

会議録

会 議 名		第 6 回八王子市地域公共交通活性化協議会
日 時		平成 21 年 10 月 7 日（水） 10 時 00 分～11 時 35 分
場 所		八王子市役所 議会棟 5 階全員協議会室
出席者氏名	委 員	原島一委員、西田和夫委員、天賀谷通忠委員、榎本了委員、橋本辰夫委員、小林隆宣委員、窪田洋委員、黒田誠委員、三木健明委員、金子常雄委員、野崎良一氏（今泉満政委員代理）、稲川芳江委員、多田靖史委員、星野万喜人委員、山田佐登子委員、池田史子氏（五十嵐康夫委員代理）、今村秀彦委員、水村勝彦委員、大和田實委員、秋山哲男委員、鈴木文彦委員、吉田樹委員、下田利幸氏（小野恭一委員代理）、野村昌弘氏（小田川典正委員代理）、挟土邦男氏（欠畑雅彦委員代理）、田内伸光委員、藤井隆氏（村上修史委員代理）
	説 明 者	田中正雄 交通政策室主幹、鎌田晴義 交通事業課長
	事 務 局	田中正雄 交通政策室主幹、中村東洋治 同室主査、指原寛 同室主任 鎌田晴義 交通事業課長、平井俊介 同課主査、坂爪直人 同課主任、波多野智也 同課主任
欠 席 者 氏 名		小林昭代委員、中島謙一委員、内田瞭委員、石田和男委員、齋藤ひとみ委員
議 題		報告事項 ・ 9 月 1 日（火）ダイヤ改正について ・ JR 八王子駅北口におけるバス案内所の設置及びバス停上屋の整備について（西東京バス） バス路線の見直しについて（京王電鉄バス） 醍醐・降宿地区における乗合タクシーの運行委託について はちバス専門分科会での検討状況について（中間報告） 議事 ・ 小津町地域乗合タクシー等の試行運行方法の変更について
公開・非公開の別		公開
非 公 開 理 由		-
傍 聴 人 の 数		なし
配 布 資 料 名		・ 会議次第 ・ 資料 1 第 6 回八王子市地域公共交通活性化協議会 構成員名簿 ・ 資料 2 第 6 回八王子市地域公共交通活性化協議会 席次表 ・ 資料 3 第 6 回八王子市地域公共交通活性化協議会における報告事項について（西東京バス） ・ 資料 4 京王電鉄バス路線図 ・ 追加資料 1 都市におけるバス交通のあり方（鈴木委員提供） ・ 追加資料 2 山間地域交通改善モデル事業の実施 小津町地域乗合タクシー等の試行運行（変更点の比較）

1 開会

○事務局（田中主幹）

定刻になりましたので、ただいまから第6回八王子市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

私は、事務局を務めております、八王子市まちづくり計画部交通政策室主幹の田中でございます。

本日は、お忙しい中、また、お足元の悪い中、本会議にご出席いただきまして、ありがとうございます。事務局を代表してお礼申し上げます。

それでは、まずはじめに、本日の会議の座長をお願いしております、首都大学東京教授の秋山先生にご挨拶をお願いしたいと思います。

それでは、秋山先生、よろしくお願いいたします。

2 挨拶

●秋山座長

みなさんおはようございます。

バス問題が、いよいよ全国的に佳境に入ってきたと思います。私は2週間ほど前に鈴木先生と一緒にやっている新宿のコミュニティバス、西と東ということでウェストとイーストという名称で運行しております。実績は1日400人くらいで、やや赤字という状況でスタートしました。新宿では、これ以外の地区はコミュニティバスをやらないということで、今後は自転車問題に取り組むという話をしておりました。

これから八王子でどのようにバスを展開していくか、活性化協議会で皆さんに議論していただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○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。

さて、本日の出席者に関しましては、お手元の資料1 第6回八王子市地域公共交通活性化協議会 構成員名簿で確認をお願いします。

なお、資料では吉田委員が欠席となっておりますが、本日出席していただいております。また、国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局首席運輸企画専門官 五十嵐康夫委員の代理春原和洋氏が10月に異動したため、池田史子氏が出席されております。以上2点の訂正をお願いします。

3 新任委員の紹介

○事務局（田中主幹）

続きまして、新任委員の紹介でございます。

まず、京王電鉄バス(株) 窪田営業第一担当課長、西東京バス(株) 黒田運転担当課長が、異動により新たに本協議会の委員となりました。

また、公共交通を考える上で、高齢者・障害者に対する行政からの視点も必要であることから、本市の健康福祉部高齢者・障害者担当部長である橋本が新たに委員となりました。

今回、3人の方が新たに委員となりましたので、自己紹介をいただけたらと思います。

〔新任委員から自己紹介〕

○事務局（田中主幹）

ありがとうございました。

続きまして、皆様のお手元に配布した資料の確認をお願いいたします。

本日の「次第」

資料1 「構成員名簿」

資料2 「席次表」

資料3 西東京バス(株)様からの「報告事項について」

資料4 「京王電鉄バス路線図」

追加資料 「都市におけるバス交通のあり方について」

以上の6点がございますでしょうか。

次に、前回の第5回活性化協議会の会議録でございますが、本市のホームページに掲載しておりますので、ご覧いただけたらと存じます。

4 報告事項

○事務局（田中主幹）

それでは、次第4 報告事項に移らせていただきます。

まず、西東京バス(株) 黒田運転担当課長から

「9月1日（火）ダイヤ改正について」

「JR 八王子駅北口におけるバス案内所の設置及びバス停上屋の整備について」

以上2点のご報告をお願いします。

●黒田委員

西東京バス(株)の黒田でございます。

まず、資料3 9月1日のダイヤ改正の内容につきまして、ご説明申し上げます。

説明に関しましては、別途配布しました当社の路線図をご覧いただきながら、場所を確認していただければと思います。

最初に、 停留所の新設でございますが、陣馬街道を走る当社の路線は、停留所間の距離が比較的長くなっております。1人でも多くのお客様に乘っていただくため、京王八王子駅から西八王子に向かう手前にある「追分」と「日吉」の間に「日吉町一丁目会館」、さらに陣馬街道を先に進みまして四谷の先、「下諏訪宿」と「諏訪神社」の間に「諏訪中央」をそれぞれ設置しております。

次に、 停留所名の変更でございますが、秋川街道上川橋交差点付近の「上川霊園入口」という停留所ですが、実際の上川霊園からはかなり距離があり、お客様の間違ひが多いため、近くにある神社の名前から「田守神社前」としました。また、高尾駅北口から2つ目の停留所「宮の前」「城山大橋」は、昨年8月までどちらも「宮の前」でしたが、分岐点に当たりまして、左側に向かう路線と右側に向かう路線で同じ名称ですが実際の場所はそれぞれが数百m離れており、お客様への案

内や利用しづらいという中で、右側の高尾街道側を「城山大橋」に変更しております。

また、地域公共交通総合連携計画に計上した JR 八王子駅北口での 14 番、15 番バス停の上屋の整備につきましては、本年度中に設置ができるように建設の手続きを行っております。同様に、JR 八王子駅北口におけるバス案内所の設置についても、本年度中に設置ができるように建設の手続きを行っております。

報告につきましては、以上でございます。

○事務局（田中主幹）

黒田課長、ありがとうございました。この件につきまして、委員の皆様からご質問等がありましたら、挙手をお願いします。

なお、本日の会議におきましては、お手数ではございますが、発言されるとき、はじめにお名前をおっしゃっていただき、マイクに向かって発言していただくようお願いいたします。

〔発言なし〕

ご質問等がないようですので、続きまして、京王電鉄バス(株) 窪田営業第一担当課長から、「バス路線の見直しについて」のご報告をお願いします。

●窪田委員

京王電鉄バス(株)の窪田でございます。

当社では 3 つの路線について、運行の見直しを検討しております。お手元の資料 4 京王電鉄バス路線図をご覧ください。左上の「横山橋」からご説明させていただきます。

こちらの路線は、京王八王子駅から一番長いものは城山手という長房団地の先まで運行しておりますが、現在平日の往復の運行回数は 6 回でございます。こちらの系統の横山橋停留所の利用者は、直近の調査では 1 日 22 名となっております。1 往復あたりが 3.6 名、片道で 1.8 名と利用が非常に少なくなっております。

2 つ目になりますが、私ども「上寺田」路線と呼んでおります。現在平日の運行回数が 7.5 回、停留所は榛名神社、中寺田、鍛冶谷戸と 3 つございますが、利用者は 1 日 24 名となっております。1 往復あたりが 3.2 名、片道で 1.6 名とこちらも利用が非常に少なくなっております。

最後になりますが、中山、下田という停留所を経由する路線でございます。この系統は、八王子駅南口～南大沢が主路線ですが、平日 1 日 11 往復運行しております。利用者は 1 日 45 名となっております。1 往復あたりが 4.1 名、片道で 2 名でございます。

以上の 3 路線は、需要が非常に少なくなっており、大幅な赤字ですので、今まで何十年と維持してまいりましたが、このまま当社で維持していくのは困難な状況になりつつあります。そのような中で今回、八王子市に廃止を含めてお話をさせていただきましたが、市のご担当者の方からは改めて再検討していただけないか、という話がございましたので、私どもとしてもやめることがすべてではないので、市のご担当者、地元の方ともお話をさせていただいた中で再検討すると考えております。

簡単ではありますが、以上でございます。

○事務局（田中主幹）

窪田課長、ありがとうございました。

この件につきまして、委員の皆様からご質問等がありましたら、挙手をお願いします。

〔発言なし〕

よろしいでしょうか。

では、この件につきましては、京王電鉄バス、八王子市、地元とで引き続き話し合いを続けていくということにしたいと思います。

続きまして、私から「醍醐・降宿地区における乗合タクシーの運行委託について」の報告をさせていただきます。

前年度に作成した八王子市地域公共交通総合連携計画に記載しました醍醐・降宿地区乗合タクシー等の試行運行について、中間報告をさせていただきます。

当初4月から実施する予定でしたが、地元、八王子市、八王子市タクシー合同営業運営委員会との間で調整に時間を要したことから、運行開始は9月7日（月）からになりました。運行内容は連携計画と同じく、月曜と金曜の週2日で1日2便の試行運行しております。運行時間は、9時15分、醍醐・降宿から夕焼小焼までの1便と、14時59分、夕焼小焼から醍醐・降宿までの1便となっております。

9月につきましては6日間運行し、利用者の合計は27人で、1便当たり2.25人乗車している計算になります。去年の実証実験では、1便当たり2.04人ですので、乗車率は去年を上回っていることから、事務局としてはまずまずのスタートであると判断しております。まだ始めて1か月ですので、今後の様子を見ていきたいと思っております。また、地元とタクシー事業者にアンケート調査を実施して、事業の検証を行う予定になっております。

説明は以上でございますが、この件につきまして、委員の皆様からご質問等がありましたら、挙手をお願いします。

〔発言なし〕

特にないようですので、続きまして、交通事業課 鎌田課長から、「はちバス専門分科会での検討状況について」のご報告をお願いします。

○事務局（鎌田課長）

はちバス専門分科会での検討状況について、現時点までの検討経過を口頭でご報告させていただきます。

前回の活性化協議会でご了解いただいたメンバーで、9月14日までに5回の会議を開催しました。この中で、はちバスの役割について再確認を行った上で、連携計画に位置づけられている「はちバスの見直し事業」のうち、「運行サービスの見直し」と「利用料金の見直し」について検討しているところでございます。

このうち、「運行サービスの見直し」は、現行方式における運行時間帯とバス停の見直しについて、これまでいただいているご意見等を参考にしながら議論するとともに、路線の新設については導入当時の地域循環バス等検討委員会での基本方針に則りまして、バス交通の空白地域であること、小型バスが運行可能な道路条件であること、既存のバス路線と重複しない路線であること、を条件に検討を行いました。

現在までの状況でございますが、既存ルートにおける病院や駅への接続、新ルートの設定につきましては、1 路線の新設について、一定の方向性を持って検討を進めているところでございます。現時点では最終的なルート設定が決定していないために、本日具体的なお説明ができませんけれども、次回の活性化協議会に向けて詰め協議を行ってまいりたいと考えております。次回最終報告を行いたいと考えておりますので、是非よろしくお願ひしたいと思います。

なお、はちバスに関して 1 点ご報告がございます。既存の北西部路線の多摩病院のバス停ですが、多摩病院のご協力で上屋を設置いたしました。今、写真を供覧させていただきますので、ご覧いただきたいと思ひます。私からのご報告は以上でございます。

○事務局（田中主幹）

鎌田課長、ありがとうございます。

この件につきまして、委員の皆様からご質問等がありましたら、挙手をお願いします。

●吉田委員

確認したいのですが、はちバスの方は分科会ということで前回か前々回の活性化協議会で認められたと思ひます。その分科会で 5 回会議が開催されたということですが、先ほどの話では、交通空白地域で、小型バスが運行可能である地域で、既存のバス路線とかぶらないような地域にはちバスを供給していきたいという話だったと思ひます。それは要するに半ば現状追認の意味合いがかなり強いのではなからうか、つまり、コンセプトというものではなくて、運行計画をどうするかというところの議論に終始してしまっている感じがあるんですね。

でも実はそうではないのかもしれませんが、いずれにしても会議にペーパーベースの資料が何もない状態で報告をされていますが、そのコンセプトについてもう少し具体的にどのような話がなされているのかとか、今後どのように検討していきたいのかとか、本会議の場で報告、議論することが必要になってくるのではないかと気になっています。その点について、ご意見をいただければと思ひます。

○事務局（鎌田課長）

連携計画の中で、運行サービスの見直し、車両の更新、利用料金の見直しがうたわれておりまして、それに基づいて専門分科会が立ち上げたという経緯でございます。運行サービスの見直しの内容としては、現行ルートの見直しの中では、現行コースにおける運行時間帯の見直しと利用実態に合わせたバス停の見直し、新たな役割を担うための抜本的見直しの中では、路線新設・ルート延長・運行車両の増車等と提案されておりますので、基本的にはこれらについて検討を行っております。

当然、はちバスの役割を再確認した中で、と考えておりますので、その位置づけを持った中で検討が大前提だと考えております。その上で、今の検討をしながら今後のはちバスをどう考える

のか、専門分科会の中で位置づけを示していく必要があると考えております。

●吉田委員

そうすると、専門分科会はあくまで分科会ですから、実務的な枠組みを決めていくんだろと思いますが、最終的にはこの活性化協議会の中で皆さんの合意をとらないとどうしようもないのかなという気がするんですが。それが、いつぐらいになりそうだという目処はあるんですか。

○事務局（鎌田課長）

当初の予定ではおおむね5回程度議論を行った中で、最終的に報告できればと考えておりました。ただ、5回議論を行った中で結論に至っておりませんので、本日については不十分ながら現状の報告をさせていただいたところでございます。

最終的には、次回、最終的に専門分科会としてのご報告をしたいと考えておまして、それを元に活性化協議会でご議論をいただき、最終的な方向性を決定していただければと考えております。

○事務局（田中主幹）

他にご質問等がありましたら、挙手をお願いします。

〔発言なし〕

ないようでございますので、報告事項につきましては、以上で終了したいと思います。

それでは、それでは、これより議事に入ります。会議の進行は、座長の秋山先生にお願いしたいと思います。秋山先生、よろしくお願いします。

●秋山座長

それでは、議事に入りたいと思いますが、その前に、報告事項においてまだ決まっておらず資料もない場合には、あえて報告する必要性がないのではないかという気もしますので、もう少しはっきりしてからきっちりと報告した方がよいかなと思います。

それでは、「小津町地域乗合タクシー等の試行運行方法の変更について」事務局から説明をお願いします。

○事務局（田中主幹）

それでは、事務局から説明させていただきます。

八王子市地域公共交通総合連携計画では乗用タクシー（ワゴン車を含む。）での運行となっておりましたが、貸切バスでの運行に変更したいと考えておりますので、ご議論をいただければと考えております。

当初、連携計画では9月末まで西東京バスに運行委託し、10月からワゴンタクシー、ジャンボタクシーによる運行を計画しておりました。今年の6月14日に八王子市タクシー合同営業運営委員会役員と地元小津町地域バス等運営委員会役員で会合を持ちました。その際、タクシー運営委員会からジャンボタクシーでの運行は検討の結果、できないとの申し出があり、それを受け、地元で役

員会、総会等を開き意見をまとめたところ、乗用タクシーでの折り返し運行ではなく、あくまでもある程度の人数が乗れるジャンボタクシーでの運行を希望するという結論になりました。

その結論をもって、8月20日に地元役員とタクシー運営委員会の役員で再度会合を開き協議した結果、タクシー運営委員会としてはジャンボタクシーでの運行は無理との結論は変わらないため、貸切事業者での運行に変更することで地元とタクシー運営委員会との協議が整いました。

その結果を受けて、貸切事業者での運行が可能かどうかの調査を行い、仮見積を取る中で、費用的にはジャンボタクシーでの運行よりも若干高くなりますが、8時間の貸切の条件の中で、地元が希望する運行範囲をカバーするなどメリットもありますので、貸切事業者に委託したいということで地元の意見が固まりました。

今回、連携計画に記載してあります運行事業者が「八王子市タクシー合同営業運営委員会等」となっており、この部分を貸切事業者に変更したいため、今回、議題として提案いたしました。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

●秋山座長

ありがとうございました。

皆さん、説明についてはわかりましたでしょうか。かなり込み入った話だと思います。これにつきまして、ご質問、ご意見、聞き取れていない点のご確認をお願いしたいと思います。

●金子委員

運行方法ですが、お聞きする中では運行事業者の変更のようでございますが、今回、貸切運送事業者ということでございますが、私も乗合タクシー、ジャンボタクシーということでしたら乗車定員10人以下となっております。今回の変更に伴って、乗車定員はどのようになるとお考えでしょうか。

○事務局（田中主幹）

乗車定員は、今の需要実態からすると、7時45分のバスを例にとりますと、小学生6名、大人が2名の合計8名程度でございます。そのため、ジャンボタクシーを当初計画しておりました。地元では、来年度、小学生が8人に増える中で、定員を増やして、12名以上のワンボックス車両を用いることを考えております。

●金子委員

貸切運送事業者の行う10人以下の乗合タクシーということであれば、法の乗合タクシーということになりますが、乗車定員が11人以上ということであれば、乗合タクシーという表現、通常バスでしょうか、になるのではないかと思います、その点はいかがでしょうか。

○事務局（田中主幹）

乗合という表現は道路運送法上、適切ではないと考えております。今回は貸切事業者で運行をする予定で、国の地域公共交通活性化・再生総合事業補助金を活用し、市の補助金と地元の負担で運行することを考えております。名称につきましては、実際に決まった段階で法律的に問題のない形

で検討していきたいと考えております。

●秋山座長

「乗合タクシー等」と表記しておりますので、その点については問題ないと思います。
ほかにかがでしょうか。

●鈴木委員

今のご説明ですと、連携計画における小津での試行運行の第3ステップで書かれている内容とは変わってきているわけですね。そういうことであれば、特にこれは報告事項ではなく議事ですので、どういう形でやるのか、せめてこの表を書き替えたものを配布してもよかったのではないかと。そうしないと、共通理解の下、議論を進めていくのが難しいのではないかという気がします。

●秋山座長

おっしゃるとおりで、議事を行う場合に、最低限、論点や何をどのように変えるかがわかるような資料があって、皆さんが共通理解の上でイエスかノーを決めるものだと思います。今回は仕方がないと思いますが、次回からはそのような資料の準備をしてきてください。

○事務局（田中主幹）

今回不手際があり、申し訳ございません。以後気をつけますので、よろしくお願いします。

●吉田委員

この試行運行は、貸切事業者に運行委託して既にスタートしているということですか。これからスタートなんですか。

○事務局（田中主幹）

活性化協議会における議決をもって、来年1月4日から運行できるように準備したいと思います。

●吉田委員

先ほどの鈴木先生、秋山先生の意見に関連してきますが、連携計画に基づいて国庫補助金の交付決定を受けていると思いますが、子ども達が増えたり、小さい車両ではどうしても乗り切れなくて使えないよという地元の声があって、計画を変更したという事情があるわけですから、今回、貸切事業者へ委託するというのはやむをえない選択、また、そうなるだろうとは思いますが。しかし、それを事務局の内部だけで進めて、こうなりました、いかがですか、という形で全く書面もなく、また、貸切事業でやるとなると、高尾紅葉台のような形でやるのか、それとも21条で1年間だけトライアルで乗合という形でやるのか、実はこの会議の中で細かい部分の議論や共通認識を持っていたく必要があるわけです。

この活性化協議会が実際に行う主体で、市が主体ではありませんので、この会議の中でしっかりと議論をして、これで行きましょうと合意形成をとって進める形でない、活性化協議会の位置づけが何なんだろうということになります。そのあたりの認識を改めていただきたいと思います。

●秋山座長

その点は事務局としていかがですか。

○事務局（田中主幹）

吉田先生のおっしゃるとおりだと思っております。今回につきましては、このように提案して議論をし、皆さんの同意を得た上で、運行の準備を始めていきたいと考えております。決してこの会議を軽んじているわけではなく、活性化協議会で議論ができるような準備をさせていただいていると考えております。今回、議論をする資料を提出できず、議論に盛り上がりが欠けたと思っておりますので、今後改めていきたいと考えております。

●秋山座長

資料がないというのは些細なことではないと思います。議論をするときには、何をどのように具体的に变えていくかという証拠のものがあって、これをこういうふうに変えるという資料がないと、みんなの中で共有しにくいと思います。そこところはちゃんとしておかなければならないのですけれども、鈴木先生、この点はどうお考えですか。

●鈴木委員

先ほど申し上げたように、連携計画に載っている内容をそのとおりに決定してやりたいということであれば、この冊子を皆さんが持っていればいいのです。中身が変わったときに、今のご説明で皆さんが同じ認識を持つのであればこのまま進めてもいいのですが、そうでなければちょっと問題ありだなと思っております。

○事務局（田中主幹）

少しお時間をいただければ、資料を作り追加配布いたしますので、その上で議論していただければと思いますが、いかがでしょうか。

●秋山座長

それでは、10分ほど休憩をいただいて、10時53分ごろにお集まりいただければと思います。

〔休憩〕

○事務局（田中主幹）

資料を配布させていただきましたので、引き続き審議をお願いいたします。

●秋山座長

もう一度確認のため、配布された資料の説明をしていただけますか。

○事務局（田中主幹）

皆様に御迷惑をおかけして、申し訳ありませんでした。

ただいま配布した資料に基づいて、再度説明させていただきます。

現在、西東京バスに委託している運行は、当初の予定では 10 月 1 日から乗用タクシーによる運行を予定しておりましたが、先ほどもご説明したとおり、ジャンボタクシーが使えなくなりましたので、次の手段ということで、貸切バスによる運行に変更させていただきたいと考えております。

運行事業者につきましては、急遽作ったため変更されておりましたが、八王子市タクシー合同営業運営委員会等の「等」の中に貸切事業者を含めて考えていただければと思います。

運行範囲につきましては、乗用タクシーでは 30 分貸切のため時間内で行ける範囲ということで、小津町全域から小田野行きとなっておりますが、貸切バスでは、小津町全域といっても、地元が希望しております更に奥まで含む広い範囲と考えていただければと思います。行き先も、川崎クリニックまでと必要な範囲に広げております。

使用車両は、乗用タクシーから貸切バスに変更したいということでございます。

運行日については、現在のところ変更はありませんが、運行回数を 1 日 3.5 往復から 5 往復程度と考えております。

経費につきましては、概略の見積もりは取っておりますが、この活性化協議会で承認をいただきましたら正式に取る予定でございます。概略の中では、若干高くなることとなっておりますが、メリットがあるため、地元では貸切へ移行することについて意見がまとまっているところでございます。

費用負担方法については、変更はございません。報告としては以上です。

●秋山座長

ありがとうございます。変更したところは、路線区間の行き先が小田野から川崎クリニックへ、使用車両が乗用タクシーから貸切バスへ、運行頻度が 3.5 往復から約 5 往復というところです。

1 つだけわかりにくいところですが、小田野と川崎クリニックではどれくらい離れているんですか。

○事務局（田中主幹）

距離的には、約 1km ぐらいです。

●秋山座長

1km ぐらいプラスになったということですね。大勢にあまり影響がないということですね。

経費については、これまでと同じぐらいに落ち着くと理解してよろしいですか。

○事務局（田中主幹）

概略の見積もりの中では、50 万円程度高くなっておりますが、地元としてはメリットが大きいということで了解をしているところでございます。

●秋山座長

それでは、小津町地域乗合タクシー等の試行運行における変更点について、ご意見をいただけた

らと思いますが、いかがでしょうか。

●吉田委員

これから見積依頼になるということでございますが、貸切事業者の選定方法はどのようにやるのか。他の自治体の例では、地元の人が2社ぐらいを調べて見積もりを依頼し、地域で決めたというケースもありますが、どのようにその会社を選定するのかというのが1点。

これは確認ですが、道路運送法第4条となっておりますが、通常の乗合というわけではなくて、貸切という形式、つまり、会費制など小津町の町内会の人しか使えないような形式にするからそれが可能になる、ということなんでしょうか。高尾紅葉台のような形式と解釈してよろしいでしょうか。

○事務局（田中主幹）

まず、見積依頼先につきましては、同じような事例や、市での実績を考慮して選定していただくように考えております。

道路運送法第4条につきましては、高尾紅葉台と同じように、町会が契約し、町会が回数券を発行する、あくまで第4条の貸切事業者による運行を予定しております。

●秋山座長

ありがとうございました。第4条の貸切ということですね。よろしいですか。

ほかに意見はございますか。

●多田委員

初めてお伺いしたので今までの流れがつかめていないんですけれども、障害を持つものとしてちょっと気になることがあります。車両がどのようなものになるのか。足腰の不自由な方でも乗り降りができるような車両になるのか。

また、この地域に障害を持っている方がどの程度いるのかを把握されているかどうか、ここには出ていないのでお伺いしたいと思います。

走るようになって乗れないという状況では、やはりちょっと問題かなと思います。

●秋山座長

車両について、障害者配慮のものを選択しているかどうかという質問ですが、この点はいかがですか。それと同時に、地域に利用者として障害者はどの程度いらっしゃるのかということでした。

○事務局（田中主幹）

現在考えている車両では、障害者対応にはならないと考えております。これまでの町会との協議の中では福祉対応の車両という話は出ておりませんので、一般のワゴンタイプ又はマイクロバスといった車両になると考えております。

また、町会の中でそのような車両が必要となる方の数については、把握しておりません。

●秋山座長

今の点はよろしいですか。回答では、今回は、福祉的配慮をした車両については、今回、使わないという結論のようです。

多田委員がご心配されているのは、交通バリアフリー法の中でも、バス車両がノンステップ化してゆく中で、バス停までいける人がアクセスできるような条件は備えるべきではないか、そういう意見だと思います。

地域の人があることをよく知らないということで、たまたまステップのある車両を選択したり、小型のものを選択するとアクセスできませんので、役所の立場として、そういったところに対して指導する必要がありますね、そういうことを言いたいんだろうと思います。

そのことは少し頭のどこかに置いておいて、地域と相談していただくというのが委員の要望だと思いますので、よろしくお願いします。

●多田委員

地域の町会の方も把握されていない場合も多いので、頭に置いておかないといけないことだと思います。

●秋山座長

やはり行政としては、アクセスできるような条件を可能な限り備えてくださいということをどこかでアドバイスした方がよいですね。

ほかにいかがでしょうか。

●鈴木委員

この資料では、使用車両はただ「貸切バス」としか書いておりませんが、先ほどのご説明で言うと、15人乗りの車両と考えてよろしいですか。

○事務局（田中主幹）

車両については、12人以上乗れる車両でマイクロでも構わない、ただし、小津の奥に釣堀がありますが、そこまで入れる車両ということにしております。その中で、見積もりを取って一番安いところと契約をしていきたいと考えております。

●鈴木委員

私が気になっていたのは、小津の全域にということだったので、15人乗りということであれば通常のところは大丈夫だろうと思いますが、サイズが1つ上になるとかなり制約が大きくなってくると思います。全域に走らせるということと、車両の関係をちょっとお聞きしました。

○事務局（田中主幹）

見積もりを取るときに、運行範囲、一番奥の釣堀のところまで運行可能であることを条件に付けておきたいと思っております。

●秋山座長

ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

●山田委員

この試行運行をしているのをまたほかの地域、自分たちの地域でやってほしいという申し出があった場合には、どのような取り扱いをされるのか伺いたいのですが。

●秋山座長

他の地域でやる場合には、役所としてどのような対応をするかということです。

○事務局（田中主幹）

今回、運行方法をタクシーから貸切に変えたように、地元にあったやり方というのは地域ごとに違うかと思います。地域が自主的に運行を支えていくという場合に、市も中に入って、どのような運行方法がよいのか具体的に協議して詰めていきたいと考えております。

●秋山座長

その前に、たぶんここではきちんと議論されていないと思いますが、公共交通、つまりバスのサービスが必ずしも十分でない、不十分なところで、人々が移動困難を少なくとも感じている地域ということが前提に入るのでしょうね。その上で、そういったところでの要望については、しっかりと役所が受け止めて、そこに行政がある程度支援するか地域ががんばってやるかどうかというようなスタディについてやった上で、運行サービスをどのようにするかを考えていく、そういった前提条件がありそうですね。

本来はその辺で移動困難というか、そういう地域は行政の中である程度把握しておいて、こういう地域は何らかの形で考えなければならないというものを図面として持っておいた方がよいと思います。

●吉田委員

それに関連して、今後、今まで考えてこなかったというか、そこをすつとばしながら小津、醍醐・降宿というところでやってきていると思いますが、何を申し上げたいかというと、先ほど報告事項の中で京王さんから、いわゆる黄色信号というか赤点滅の信号というか、そのようなバス路線が具体的に示されてきたわけですね。経営を考えると、今後そういう形で通常の路線バスをお客さんが少ないから切り離したいというところが出てくる。その1つの表れでもあるわけですね。

一方で、去年の公共交通会議の中でも、まだ八王子の中には交通空白地域があるという地図が出てきたわけですが、これからバス路線がなくなる、あるいは空白となっている所の、いわゆるセーフティネットについての考え方をちゃんと決めていかなければならない。

例えば、バス路線があるような地域でも、今の本数が少ないから本数を確保するために、自分たちで立ち上げて高尾紅葉台や今回の小津のように貸切バス会社と契約してやればいいんだというようになっていくと、つまり貸切でやっていくことになる、公共交通会議の中に出てこないマターになってしまうことがあるんですね。4条のいわゆる乗合ではないわけですから、そのあたり

の整理をする時期にそろそろなってきたんではないかな、という気がします。

今回の小津は、実証実験ということですのでこれでいいんですけども、これを持続させていく時に、これは貸切といっても相当乗合類似行為ですから、本来ならば協議 4 条に持っていった方がちゃんとした乗合でしっかりとした通常のバス路線と少し違うスキームでやっているんだよというところをやはり明確にしていく必要があると思いますし、これがほかの地域に波及していった場合にもやはり同じような考え方だと思うんですよね。だから、そのあたりの整理をこの公共交通会議の中でやっていかないと、收拾がつかなくなる状況がここ 1 年、2 年後には出てくるのではないかと、という感じがします。

●秋山座長

ありがとうございました。やめたい事業者というんでしょうか、そこに停留所を作っているけれども、運行するほど赤字が積み重なっていくからそろそろやめたいよという部分と、バスの便が少ないからもっと作ってくださいよ、という様々な要求に対して、大分前から申し上げているところなんですけれども、役所が公共交通がないことによる本当の移動困難な方に対してどこまで支えるのかということについての議論が基本になると思うんですが、そして供給をどの水準までするのか、議論されていないというご指摘だと思います。

これについては、そんなに急に急いでやる必要はないのかもしれませんが、やはり重要事項だと思います。それをやっていかないと役所のスタンスを決めきれずに様々な齟齬を生んでいくということになりそうですので、場当たり的な対応からもうちょっと明確なストーリーを持った対応にしてくださいという要望です。そこについては役所の中でどう対応するかを少し議論して、次の段階ではこういう方針で行きますという素案を提示するような対応を取っていただくことも考えていただきたいと思います。

おそらく、それは分科会等を作らないと無理だと思いますので、少し体制を考えていただきたいと思います。

●野崎氏

恩方から参りました。今話題になっている小津の隣の町でございますけれども、今の件に異論はないのですが、試行という場合には必ず期間が設定されると思いますが、いつからいつまででしょうか。例えば、3 年なら 3 年試行して試行後は継続なのか、それとも 3 年を目処にはっきりとした方針が出るんですか。

○事務局（田中主幹）

今回の試行については、少なくとも平成 23 年度まで続けていきたいと考えています。それ以降については、状況が変化しない限り、本格運行に移行することになると思います。

●野崎氏

わかりました。あと、試行の場合であっても、国や市から運営の補助金は継続して出されるんですね。

○事務局（田中主幹）

試行期間中においても、国と市の補助金が出る制度となっております。本格運行になると、市の補助金のみとなります。将来、他の国庫補助金のメニューがあったら、そちらを活用していきたいと考えております。

●野崎氏

ありがとうございました。最後に費用負担方法で、国と市から2分の1ずつだと、住民の自己負担金はゼロになるんですけれども、住民負担はどのように算出されるんですか。

○事務局（田中主幹）

国の補助金は全体経費の2分の1、市の補助金は地元が負担する経費の2分の1、残りを地元が負担するんですが、簡単に言いますと、国が2分の1、市が4分の1、地元が4分の1という枠組みになっております。

●秋山座長

ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

今おっしゃった試行と本格運行ですが、なぜ試行をやるのか、こういった条件が整った時に本格運行しますよということを議論して明確にしておく必要があると思いますので、今年度から来年度にかけて新しい枠組みを作ってはいかがでしょうか。その議論に基づいて、地域公共交通会議を運営していく、そういうことをやらないとあちこちで齟齬が出てきそうな気がしますので、是非ご検討をお願いします。

そろそろ皆さんの意見は出たと思いますが、ほかにご意見はありますでしょうか。

〔発言なし〕

それでは、小津町の乗合タクシー等の試行運行方法の変更について、区間と車両と運行頻度、経費については現在見積もり準備中ですのでわかったら報告していただくこととし、暫定了解ということでお認めいただけますでしょうか。

〔異議なしという声あり〕

異議なしと認めます。よって、「小津町地域乗合タクシー等の試行運行方法の変更について」は、提案どおりとすることで認めさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、議題についてはすべて終わりましたので、司会を事務局にお返ししたいと思います。

○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。

これまでの報告事項、議事以外で、委員の皆様から何かございましたら挙手をお願いします。

〔発言なし〕

ご発言もないようですので、事務局から今後の予定についてご連絡します。次回の活性化協議会は12月を予定しております。日時と場所につきましては、決まり次第、ご通知差し上げますのでよろしくお願いします。事務局からは以上です。

閉会にあたりまして、鈴木先生からごあいさつをいただければと思います。

●鈴木委員

皆様、長時間にわたりご議論くださりありがとうございました。

今回は中間報告だったので私からは何も具体的なことを申し上げませんでしたけれども、先ほどのはちバス検討分科会については、私が座長で検討を進めております。運賃の問題にしても、はちバスを今後どのように進めていくかということについても、かなり熱心な議論が続けられております。続けられているがために、当初の予定では本日の場で報告という形にしたかったんですけども、議論が収束しない部分もございましたので、少し先にさせていただいたというのが実態でございまして、次回には分科会としての考え方を述べさせていただき、私からも中身についてご説明したいと考えております。

はちバスの分科会の中でも、今後はちバスをどのような場でその形態を考えていくのかという議論がございます。これは、最後の方でも話題になりました、八王子市の中で既存の路線バスがカバーできない部分をどういう形でカバーしていくのか、どういう手法が必要なのか、この辺の議論に直接関わってくるものでございます。今現在、いわゆる法定協議会として国の事業の枠組みの中で議論しているわけでもございまして、今後新たな地域、山田委員からご指摘がありました、新たな地域の話ですとか、残る空白地域をどうするかとか、この辺のことが今の活性化協議会の枠組みの中では事業を進めていくことが最大の役割ですが、その後どうしていくのかということは、秋山先生からもご指摘があったように、市としての方向性を作っていかなければならない。その中で、この地域についてはこういう方法を取る、この地域についてはこういう方法を取る、そういうことをやっていかなければならないわけで、ゆめゆめ場当たりの繰り返しになってはいけないわけですよ。

その議論は、やはりこの活性化協議会を進めていく中で、具体的に小津町であり、醍醐・降宿をやっている中で見えてくる部分もありますので、この活性化協議会で議論をしている間に平行して、今後の八王子市の交通をどのように体系づくりをしていくのかという議論をしていく必要があると思います。そして、活性化協議会の議論が終わった時点で、次の段階にスムーズに進めていけるような形にしていく必要があると思っております。

そういう意味で、これから様々な議論をこの活性化協議会の中でしていかなければならないと思っておりますので、是非今後ともご協力をお願いして本日のご挨拶としたいと思います。どうもありがとうございました。

○事務局（田中主幹）

鈴木先生、どうもありがとうございました。

これをもちまして、本日の会議を終了させていただきます。本日は事務局の不手際で皆様にご迷惑をおかけして申し訳ありませんでした。今後気をつけますので、引き続きご協力をお願いします。長時間にわたり、ありがとうございました。

第6回八王子市地域公共交通活性化協議会会議録は上記のとおりであり、事実と相違ないことを認めます。

八王子市地域公共交通活性化協議会会長 天 賀 谷 通 忠