

会議録

会議の名称	第1回西東京市地域公共交通会議
開催日時	平成25年7月1日（月曜日） 午前10時30分から正午まで
開催場所	防災センター 講座室2
出席者	委員：稲垣委員、早乙女委員、関根(康)委員、高橋委員、徳永委員、町田委員、松本委員、若林委員 代理出席：土屋様（関根(肇)委員代理）、大熊様(松島委員代理) 事務局：加藤主査、小貫主査、広瀬主事、乙幡主事、岩見主事 傍聴者：なし
議題	議題(1)地域公共交通会議の委嘱について 議題(2)はなバス料金改定について 議題(3)その他
会議資料の名称	資料1 委員名簿 資料2 はなバスの料金改定について 資料3 停留所ラップ表 参考資料 委員からの提供資料
記録方法	全文記録 発言者の発言内容ごとの要点記録 <input type="checkbox"/> 会議内容の要点記録
会議内容	
<p>事務局： 議題及び配布資料の確認</p> <p>今回の地域公共交通会議が道路運送法および道路運送施行規則に基づいた法定会議となっていること、西東京市地域公共交通会議設置要綱第5の規定により会長として都市計画課長の松本委員を充て、副会長については、第3第9号に規定する、稲垣委員が執り行うことを説明。</p> <p>会長： （開会宣言） 西東京市地域交通会議設置要綱第6第2項に規定する定足数(委員の過半数)を満たしていることを報告</p> <p>会議の公開について 会長： 議事に先立ち、会議の公開についてお諮りする。当会議は、西東京市地域公共交通会議設置要綱第7の規定により、会議録も含め、原則公開となっているが公開でよろしいか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>会長：</p>	

それでは、本日の会議については原則どおり公開とする。

地域公共交通会議委員の委嘱について

会長：

委員の委嘱について、事務局から説明を求める。

事務局：

資料1の「地域公共交通会議委員名簿」が西東京市地域公共交通会議設置要綱第3に規定される各委員の所属先の名簿となることを説明。

はなバス料金改定について

会長：

はなバス料金改定について、事務局から説明を求める。

事務局：

コミュニティバス導入の経緯、はなバス事業の収支課題、地域交通会議(公募市民参加による任意会議)における検討内容、西東京市使用料・手数料等審議会からの意見、料金改定における西東京市の方針を説明。

会長：

事務局が説明した内容に関して、質問・意見はないか。

委員：

車内広告や市報に掲載した今、これを承認しないということはどういう意味になるのか。

事務局：

はなバスの料金改定についてそれぞれの立場から問題点等があれば意見を述べていただきたい。本来ならば、広報前に諮るべきだが、昨年度地域交通会議において議論を行い、民間の路線バスと同様に、3か月前に申請を行って認可を得る形を想定し決定し申請していたが、今年度に入り、法定会議を通した形での運賃の改定でないと認められないことが明らかになった。

このような経緯により、法定会議を設置し委員の依頼をしたため、広報と協議が逆転してしまっている状況である。

委員：

補足として説明するが、地域公共交通会議はその地域の交通について様々な立場から様々な意見を集め、より良い交通計画を作っていくというものである。

はなバスの運賃に関しては前年の地域交通会議で議論を交わし、その中で運賃を150円に改定するということが決まった。そして、今回の法定会議に格上げするにあたり暫定予算等の都合もあったが最短のスケジュールで本日実施することとなった。

今後については、運賃改定だけでなくはなバスのルートや路線バスや鉄道沿線に関する

ことを継続的に議論していくことが地域公共交通会議の趣旨である。

委員：

引き続き補足をするが、一口にコミュニティバスといっても法定会議で決まっているものと法定会議でないもので決まっているものがある。西東京市の場合は法定会議ではないもので先に議論を進めていた。両者の違いであるが、前者は様々な緩和措置がありそのうちの一つに運賃に関する緩和措置がある。後者は通常認可申請という形を取って、審査事項に関して原価計算が適正かなどといったことが審査される。今回から法定会議にすることにより地域間の合意が得られたとして認可事項が届出事項に代わる。

委員：

今回持参してきた資料に関して議論を進めたいと考えていたがまだ議論の余地があると捉えてよいか。

事務局：

運賃に関わる事については、今回に限らず消費税の増税や民間の路線バスとの格差、地域間のコミュニティバスの問題に関しても検討していくものであると考えている。警視庁の推進している自主返納サポートについても同時に検討したい。

委員：

車内広告や市報を出したためもう議論の余地はないのか。それとも、まだ議論を進めていくことができるのかを確認したかった。

事務局：

今回検討した中で、自主返納サポートに関して市として認識していなかった。しかし、消費税増税等で検討の際には自主返納サポートについても検討したい。

会長：

料金改定については昨年度までの地域交通会議において十分な議論が行われたと認識している。

今後は、社会情勢の変化も考慮して料金は適宜見直すという形を取り、その都度、委員から様々な意見を伺い、より良い料金体系に変更していきたいと考えている。

委員：

ICレコーダーやドライブレコーダの導入にあたり設置費用に関しては市が負担しているのか。

事務局：

協定を結んでいる西武バスと関東バスで設置をする。運行経費や収入を相殺した上で運行経費が上回った場合、上回った額を市が補助金として支出する。

会長：

他に質問、ご意見はあるか。

無いようであれば、採決に入る。はなバス料金改定について承認いただける方は挙手をお願いする。

挙手全員のため、はなバス料金改定については、西東京市地域公共交通会議として協議が調ったこととする。

その他

○会長：

議題3 その他について、事務局から説明を求める。

事務局：

議題3 その他についてだが、資料3として第1ルート、第2ルート、第3ルート、第5ルートのラップ表を配布している。

8月1日より時刻表を改定することを報告する。

第3ルートの田無高校バス停において、後背地の地権者の方よりバス停移設依頼が約2年前からあったが、現在のルート上において、移設候補地が設定できなかったため、8月1日より上向台地区会館へ一部ルートを変更し、バス停を確保することとなった。

このことにより、路線の延長が伸び、時刻表を改定することとなり、車両を共用している第2ルート及び第5ルートについても改定となる。

第1ルートについては、特に狭い道路を走行していることもあり、定時性の確保が課題となっていた。今回の改定と同時に定時性確保を目的とし時刻表を改定する予定である。

会長：

事務局が説明した内容について何か意見や質問等あるか。

委員：

定時性が確保されているかどうかをどうやって把握しているのか。

事務局：

はなバスの遅延の頻度や遅延時間により把握している。

第1ルートは狭い道路を走行しているので接触事故が多く、運転手が定時性を確保しようと焦る場合も考えられ、狭い道路を無理に運転しようとする場合が想定される。そのため、ゆとりを持ったダイヤに変更した。

委員：

出発時刻と到着時刻を記録することで遅延の把握をしているのか、また、事故や問題が起きやすい場所はどこかを把握しているのか。

事務局：

遅延や危険箇所については運転手から報告が上がってきている。第1ルートを管理している西武バスの滝山営業所に遅延を解消するためにラップを引き直すように依頼した。

会長：

続いて、田無警察署から自主返納サポートについて説明がある。

委員：

こちらが持参した「高齢者の運転免許自主返納をサポート」というパンフレットをご覧ください。

これは、運転免許証を所有している高齢者が運転に自信がなくなった場合や、家族から運転が心配だと言われた場合に自主的に運転免許証を返納するというものである。自主返納すると、運転経歴証明書の申請をすることができ、手数料が1000円かかるが期限はない。

なお、運転経歴証明書は金融機関等で身分証明書として使用できる。

しかし、高齢者も病院や買い物に行く時に車があった方が便利であると感じているので、なかなか運転免許証の返納が進んでいないのが現状である。

運転免許証を返納してもらうために、様々な特典を付けてはどうかと思った。特典の中でも特に自分で運転することに代わるもの、例えばコミュニティバスであるとか公共交通機関の料金や乗車に関する特典を増やせば、運転免許証の返納につながると思う。

運転経歴証明書を提示することで様々な特典を受けられるようにして返納を促していきたいというのが運転免許自主返納サポートの目的である。

高齢者運転免許自主返納サポート協議会に加盟している企業は物流やホテルなどがあり、田無警察署管内では株式会社西武ハイヤーひばりヶ丘営業所も加盟している。他にも、美術館等で運転経歴証明書を提示すると優待される。

配布した運転免許自主返納促進資料をみると、昨年西東京市内の運転免許保有者数は113,463人である。そして70歳以上の運転免許保有者は8,112人で全体の7パーセントを占めている。このうち田無署管内のデータなので西東京市と東久留米市を合算した数になるが、昨年の返納件数、運転経歴証明書申請数ともに300件ほどと伸び悩んでいるのが実情である。

昨年の10月現在での自治体の自主返納サポートに関する支援状況は、あきる野市はコミュニティバスの乗車運賃無料、渋谷区はコミュニティバス専用回数券の交付と住基カードの手数料の免除、台東区は循環バス回数券公布と住基カードの手数料の免除、荒川区はコミュニティバス乗車運賃の割引とシニア体操教室の割引、多摩市は住基カード交付手数料の免除、調布市は市内駐輪場の月額使用料の減額などがある。

次に、近年高齢者が起こしてしまった死亡事故に関してだが、昨年の柳沢で起こった事故以外は東久留米市であるが高齢者が引き起こした死亡事故が田無署管内で発生している。はなバスの料金改定により75歳以上の西東京市民には敬老回数券が購入できるようになるとのことだが、警察署としては運転経歴証明書の提示により75歳以上の高齢者でなくても自主的に返納した方に敬老回数券の適用が認められればと考えている。

会長：

今の説明に対し、質問・意見はあるか。

委員：

運転経歴証明書は免許証と同じ大きさであるか。

委員：

大きさはほぼ運転免許証と同じである。

委員：

財布等に入れて持ち歩けるということか。

委員：

持ち歩くことができる。

委員：

一度免許証を返納してから、運転経歴証明書を申請するまで時間が経ってしまった場合でも交付できるのか。

委員：

自主返納をしてから5年以内であれば、運転経歴証明書の申請はできる。

委員：

秩父市、所沢市では自主返納サポートに大幅な割引をつけることで公共交通機関の利用促進を図っている。所沢市はコミュニティバスの一年間の無料もしくは互助会回数券の交付が可能となっている。

しかし、通勤路線バスのことを考えると「免許証を所有していない人」「免許証を所有しているがバスを利用している人」よりも自家用車を利用して免許証を返納した人の方が運賃が下回ると問題が発生する。そこで継続的な取組みよりも返納のきっかけとなるような取組みを主体的に行っている。西武ハイヤーはタクシーの選択的なサービスを警察との連携の中で活かしたいと考え、運転免許証を返納した人に返納割引として10パーセント割引をすることとした。バスやタクシーとコミュニティバスとでは優待の仕方は変わってくると思うが、はなバスにも取り入れられたらと思う。

委員：

今まで車を利用していた70歳以上の高齢者が、どのような場所へ出かけていたのか知りたい。そして、今まで車を利用していた高齢者が既存の路線バス等の利用に乗り換えた場合に生じる問題を把握する必要がある。

高齢者が自動車でどのような場所に出かけるのかなどを調査した事例はないのか。

委員：

秩父ではバスも鉄道も運行本数が少ないため、80歳以上でも免許証を持っている人が多い。その高齢者が免許証を返納し公共交通機関に乗り換えた場合にちゃんと補てんでできるかということが問題としてある。田無警察署管内は鉄道、バス、はなバスとのバランスが取れているので公共交通機関に乗り換える人が増えても問題が発生することはないと思う。

委員：

タクシー業界は運転免許証を自主返納した方への優待として4、5年前にタクシークーポン券を5パーセント引きで販売していたが、日常的にタクシーを利用する方と自主返納によりタクシーの利用に乗り換えた方との間に問題が生じないようにバランスを考える必要があった。

廃止にした理由として、日常的に利用している人に対して割引がないのはおかしいという意見が出たこと、公共交通機関の公平性の維持の観点から、一部の人を差別的に扱うことはできないことが挙げられる。

委員：

運転免許証を返納された方を対象にアンケートを取っているか。

委員：

取っていない。

委員：

返納される理由は何か。

委員：

返納理由のほとんどが、運転技術に自信がなくなったからである。

委員：

返納された方の意見などを取りまとめているか。

委員：

アンケートを取るなどデータとして取りまとめてはいないが窓口で聞く声としては、運転技術に自信がなくなったから返納した。家族に返納をすすめられた。などといった意見が寄せられている。

会長：

この件については、今後の会議においても引き続き検討や議論の必要があるものだと思う。

他に、なにか意見はないか。

委員：

西武バスと関東バスが運行している保谷発三鷹行のバスについて、本日から調布保谷線を通り運行することとなった。西武柳沢は幅員が狭い道路が多い路線環境であったが、快適に走行できる路線となったと思う。本日から運行を始めたが、多くのお客様にご利用いただき、また、新停留所の保谷中学校周辺はかつては空白地域であったが、停留所ができたことにより利便性が高まった。

委員：

今後の会議についてだが、一般路線バスについてご教示願いたいことがある。そのことについてはどういう形で提案したらよいのか。

事務局：

事務局に提案していただきたい。内容によって事務局である都市計画課のみで対応できる問題か、他部署と検討しなければならない問題かを判断する。その上で地域公共交通会議に諮り協議する形となる。

事務局：

話は変わるが、稲垣委員がドライブレコーダからヒヤリハットのポイントを取るシステムを開発している。ドライブレコーダーのデータを提出すれば、危険性があるポイントを指摘した資料が作成できる。西武バス、関東バスではなバスへドライブレコーダを設置するので、はなバスのドライブレコーダのデータを活用できればと考えている。ドライブレコーダからどれほどのデータが集まるかはわからないが、そのデータを基に安全運行のマニュアルを作成したいと考えている。

委員：

市の公共交通の政策として安全性の評価をどうするかという問題がある。計量的なデータを用いて、どのような場所で遅延が生じるのか、走行しにくい道路はどこかなどを把握し事故が発生しないように努めるべきである。また、客観的な証拠があれば問題点の改善に向け議論しやすくなるのではと思う。

委員：

バスの車内外のドライブレコーダのデータを使用するのか。

委員：

基本的に車外のみでの予定である。自動車技術会で全国のタクシーのドライブレコーダのデータを集積してデータベースを作っている。そのデータベースを利用して、自転車のヒヤリハットを抽出している。2000件のデータがあるが、どういう道路形状の場所でヒヤリハットがあったのかなど事故累計ではわからない部分を分析している。事故の要因を追及したいと思っているが、協定上追及できる部分が限られている。そこで我々が行っているのは外部のカメラとGPSのポイントを用いて危険箇所を把握するということである。

委員：

バスが飛び出してきた自転車を避けるため急ブレーキを踏み、その結果車内事故が発生するケースが最近増加している。そのため車外で発生したヒヤリハットの影響が車内にどのような影響をもたらしたかを把握する必要がある。第1ルートでは接触事故が多いと聞いたので、第1ルートに関しては、車内カメラを設置した方がいいのではないかとと思う。

委員：

自転車の交通マナーに関しては、田無署としても重点を置いて取り組むべき課題として位置付けている。

○会長：

以上で、本日の日程はすべて終了する。

本日の会議の会議録については、事務局にて作成を指示する。

これをもって、第1回 西東京市地域公共交通会議を閉会する。