

平成 26 年度第 3 回座間市コミュニティバス等交通体系あり方検討会 議 事 録

日時

平成 27 年 2 月 4 日（水）14:00 から 16:00

開催場所

市役所 4 階第 2・3 会議室

出席者

波形会長 高橋副会長

佐々木委員、谷口委員、吉岡委員、三浦委員、後藤委員、増山委員、清原委員、
渡邊委員、鈴木委員、竹井委員、阿多委員、大塚委員、新井委員、赤津委員
(欠席) 土橋委員、曾根委員、松下委員

事務局

関田都市部長、浅黄都市計画課長、中里技幹兼係長、小山副技幹、宮川主事
IDEC 日向野、IDEC 関

公開可否

■公開 □一部公開 □非公開

議題

座間市コミュニティバス等交通体系のあり方について

資料

- 資料 1 座間市コミュニティバス等交通体系のあり方検討会（第 3 回）資料
- 資料 2 第 2 回検討会（平成 26 年 12 月 19 日）における主な意見とその回答
- 資料 3 アンケート実施方法について

検討会概要

【事務局】

資料 1 及び資料 2、資料 3 をもとに内容説明

部長・会長あいさつ

【都市部長】

皆さんこんにちは。大変お忙しい中、出席を賜り、誠に有難うございます。また、日ごろより都市計画行政について皆様方に多大なご協力を頂いていることを併せてお礼申し上げます。先ほど、2 名の方に委嘱状をお渡しさせていただきました。本来であれば市長がお渡しするところですが、他の業務がありましたので代理で失礼をさせていただきました。改めて、ご指導ご協力をよろしくお願ひしたいと思います。これまで、この検討会は 2 回ほど開催しています。皆様方には活発なご意見を頂いています。検討案の提示に向けて、引き続き、市民性と現実性を加味した、あるべきコミュニティバス見直しの方向を、官民一体となって策定していき

たいと考えています。平成 28 年に向けて、コミュニティバスの運行が皆様にとってより良いものになるように進めて参りたいと存じていますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

【会長】

皆さんこんにちは。本日は大変お忙しい中をお集まりくださり、誠に有難うございます。皆様方から活発なご意見を頂き、検討案の提示に向けて議論を重ねていきたいと考えています。円滑な進行に向けて、皆様方のご協力をお願い申し上げて、簡単ですが私の挨拶とします。本日もよろしくお願いたします。

質疑・意見交換

【B委員】

今、色々な案が出ていますが、私どもの四ッ谷地区では、今現在、老人の方 60 名が長寿会に加入しています。それによって、イベントが公民館とか体育館である場合において、今は老人会の中でピストン輸送をやっています。ただ、歳が歳なので、いつまでもそうやって運搬するわけにはいきません。このような場合に、このコミュニティバスで臨時便を出して輸送してもらえるかどうかということをお聞きしたいと思います。統計を取ってみますと、年間で 5 回ぐらいしかないらしいです。長寿会の方で今日言われたのですが、「その 5 回だけでも何とか出すことは出来ないかどうかと一応お聞きしたい」ということでお伺いしてきたので、そのあたりのことをよろしくお願いたします。

【事務局】

今の話は「老人会・長寿会の特別のイベントの中でどうか」ということですが、これを今すぐにやる・やらないということは中々答えられないのですが、ひとつそういう事実があるということはしっかりと認識させていただきます。もうひとつは、今、コミュニティバスの問題は、相対的に「交通弱者の方の利用をどうしていくか」という話で、「生活の中で交通をうまく、市内で円滑に移動したい」という話を基本的に議論していますので、まずはその枠組をしっかりとした上でその他の問題、個別的問題をどうするのかという話は、本論をしっかりと議論した上でさらに考えていきたいと思えます。今の時点ではそう考えております。

【B委員】

それは分かるのですが、今現在、四ッ谷地区には来ていません。

【事務局】

そうです。ですから、来ていない問題がまだあります。

【B委員】

そこを入れてもらわないといけません。

【事務局】

その来ていない問題があるので、「ルートとして入れるかどうか」という議論がひとつあります。それと、ルートに入らない場合は「個別の問題をどうする

か」という議論のふたつに分かれると思うのですが、まだルートの見直しの最中なので、現状はこうなっていて、四ッ谷には行ってない状況です。こういう状況をどうするかを議論して頂くことが、まず先かなと思っています。

【B委員】

そう言われてもこういう状態ですから、「それでは過疎地において見放されているのかな」と思うわけです。だからそのように、老人対策として、やはりそれもひとつの一環として考えて頂きたいと思います。

【事務局】

良く伝わってくるので、皆さんも今の話を聞いていますので、その中で来年度、基本的なルートの話をよく検討して頂きたいと考えています。

【O委員】

今のは議題の1番のところでしょうか。

【会長】

1番というか、第2回の意見についての内容です。

【O委員】

そうしたら少し見当外れかもしれませんが、ここに出ていますので伺っておきたいと思います。今、このA3の資料の1ページにあるような、カッコ2の「コミュニティバスの目的と方向性について」で、今年度というか、前回もそういうお話でしたが、今回の検討の重要課題というのは、この前もそうでしたが、「どうあるべきかの議論の結論を出したい」という様に捉えておいてよろしいのでしょうか。それと、それを捕まえた上で2番の議題で私は質問させて頂きたいと思っていますので、それを確認したいです。つまり、「コミュニティバスの目的と役割と方向性というのがメインの議論になる」ということを、現在その意見と回答の中で確認させてもらって良いのでしょうか。

【事務局】

その通りです。

【O委員】

分かりました。

【F委員】

小松原・相模が丘コースの委託費内訳について説明を聞いたのですが、「1日9便」ということなのですが、運転手は何名でやっておられたのでしょうか。休憩を入れて1人でやっておられたのでしょうか。

【事務局】

現状2名です。

【F委員】

2名で9便をやっておられたということでしょうか。

【事務局】

その通りです。

【S委員】

5 番の今後の検討スケジュールの「27 年度は 3 回」ということですが、この回数はこの程度で良いのでしょうか。

【事務局】

基本的に、今年度は 3 回やっていますので、3 回を予定しています。あとは議論の流れを踏まえて、「本当に 3 回で良いのか」という話がこの場に出てくれば、当然追加はすると思います。目安としては 3 回程度で収めていきたいという予定です。

【S委員】

4 ヶ月に 1 回でしょうか。

【事務局】

委託期間もあるので、アンケートを 27 年度早々にやってから、アンケートが出てこないで第 4 回目が開けないので、少し 4 回目が遅くなります。それが熟度によって 6 月になるか 7 月になるかです。そこで始まって年度内に 3 回ということです。今回は 11 月からスタートなので、駆け足で 3 回となります。駆け足でやった分、非常に議論は詰まったと思うのですが、まだ 1 カ年目なので 2 カ年目となる来年度は、少しデータも含めてじっくり練りながらやっていきたいと考えています。以上です。

【H委員】

非常に素晴らしい目的だと思うのですが、「市民の生活の足として」ということになると、例えば今は 1 時間に 1 本ですが、満車になっているともう 1 時間待たないといけないという状態では、生活の足としては一般の方は非常に使いにくいのが現実なので今回の「目的」は、もっと、高齢者や交通弱者、あるいは子ども連れのお子さんをまずターゲットとして、さらに「空いていれば乗れる」という様にならないと、私どもの小田急相模原から来る車は結構満車が多いということになると、「乗れないのでしょうがないから家族の車を呼んで市役所まで来た」ということもあります。したがって、その辺が「生活の足として」という様になってしまうと、「10 分置きに作れ」とか「もっと大きくしろ」という話ばかりになっていってしまうのではという懸念がするので、最初は高齢者とかそういうところを重点的にやっても良いのかなと思います。ひとつの考え方ではありますが、最終目的は「市民の生活の足」で良いのですが、最初から生活の足にしてしまうのは少し大きすぎるという気がしないでもありません。

【事務局】

有難うございます。まず市民生活の足というと少しハードルが高いなというのは、これは今までの議論の中で、やはり一定の不便地域の話とか、やはり交通弱者の方をまず、今の水準から行くと、「交通弱者の方を中心としたものを目的の方向とする」ということを入れて頂くと、今後の議論はやりやすいかなと思います。その辺も含めて今日議論して頂ければと思います。それで、最終的には市民

の足となると思います。それは一挙にそこまではサービス水準を「今の 1 時間に 1 本でもおかしい」という話と、「1 時間に 1 本をいくつか的確に配置するところまでは頑張れるか」というのも踏まえると、市民生活の足というハードルが少し重いかと思います。叩き台としてはそのように考えています。今日の議論を踏まえて、最終的にどういうことを入れるかという話を議論して頂ければと思います。

【〇委員】

基本的な方向性のところで、4 ページから項目と方針ということで出ていますので、それについて、「最初のコミュニティバスの目的・役割と方向性」というところと、5 ページ上段の「コミュニティバスの検討条件」、この 2 項目についてそれぞれ伺いたいと思います。まず、最初の「目的・役割と方向性」のところ伺いたいのは、この方針のところに「公共交通網の補完的な役割を」とありますが、公共交通網というものを現実的にどういうものと捉えておられるのかの説明を頂きたいと思います。というのは、普通であれば神奈中さんとか相鉄さんとかのバスとかタクシーであると思います。それが補完せざるを得ないような状況であるから「補完的な役割を果たそう」という発想になるのであろうから、公共交通網というのをどう現実的に捉えて、そのどこがどのくらい補完が必要なのでしょう。今、H 委員も「本数が足りない」ということをおっしゃいましたが、「交通網」であるから、ネットが足りません。それから今言われた「本数が足りない」というところも含めて、それがはっきりしないと「どこを補完すべきなのか」という議論には行かないと思います。そもそも、前回おっしゃったように、「市役所が出来たので」という発想から起こった事業であるから、まずはそれを把握して頂きたいと思います。もうしていると思うのですが、補完しなくてはいけない理由は何なのかということです。それからもうひとつ、利用促進と今の H 委員さんの意見にも関連しますが、交通弱者とかということですが、利便性を向上するのはいいのですが、それはあくまでも公共交通網を補完する、普通の市が予算をかけてやるようなのと相まっての話だと思しますので、そのやり方として、議論の方向性としては初めにこのシステムありきという議論でかかるべきではないと私は考えています。というのは、基本的にはやはり民で出来ることは民でやれば良いという発想をするからであると思います。そのためにはむしろ、逆にバス・タクシーあるいは、後で駅とか病院とか買い物施設とか、大型商業施設とかという議論もこの前ありましたが、これは公共とは言えないかもしれませんが、事業者が送迎車を運行したりするところもあると思います。私は法的なところはわかりませんが、そういうところに補助・助成するとか、あるいは規制緩和を働きかけるとか、そういった考えもあっても良いのではないかと、基本的に発想しますので、その辺の関連を言って頂けると有難いです。

それから、次のページの「コミュニティバスの検討条件」のところで伺いたいのは、⑤のところで、最初の「駅・病院等へのアクセス案について」、この前質問が出ていたということなのでしょうが、その次に「関係機関への働きかけを行うとともに」とありますが、この場合の関係機関というのは、これで考えると駅とか鉄道とか病院の事業者とか、「等」とあるので良く分からないのですが、どういった機関や団体を想定されているのか、具体的に分かる範囲で教えて頂きたいと思います。それから「働きかけ」を行うとありますが、これはどのような働きかけを行うということが想定されるのでしょうか。その 2 点が質問です。

【事務局】

大変重要な問題を指摘して頂きました。1点目の公共交通の補完の問題、主には公共交通網なので、これは鉄道・バス・タクシーというものがあると思うのですが、それはベースとしてはあります。ここで補完しなくてはならないというのは、路線バスの話がメインと考えています。とはいえ、個別交通のタクシーというものも立派にこれは地域に役立っています。それも考慮しなければいけないと考えていますが、メインとしては路線バスです。路線バスが全国的に見て、結構今は路線バスが自由に改廃出来るという状況で、座間市あたりではそんなに廃止路線はないのですが、今後どうなるのかはわかりません。これも強調してやらなくてはなりません。路線バスでうまく成り立っているところは、それはそれで民は民でやるという話が別としてあります。それ以外の不便性のあるところ、あるいは路線バスは一定方向で行っていますので、それを補完していくという考え方はです。

【〇委員】

あるいは、基本的に採算が取れないと動けません。

【事務局】

そうです。その採算が取れるところは頑張っ、それを皆さんも良く乗ろうという話があります。あくまでも、コミュニティバスがいくら頑張っても、全体的な交通体系として円滑なものをコミュニティバスで全ては出来ないという話がベースにはあります。座間は比較的鉄道網が充実していて、駅は大きくは5つぐらいの駅を使っていて、よくよく考えてみたらみんなある程度は徒歩圏であって、自転車通勤圏であって、そういう位置づけにはあるというところで、そこに対して路線バスとコミュニティバスがどう機能していくかという話はあると思います。ここで言う補完というのは、主には路線バスと考えています。もう1点、関係機関の話ですが、その前に、「民で出来るものは民でやる」というのはベースだと思っています。そうは言っても、全国的に見て路線バスの衰退というのは進んでおり、みんな乗らなくなってしまっている話があります。それでまた今、高齢化が進む中で「乗らなくなってなくなったら困るでしょう」という話をもう1回認識していかなくてはなりません。そこでみんなモーダルシフトで、自動車から公共交通、あるいは徒歩・自転車へという流れをもう少し加速していくためにはどうしたら良いかという話があります。これはコミュニティバスに乗って頂くとともに路線バスもうまく一緒になって連携して機能していくような交通体系を考えて行かないか、ということだと思います。「民が出来るところは民」で、そこに足りないところはうまく連携しながらかぶせていこうというのが発想としてあります。コミュニティバスで全てが解決するわけではない、ということは考えています。それから「駅とか病院へのアクセス案について関係機関への働きかけ」があります。これはご指摘の通り、それぞれ主要な大規模施設とか病院というのは事業者がいて、事業者とともにそれぞれ市ではその担当課の方も情報を把握していますので、事業者とか担当の方にも、ここでの議論もお伝えするし、病院では今どういう協議をしているのかということ。そこがシャトルでどう繋がるかという話を、ある程度方向が見えればそれありきでコミュニティバスと路線バスとは、シャトルとどう連携するのでしょうか。大規模商業施設の方も同じような話で、これも集客施設なので、民間事業として成り立つようであれば、バス事業者も商業施設が直接事業委託をしながら配置する路線がどこかということ

前提として、わかっていればそれにどう関わっていくかという話が出るのかなと思います。ということで、関係者というのは、公共・民間に関わらず、その主体に働きかけているという意味です。以上であります、何かありますでしょうか。

【事コンサル】

1点だけあります。「補完」の意味であります、基本的には「本数を補完する」という意味はないということでしょうか。

【事務局】

本数だけを見て、補完するという考え方はありません。

【事コンサル】

わかりました。本数が少ないというのは、やはり利用者が少ないというところが大きくて、利用者がいけば民間バス事業者さんの方が勝手に本数を増やすと思うので、基本的にはネットワーク、それも例えば物理的に道路が狭いというところもあって、中々路線バスが入り込めない圏もあるし、今おっしゃった需要の面からも中々入り込めないところがあるので、基本的にはネットワークに対して足りないところ、一般的に「公共交通空白地帯」という言い方をしますが、そういうネットワークとして不足しているところに対して補完をしていくということを考えています。

【K委員】

最初に挙げた「利便性の向上」ですが、市民の利便性の向上というのはかなり広い意味で使われているものですから、考え方として、従来は市役所に来るための交通補完的な機関だということだったのですが、この利便性向上ということは、市の方からも既にお話が出ていますように、高齢者、あるいは病院に通わなくてはならない、そういう方たちを吸収しながらやっていくという考え方が当然入って来ると思います。もちろんお子様連れのお母さんもそうなのですが、そうすると単に一般会計であり、これは予算の問題でもあるのですが、先ほども少し出たように福祉の方からも当然お金を出してもらったりする必要があります。つまり福祉との関連、利便性向上の中に、福祉も向上するためのひとつの方策として単に一般的に利便性と言うだけではなくて、これを使ってもらうのだという方策を明確に打ち出していくことも必要かと思いました。そうすると当然、市の全体総合予算になるから、福祉関係からも当然出せるでしょうし、そういうことも含めて、今言った「本数を増やす」ということがベースなのですが、具体的にはやはり、色々な方が多目的に使われる中で交通弱者、高齢者、あるいは病気の方たちが使いやすいようなコースも時間も、そういう形で、むしろ一般的というのではなくて、そういう方たちもぜひ利用出来るような利便性を図っていくということの名目につけた方が良いでしょう。「利便性の向上」だけだと少し漠然としているという印象がありましたが、そのあたりはいかがでしょうか。

【事務局】

先ほども「市民生活の利便性向上」、そうすると相当ハードルが高いのは確かです。やはり今出来ることは、少し頭に冠をつけて当面の目標設定の話の冠はしっかりつけながら、そこだけ少しルートの話とか、便数の話とか、今の水準よ

りもサービス水準が高まると必然的に他の方も利用出来るというところが第一ターゲットかなと考えているところです。とりあえず今のところは、第一案では、市民生活という話です。今日の議論の中で、現実的な話として「この辺に冠をつけた方が良いのではないか」という話で収束させて頂ければ、その方向で結構かと思えます。

【O委員】

前回の議論を含めて、今日の話は良くわかります。それで、今のK委員の話も含め、それを市のこれで充実させようと思ったらいくら税金をかけても足りません。だからハードルが高いという話になります。であるから、私も2つの質問で申し上げたかったのは、公共の中に大型商業施設の送迎車のような、それも事業化出来るでしょうということも含めて、例えば神奈中にしても相鉄さんにしても、大型バスしか通らないところを許認可とか規制緩和の問題はあるでしょうが、今、本数ではなくてルートという説明がありましたので余計思いますが、こういう規制緩和を働きかけるとか、そういった事業者が事業として成立しやすいように補助・育成するという方向性も、行政としては考えても良いのではないのでしょうか。そう思ってこの質問をしたわけです。そうしないと、それこそ最終的には小型車から何から含めて「市営バスを作れ」という話になってしまうわけです。そうしたら予算規模も全然違ってきてしまうと思えます。だから最初に「補完とは何か」ということを聞いているわけです。そういった発想を持たないと、片方は規制で、違うバス会社がダブって走らせないようにしている、それから今は大型が通らない道は小型が走るようにはなっていないはずですが、だから、そういったところも併せて考えて働きかけていく発想を持たないと「これしか税金がないからこれしか出来ない」という議論に終わるのではないかと思います。それでこういう質問をしているわけです。よろしくをお願いします。

【J委員】

意見とか質問ということではなくて、今日この場に初めて出席するにあたって初めてコミュニティバスに乗りました。その時の感想なのですが、ここに書いてある「コミュニティバスの目的、役割と方向性」というところの真ん中あたりに、「高齢者、交通弱者の足として、また市民の方にとっても日常の足となるような利便性を重視した運行形態とはなっていない」とここには書いてあるのですが、実際に今日、私が乗ってみたのですが、確かに充分とは言えないのですが、かなり利用されている方は多いと思えます。市役所までですが、私が乗ったバスだと最終的には9人乗っていました。その間に5名程度乗り降りをされている方がいました。そのうちの半分がここで言う「交通弱者」という方たちでした。杖を持った方たちです。私は乗る前は「そんなに乗る方はいないのでは」と思っていたのですが、結構いたわけです。それなので、ここに書いてあるように「このような運行形態にはなっていない」とは少し言い過ぎではないかと思えます。かなり利用されている方もいますので、この辺の表現をもう少し良い様に変えても良いのかな、というのが私の感想です。

【事務局】

有難うございます。先ほどの「市民生活の利便」とも同じ話なのですが、この部分も、確かに私も全部の路線を見ています。特に小松原、相模が丘、この辺は非常に利用度が高いです。多分、このルートをモデルとして全市にどう活かし

たら良いか、という発想があります。あそこでは確かに乗り残しの問題もあるので、よりあれだけ乗っていくと、もう少しプラスアルファするともっと良くなると思います。ここで表現したのは、少し最初の案で叩き台をいくと、少し下がって「全市的に見るとこういう面もある」という面を表現しています。こうした指摘を言って頂くと有難いことは有難いのですが、違う面もあることは確かだと思います。特に小松原、相模が丘ラインというのは比較的今のコミュニティバスではモデルとすべき路線かなと考えています。

【F 委員】

2 点質問させていただきます。「中型車両 1 台の導入費用が約 2,000 万」とあるのですが、現在のは全てリースでしょうか。繰延資産なのでしょうか。これはきつと買取価格が 2,000 万ではないでしょうか。

【事務局】

委託交通事業者の買取価格が 2,000 万です。

【事務局】

委託交通事業者が買う形です。市はそれを減価償却します。

【F 委員】

減価償却というのは繰延資産、それとも固定資産でしょうか。ということはリースではないということでしょうか。

【事務局】

はい、市は車を持ちません。あくまでも持つのは委託交通事業者で、市はそれに対し、5 年で分割するか 10 年 10 回で分割するかといった考え方で払うわけです。

【F 委員】

ということは利息が若干乗っているのでしょうか。

【事務局】

乗るでしょう。

【事務局】

委託交通事業者が買って、それを何年かに分けて運行費用の中に乗せていく、というパターンにしています。

【F 委員】

もう 1 点は関係機関との働きかけのところですか。例えば具体的に言うと、路線バスのバス停というのは、バス事業者が勝手に変えているのでしょうか。住民からクレームが出たというのは、座間市役所の停留所なんていうのはあんなどころにあって、市役所の前には横断歩道がありません。端と端に行かないとありません。バス停のある真ん中あたりにはありません。あれだったらもう少し市役所の前の方にバス停を持ってきてもらえたら、もう少し利便性が上がると思います。市役所に来る方は真ん前だから、バランスが良いと思います。だから、関係機関

への働きかけという中にはああいうところも入って来るか、あるいは別だと言われるのでしょうか。

【事務局】

ここでの全体的な公共交通体系の話もあるので、貴重なサブの意見としては神奈中に対しても言うておきます。要はコミュニティバスの話ですが、「コミュニティバスは路線バスを補完して」という話なので、路線バスの意見については神奈中には伝えておきます。もうひとつ、役所の場合のバス停の位置というのは、そもそもこの庁舎の移転の計画の中で、道路を多少拡張してバス停のバスレーンを作り、位置を決めたというのは市役所側です。それと、あのへこみを作り、当時どういう計画であそこの位置にしたのかというと、それは神奈中の責というよりも、むしろこの計画の中でのあそこの位置づけです。多分、集中的に降りるのはそっちななと考えたのでであると思います。「文化会館の方が一気に集中して降りる」という発想であそこに持ってきた発想だったのかもしれませんが。それはずっとホールというものがなかったわけですし、ホールというのはやはり一気に人が来る、という前提の発想のようでした。

【F委員】

やはり、コミュニティバスの停留所もそれと相まって重なるようなところは検討されていくのでしょうか。

【事務局】

そうです。

【K委員】

次年度の話かと思って持ち出さなかったのですが、話が出たのでお話をさせて頂きます。「今のバス停が目立たない」という話は前々から出ていたと思います。バス停の形から何からです。それから、今現在は座間市役所に来て、それを終点としています。それで、これから継続して次に行く場合、引継ぎというか、その場合に、非常に今はコミュニティバスが目立たないわけです。しかも、座間市が主催しているのに、コミュニティバスのPRが全く、1階のロビーにも何も表示も出てなく、何もしていません。まして今のお話で、いろいろと行事をやった時どこにバス停があるのかわからず、近くに行かなければ時刻表もわかりませんでした。具体的な、各論が出来ていないと思います。つまり運行しているだけであり、乗ってもらえれば良いということです。もっとPRをした方がよいと思います。私もPRしている方だから、特に今言ったハーモニーホールだってたくさん乗り降りしているのだから、ハーモニーホールの中に大きなコミュニティバスの時刻表を作成し、「コミュニティバスにはこのようなコースがある」とか、そういうPRを全くしていません。それはもちろん市役所もそうだと思います。入口のロビー、あるいは入りのエントランスを今日も少し見てきたのですが、何もコミュニティバスの話は出ていませんでした。それは次回向けの話で良いと思いますが、各停留所の看板の色使いから何から言っても下手ですし、まったく目立っていません。景色に同化してしまっています。大和市なんかは黄色い看板がしっかりとついているから良くわかります。そういう意味で、なにかすごく「運行すれば良いや」という傾向だけでした。今後については次回の話でしょうが、そういう目立つ、乗るための工夫をする、それから市でも協力している姿勢をはっきりと出

すべきであると思います。そうしないと利便性を向上させて利用者の人数を増やそうと言っても、まず、バス停がどこにあるのかわかりません。そういう PR は絶対必要だと思います。という意味で、次回はそれを含めて検討をお願いしたいという要望です。

【事務局】

要望はまさにその通りです。まず、私どもの PR の話をしっかりとやっていかないといけません。今回こういう形で 19 人の委員の方、特に自治会関係の方、「どういう形なら乗ると思うのか」という話も、今後は自治会を中心としてお話して頂かないといけませんし、とにかく乗ってもらわなくてはなりません。乗ってもらおう努力というのが、それからまた、「やはりみんなも乗らないとダメでしょう」という話の議論まで含めて、PR の問題というのは相当重要な個別課題かなというのがこの 3 回の議論の中で認識されたと思いますので、来年は重要なテーマとして受け止めていきたいと思っています。

【B委員】

今の PR の件ですが、それは広報にも載せてもらって、あらゆる PR をして頂くという様な形でやって頂ければ、これからの発展は見込めると思います。四ッ谷地区はなんで廃止したのでしょうか。「赤字路線は廃止する」とか、そういう考え方ではなくて、やはり老人対策も必要です。「一環としてこの様に周っているから」と、そういう様なことで PR してもらいたいと思います。よろしくお願ひします。

【事務局】

良くわかりました。また特に、四ッ谷とか新田宿というのは全市的に言うと人口密度が薄いという話と、それから神奈中が少ないけれど路線バスが走っています。けれども、そこの必要性として「ここにコミュニティバスが連携してくると相当乗るよな」という話を来年議論して頂くと、それと、大夙との関係とかひまわりとの関係とかも含めて、「四ッ谷というのは人口が相模が丘とかひばりが丘に比べて少ないのですが、色々な方が訪れたいようなところがある」とか、そういう話の議論がルートに絡まってきます。それと、おっしゃっていたような長寿会、高齢者の方の色々な活動の場を広げるような形のことも重要なのではないかと議論していきたいと思っています。よろしくお願ひします。

【O委員】

先程、「路線は考えるけれども本数はこれで増やすことは考えない」という説明がありました。私の聞き間違いかもしれませんが、今の話と関連します。例えば、新田宿とか座間一丁目がないという話にも絡むと思います。これも皆さんがおっしゃるように次回の話になるのだと思いますが、考え方として、今言われたように新田宿四ッ谷は路線バスが走っていますが、「そこにコミュニティバスをダブらせて走らせるということはないよ」という前提で考えろということでしょうか。

【事務局】

「ない」とは言っていない。路線バスがあることを前提として、「それでもコミュニティバスをそこにどう絡ませれば良いのか」ということです。だから、

完全に否定はしていません。「あることはあるのですが、そんなことを言っても四ッ谷から相武台前の路線というのは1日何本走っているのか」ということも含めて、それは四ッ谷から新田宿を経て、座間を経て、相武台という座間の縁を走る、「駅に行くには非常に便の良い路線ですが、他に対してはあまり機能していない」という現実論です。その中で四ッ谷としても今苦勞しているのは、こういうルートだったらこういう乗り方、地域でも頑張れるみたいな話が必要なのではないかなと思っています。

【O委員】

わかりました。

【B委員】

路線バスもそんなに走っていません。

【事務局】

その話も含めて、路線バスが座間から相武台前みたいにこの便数が全て走っているわけではないことは確かなわけですが、そういうことも踏まえて考えていきます。

【O委員】

なぜこんなことをくどくど話しているかということ、おっしゃるように、やはり鉄道だって何だって本数が少ないと利用しにくいわけですが、路線と本数というのはバランスを取っていると思います。だから、助成とか規制緩和もいるのでしょうけど、今「絡めて」という話がありましたので、その様な理解で次の会議に臨みたいと思います。

【事務局】

はい。

○事務局 資料3について説明

【会長】

今の説明の中で訂正があります。番号が同じ箇所がありました。2ページ目の問3の1番です。コースを1つ選ぶ中で4が2つあります。「入谷循環コース」を5番にして欲しいです。同じく、6ページの間1の1番もそうです。「入谷循環コース」を5番にして欲しいです。では、ただ今説明がありましたことに対してご意見・質問があればお願いします。

【H委員】

はい。まず、今回の会議等は全てホームページで議事録を出してもらっていますが、アンケートもホームページに載せて回答を得る方法があっても良いかなと思います。それについて検討して頂いても良いと考えています。それから次に、このアンケートの3番「利用する目的は」というところに、なぜか市役所が1回も入っていません。「市役所を補完する」と書いてあるにも関わらず、利用目的のところに市役所を入れておかななくて良いのかなと思います。その他のところで市役所と書かなければいけなくなってしまうので、やはり市役所に来ることを目

的として当初やったのであれば、利用目的には市役所を入れておいた方が良いのではないのでしょうか。行く場所という格好になってしまうが、通勤、通学、買い物ではないと思います。そういう話をひとつ入れても良いと思います。それと3点目として、先ほど来、私は相模が丘・広野台地区の者だから、乗り残しの話ばかりで稼働が良いところなので、少し話が違うのかもしれませんが、私も自治会で色々こういう話を報告しています。そういう中で出ているのが「やはり乗り残しがあるから利用しづらい」という意見です。ということで、利用しづらい理由の中に、多分うちの近所の方はみんなそちらに行ってしまうのではないかなと思います。そこの鍵カッコに出来たら「乗り残し」を入れておいてもらった方が良いと思います。データとしては、利用しづらい理由の中に「乗り残しがあると1時間に1本になってしまうから利用しづらい」というような話になるのかなと思います。稼働の悪いところではなくて、逆に稼働の多すぎることによる問題点だと思っていますし、今後稼働が上がればやっぱりそういう問題が出てくる可能性もあるので、そのへんは項目に入れても良いのかなと思います。それから、「最も良く利用するコース」ということで、これはひとつだけと書いてあるのですが、実は私どもは小松原・相模が丘循環と、小田急相模原循環がダブって入るところなのです。従って、「ひとつだけ」と言うとかえって困ってしまうのではないのでしょうか。あえてひとつだけとうたわなくても良いのではと思ったのですが、その4点ばかりをお聞きしたいと思います。

【事務局】

有難うございます。基本的には良くその話を事務局の方で精査させて頂いて、最終案を作りたいと思います。アンケートの実施に向けて、良く分析させて頂きます。最終案はこれだという話はまたご報告させて頂きます。特に、おっしゃる通り、公共施設は入れた方が良くないかなと思いますし、乗り残しの問題をどう考えるのかという対応をするならば、という話も含めて最終的には検討していきたいと思います。それから、ホームページの話は、まずは1個目の全市民アンケートというのは少し統計的な処理をしたいと思います。統計的な処理法だと住民基本台帳を回して2,000通出した、という中でサンプルが出るという話で、統計的にしっかりしたものを行います。後は利用者アンケートについては、まずは利用している方々の意見を把握するためにこのアンケートをやるとして、プラスアルファでホームページを使いながらという話にもう少し考慮の余地があるかもしれませんが、それは少し検討させて欲しいと思います。2つでまかなえるのか、ホームページはまた違う形で使うのかなと思います。これだけオープンにしているので、今後はそれがだんだん浸透してくるとそれに対する意見が出てくるのかと思いますので、ホームページの使い方についてはまた検討させて頂きたいと思います。

【H委員】

それと補完でひとつだけあります。ホームページではなくても良いのですが、要は例えば「乗った方に渡して後で郵送してくれ」というのは意外と回収率悪いかなと考えるので、ホームページみたいなものの方が良いのではないかというだけです。

【事務局】

有難うございます。

【K委員】

実は今言ったアンケートをホームページでという話もあるのですが、パブリックコメントについて市のところでやるというのは考えてないのでしょうか。というのは、座間市役所に何で来たかという質問もかねて、バスで来たのか車で来たのか、それを現場、今の現場であるところの市役所でアンケートとして「何で来たのか」と聞くのも手ではないかと思ったわけです。それで、コミュニティバスの存在を知って来たのか、知らないで来たのでしょうか。そういうことで、どういう経路を辿って市役所に来たかということで、また別なアンケート結果が出るかなというところもあります。このあたりはいかがでしょうか。

【事務局】

基本的には今、とりあえず全市民の話で、乗る人も乗らない人も、一般的なコミュニティバスの話をまず把握して押さえたいと思います。それから、乗っている方の把握をしておきたいと思います。それとはまた別に、市役所への出入りの中でどう来ているのかという話もあります。これはコミュニティバスに限らず、端末が市役所の場合はどのような手段で来ているのかというのは、非常に興味深い話です。その辺もこの中でどう生かすかも含めて、2つのアンケートについて、今回の会議で骨格を決めて頂きます。その他何か必要があるかという話は、また後日検討していきたいなと思います。パブリックコメントについてはいつやるかというのは、パブリックコメントは恐らく大筋の骨格が出来た段階での話になると思いますので、「パブコメをどういう場面でどう使うか」という話もまた今後の話でしっかりと報告させて頂きたいと思います。

【E委員】

これは叩き台ということなのでこの書式なのだと思うのですが、実際に自分がやるつもりで来る前に目を通して見たのですが、これは非常に答えづらいとか見づらいです。何番に行った後で何番に行って、ここに答えてということなんです。特に高齢者の方に使って欲しいということもあつてのアンケートなので、これが来た時に高齢者の方が見て「あー、面倒くさいから良いや」という感じになってしまつては意味がないかなと思います。レイアウトとかそのあたりを、文字のイメージにしても、とにかく来た時に答えやすいというか、そういうパターンを、実際に出すものはもう少し変えられると思うのですが、やって頂きたいなと思います。このままの感じだとやはりこれは少し抵抗があるなという気がします。それと問10なのですが、「市の人口1人あたりおよそ500円の運行経費が」というのは、ここは私たちがこのあいだから会議で色々伺っていますので「意味するところはこういうことだな」とわかりますが、これがポンと書いてあると意味がすごくわかりづらいのではないかと思います。「人口1人あたり500円」というものが「実際にかかった運行経費を人口で割ったものである」ということがピンと来づらいかなというのと、その次が「運賃収入は運行経費の15パーセントとなっている」というのとも結びつきづらくて、さらにその下の選択肢のところに行って、「運賃を上げて利用者がもう少し負担しても良い」というあたりが、使っていない人は今いくら運賃がかかっているのかというのともわかりません。この問10はもう少し練り直して、わかりやすく答えやすくして頂かないと、少し難しいのではと思います。

【事務局】

どうも有難うございます。そういう点も含めて検討したいと思います。まず、レイアウトの話は良く精査したいと思います。それから問 10 は確かに、ここでの議論の中で、皆さんとしてはこれで良いのでしょうか、「早い話こういう話をしたい」ということが先行しています。こういう内容が、あまり今まで利用しなかった方、わからなかった方もこの意図で出るような形でもう少し工夫はさせて頂くということで頑張らせて頂きます。

【E 委員】

1 回作られてから、市役所の中でこういうことにまるっきり関心がなさそうな方にやって頂くというのも良いのではないのでしょうか。

【事務局】

わかりました。

【G 委員】

今の続きですが、これは利用者に負担してもらおうというのと、それから極端に言う市の方と書いてありますが、そうではなくて両方ということもあると思います。そういうことも含めて、片方だけではなくて、やはりお互いに、乗る方と走らせる方、要するに運営する方、市の方と折半でも良いのですが、そういう項目も入れた方が良いのかなという気がします。

【事務局】

この項目の回答の使い方も含めて、その意味も踏まえてもう少し手を加えていきたいと思います。多分、両極端にして総括にすると使いやすいのかなと思います。ただ、そうでもないなというのは確かにあります。乗る人は乗る人、でも乗らない人も走っていることに意味があることで、市のコスト負担のバランスは色々な考え方があると思います。少しそこは考えたいと思います。

【H 委員】

市もやっているということをやっぱりしておいた方が良いと思います。要は「支出は 500 円で収入は 15%だ」と書いているのなら、引くと 350 円なので、「経費は 350 円かかっている」が良いと思います。で、「そのうちの運賃は 100 円である」と書いてしまった方がわかりやすいと思います。現行の方が正しいのだけど、正しいけどわかりづらくなっています。その辺は一度検討して頂ければ良いかなと思います。

【事務局】

相当大事なアンケートの項目だと思っておりますので、それも踏まえて、こちらの意図は良いとして、やはりアンケートをやる側がその意図を全然わからないままに回答されてもというのもあるので、それは充分検討させていただきます。

【O 委員】

大抵のアンケートの時にはわからないので何うので、別に変な意味で質問するわけではありませんが、1 ページの「調査方法」の①の市民アンケートですが、利用者アンケートの方はさっきご説明がありましたので、「平均乗車数が 200 だから」ということで 400 です。これは分かるのですが、①の市民アンケートの方

の「郵送にする」というのもさっきの課長の説明で分かりました。その次の「2,000 所帯に配布」、2,000 部ですが、これについて質問させていただきます。これの回収率、これは当然ですが統計的に有意であるという前提でなされているのだと思いますが、配布が 2,000 部ということだから、回収率をどのくらいで想定されているのでしょうか。それが有意であるという根拠が私には分からないので説明して頂きたいと思います。というのは、今日頂いた資料でも「平成 22 年の統計値で座間市の所帯数は 53,945」という数字があるから、その中の 2,000 を抽出して、さらに回収率は当然それより落ちるわけであって、それで有意だという説明を頂きたいと思います。それから、先ほどからコースがダブるところも含めて 5 コースあるわけで、5 コースの議論がありますが、モデルエリアになるようなところの回答と、モデルにならないようなところの回答は当然違ってくと予測出来るわけです。2,000 を配布する時に住民台帳から抽出するという話だったが、どこのエリアからの抽出が多くなるのか、そのバランスによっても回答が相当変わるのではないかと単純に思えるのですが、その辺はいかがなものでしょうか。

【事務局】

基本的には無作為です。無作為をすることによって、確率論的に言ってばらまかれます。私もそんなに知っているわけではありませんが、統計的にしっかり行うことが、大原則と考えています。

【O委員】

数的にはこれで意味があるのでしょうか。

【事務局】

そうです。特に 2,000 というのに意味があります。あとはその回収率は当然どのくらいを想定するのかというのは、40～50 とか、40～60 のラインの間だと思います。それは要は誤差率という話で、2,000 を選択してそこから回収することで、全市の大まかな意向が反映されるということです。アンケートをベースにするならば統計学上の基本はしっかり押さえないといけないと思います。

【O委員】

もちろん質問の前段でお話したように、当然専門家がやっているのだからそういうことは配慮されているのかもしれませんが説明して頂きたいと思います。

【事務局】

はい。それを前提としてやらせて頂いています。

【K委員】

追加ですが、今のO委員さんの話ですと路線によって誤差があるかなというところで、路線についての選択は何か考えがあるのでしょうか。全部均一にやるのでしょうか。それも無作為でしょうか。

【事務局】

多分、誤差のうちだと思います。5 万何千世帯で、2,000 という話の中です。まあ、サンプルは少ないのですが、その中での意向はおおむね反映出来ると思います。

【K委員】

いや、そうではなくて利用者に対する 400 部に対して、どこの路線を調査するのでしょうか。この返事がなかったので申し訳ありません。

【事務局】

今は市民全体のアンケートに答えていました。とりあえず、利用者の話はこれも 5 コースあるので、この 400 というのは、多分 200・200 というのは 1 日が 260 です。だから 200 ぐらい取れば良いということなので、これはバランスの良い個数ということです。これは統計学というよりも利用実態を言っているわけです。少し市民全体のアンケートと利用実態とは変えてやっています。

【J委員】

市民アンケートの中の問 3 ですが、この中の「利用頻度」のところですが、①、②、③、平日、土曜、日曜となっていますが、これを見ると月に 1 回の次が「利用しない」になっていますが、例えば年に 1 回と 2 回とか、不定期に住民票を取りに来るとか、戸籍謄本を取りに来るというのもあると思います。そうすると平日とか土曜とか日曜とか関係なく、「いつ来るか分からない」というのもあると思います。だから、ここに飛んで来るのは「利用している」と「何度か利用していますが利用しづらい」というのが問 3 に来ることになっているので、そういう人たちはもう書くところがありません。だから、そういうところをもう少し考慮して頂ければと思います。

【事務局】

有難うございます。指摘の通りだと思います。この辺はもう少し精査して、今日の意見も反映した形にしたいと思います。

【会長】

他にありますでしょうか。では、他にないようなので、本日の議題はこれで終了しました。

【事務局】

議長、コミュニティバスの基本的な方向というのは、素案を出させて頂いて、今日の議論だと、これは「市民生活の足としての利便性」という話に少し限定した方が良いのではないかという話がありましたので、文面は別として、それについては、これは限定する方向でよろしいでしょうか。文章構成は、現状、本文中は「高齢者」という文言を入れているのですが、もう少し本文に入れた方が良いということでまとめさせて頂くので、本日はそれでご理解を頂いたということでよろしいでしょうか。

【会長】

事務局より確認がありました。その方向でまとめていくことでよろしいでしょうか。異議が無いようですので、それで進めていくこととします。上記内容を加筆いたしました。確認願います。

では、本日の議題は全部終了したので、これで終了したいと思います。これからの進行は事務局にお返しします。

【事務局】

有難うございました。本日の内容についてもホームページに載せさせて頂くのでご覧頂きたいと思います。次回なのですが、第4回の検討会の開催は、アンケートの実施後の6月上旬から中旬あたりで、多少変わるかもしれませんが、その辺を予定しています。アンケートの実施については先ほど話したように、27年度の4月ぐらいに実施していきたいと考えています。今後のスケジュールについてはある程度確定してから事務局から皆様に通知をさせていただきますのでよろしくお願い致します。これで第3回座間市コミュニティバス等交通体系のあり方検討会を終了しますが、最後に波形会長より閉会の言葉をお願いします。

【会長】

皆様、本日はお疲れ様でした。次回はアンケートの実施結果報告や、また計画案の検討を行っていきたいと思いますので、皆様のご協力をお願いします。それと、来年度になるとまた自治会の役員や理事が代わりますが、皆様は委嘱して頂いていますので、出来れば皆様代わらないで、この見直し案の作成が出来るまで、連続2年間、皆様が委員ということになっていますので、継続でお願いしたいと思います。本日は有難うございました。

以 上