
第13回 町田市地域公共交通会議 会議録

開催日時：2019年7月3日（水）10時00分～12時15分

開催場所：市庁舎2階 2-2会議室

出席委員：16名

オブザーバー：7名

傍聴人：1名

事務局：6名

【会議次第】

1. 開会
 2. あいさつ
 3. 議事
 4. その他
 5. 閉会
- *****

【議事】

➤ 承認案件

第1号議事 町田市地域公共交通会議設置要領の一部改正と委員の追加について

第2号議事 鶴川団地活性化プロジェクトについて（まちだ〇ごと大作戦）

第3号議事 本町田地区小型乗合交通実証実験運行計画について

第4号議事 2019年10月からの消費税率引上げに伴う対応について

【資料】

● 次第

● 承認案件資料【第1号議事】

資料1-1 町田市地域公共交通会議設置要領の一部改正と委員の追加について

資料1-2 町田市地域公共交通会議設置要領（新旧対照表）

資料1-3 町田市地域公共交通会議設置要領（案）

資料1-4 公共交通空白地有償運送について

● 承認案件資料【第2号議事】

資料2-1 鶴川団地活性化プロジェクト 団地名店街へ行こう！

資料2-2 運営協議会において協議が調ったことを証する書類（案）

● 承認案件資料【第3号議事】

資料3-1 本町田地域における小型乗合交通の実証実験運行について

資料3-2 道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書（案）

● 承認案件資料【第4号議事】

資料4-1 2019年10月からの消費税率引上げに伴う対応について

資料 4-2 道路運送法第 9 条第 4 項及び同法施行規則第 9 条第 2 項に掲げる協議が調っていることの証明書（案）【玉川学園地区】

資料 4-3 道路運送法第 9 条第 4 項及び同法施行規則第 9 条第 2 項に掲げる協議が調っていることの証明書（案）【金森地区】

● 第 12 回町田市地域公共交通会議会議録

< 1. 開会 >

[定足数の確認]

(事務局)

本日は、16名の委員の方々に出席いただいております、『町田市地域公共交通会議設置要綱』第6の3により、過半数の出席があることから有効に成立していることをご報告する。

[会議の公開]

(事務局)

この会議は、『町田市審議会等の会議の公開に関する条例』第3条の規定に基づき公開の対象となる会議である。会議の開催にあたり、条例に基づく告示とホームページ等により、傍聴のご案内を行った。事前に申込みがあった希望者は1名である。現時点では傍聴者0名であるが、会議途中で申し出があった場合、入室していただくのでご了承願う。

< 2. あいさつ >

(省略)

[オブザーバー出席の報告]

(事務局)

次に、オブザーバーの出席についてご報告する。

本日の承認案件 第1号議事「町田市地域公共交通会議設置要綱の一部改正と委員の追加について」、第2号議事「鶴川団地活性化プロジェクトについて」、第3号議事「本町田地区小型乗合交通実証実験運行計画について」に関連し、オブザーバーとして委員以外の方にもお越しいただいている。

町田市地域公共交通会議では、設置要綱第6の2において「会長は、必要があると認めるときは、交通会議に委員以外の者の出席を求めることができる。」としている。今回、承認案件の第1号議事～3号議事は、それぞれ関連をお持ちの方の参加が必要と認められることから、設置要綱第6の2に基づき、委員以外の者として出席を求め、オブザーバーとしてご参加いただくこととなった。委員外の出席となるため議決にかかわることはできないが、発言は自由にしていただけるので、忌憚のないご意見を頂戴したい。

< 3. 議事 >

承認案件

◎ 第 1 号議事 町田市地域公共交通会議設置要領の一部改正と委員の追加について

[資料説明]

資料に基づき事務局から説明（省略）

有償運送に関する法的部分の整理について、関東運輸局東京運輸支局から説明（省略）

[質問・意見等]

(委員)

運送事業でカバーできない部分を自家用車で補うという話だが、タクシーで十分まかなえているのではないか。その状況でこういった事業を始めることは、タクシー事業者としては受け入れがたい。

(事務局)

町田市内にタクシーでカバーできない地域があるとは言い切れないが、限られた地域・対象範囲の中で、地域の支え合いによって、なるべく有償以外の方法で地域の足を確保する取り組みは必要なことであると考えている。タクシーの領域に大きく食い込むことは認められないが、限られた範囲であればこのような選択肢もあってしかるべきではないか。

(委員)

町田のような地域に交通空白地という概念はすぐわれないと思うので、事業者としては、町田で有償運送を実施すること自体に疑問を感じる。NPO 法人として地域の助け合いを目的に、地域の買い物難民を助けるために行うという考え方なのであれば賛成できる。

(会長)

公共交通空白地有償運送の“交通空白地”は、現実にはどんな地域で適用され、運送の実績があるのか。ほかに輸送手段がない地域への適用が一般的なのか。

(委員)

東京都内では伊豆諸島の神津島、山梨県内では丹波山村等の過疎地域で行われている。大切なのは国の定義ではなく、交通会議等でその場所を交通空白地とするか、交通空白地としてどんな対処をしていくか協議することだと考えている。

(委員)

運転手の選定方法、安全教育等の運行管理はどうするのか。事故があった場合の対応・責任についてはどのようなものを考えているか。有償運送である以上、安全性とサービス性の確保は不可欠である。

また、違反車両（白タク等）との見分け方が複雑になるのではないかという懸念がある。

(委員)

運転手は第二種免許を取得していること、取得していない場合は必要な講習を受講していることが法律上の条件となっている。また、事業を始める際、運行管理の責任者はどうのような人物か、加入している保険等について運輸局へ登録申請手続きを行う必要がある。事故の責任については、運行主体となる NPO 法人が負うことになる。

「公共交通空白地有償運送実施中」とステッカーの貼りつけや車内吊りを行うことで、白タクとの見分けはつけられると考える。

(委員)

運転手が第二種免許を取得しているかどうか、どのように周知するのか。また、昨今運転免許の種類が細分化しており、どの免許でどの車両を運転できるのか判断が難しい現状がある。その点について、運行管理者がいなくてもしっかり管理できるのか。

(委員)

講習受講についても、受講の証明書が発行される。運輸局に登録する際の資料を車両に備え置く等で、対処ができるのではないかと。運行管理者がいないというよりは、運行管理の責任者をたてていただくかたちになる。資格の有無について違いはあるものの、事業者にしっかり管理するよう話はしている。車検証・免許証の写し等、必要書類を提出いただき、運輸局でも事業実施が可能か判断している。

(会長)

制度化されて10年以上が経過し、熟成されたものではある。もちろん個々には色々な課題があり、タクシーとの住み分け等、様々な議論を重ね、調整を進めながら事業化されているのだと思う。

(委員)

運転手確保と採算性確保が難しいことが理由となって、市内で有償運送をやめることを決めたNPO法人がある。資料1-4・6ページの表I-5「対価の設定基準」Aにおいて、上限運賃とはどのくらいを想定しているのか。

(委員)

タクシーの運賃形態はいくつか種類があり、地域によって価格帯が決まっているため、その価格帯においての上限運賃の概ね2分の1の範囲内を想定している。ただし、それらを含めて運賃をいくらにするか交通会議で議論する必要がある、必ずこの基準に則らなければならないというものではない。

(委員)

それでは、必ずしもタクシーの上限運賃の2分の1でなくてもよいのか。

(委員)

福祉有償運送については、福祉有償運送運営協議会で協議することとなる。ただし、運賃については公共交通空白地有償運送と大きく制度が変わるものではないので、運営協議会に事情を説明すれば認められる余地はあると思う。

(事務局)

町田市では、福祉有償運送運営協議会の事務局を福祉総務課が担っている。改めて委員にお話をお聞きして、事務局につなぎ、運輸局との調整等を行っていききたい。

(委員)

要領改正により、地域公共交通会議が運営協議会を兼ねられるようになるのか、別個の会議体として協議会を立ち上げるのか。

(事務局)

地域公共交通会議が運営協議会を兼ねられるということであり、別個の立ち上げは予定

していない。

(委員)

制度上、あまり厳しくしてしまうと、交通弱者を救うという本来の目的を果たすことができなくなるため、ケースによって柔軟に対応してもらえればと思う。資料1-4・3ページに(1)申請できる主体として示されている「NPO」は法人化されたもののみという制限があるのか、また認可地縁団体の定義はどういったものか。一般的に主体として認められる団体の範囲を教えてください。

(委員)

現在、東京運輸支局で把握している限り、NPO 法人と社会福祉法人からの申請がほとんどであるが、それ以外の主体からの申請を受け付けられないということではなく、個別判断で可能になるものもある。認可地縁団体の定義については、法律も関わるため、後日報告したい。

(会長)

緑ナンバーではないながらも、きちんと手続きを踏んで事業を実施するという制度なので、実施主体にもそれなりの資格は求められる面がある。

(委員)

少しでもお金をとったら違法となってしまうのか。有償といっても直接乗客から得る収入、地域の支え合いの会から運転手へ金品を渡すなど、様々な運行のかたちがあると思うが、制度としてどこまで厳密に運用されているのか。

(委員)

有償性の有無については、1円でも支払われていれば有償運送制度に則った事業を行うよう指導することになるが、お金の受け取り方、使い方等によって対応は異なるので、事前に相談いただき、個別具体的に運輸局として判断していきたいと考えている。

(委員)

料金の基本的な決め方については、国からきちんとした説明や指導がほしい。

(委員)

国としては、資料1-4・6ページに示した対価の設定基準を設けており、その中で地域に合った体系をとってほしいと考えている。国がその地域の実状を勘案することはできないので、地域に選択・判断を委ねる方がより良いものになると考えている。

(会長)

公共交通空白地有償運送に関する案件を地域公共交通会議で取り扱うこと、要領改正について意見等あるか。

(委員)

市内に交通空白地があるかとの問題は残るものの、地域のお年寄り等にとって移動が便利になるのであれば、様々な交通手段のひとつとしてこの制度を取り扱うのは良いと思う。

(会長)

今回は議論の土台をつくるという段階で、地域公共交通会議に公共交通空白地有償運送

に関する議論の場を設けるかという付議である。交通空白地有償運送の個別ケースについて是非を問うものではないため、現時点で門戸を閉じてしまうというのはいかがなものか。その点については理解していただいた上で、議論・議決を行いたい。

(委員)

議論の場を設けず、入口を封じてしまうのは良いことではないと思うので、聞ける話は聞いていきたいと考える。実際に公共交通空白地有償運送を行いたいという要望があるのか。

(事務局)

近年具体的な要望が増えてきており、地域ニーズが増加している中で、地域公共交通会議において、入口としての対応を行うのは大切なことではないかと感じている。

(委員)

交通空白地有償運送について議論の場を設ける必要性を感じる。有償と無償で分けて考えて問題点を検討した方がよいのではないか。

(事務局)

無償だからといって議論なく無秩序に広がるのは良いことではないので、無償のものについても会議の中で随時報告・相談し、必要に応じて議論していただきたいと考えている。

(委員)

新しい運営主体が入ってくることにより、運送形態が多様化していくことに意義がある。市内の道路は舗装もされており、交通空白地と呼べる地域は少ないと思うが、事業者だけではカバーできていないサービスはあると感じる。サービスが多様化し、選択肢が広がっていくことが、市民としての希望である。

[議決]

(会長)

地域公共交通会議設置要領第6第4項に記載があるとおり、道路運送法第9条の4を準用し、議決をとりたい。第1号議事を承認される方は挙手を願う。

【承認15名、不承認1名】

出席委員の3分の2以上の合意を得たので、第1号議事を承認する。

(事務局)

ここで第1号議事の承認に伴い、委員が1名追加となる。新たに議論に加わっていただく委員は、NPO 法人町田ハンディキャプ友の会で長きにわたって活動されており、主に障がい者移送サービスを運営されている。今後、会議において公共交通空白地有償運送に関する議論を行うにあたり、的確な方であると判断し、推薦させていただいた。

(委員)

NPO 法人として35年ほど活動しており、自身もそのほぼすべての期間、活動に携わってきた。様々な制度ができて、議論を重ねることで、将来的に私たちの役割がなくなっていくに越したことはない。よろしくお願ひしたい。

(会長)

本来であれば第2号議事の議論に進むところであるが、議論に時間を要することが想定されるので、先に第3・4号議事を議論したい。

◎ 第3号議事 本町田地区小型乗合交通実証事件運行計画について

[資料説明]

資料に基づき事務局から説明(省略)

オブザーバー挨拶(省略)

[質問・意見等]

(委員)

障がい者も通常運賃となるとのことだが、介助者ほどのような扱いになるか。また、その根拠を聞きたい。

(事務局)

介助者も通常運賃を支払っていただく。今回は実証実験運行であり、相原地区でもすでに同じ方法で実施しているが、小型乗合交通ということで乗車人数に限りがあり、少ない人数の中で採算性確保を目指す必要があることから、障がい者手帳をお持ちの方も介助者も同等の取り扱いとさせていただいている。

(委員)

それは不平等なのではないか。

(事務局)

実験を繰り返していく中で、運行形態を少しずつ変えながら本格運行を目指していくことになるが、その中で取り入れられるものは取り入れていきたいと考えている。

(委員)

障がい者差別解消法の趣旨から見ても、同じような見解か。

(事務局)

見解としては先に述べたとおりである。

(委員)

障がい者は倍の運賃を支払わなければならないというのは、当事者として乗車を拒否されている、差別されているように感じる。

(事務局)

そのようなつもりはないが、今後実験運行を進めるにあたり、検討事項としていきたい。

(委員)

それであれば、この議事の承認には反対である。

(会長)

運賃に対して反対とのご意見をいただいた。採算性等も踏まえどのようなものを使用するか、今後の課題である。

(委員)

町内会・自治会が数年かけて実験運行にこぎつけたとのこと、ぜひ地域に宣伝し、たくさんの方に利用してもらいたい。

[議決]

(会長)

運賃に関して反対意見があることを示した上で、第3号議事を承認するということがよいか。

【異議なし 承認16名、不承認1名】

第3号議事を承認する。

◎ 第4号議事 2019年10月からの消費税率引上げに伴う対応について

[資料説明]

資料に基づき事務局から説明（省略）

[質問・意見等]

なし

[議決]

(会長)

質問・意見等がないため、第4号議事については特に議論なしに承認するということがよいか。

【異議なし】

第4号議事を承認する。

◎ 第2号議事 鶴川団地活性化プロジェクトについて

[資料説明]

資料に基づきオブザーバーから説明（省略）

[質問・意見等]

(会長)

地域主体・事業者からの発案という点が、従来の議題とは異なる。限られた時間ではあるが、質問・意見等あるか。

(委員)

収支予算についてはどのように考えているか。交通エコロジー・モビリティ財団（以下エコモ財団）から協力を得ているとのことだが、ここは自動運転の推進などを扱うところではなかったか。

(オブザーバー)

現在、実証実験を行っているが、採算性は確保されていない。しかし、今後地域貢献という観点から協賛金を募り、少しずつではあるがコストに見合う収支に持っていかないと考えている。エコモ財団は電気自動車の導入が可能か検証している段階で、電動カーを用いた今回の事業についても前向きに支援いただいている状況である。

(オブザーバー)

補足させていただくと、まちだ〇ごと大作戦の補助金でリース料・広告料をまかなえることから、事業を実施できると感じており、足りない部分については、鶴川地区社会福

社協議会の予算からも補てんできる。本事業を数年後も継続していけるよう、受益者負担の視点も踏まえ、町内会・自治会などとも連携して取り組んでいきたい。

(委員)

利用者の用事が済むまで待機するのか。

(オブザーバー)

所要時間により、ケースごとの対応になるかと思う。2台車両があるので、うまく組み合わせながら柔軟に対応したい。

(会長)

時間が来てしまったため、第2号議事の議決について委員の意見を聞きたい。次回に持ち越して再度議論をした上で議決を行うか、この時点で議決を行うか、どちらがよいか。

【「次回に持ち越して議決を行う」が多数】

第2号議事については、次回会議において改めて議論した上で、議決を行うこととする。

<4. その他>

(会長)

議事は以上となる。全体をとおして、委員から報告や意見はあるか。

(委員)

第3号議事について、再度確認したい。介助者の運賃が必要なのは実証実験運行のみなのか。実質、健常者の倍の運賃がかかる状況下で障がい者は乗車しないと思われるが、それは人権上問題ないと考えるのか。またこの問題について、会長をはじめ、ほかの委員の考えも聞きたい。

(会長)

障がい者の運賃が通常半額でなければならないという認識はあるが、乗車人数4人の乗合交通車両でどこまで可能かは難しい問題である。

(委員)

本格運行の際は考慮すべき問題であると認識しているが、今回の実証実験運行では、この路線が交通運行に適しているかをまずは確認したいと考えている。また、小型車両による乗合交通の性格上、現時点では原案どおりの運行としたい。

(委員)

本町田地区に何人くらい障がい手帳を持つ方がいるかは分からないが、そういった方は乗らなくてよいとする実証実験にしか見えない。実験中に障がい者・介助者への割引制度のあり・なし期間を設けること等で、地域需要を反映した本来のデータをとることができるのではないか。

(委員)

今回の実証実験運行では、支払は現金のみとなり、シルバーパスやICカードの利用もできない。それによって、高齢者や障がい者を排除するつもりではなく、運行支援の在り方・収支の考え方などを踏まえながらスキームを組み立てた。介助者の運賃についても、今後配慮すべき課題として十分認識していることをご理解いただければ有難い。

(委員)

今回の実証実験が終わった後は、どのような対応を行う予定なのか。

(事務局)

10月より1回目の実証実験として3ヶ月間行い、その後検証期間を設けた上で、第2回実証実験運行を半年ほど行いたいと考えている。2回目の実証実験の際には、本日も指摘のあった点についても配慮しながら内容を組み立てていきたい。

(会長)

事務局から報告等あるか。

(事務局)

次回会議は当初10月1日(火)を予定していたが、本日議決できなかった案件があるため、近日中に開催させていただく。別途調整させていただき、委員の皆様にはお知らせするので、ご出席いただけるようお願いしたい。

<5. 閉会>

町田市地域公共交通会議 会長

岡村 敏之