますよというのが吉田委員のご指摘だと思います。

具体的に申し上げますと、通勤時の対応は既にその芽が出始めたので、これから先はバス会社と市役所で何がどう違うのかという部分があると思います。そういう意味では、バス会社は運賃で全て行わなければなりません、一般的なコミュニティバスの場合、税金で負担するという部分でバス会社との競争には圧倒的に有利な体勢に立っており、バス会社のお客を奪っていく可能性もあります。

もう一方で、市民に対してはコミュニティバスが運行している所と運行していない所とで不均等が生じるという部分で、税の公平な使い方の不公平感も生ずることになります。そういう意味で、やり方によっては、市民や事業者にとっては計画がとても納得できない部分が出てくる可能性もありますので、これから先のコミュニティバスの計画は非常に注意が必要であると考えております。行政の方々はその点をかなり考慮して、しっかりとした計画を立てなければなりません。正直なところ、私はコミュニティバスは要らないと思っています。別の言い方をしますと、地域の全体交通計画をしっかりと立てて、バスで最大限やれるところを総合的にやっていくことが第1ステップだと思います。そして、どうしても赤字でやむを得ない部分は、バス会社に対して入札で折り合いがつく場合に補助金を出し、そして更にカバーできないところはデマンド型で実施するという方法が大きな流れではないかと思っていますが、そのような計画手順がなかなか出来ていない市町村が多いと思います。これからの公共交通は、バス事業者の路線についても市町村がきちんと把握、評価し、足りない路線に対しては「ここをちゃんと運行しましょう」とかお互い連携を立ててやっていくのが本筋となります。今回の地域公共交通の連携計画はまさにそこに狙いがある訳ですので、その狙いに対してこの計画をやはり適正に持っていかなければならないという宿命を持っているのが、この連携計画です。連携計画のもう一つの狙いは、特に地方都市で多いですが、地方都市で今まで湯水のごとく出していた補助金を何も考えずに補助金を受け取る体質をやめて、地域でそれぞれ考えて計画を作り、モビリティを確保していくという狙いがあります。この連携計画の趣旨を十分汲んで頂き、計画に臨んで頂きたいというのが私からのお願いでございますので、少しこの辺りはしっかり考えて頂きたいと思います。他に如何でしょうか。

●内田委員

25ページの「サイクル（パーク）アンドバスライドの事業推進」ですが、「バス」のあとに「タクシー」の文字を入れて頂きたいと思いますが、如何でしょうか。

○事務局（田中主幹）

「サイクルアンドタクシーライド」という形ですか。

●内田委員

はい。

○事務局（田中主幹）

それも公共交通の一つのあり方かなと思いますが、一般的にあるのでしょうか。その辺はどうでしょうか。

●秋山座長

八王子市の場合は鉄道があり、鉄道にバスネットワークをしっかりと結び付けるとというのが第1点で、その際、幹線的なバスについて計画することが大前提にあり、次に、支線的なバスについては可能な限りバス事業者で実施する必要があると思います。タクシーについては2種類ありますが、バスを使わない方々に対して特別に送迎する方法と、もう一つはバスがどうしてもカバーできない所で、需要規模が小さく支線的な所をデマンド型やジャンボタクシーでカバーする方法がありますが、後者の方がこれからのタクシーのやり方だと思います。先程コミュニティバスの計画についてありましたが、通勤通学に対応する部分はバスで実施すれば良く、コミュニティバスよりも一般の路線バスで全部対応した方が良いと思っています。どうしてもカバーできない所に対応するには、ジャンボタクシーとかデマンド型の計画が必要ですが、この計画ではそこが割と浅く、まだ無い状況となっているため、そういう部分がタクシーの活躍できるところではないでしょうか。

ロンドンのタクシーはノンステップ車両を所有しており、市は障害者、高齢者の送迎に対して補助金を出していますが、日本はそこがまだ不十分です。現在、国土交通省では「ユニバーサルタクシー」と呼ばれるスロープ付きタクシーを開発しており、相当これからはタクシーの市場が広がると同時に、障害者、高齢者が今よりも移動できるようになります。コミュニティバスでは障害者、高齢者がそれほど十分動ける状況ではございませんので、そこもしっかりと対応しないといけないと思います。

本当は総合的に交通計画を組み立てていくのが連携計画ですが、バスだけしか対応できていないため、今後はタクシーやスペシャルトランスポートを組み立てる必要があります。残念ながら全国の計画は割とバスだけに向いているところもありますが、地方都市ではジャンボタクシーも計画に入っています。もちろん八王子市でもタクシーの計画を入れるべきだと思っていますので、内田委員が言われた「サイクルアンドバスライド」には入らないですが、別の所に入るはずだという考え方を私は持っております。

●吉田委員

私なら逆に「タクシーアンドバスライド」と言ってしまう。どうしてかと言いますと、結局バスは、事業採算性を持ちながら、ある程度広い道路で幹の部分しか入れません。はちバスのように細かい所までバスが入り込んでいくというのは少々無理をしている印象があります。逆に言えば、バスで持ってこられないバス乗り場までタクシーが営業するというのもあって良いのではないかと、あるいはバスに対してお客さんを取ってくるというようなタクシーがあっても良いのではないかという気がします。

この資料の中で交通空白地域の評価としてBやCと評価されていますが、全部をバスで埋めるということは、道路も限られているため、100パーセント無理な話です。ある程度バスの運行頻度が高いところまでは、地域の中で醍醐・降宿地区のようにタクシーを1台借り上げて契約し、地域がそのタクシーを自由に乗れるような形にして頂ければ、タクシーの売上もある程度は保証されるような気がします。

●秋山座長

幹線的なバスや支線的な部分について、コミュニティバスで対応し、路線を増やすよりもタクシーで対応した方が良いという意見ですね。コミュニティバスがタクシーの市場を奪っていることも事実です。領域の判断としてはタクシーで対応するのか、バスで対応するのか難しいため、どのようにしていくの

かこれからの話かと思います。

- 内田委員

一般的に救急や病院に通う方々は、バスで行き難いため、タクシーを出して欲しいということもあると思ひまして、入れて頂きたいとお話をしました。

- 秋山座長

病院送迎はアメリカもイギリスも別枠で、アンビュランスサービスという救急車が行っていますが、医者に出掛ける際に予約を入れるようになっていきます。スウェーデンではタクシーが障害者、高齢者の送迎の中で 27% の収入を上げています。もちろんサンフランシスコ等でもタクシーは公共交通の中に大きく入り込んでいますが、日本は世界の中で最も遅れている部分です。これから組み立て直して頂きたい部分ですが、残念ながら行政はそのような目を持っていないため、そこが大きな問題だと思ひます。交通手段としてはコミュニティバスだけでなく 10 種類ぐらいあります。市民のご意見も大事ですが、地域に対する責任などを総合力で取り組まないといけません、今の日本では極めて遅れています。地方では本当に困っており、10 年後にどのような活路を見出だしていくのか見本が出てくると思ひますが、今はそのような状況であると思ひます。他に如何でしょうか。

- 大和田委員

この資料の中に公共交通の輸送人員に関する資料は掲載されていますが、タクシーに関しては出ていません。それと、八王子市ではタクシーの福祉券を出していますが、その利用状況も含めてしっかりと報告して頂きたいと思ひます。タクシーとしてもそのような取り組みを行っているということを出来ましたら、一般の方々にも知って頂きたいというのがありますが、その辺りに関する資料が抜けているのは少し残念だと感じました。それと、バス会社にお伺いしますが、八王子駅北口に創価大学の発着場所に屋根を付けるという話がありましたが、臨時の乗場ではないのですか。

- 井上委員

現行では朝から 10 時半まで使っています。

- 大和田委員

常時ではないですね。それと西八王子の件ですが、再開発事業に伴い発着バスは増えるのですか。

- 井上委員

ホームスタウン行きのバス路線として 1 時間に 1 本分は発着が増えることになります。

- 大和田委員

発着乗り場が増えるわけではないですね。

- 井上委員

ないです。既存の乗り場から出す予定です。

- 秋山座長

ありがとうございました。タクシー券制度は練馬区で研究調査をして、どういう所でどのくらい使っているのかしっかりとデータを把握し、報告書を作成したこともあります。タクシー券はどこの自治体も数億円使っていますが、どのような形にしていくのかということも今後必要なところですね。タクシー券はユーザーに対する補助金となっていますが、コミュニティバスは逆に利用者だけ便益を得ています。利用者 1 人を輸送するのに 100 円しか払っていませんが、実際は 400 円分位掛かり、残りの 300 円は税金からなっている可能性があります。収支の良い所は税金が少なくて済みますが、300 円位ならもう少し出してタクシーでも良いのではないかと議論もあります。公共交通の役割として、タクシー券を利用する方々をある程度集めて、バスに乗せるという方法もあると思ひますが、多分バスに乗れる人

の半分位はタクシー券でも乗れると思います。先程吉田委員が言われたように、タクシー券の人をバス停まで集めて、そこから行けばバスが無料という制度を作るとかなりそういう方々は外出し易くなってくるという可能性もあります。ですから本来は、タクシーも 80 年代から公共交通に入りましたので、公共交通としては大和田委員が言われた通りに抜けていますが、タクシーが公共交通のデータとして抜けているということについて、事務局はどうしますか。

○事務局（田中主幹）

タクシー券については庁内で調査すれば入手できます。

●大和田委員

タクシー会社の事業実績とか利用者数は業界団体の方から出ています。

●秋山座長

タクシーの保有台数、ドライバー数くらいは押さえて頂きたいと思います。

○事務局（田中主幹）

可能な限りデータを収集し整理したいと思っていますので、資料収集の際は関係機関の方、ご協力を宜しくお願い致します。それと、大和田委員から西八王子駅の再開発という言葉がありましたが、「再開発」と言われますと八王子駅南口のように大きな建物を造り直すというイメージがありますが、あくまでも交通環境を良くする形の整備ということでご理解を宜しくお願い致します。

●山田委員

20 ページの「その他交通空白地域の試行運行」の中で、「地域住民の主体的な取組みを原則とする」となっていますが、地域住民には高齢者であったりして、主体的に取り組めない空白地域が一番問題かと思いますが、そのような地域ではどのように取り組んでいくのですか。「主体」ではなく「支援」という言葉が欲しいと思ったのですが、如何でしょうか。

○事務局（田中主幹）

「地域住民の主体的な取組み」としては、やはり町会単位、自治会単位でまとまって頂くことが大原則と考えています。しかしながら、まとまって動く中心になる方がいらっしゃらない時は、町会や自治会がまとまってもらうように働きかけ、公共交通は地域の足で自分たちの財産だということで取り組んで頂きたいと考えております。それを超えるよう場合は、「中長期的な公共交通に関する検討課題」の中の「高齢者・障害者等の外出を支援する S T S (スペシャルトランスポートサービス) の導入検討」に近い領域に入ってくると思いますので、引き続きこの協議会の中で議論していく必要があると思っています。

●山田委員

はい、分かりました。

●吉田委員

実際、地域主体型の小津町や高尾紅葉台などはある意味奇跡的に起きているというところがあると思います。住民から発意して行政を巻き込み、支援を受けていくという形態が責任分担として理想なのかもしれませんが、現実にかかる所は本当に少ないと思います。自治体側から仕掛けるという仕組みも意外と必要で、事業者をうまく巻き込みながら、事業者と市が地域に入り込んでいくようなケースは地方の場合、意外にあります。東京の場合、バスは儲かってきましたし、タクシーも最近日車収入が減っていますが、青森県内のように 1 万何千円とかいう日車収入ではない訳ですから、今後そういうことが起こってきた場合のセーフティーネットという部分をしっかりと考えていくことが大事なことでありという気がします。

●秋山座長

私も地域住民主体的な取り組みが起こるチャンスは少ないと見ていますが、これは「運行して欲しい」という声の大きい人に配分するのも良くありません。そういう意味でどのようなバランスで取り組んでいくのかはこれからの話だと思っています。最近の動きですが、横浜市では交通バリアフリー計画の中で、市民発意で計画を作っていくということを実施しようとしています、かなり難しく、市民の発意も多分出てこないと予測しています。そういう意味では、山田委員や吉田委員が言われたように、困っている所については適正に行政が手を差し伸べて診断し、どのようにしたら良いのかというプログラムをある程度考えることも必要ではないかというご提案だと思います。どうもありがとうございました。

●山田委員

仕掛けて欲しいと思います。

●秋山座長

他に如何でしょうか。何点かご意見が出ましたが、18ページの道路運送法の取り扱いや乗合タクシーの表現について整理して下さいというのがありました。それとコミュニティバスに関する大きな問題として、21年度に増便することは路線バスに近くなる可能性があるため、この計画をどうするのかという疑問点と、将来コミュニティバスを拡大していくことに対する疑念が出されました。それとタクシーについて恐らくバスしか考えていなかったからだと思いますが、記述がされていないことが出されました。

モビリティ確保に関する問題は、バスありきではなく、人ありきだと思います。人がいて、その人達がどこの地域にどの程度住んでいて、どのような交通行動を取っているか。大量で安く運ぶことをまず実施しなければいけないということでバスがありますが、そうしますと少量で分散して住んでいる人については、デマンド型タクシー、ジャンボタクシーなど様々な方法で組み立てていくという流れだと思います。そういう意味ではタクシーの位置付けが今回していませんので、これについては行政としてもしっかりと位置付けて頂きたいと思います。11ページの図面でも「乗合タクシー等」とありますが、一般タクシーや福祉交通は入っていませんので、しっかりと書き込んで頂きたいと思います。

それともう一つは、公共交通空白地域に対する取り組みの考え方として、「地域住民の主体的な取り組みを原則とする」だけではうまく行かない部分もありますので、「適正なモビリティが不十分な所に対して行政がしっかりと診断して対策を考える」というようなことも入れて頂いても宜しいかと思います。本来そのような取り組みがあって、コミュニティバスが運行されますので、そのような工夫をするように入れ込んでおいて下さい。これまでの皆様のご意見は大体まとめましたが、その他にご意見がございましたか。

●吉田委員

本日は連携計画案の承認まで行くのですか。そうしますと、1つ質問ですが、例のはちバスの朝夕増便について21年度の見直し事業として書かれていますが、道路運送法上の地域公共交通会議もある中で、この連携計画案が承認されるということは朝夕の増便が決定するということで考えても良いのかどうか、再度はちバスの運行計画については地域公共交通会議の中に持ち込まれる余地があるのかどうか伺います。

○事務局（鎌田課長）

21年度の見直しについては、これから当然事業者などとも詰めていくことになっていきますが、その上で改めてこの場でお諮りする形になると考えています。

●吉田委員

道路運送法の流れとしては、地域公共交通会議がある意味で公共交通の地方議会となっています。全

国的に言いますと、私が実際参画している幾つかの地域公共交通会議で否決ということもありました。市の方で企画したけど、事業者の路線を食べてしまう場合、タクシーの営業を完全に害するといった場合には、満場一致で否決という例もあります。ですので、今は連携計画の中でこのような形で書くのは宜しいかもしれませんが、一方で 21 年度に当面実施することについても是非地域公共交通会議の中で議論して頂きたいと思います。

●秋山座長

どうもありがとうございました。これはあくまでも連携計画ですから、承認されたとしてももう一度地域公共交通会議で議決しないといけないというご提案ですが、運輸局の方はその判断で宜しいですか。

●福波委員

地域公共交通会議の役割は、正しく吉田先生のおっしゃった通りだと思います。地域公共交通会議の中で、例えばコミュニティバスの運行回数や運賃についても協議して頂ければと思っております。これはあくまでも連携計画ですので、即変更になるものではないと思いますので、地域公共交通会議で改めて協議を行って頂ければと思います。

●秋山座長

どうもありがとうございました。そういう意味で、この連携計画を承認したとしても、地域の公共交通については地域公共交通会議の中で、それぞれ行政や事業者が提案した様々な計画が妥当であるかどうかを議論し、イエス・ノーを決めることが地域公共交通会議の責務となりますので、もう一度地域公共交通会議に掛け直すことを前提としてこの問題を考えたいと思います。他にご意見は如何でしょうか。

○事務局（田中主幹）

先程の説明の中で、21 年度はちバスを見直す専門部会を立ち上げたいということで、この協議会の下に設置することを考えていますが宜しいでしょうか。

●秋山座長

専門部会の設置は全然問題ないですが、この運行サービスの見直しについてはあくまで専門部会で議論しても意味がなくて、地域公共交通会議を開催しなければ意味を持ちません。地域公共交通会議で決定すれば OK ですが、決定しなければノーということです。

○事務局（田中主幹）

はい。

●秋山座長

他に如何でしょうか。問題点がいくつかありましたが、これについて皆様方から最終的に異議があるかどうかをお尋ねしたいと思います。

●今村委員

少し宜しいでしょうか。連携計画はこの場で決めて頂いた上で申請となりますが、今度は 1 年毎に事業計画をそれぞれ単年度で出して頂きます。当然 1 回提出して頂いたものについて、変更があればまた変更で出して頂きますので、これが決まったから全てこれで行かなくてはいけないということではありません。

●秋山座長

来年度実施して、変更したい場合にはまた変更するということですね。

●今村委員

来年度でも途中で変更があれば、その変更を出して頂くことも可能です。ですからここで決まったから全部一から十までやらなくてはいけないということではなく、変更手続は可能です。

- 秋山座長

分かりました。それでは今日は問題点が幾つかありましたが、福波委員、先程のコミュニティバスについては地域公共交通会議を開催し、承認後に見直されるというのが筋ですね。

- 福浪委員

実態で考えますと、地域公共交通会議で議論して頂くのが望ましい形になると思います。

- 秋山座長

それ自体を連携計画の中で書いても構わないわけですね。

- 福浪委員

スケジュール的なものもありますし、構わないと思います。

- 秋山座長

一応連携計画について暫定的にも承認して頂く必要があるということですか。

- 福浪委員

そうですね。

- 秋山座長

それでは異議などあるかと思いますが、先程の様々な点は少し加筆・修正させて頂くことと同時にこの計画案を暫定でご承認して頂けないかということが私からのお願いです。承認をして頂いて、修正部分は私の方で責任を持たせて頂きたいと思いますが、そういう形で承認させて頂いて宜しいでしょうか。

- 委員全員

異議なし

- 秋山座長

それでは後は私の方で預らせて頂き、皆様から承認を頂いたということにさせて頂きたいと思います。どうもありがとうございました。それでは2つ目ですけれども、「平成21年度歳出に伴う事業について」ということで、国費の要求についてご説明をお願いしたいと思います。

議題2：平成21年度歳出（国費要求）に伴う事業について事務局より説明

- 秋山座長

どうもありがとうございました。ただいまの説明に対してご質問・ご意見がございましたらお願い致します。

- 今村委員

バス停設備の充実については、バス事業者の方で通常路線バスとして実施していますが、それとは断然かけ離れたということで今回の連携計画事業で実施するということですか。

- 事務局（田中主幹）

今回の連携計画の中でバスの利便性向上を図るということで位置付けております。

- 秋山座長

連携計画の中でバス停まで入るのですか。

- 今村委員

本来バス事業者が実施する事業に関しては多分補助対象に入りません。あくまでも公共交通の活性化の部分に関する事業のみとなっています。

- 秋山座長

そうしますと、活性化に関連する上屋の設置や新たに路線を導入するというようなら宜しいというこ

とですね。既存のバス停を改善する場合には対象にならないということですが、如何でしょうか。

○事務局（田中主幹）

それに付きましては、現在、バス停がなく「臨時」という位置付けの中で、朝だけ設置して利便性を図っています。その中で乗合バスの活性化に関する事業という中で、待合い環境の整備に関する費用と考えております。

●秋山座長

新しい開発路線ではないということですか。

○事務局（田中主幹）

新規路線ではなく、創価大学、工学院などの学生が朝だけ集中しますので、臨時的に設けています。

●秋山座長

法律的には難しいですね。

○事務局（田中主幹）

申し訳ありませんが、もう一度調整させて頂けますか。

●秋山座長

もしかしたら出るかもしれないし、出せないかもしれないので、少し検討して下さい。

●大平委員

連携計画の 15 ページには具体的に書いていますが、これは駄目になるということですか。

●今村委員

連携計画は、当然今回の活性化再生法に基づく新たな部分の計画もあれば、従来から行われてきた部分も入っても良いと思います。ただ、国が補助する部分というのは活性化再生に基づく事業となっているので、先程少し差し替え部分がありましたが、従来から行われていて今回何も変更ない部分については国費の投入は出来ないということです。

●大平委員

何もやっていないところに新たに試行的にでもサービスを導入することについては対象になるということですね。

●今村委員

初めから事業としてやる場合や、実証運行で試したいということであれば、当然宜しいというような判断となります。

●吉田委員

連携計画の中には、当然市の既定事業や事業者自身が進めていく事業が入ってきますが、国から 2 分の 1 の補助を受けるのは新規物になってくると思います。ある自治体では、1 つのバス停に多くの路線が運行しているため、どこの方面なのかよく分からないということで、「何とか方面」といった看板を作成したり、幹線の路線ごとに方面別に地下鉄のように記号を付けたりしています。利用促進と施設整備を一体的にやる事業を挙げている自治体もあります。そのような形でうまく織り込めればいいですね。

●秋山座長

どうもありがとうございました。予算の出し方と計画とのずれを少し調整して頂きたいと思います。他に如何でしょうか。

●内田委員

バスの案内所は今ありますが、そこを閉鎖してどこへ作るのですか。

○事務局（田中主幹）

現在はビルの中にありますが、安定的な運営が出来ない状態が発生していますので、新たな場所に作っていききたいということで今、協議をしています。それについては具体的な場所とかを示していませんが、21年度に決まり次第作っていききたいと考えております。

●秋山座長

どうもありがとうございました。他に如何でしょうか。大体宜しいですか。バス停の設備の充実については福浪委員と相談して修正をして頂ければと思います。それではこの2つ目の議題である「21年度の歳出に伴う事業」については、先程の1番「バス停設備の充実」については修正をさせて頂いて変更を加えるということを前提でご承認いただければと思いますが、如何でしょうか。宜しいですか。どうもありがとうございました。それでは、議事が終了しましたので、その他について事務局から何かありますか。

○事務局（田中主幹）

秋山先生、どうもありがとうございました。それでは次第に従いまして進行させていただきます。6の「その他」について、委員の皆様より何かありましたら挙手をお願い致します。ご発言がないようなので、事務局より今後の予定等について説明させていただきます。先程ご承認いただきました連携計画及び21年度予算案に付きまして、連携計画は今後修正する箇所は修正し、製本しまして4月上旬までには委員の皆様には郵送させて頂きたいと思っております。また、次回の活性化協議会は5月に予定しております。日時と場所につきましては改めて委員の皆様にご連絡をさせていただきますので、宜しくお願い致します。それでは閉会に当たり、吉田先生にご挨拶をお願いしたいと思います。それでは吉田先生、宜しくお願いします。

●吉田委員

皆様、長時間に渡り活発なご意見をありがとうございました。個人的にこの連携計画がまとめられ、実際それに向けて、はちバスの変更や、山間地域の交通をどのような形で組み立てていくのかという細部に渡る所が今後出てくると思います。むしろそれをきちんとこの地域公共交通会議の場で、モニタリングし、しっかりチェックしていくことがこれから大事になってくる気が致しますので、引き続き皆様のご意見を頂戴しながら八王子市の交通が少しでも良い方向に向かっていければと思っています。どうも今日はありがとうございました。

○事務局（田中主幹）

吉田先生、どうもありがとうございました。これを持ちまして本日の会議を閉会させていただきます。ありがとうございました。

会議録署名人 平成 21 年 3 月 12 日 天賀谷 通忠