

## 第17回八王子市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

日 時	平成24年11月1日（木） 10:00～12:00
場 所	八王子労政会館 第1会議室
議 題	<p>議 事</p> <p>(1) はちバス西南部コースの変更ルートについて（案）</p> <p>(2) 平成24年度における評価基準について</p> <p>(3) 八王子市の公共交通のあり方について</p> <p>報告事項</p> <p>(1) 中心市街地循環バス専門分科会の開催状況について</p> <p>(2) 小津町地域バス及び醍醐・降宿地区タクシーの乗車状況について</p> <p>(3) 交通事業者からの報告</p> <p>そ の 他</p>
<p>●議事(1) はちバス西南部コースの変更ルートについて（案）</p> <p>はちバス西南部コースについては、試行開始から1年9か月が経過し、この間の利用状況は、目標人数である1日当たりの90名には達していない状況である。そのため、一部ルートの変更、バス停の新設、運行時刻の変更等で、利用率の向上を図ることとした。</p> <p>一部ルート変更、バス停の新設については、西南部コースの関係町会、自治会、バス停新設予定の近隣地権者の方々等、協議したうえで承諾を得ている状況であり、また、国交省及びその他関係機関、警視庁との協議事項については現在、協議、調整を行っているところである。</p> <p>運行時刻の変更については、始発の運行時刻を早めてほしいという要望があったため、松子舞自治会館の始発時刻を午前8時50分と決定していきたいと考えている。</p> <p>実施予定日については、本協議会においての承認後、国交省に運行申請し、また、バス停の設置工事等の期間を考慮し、平成25年2月1日を予定している。</p> <p>以上の内容について、事務局が説明、提案した。</p> <p><b>【主な意見、質疑】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 警視庁の最終的な判断は、その予定日に対して、日程的に十分間に合うのか。 ⇒（事務局）警視庁との調整については、事前に担当者の上承を経て、本省にも話をさせていただいているので、日程としては問題ない。</li> <li>・ 運行時刻について、かなり前倒しになっているが、乗務員の勤務体制について問題ないか。</li> </ul>	

⇒（西東京バス株）ぎりぎりのところではあるが対応はできるということで、始発時刻を早めることについては了解している。

【本件については、事務局提案の内容で合意が得られた。】

- 議事(2) 平成24年度における評価基準について
- 議事(3) 八王子市の公共交通のあり方について

議事2について、平成24年度における、山間地域等交通改善モデル事業（小津町、醍醐・降宿地区）の評価基準について、小津町地域バスは1便当たり2.4人、1日当たり24人、醍醐降宿地区タクシーは1便当たり2.4人、1日当たり4.8人を評価基準として事務局が提案した。

議事3について、山間地域等交通改善モデル事業については、地域にとって必要な交通手段の一つとして定着してきている一方、様々な課題も明らかになってきている。今後、本事業を継続的に実施していく事業として位置付けるため、それらの課題等を踏まえた上で、取り組むことができるような整理を行う必要があると考えている。

まず、交通空白地域及び山間地域を対象地域とし、役割分担として、地域の役割、市の役割、活性化協議会の役割をそれぞれ明確にする。地域の役割としては、運営委員会を組織し、地域交通事業に係る運営全般を行う。市の役割としては、事業開始3年程度を試行期間とし、その事業内容についてサポートする。また、地域交通事業として認定された事業について、評価基準を基に運行実績を評価し、基準を満たせば定められた範囲内で補助を行う。活性化協議会の役割としては、運行内容及び基準について審議を行う。また、年度ごとの運行実績について評価を行い、地域交通事業として認定する際にも、事業内容が適正であるかどうか判断する。

次に、評価基準について、事業を継続するにあたり、その利用実績や効果について確認を行い、適正に判断するための評価基準が必要となってくる。設定の考え方としては、地域毎の事情を考慮した評価基準を決定することを前提としているが、現状では、その評価基準は決定していない。市からの補助については、対象となる地域間の公平性を考慮した上で、運行実績に基づき、定められた範囲で補助を行うことを前提としているが、事業内容により経費が異なることから、それらの事業をどう評価し、地域間の公平性を考慮していくかということが課題となっている。

以上の内容に加え、今後の八王子市の公共交通のあり方を検討するに当たり、交通空白地域、交通不便地域、はちバスや地域交通、行政が行う最低限のサービス水準の基準をどう考えるか、事務局が資料を基に説明、提案した。

### 【主な意見、質疑】

- 評価基準含め地域交通のことについて、本協議会で決定していくということであれば、その前にしっかりと地域の現況を調べ、また検討していただきたい。  
⇒（事務局）進め方については、十分に検討していきたい。
- データをとるためであれば、乗合形式で実証実験を行った方が良いのだが、このまま貸切形式で山間地区の実証実験を行っていくのか。乗合の臨時的な許可というところで、利用者の方から運賃を収受して、収支率と乗降人数のデータを絡めて、事業を見るということも方法としては良いのではないか。  
⇒（事務局）過去に、乗合形式について提案したことはあるが、地元としては、町会単位で貸切運営しているため、安心して乗車出来る、運行ダイヤや乗降場所について自由度がある等の点から、現状、貸切形式で運行しているといった経緯がある。今後、乗合形式の方法もあるということも十分認識した上で検討を進めていきたいと考えている。
- 路線バスの幹線と支線、コミュニティバスと地域交通のイメージについて、基準を詳細に決め、明確に機能分類をした方が良いと思う。また、中心市街地の路線バスについて、万町、南町は駅から 700m圏内であり、バスの本数が少ないから交通不便であるとは言えないのではないか。徒歩圏内の場所については、その位置付けをしっかりといただきたい。  
⇒（事務局）中心市街地においても、そういった声があるということを提示したものである。
- 平成 24 年度の評価基準について、設定した根拠は何か。  
⇒（事務局）設定した根拠としては、小津町地域バスについて、平成 23 年度から 1 便増の 6 便運行となり、平成 24 年度においてはその実績が上がってきているということを考慮した。また、あくまでも地域の方々で乗り合うという意味合いを持つところで、醍醐・降宿地区乗合タクシーと同基準である 1 便当たり 2.4 人という目標値を設定した。
- 山間地域に近い路線バスについては、スクールバスのような役割を担っているところもある。機能分担の話の中で、そこの部分について加味した上で検討していただきたい。
- 今後、地域公共交通システムの機能分類について考えていく中で、通学輸送のあり方ということにも配慮して考えていかなければならないと思う。
- 機能分類について、タクシーの特性を活かした輸送形態は地域交通の中でも幹線交通の中でも果たすべき役割が出てくると思う。今後の役割として、地域交通的な枠の中だけで

はなく、公共交通全体の枠の中でのタクシーが果たす役割というものをイメージしていただきたい。

⇒（事務局）通学輸送、タクシーの役割など、そのイメージや表現について、いただいた意見を参考に改めて考えていきたい。

- ・ 高齢化社会に向けて、個と個を結ぶ交通というものについて、タクシーを含めて考えていただきたい。

⇒（事務局）個と個を結ぶ交通について、それが公共交通としての役割なのか、福祉としての役割なのか、そこの考えを整理していかなければならないと考えている。

- ・ 一般的にタクシーの役割というのは、幹線交通、支線交通、コミュニティバス、地域交通の中でカバー出来ない、単発の需要、集約して移動をまかなうことが出来ない需要のついでに補完していくことであろうと考えている。一般的なタクシーとそのようなタクシーの機能を組み込んだ地域交通の両方について、今後考えていかなければならない。

- ・ 山間の地域交通の評価基準について、国からの補助がなくなった今、何らかのかたちで負担をしつつ継続させていくことを考えると、新たな基準をつくって評価することは必要なことだと考えている。

- ・ 今後、同じような問題を抱えた地域において、地域交通事業を行う状況になった場合、普遍的な根拠を持った基準がないと大変混乱するものとなるのではないかと危惧している。トータルで判断出来る基準をきちんと設定し、その中で地域性を考慮し、ケース・バイ・ケースで考えるべき事柄をその中に設定していくようにするため、ガイドラインのようなものをつくってみてはどうか。

⇒（事務局）今年度については、1 便当たり 2.4 人の乗車人数という事務局試算で評価を行い、来年度に向けては、この指標を基に評価基準を検討することとし、ガイドラインをつくったときには、その指標を変えていくようにステップを迫って検討していきたい。

【本件については、引き続き議論・検討していくこととし、来年度に暫定的な評価基準を定めることを目標とする。】

#### ●報告事項(1) 中心市街地循環バス専門分科会の開催状況について

第 3 回中心市街地循環バス専門分科会の中で議論した、本実証実験の評価及び今後について、事務局から中間報告を行った。

【主な意見、質疑】

- ・ 系統又はルートを新たに設定して実験を実施したのか。  
⇒（事務局）既存のルートを結ぶためにルートを新設し、運行した。

●報告事項(2) 小津町地域バス及び醍醐・降宿地区タクシーの乗車状況について

小津町地域バス、醍醐・降宿地区乗合タクシーの乗車状況について、事務局より説明した。

【主な意見、質疑】

（キャピタル交通㈱）醍醐・降宿地区乗合タクシー事業に参加しているが、現状、人員コストの面でかなりマイナスを背負っているというような厳しい状況にあり、今後、不参加することも検討している。現状として厳しい状況にあることを知っていただきたい。

⇒（事務局）醍醐・降宿地区については、高齢化が進行し、道路が狭く、路線バス停留所までかなりの距離があることなどから、タクシーがないと外出が困難という方が多いという状況であるため、本事業については、市としても継続していただけるようお願いしたい。

- ・ どこかに非常に大きな負担がかかると続かないという話になってくると考えられる。経費の算定等についても、ガイドライン、検討のフローをつくる中で議論していかなければならない。どのような考え方で算定していくのかということも、やはり今後に向けての基準というものが必要になってくると考えられるので、引き続き議論・検討していきたい。

●報告事項(3) 交通事業者からの報告

（神奈川中央交通㈱）平成19年3月からリアルタイム運行情報サービスを実施していたが、最近ではスマートフォンの使用率が非常に高くなってきたことから、来年3月にリニューアルすることを予定している。

【主な意見、質疑】

- ・ 今後、スマートフォン、パソコンを持っていない方のためのサービスの方法について考えていただければと思う。
- ・ ホームページ等のフォーマットや情報を統一して、同様の操作で検索できるようなシステムには出来ないのか。

⇒（神奈川中央交通株）事業者間で統一していくことは現段階では難しい。

（キャピタル交通株）昨年からユニバーサルデザイン、福祉限定車両のタクシーを1台導入している。現時点での運行状況としては、月に3～4回くらいの運行である。乗務員については、ヘルパー2級、または同様の資格を持っている者とし、我々としても福祉の事業に係わる問題としてお手伝い出来たらということで行っている。ただ、車両が1台のみということで、予約をいただくということが前提となっている。

【主な意見、質疑】

- ・ 他のタクシー事業者の中で、今後導入する予定はあるのか。

⇒（キャピタル交通株）今のところ、市内事業者の中で、今後導入していくという話は聞いていない。

●その他

【主な意見、質疑】

- ・ 長房団地の路線バスについて、なぜ京王バスの路線から西東京バスの路線へと変更になったのか。

⇒（京王電鉄バス株）長房団地の路線については、平成25年4月1日から西東京バス株の運行となるが、運行ダイヤ、運賃等の変更はない。しかし、西東京バス株の運行となるため、弊社で発行しているモトクパスという定期券については利用出来なくなる。

西東京バス株の路線に変更となったことについては、弊社が所管している路線の中で唯一、甲州街道の北側を走っている路線であり、地域の中で見たときに、といった意味では、西東京バス株が所管した方が、他の周囲の路線とあわせて、より良いサービスの提供ができるのではないか、といったことを勘案し、路線を移管することとなった。

●閉会

以上