

会 議 録

会議の名称	小金井市地域公共交通会議
事務局	都市整備部交通対策課
開催日時	令和2年10月7日（金）午前10時～正午
開催場所	小金井市役所本庁舎3階 第一会議室
出席者	[委員（敬称略）] 青木亮、坂本敬、平野武、池内隆司、橋岡和子、依田修、早田俊介（代理出席）、小泉裕樹、関根康洋、小川将和、小池毅、信山重広、鈴木一弘（代理出席）、鈴木文彦、堀越千秋（代理出席）、植木修、日野靖久、山岸秀実、若藤実 [市事務局]堀池浩二（都市整備部交通対策課長）、大関勝広（都市整備部交通対策課交通対策係長）、旦野未来（都市整備部交通対策課交通対策係主事）、パシフィックコンサルタンツ㈱
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	7人
傍聴不可の理由等	
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 令和2年第1回小金井市地域公共交通会議 会議録の確認 3 議題 <ol style="list-style-type: none"> (1) 協議事項 <ol style="list-style-type: none"> ① C o C oバスへの交通系ICカードの導入について ② 小金井市コミュニティバス再編計画（案）（運行ルート）について ③ 運賃等の検討について ④ 第二回地域懇談会の実施について (2) その他 4 閉会 <p>[資料]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 小金井市コミュニティバス再編事業スケジュール 2-1 コミュニティバス運行補助金事業概要（令和2年第2回小金井市議会臨時会資料） 2-2 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） 3 令和2年度第1回地域公共交通会議指摘事項と対応方針について 4 再編ルート（案）の個別路線の検討について 5 運賃に関する事例と検討方針 6-1 第二回地域懇談会の実施について 6-2 第二回地域懇談会参加募集チラシ（案） <p>参考資料1 資料4に未収録のルート案一覧</p> <p>・ 小金井市地域公共交通会議委員名簿</p>

	<p>・ C o C o バスパンフレット</p>
<p>発言内容・ 発言者名 (主な発言 要旨)</p>	<p>事務局： 定刻になりましたので、ただいまから令和2年度第2回小金井市地域公共交通会議を開会させていただきます。</p> <p style="text-align: center;">— 会議成立の報告 —</p> <p style="text-align: center;">— 傍聴の人数制限について —</p> <p style="text-align: center;">— 新任委員の紹介（小泉委員） —</p> <p style="text-align: center;">— 資料確認 —</p> <p>会長： おはようございます。 次第2「令和2年度第1回小金井市地域公共交通会議会議録の確認」について、事前にお送りしている会議録につきまして、お気づきの点や修正等があればご発言をお願いします。</p> <p>平野委員： 11ページの私の発言について、「西之久保通りの案の方がが」と、「が」が2つ重なっているため、修正をお願いします。</p> <p>事務局： 修正させていただきます。</p> <p>会長： 他によろしければ、ただいまの修正をした後、第1回の会議録について確定することによろしいでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">（異議なしの声あり）</p> <p>会長： それでは、確定版につきましては事務局で準備を整えていただき、市HPで公開をしていただきます。よろしくをお願いします。 議題に入ります。本日は、(1)協議事項が4点と、(2)その他となります。協議事項①「C o C oバスへの交通系ICカードの導入について」、事務局から内容についてご説明をお願いします。</p> <p>事務局： — 資料2-1、資料2-2 に沿って説明 —</p>

会長：

当初は再編事業の中の利便性向上策として検討することとしていましたが、国の交付金を活用できるタイミングでもあるため、利便性向上策として活用したいというご提案です。

資料２－２のように、協議が整ったことを証明する証明書を提出する必要があるため、皆さんの合意が必要になりますので、ご意見をいただいた上で確定していきたいと考えています。

何かご意見、ご質問があればお願いします。

特によろしいですか。それでは、議題①ＣｏＣｏバスへの交通系ＩＣカードの導入について原案のとおり実施するということがよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

会長：

ありがとうございました。ご異議なしと認めます。

本議題については本会議における協議が整ったということで、小金井市地域公共交通会議設置要綱第７条の規定に基づきまして協議結果を取り扱うことにいたします。

また、本件につきましては、国土交通省関東運輸局への届出が必要となります。具体的な手続きは運行事業者である京王バスにさせていただきますが、本会議において協議が整っていることの証明書という形で、資料２－２に基づきまして申請書類と併せて提出することにさせていただきます。

続きまして、議題②「小金井市コミュニティバス再編計画（案）（運行ルート）」について進めさせていただきます。

前回の会議では、各地域における具体的なルート案が提示され、ご意見をいただいたところです。今回は前回の意見に対する検討結果とルート案が提示されておりますので、まずは事務局から説明をしていただきます。

事務局：

—資料 3、資料 4、参考資料 1 に、沿って説明—

会長：

ありがとうございました。前回会議でいただいた各ルートに関するご意見を踏まえ、各ルート案の詳細の検討を行い、各ルート案の比較、廃止となるバス停の状況、乗り残しの可能性、また南東部路線については、振動・騒音に関する改善要望を受けて新たなルート案が提示されています。

ルートの検討は資料４の１ページに記載されているスケジュールを進めていくこととなりますが、ルートによって課題の量や質が異なるため、今回の会議で地域懇談会に提示する案を決定する

路線と、次回決定する路線に分かれることになるかと思えます。
本日は野川・七軒家循環と貫井前原循環については提示案をまとめていきたいと思えますが、残りの2地域につきましては、様々な課題が残りそうであるため、最終決定は次回として、今日は更にご意見をいただいきたいと考えております。

まずは、今後の検討スケジュールについて確認しておきたいと思えます。ご意見等ございますか。

よろしければ、このような形で進めていくということで個別の話に入っていきたいと思えます。

それではまず、野川・七軒家循環についてです。前回の会議においても現行ルート案で検討を進めるということで合意をいただいたところですが、これまでの検討状況を踏まえて、論点・確認事項を見ますと、道路条件等から現行ルート以外に運行可能な箇所がないこと、利用者も一定程度存在しており継続的な運行が望まれることから、現行ルートを地域懇談会に提示したいという提案です。これについて何かご意見はありますか。

それでは、野川・七軒家循環につきましては、現行ルート案で地域懇談会に提示をするということでよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

会長：

ありがとうございました。それでは、現行ルート案を地域懇談会に提示することとさせていただきます。

続きまして、貫井前原循環です。本路線につきましては、前回の会議で提示した2つのルート案をベースに整理を進めることで合意をいただいておりますので、本日は「現行ルート案」と「西之久保通り案」の2案について、前回会議で指摘のあった所要時間の問題、廃止バス停の整理、乗り残しの発生可能性等について検討した結果を踏まえ、資料が示されております。論点・確認事項を踏まえてご意見をいただければと思えます。

まず、運行事業者である京王バスから、路線延長、あるいは所要時間上の運行可能性についてご意見があればお伺いしたいと思えますが、いかがでしょうか。

早田委員（代理）：

京王電鉄バスです。貫井前原循環の論議の前提として、小金井市の予算にも限界があり、車両を増やすことができないという状況から、実質的には取捨選択が必要という状況と考えております。また、バス事業者としては、不採算路線がそのまま現状を維持できる、ということは非常に楽天的な考え方となりますので、それを踏まえて貫井前原循環についてお話しさせていただきます。

京王バス武51系統（西之久保循環）につきましては、COCバス貫井前原循環と、ぶんバス東元町循環との競合によって、

大幅な縮小を余儀なくされている路線であり、「コミュニティバスと路線バスとの住み分け」という課題を解決していきたいと考えております。

資料の4ページをご覧ください。武51系統は朝夕のご利用が多く、日中のご利用が非常に少ない状況ですが、現在は車両1台運行のため、減便は非常に難しかったという状況です。ご利用の少ない日中の時間帯をCOCOバスで賄うという今回の案は、京王バスとしても望ましいと考えてございます。

また、乗り残しの可能性について、18時台は確かにCOCOバス及び武51系統は非常にお客様が多い時間帯でもございますので、夕方の時間帯及びCOCOバス、路線バス両方の運行を検討することも可能です。こちらを踏まえて、既存のバス停をご利用のお客様を考慮して、武51系統の運行時間帯を定めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

会長：

ありがとうございました。それでは、今の京王バスからのご意見も踏まえて、この案についてご意見をいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

池内委員：

考え方としてですが、西之久保通り案のような路線に変更し、なおかつ2便/時間に縮小することによって、武51系統を従来のルートに復帰させることは検討していただけるのでしょうか。

早田委員（代理）：

運行時間帯別のすみ分けという形で、西之久保通り案、武51系統を運行させていきたいと考えております。

池内委員：

これから増便を考えるということではなくて、現状の本数を維持するという考え方ですか。それとも、朝・夕方の時間帯は増便することを考えていただいているということですか。

早田委員（代理）：

お客様が多い時間帯、特に朝、また夕方18時以降は非常に多いということで、それにつきましては両方とも検討して運行時間を決めていきたいということになります。

池内委員：

西之久保循環を中心に路線を増やしていくという考え方ですか。

早田委員（代理）：

その辺のことを考慮して検討していくという形になります。

池内委員：

もう1点、例えば地域懇談会の開催に当たり、恐らく現行ルート周辺の住民が参加するものと思います。そうすると、2便/時間程度になるということと、武蔵小金井駅までのアクセスに非常に時間がかかるということに対して、恐らく反対意見が非常に出るのが明確です。

その時に、現行の貫井前原循環を西之久保通りまで延長し、いなげやの方に行く路線の考え方として、この路線に対する住民の方の要望がある、という考え方でいいのですか。それとも、ハナダイコンを避けるための路線変更なのか、路線設定の考え方をきっちりしておかないと、かなり反対意見が出てくるのではないかと思うのですが、その点はいかがですか。

事務局：

ご質問に対する「西之久保通り案」の考え方ですが、主たる考え方として大きく2点ございます。

1つは、現行ルートのすれ違い時における安全確保の問題と、それに伴う遅延の問題です。生活道路というのは安全確保が非常に重要です。この区間は沿線に前原小学校があり、今警備員も1名配置しております。子どもの交通事故も増えてきているというのも懸念事項としてございます。

もう1点、西之久保通りの運行に関しては、前回の委員で貫井南町の方がいらっしゃいまして、武51系統の運行をもっと増やしてほしいとか、連雀通りにCOCOバスを通してほしいといったご要望はいただいております。貫井南町の西之久保通りのニーズは一定程度あると認識をしております。

事務局としては、危険地区の解消とともに、午前中早い時間帯には武51系統が走り、9時台から19時くらいまでをCOCOバス、それ以降は武51系統が運行する、といった役割分担を想定しております。その中で、運行が切り替わる時間帯において、京王バスにどうぞ協力、検討していただけるかというところで考えております。

橋岡委員：

早朝は武51系統が、日中は貫井前原循環が運行する案は素晴らしいことだと思いますが、本当に生活に密着した道路であるため、前原小学校から北のなそい坂や幡随院の辺りは、変わりにどこのバス停を使えばいいのか困るのではないかと、地域懇談会で問題が出るかと思っております。

事務局：

ご指摘のとおり、現行ルートにおいては、前原坂下の地域は武蔵小金井駅方向へ早く行くことができ、かつ、駅からも早く帰ることができる状況です。一方、西之久保通り案ですと前原坂下から武蔵小金井駅に行くまでに時間がかかる、といったデメリット

はあると認識しております。

しかしながら、事務局としては基本方針のとおり、公共交通不便地域の方々をできるだけ多くカバーしたいと考えています。また、今路線バスの利用客が少なくなっている非常に厳しい状況にある中で、コミュニティバスが補完できるような仕組みを考えるとこの観点から、メリット・デメリットはそれぞれありますが、地域懇談会には西之久保通り案をお示しし、それに対するご意見を踏まえて、事務局として再度検討をしていきたいと考えています。

平野委員：

先週の土曜日に、実際に貫井前原循環に乗ってみました。14時40分に乗り、戻ってきたのが15時15分と、35分かかりました。感想ですが、1回目は、バス停2番の小金井市役所前から平代坂下を通過して、下った先がすごく混みます。日中ですからあとはスムーズに流れました。

2回目は、同じルートを通り、15番の貫井南町2丁目で降りて歩きました。西之久保通りを行って、貫井南町5丁目のいなげやを右に曲がって、くらぼね坂を上り、経大前を通り戻ってくるという歩き方をしましたが、この時間帯は小金井警察署の前も含めて特に混み合いはありませんでした。

このため、先ほどご説明のあった18時から混むという点については、事前にこの案を説明なさる時に、例えば車内放送でこの時間帯は利用者が集中するためできるだけ避けてください等と言ってあげると多少なりとも混雑は避けられるのではないかと思います。以上、自分が実地した感想としては、前回会議と同様、西之久保通り案に私は賛成でございます。

池内委員：

貫井前原循環の運行時間は、今は19時までですよね。18時以降の運行時間帯は変わらないのでしょうか。

また、地域懇談会に関しては、西之久保通り案でカバーする連雀通り沿いの方、くらぼね坂の周辺の方を呼ばないと、懇談会自体の收拾がつかなくなるような気がします。

事務局：

運行時間は、現行同様19時頃までの運行を考えております。

また、地域懇談会につきましては、前回の第1回懇談会と同様に概ねの対象エリアということで、市内を4箇所に分けてそれぞれのルートの地域の方に来ていただくような形を想定しております。

地域懇談会の資料にも書いておりますが、周知方法としては、通常のHP等々に加え、「市政だより」を回覧板として回すなど、周知はしていきますので、自治会、町会の方にも周知はできると考えてございます。

坂本委員：

前回の地域懇談会の時に、既存のルート沿線の方だけではなくて、西之久保通り案として新しく通る地域からも出席者がいて、「今はC o C oバスが通っていないので、ぜひここを何とかしてほしい、不便地域だ」といったアピールはあったのでしょうか。

次回の地域懇談会に、新たな路線を通すその地域の方が参加しない状況では、議論にならないのではないのでしょうか。要するに、既存のカバー範囲のサービスが低下するにしても、全体のより広いエリアをカバーしたいと説明する時に、現在C o C oバスが通っていない地域からも強い要望があった、という裏付けが必要なのではないのでしょうか。運行頻度が1時間3便から2便程度になって不便になってしまう既存ルートの沿線の方だけでは、とりとめのない議論になってしまう可能性もあるため、新しく通る地域にもこういう要望があって、皆さんは幸せだった、我々は不幸せだった、といった話を踏まえて、事務局なりこの会議はこういう案を提示している、という形で進めた方が生きた議論になるし、次の議論に進みやすいのではないかと思います。

前回の懇談会には参加されていないのであれば、対象地域の方は重点的に参加してもらえるように、新しいルートを通る案があるということを具体的に示して、少しでも多くの方が参加して実のある議論にした方がよろしいかと思います。

青木委員：

今多くの方からご意見が出ていますが、C o C oバスが武51系統の代替となることに関しては、まだ地域の方も多くはご存じないと思います。貫井南町3丁目、4丁目の方は、これまで武51系統が走っている一方、C o C oバスは走っていないという現状を前提とされているため、地域懇談会をやりますと言っても、多くの方が自分らには関係ないな、と思って参加しないようになってしまう。そうすると、事前に言ってもらわないと困るよ、と後から言われてしまうので、広報にあたっては、特に自治会等の会報に載せる場合には、地域の方に伝わるよう工夫をしていただければと思いますので、ご検討をよろしくお願いします。

事務局：

ご意見を踏まえまして、沿線の方の要望・意見や、事務局として西之久保通り案を提示した理由を整理し、何ができるかというのはありますが、工夫して、わかりやすく丁寧に対応していきたいと考えています。

会長：

私から京王バスさんに確認をさせていただきたいことがあるのですが、先ほど平野委員からも貫井前原循環が5分程遅れての運行だったということですが、実際に現行ルートにおける遅延の状況は概ねどのような様子でしょうか。

早田委員（代理）：

本日手元に資料がありませんので、明確な数値についてはお答えができない状況でございます。申し訳ございません。

池内委員：

貫井前原循環は5分から10分程度遅延することも普通であり、皆さんも遅れを見越して利用されているように思います。

会長：

10分遅延すると、現状のダイヤであると折り返し時間に関わることとなりますよね。

池内委員：

新しいルートになった時どの程度遅延するのかということが大事です。また、運賃を路線バスと同じ180円、200円にした時にCOCOBASに乗るのかという点も出てくるかと思えます。

その辺はメリットとデメリットで、当然交通困難地域をフォローするという事は非常に大事であるため、その点は大前提に置いて、今現状利用している方に対してはデメリットもあるけれどもご理解いただき、ICカードに関しては今回導入されるため、先行実施となりますが、こうした、何かしら市民の方が受け入れられるような新たなメリットもきっちり作ってあげることが非常に重要ではないかと思えます。

サラリーマン世代等、通勤・通学は路線バスが色々な場所で乗ることができる状況である一方で、高齢者の方は結構COCOBASを利用されている状況であるため、特に便数が少なくなるという点についてはきっちり丁寧に説明しないと住民の方から多くの反対意見が見込まれるのではないかと思えます。

前回会議で、3便/時間での運行が可能なのか質問しましたが、実際に調べたところ2便/時間しか運行できない状況です。ここで、例えば武51系統の9時から18時までの運行可能性も探っていくというのはすごく重要な部分だと思います。他のルートに関してもそうですが、3便/時間から2便/時間に下がる地域に関しては、何とか現行に近づけるような可能性も探っていただけのような方向性で検討し、それでも無理でしたということであれば、市民の方は納得していただけるでしょうし、そうしないと恐らく様々なところで問題が噴出して議会が大荒れになる可能性もあると思いますので、その辺は丁寧に説明をしていただいた方がいいかなと思えます。

早田委員（代理）：

今回こちらの資料に記載の走行キロと所要時間については、弊社でも確認をして、この時間で問題はないだろうということでお示しさせていただいておりますので、補足させていただきます。

池内委員：

現行ルートと西之久保ルートは5分しか違わないですが、これはすれ違いもなくなるからということですね。

会長：

他によろしければ、貫井前原循環につきましては、これまでのご意見等も踏まえつつ、西之久保通り案を地域懇談会に提示し、議論をしていただくという形によろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

会長：

それでは、貫井前原循環につきましては、西之久保通り案で提示をしていくということで進めさせていただきます。

続いて、北東部循環の議論に入ります。北東部循環につきましては、前回の会議を踏まえ、小金井街道を通るルート案等、様々な形が示された中で、路線バスの競合区間が多いルート案については削り、2ルート案については、アクセスなどの関係から好ましくないということで、東小金井駅と武蔵小金井駅を通る案の中で検討していく整理としています。

その中で、地蔵通り案と高架下案の2案について、本日は新庁舎への乗り入れの有無で整理をした4案が示されています。前回の会議でご意見のあった武蔵小金井駅での結節方法等についての検討結果も示されていますが、この北東部循環につきましても、まずは京王バスからご意見をいただきたいと思っております。

早田委員（代理）：

まず、基本的な考え方からお示しさせていただきます。北東部循環は、C○C○バスの中で最もご利用者が多い路線であり、1便当たり、50人ご乗車するという事は、運行回数が輸送力に直結することが大きなポイントと考えております。また、利用者が多いということは、例えば運行回数や駅への速達性の低下など、現状の利用者不利益があった場合にハレーションが大きいという側面がございます。

また、新庁舎へ結節する場合、北側から市役所へ行く新たな需要も確かに考えられますが、時間が延びて運行頻度が低下するという利用者の利便性のデメリット等も考えると、結節させる必要性はないのでは、とも考えております。ロータリーの乗り入れにつきましても、安全面と定時性の確保の観点からハードルが高く、運行事業者としては積極的に賛成するのは難しい状況ですが、乗り入れること自体が反対ということではなく、乗り入れにより運行時間が延び、運行回数等にも影響するという点を懸念しております。その辺をどのように考えるかについて、確認いただければと思っております。

各ルート案につきましては、地蔵通りの区間は利用者も多く、

既存のお客様の利便性から考えても、高架下案にしてしまうと現行利用者からのハレーションが非常に大きいと予想されます。

また、武蔵小金井駅の運用につきましては、武蔵小金井駅をまたいだ運用を可とするならば営業区間、不可とするならば回送区間という整理になるかと思えます。事業者としては、乗務員の交代やトイレ、休憩等、起終点での時間は運行上の大きな意味があると考えており、こうした観点から、可能であればまたぎの運用ではなく、回送区間として運行したいと考えております。

会長：

ありがとうございました。それでは、今のご意見も踏まえまして、北東部循環についてのご意見をいただきたいと思えます。

池内委員：

新庁舎等のロータリーへの乗り入れによりどの程度時間がかかるか読めないため、現実的ではないということですよ。

もう1点、乗り残しが「発生する可能性」と記載されていますが、新しいルート案にすることによってどの程度の乗り残しが発生するのでしょうか。新庁舎のロータリーに乗り入れなければ乗り残しは発生しないのですか。

早田委員（代理）：

新庁舎等のロータリーについては、中心に駐車場があるという点と、バス停等の切り込みがありますが、そこは一般車両の駐車もあるという点が懸念点です。隣の市役所等におきましても、市役所の中まで乗り入れている路線は非常に少ないと認識しています。国分寺市ではぶんバス日吉町ルートが市役所に入っていますが、ロータリー内における一般車両とバスとの動線が完全に分かれているという事情があり、一般的には市役所の前の道路にバス停を設置している事例が多いと考えております。

また、乗り残しについては、ロータリーに乗り入れることによって、所要時分がかかり運行頻度が低下することから、乗り残しが発生する、ということをご示ささせていただきました。

平野委員：

この4案の中で、私は(2)－2のロータリーに乗り入れない高架下案が良いのではないかと思います。実際自分が歩いてみて、3番「地蔵通り西」バス停は緑中央通りから迂回しなければならず、4番「地蔵通り下山谷」バス停は高架下まで直線的に行くことが難しく、向かって左側の道路を歩くと7分かかります。また、5番「緑町一丁目」バス停も南下する道路があり、7分程かかります。以上から、(2)－2の案を進めてはいかがかなと思えました。

坂本委員：

私は、高架下にバスを通した場合、確かに北側の方は少し不便

になるが歩いて新停留所へ行けば良い、という整理になります
が、中央線南側の農工大側の地域の方が、中央線を跨いで乗るか
という点で路線のカバー範囲が減るのではないかと思っていま
す。地蔵通り周辺はバスが比較的少ない地域であるため、住民利
用という点では現在の3・4・5番の停留所を南側に移してしま
うとデメリットが増えるのではないかという感じがいたします。

確かに、新福祉会館や新庁舎に行けるようにすることは良いの
ですが、そこに行く回数よりも日々の買い物や病院、駅へのアク
セスを優先させる場合、路線が長く時間がかかるということであ
れば、現行ルートを生かし、14ページの図のように、「市役所
入口」といった新停留所を現行路線の「緑町5丁目」バス停の次
に新設する、という(1)－2の案で検討した方が良いと思います。

現行ルートを確認して時間も短縮する。それで住民の不便さは
現行よりも増さない、とまでするのは逆に大丈夫かなという気も
しますが、時間的には38分で何とか回れるということで、総合
的に考えるとその方が良いのかなと思いました。

関根委員：

西武バスです。一般的な意見としてですが、私も(1)－2案が良
いと思います。理由は2つあり、1つは、C o C oバスのコンセ
プトや市、皆さんのお考え次第というところもあり、アクセス性
を高めるということであれば新庁舎には乗り入れた方が良いのか
もしれませんが、1時間当たりの運行が2便と3便で、サービス
に大きな差が生じるということについて、メリットがあるかどう
か、普通に考えると3便の方が良いのではないのでしょうか。

もう1つは、17ページに記載のとおり、「地蔵通り西」から
「緑町1丁目」間の3箇所停留所で、1日当たり500人以上
の乗降者がいらっしゃるため、高架下に路線を移すことによって
この方々に不便が生じるよりは、市庁舎にたまに行かれる方がけ
やき通りと緑中央通り付近の新設停留所から5分で歩けるとい
うことであれば、(1)－2案の方がはるかに利便性が高いのではない
かと思います。

青木委員：

私の考えは少し他の方と違うところがありますが、特に今は駅
近くに市役所がありますので、例えば、12ページ(1)ですと、地
域懇談会を実施した場合、北東部循環の沿線の大部分の方は、市
役所に行くのは年1、2回ですから、市役所に入れ代わり
に1時間に3本で運行してほしいと言われると思います。

一方で、他の地域、例えば貫井北町等から市役所に行くことを
考えると、その地域の方、特に高齢者の方からすると年1、2回
であっても、市役所の前までバスが通ってもらえないと非常に不
便だという話になる可能性もあると思います。

どちらの意見を重視するかという話にはなりますが、他のルー
トで市役所に入るとか、それこそ貫井北町の方に関しても、実際

に年1、2回くらいならば我慢します、もしくはタクシーで行く、と言ってくだされれば良いのですが、うまく地域の意見を聞かないと、市役所ができた後で非常に不便になった、という不満になってしまうため、地域懇談会の時に他地域の方の意見も反映するような形で聞いていただければと思います。

関根委員：

特に南東部のルート設定にもよりますよね。南東部で武蔵小金井駅と新庁舎のアクセスがよければ、あえて北側から入れる必要もないという可能性もあるかと思います。

坂本委員：

現状、各バス会社の方で市役所付近を通る路線バスを増設・延伸するといった考えはまだないのでしょうか。

早田委員（代理）：

弊社におきましては、日野市、府中市、多摩市等々で運行しておりますが、今現在の市役所の目の前の道路に設置しているバス停で足りておりまして、また、ロータリー等に入れることにつきましては、所要時分等も非常にかかってくることや、一般車両等々との競合となってくると、余計に定時性の確保等が非常に難しくなるという点があり、現状、各市役所関係のバス停におきましては、トラブルも何もなく運行している状況でございますので、今後延伸をかけて市役所等に乗り入れていくという考えは、今現在はございません。

坂本委員：

今回のC○C○バスの抜本的な再編という中で、中央線が高架になったことで南北を結ぶことが1つの大きな流通を変えていくポイントかと思いますが、路線バスもC○C○バスも、駅へ少し寄る路線を除けば、南北を結ぶような路線は1本もありません。

そのような中で、新庁舎と新福祉会館が陸の孤島になってしまっただけとはいけないと考えた場合に、武蔵小金井駅や東小金井駅、市庁舎を結ぶ何か移動手段を、小金井市として近い将来考えなければいけないのではないのでしょうか。

お年寄りだと、現在の庁舎でも駅から少し距離があるため、蛇の目通りを歩いて新庁舎へ行くとなると、さらに遠くに感じます。その時に財政豊かな自治体であれば駅と市役所をピストンバスで結ぶとか、そういった手段があるのでしょうか、小金井市として新庁舎をこの地域に作ったのであれば、市庁舎が完成するまでの間に、新庁舎・福祉会館へのアクセスについては議会なり関係部門でそろそろ総合的に考えていただいた方が良く市民の1人として思っております。

新庁舎へのアクセスとして、C○C○バス利用者は乗り継いで行けるとしても、西武バスや京王バスで駅まで来た後に、新庁舎

までどのように行くか、C o C oバスへ乗り換えるのかといった点も含めて、考える時期にもう来ているのではないのかという気が私はしています。

池内委員：

私もそう思っています。財政的な部分もありますが、駅から市役所・福祉会館に対するピストンバスが可能であれば、それが一番喜ぶ市民サービスの1つです。交通困難者を救う部分だけではなく、市庁舎が遠くなるのであれば、高齢者や障害者の方の対策としても、それが財政的にできるのかどうか、非常に重要ではないかと思っています。そうすると、C o C oバスが新庁舎へ乗り入れるかどうかは全く議論と関係なくなってくるかと思います。

会長：

確かに市役所へのアクセスを別立てで考えるとすると、C o C oバス再編の中で、ある程度近くを通れば良いという話になってくるため、市役所へ乗り入れるか否かという議論はする必要はなくなります。しかし、それを前提とした議論は現段階ではできないため、そういった意味では、市役所へのアクセス方法についての議論は市の中でもしていただくとして、今の段階では、C o C oバスとしては、近くを通ることに対応していくのか、どこまで市役所へのアクセスということを考えるのかといった点についてご意見をいただかなければならないという話です。

今日どうするかという結論を出すことは非常に厳しいと思っておりますが、まず地蔵通り案と高架下案については、両方の意見が出ており、市役所への乗り入れ有無について、どちらかというとな便数の確保を重要視されているご意見が多いのですが、市役所へのアクセスの必要性という面でも意見が出ています。

そのため、本日いただいたご意見等も踏まえながら、次回会議では北東部循環の最終案という形で再度提示させていただく形にしようと思っておりますが、他に何かご意見はございますか。

池内委員：

基本的に地域懇談会に関しては、1つの案しか提示しないという認識でよろしいですか。

事務局：

基本的には1案が良いと思っておりますが、部局として明確に北東部と南東部が具体に出せていない現状では、2案ぐらいまでは致し方ないのかなとは思っております。意見を聞くにあたり、論点として、先ほど委員から言われたようなことは事前に懇談会を始める周知の中でもお示しすべきであると考えています。

会長：

どのルート案が懇談会提示の選択肢になるかはこれからの検討

ですが、現在の4案では少し多いので、例えば市役所への乗り入れ有無等、2案程度に絞った形での提示が良いかと考えます。

他によろしければ、北東部循環については、大体ご意見の傾向がわかってまいりましたので、次回の会議にて、最終案を出させていただく形にしたいと思えます。

それでは、南東部に移ります。南東部ルート案については、前回会議で提示した3つのルート案のほか、追加で2つのルート案が提示されています。前回会議でも話がありましたように、振動や騒音についての改善要望が地域から出されている区間について、どのような対応をしていくかによってルート案の選択が大きく変わってきます。いくつか警察等に確認中の区間等もありますので、本日は主に資料25ページに記載されております論点を踏まえて皆様からご意見をいただき、次回の会議で地域懇談会に提示する案を決定するという形にさせていただきます。

例えば、騒音・振動の改善要望区間について通す、通さないという話を今日決めるということではなく、その辺をどのように取り扱っていくのかということについてご意見をいただき、再度事務局で改善案を検討する形としていきたいと思っております。

まずは、京王バスからご意見をいただきたいと思えます。

早田委員（代理）：

基本的な考え方として、もともと、武蔵境駅と武蔵小金井駅を結ぶ京王バス境81系統とCOCOBASが並行して走っており、2018年度に大幅に減回しています。このため、東町地域から武蔵小金井駅に行きたいという非常に大きな声がありました。

一方で、2019年度に東町循環と中町循環間で乗り継ぎ利便性向上を図った時刻変更を実施しましたが、乗り継ぎ利用されている方はほとんどいないという状況です。東町の方が武蔵小金井駅に行くことを優先させるのか、現状どおり東小金井駅に結ぶのか、利用者や小金井市の考え方次第におきましては現状のような短絡系統の方が好まれるのではないかと考えています。

その他、地域からの要望等が非常に多く、全てを盛り込むことができない状況でございますので、何を優先させるのかをはっきりさせていきたいと考えています。

また、新市庁舎のロータリーへの乗り入れ有無に関する議論については、北東部循環と同様に、所要時間等も考慮して考えていただければと思えます。

会長：

ありがとうございました。今回、ルート案としては5つ、1ルート案と2ルート案と両方あるような形で提示されていますが、まずは本日の段階ではご意見をいただきたいと思えます。

平野委員：

5つの案の中で、私は22ページの(3)について、「一部区間が

幅員の基準を満たしていない（警察に確認中）」が解決されるようであればこの案が良いのではないかと思います。

以前より私は騒音の問題がある区間をどうかしなければいけないと考えており、もう十何年も経っているため、この区間を通過しない案に賛成です。そうすると、案(1)・(2)・(4)は除かれ、小金井市東町2丁目と武蔵野市の井口5丁目の中を通ってくる案(5)でも良いのですが、武蔵野市と協議が必要となっており、交渉の余地はあるとは思いますが、南東部地域を2路線に分割するという点は、私は賛成できません。

早田委員（代理）：

路線バスでも、騒音に関してご意見が来ることがございます。原因がスピードの出し過ぎということであれば走り方の問題であるため、乗務員に指導周知して注意しながら走行するのですが、道路劣化の場合にはバスの走行で解決できる問題ではないため、道路管理者に道路補修等を考えていただくしかないと考えています。今回の要望区間につきましては、スピードが出せる道ではないため、改善できる範囲で、限定的な路面補修等のハード面でアプローチをかけていただくことが必要と考えています。

事例としてですが、以前八王子市でバスの走行による騒音トラブルの際に、道路の補修をかけていただいたことがございます。

平野委員：

この騒音問題の道路ですが、現地を見ましたら2軒ほど出入りがないようなお家があり、付近の方は本件について結構問題意識を持っておられるのではないのだろうか。苦情はあると思うのですが、訴訟問題の発生可能性等については把握なさっているのでしょうか。また、地域懇談会でもこうした苦情が頻繁に出ることはなかったのでしょうか。

事務局：

前回の会議で要望書を出させていただきまして、私どもとしては、その要望者からだけという認識でございます。それ以上の把握はしていないという状況です。

また、地域懇談会時における騒音・振動のご意見としては2箇所あり、1箇所は本要望箇所。もう1箇所は現行ルート of 北東部循環上、小金井保育園がある通りの住民の方からご意見を頂いております。あとは電話、メールでは別の方から同路線についての騒音問題のご意見等はございます。

青木委員：

騒音・振動に関しては、実際にご迷惑を受けている方もおられる状況であるため、基本的には通すことは難しい気がします。

また、市役所に関して、北東部循環にも関連しますが、循環路線のため、市役所に行く時は便利でも、帰ることができないとな

ると、事実上使い勝手が非常に悪い路線となるため、もし可能であれば逆回りの運行とする案が良いのではないかと思います。あまり長いルートですと、今度はこのように利便性が下がってしまうため、特に現状それほど乗り継ぎ利用がないようであれば、場合によると2ルートもやむを得ないかなと思います。

池内委員：

(2)の2ルート案は所要時間65分で、運転手の方が53分ずつと運転される路線ですが、こうした路線は考えられるのですか。

また、1時間に2便以下になるという点では少し厳しいということが私の意見で、最低2便なければ意味がないのではないかと。

早田委員（代理）：

長大路線という形になってくるかと思いますが、ただ、時刻はこちらで示されている時分で運行ができるのではないかとこのころで記載させていただいておりますが、2便以下となると、運行基準から外れてしまうと認識しております。

池内委員：

可能性としては案(3)番か(5)番しかなくなってしまいますが、これらも無理やり市庁舎を通してのような案になっているので結構苦しいかなという気が非常にしています。

そうすると、東小金井駅、新庁舎のピストンバスが非常に現実的になってくる。

早田委員（代理）：

中町循環と東町循環の乗り継ぎについて補足をさせていただきます。乗り継ぎ調査については、2つの路線を利用した人を何らかの形で紐づけなければいけないため、単純な調査では把握できない状況です。そのため、とある1日分について、バスに搭載しているドライブレコーダーを朝から夕まで確認したところ、乗り継ぎ利用している方は見られなかった、という状況です。

また、乗務員におきましても肌感覚ではございますが、乗り継ぎをされる方は非常に少ないと感じている次第でございます。

池内委員：

無料乗継ぎ券等の発行により、状況は変わるのでしょうか。

早田委員（代理）：

乗り継ぎ券は金券扱いとなりますので、管理を非常に細かくしなければならぬ、といった課題等もあり、そこまでのメリットがあるのかという点をご考慮いただければと思います。

池内委員：

ある区間を移動する場合に、無料で配布され無料で乗れる乗り

継ぎ券は市電や高速などではあるのですが、現状のC o C oバスのように、乗り継ぎ先でも100円の運賃がかかることを考えるとなかなか乗り継ぎは利用されないのかなという気がします。

会長：

仕組みとしては乗り継ぎ券を採用しているケースはありますが、コミュニティバス全体の運賃制度の問題になりますので、今後の運賃に関する検討の中で、どういう形で運用が可能かという点については議論する必要が出てくると思います。

騒音・振動に対する改善要望のある区間を通過するかどうかという点に関しては、これによって、当該区間を通るルート選択ができるかどうかという違いが大きくなってきます。先ほどの所要時間の問題で、1時間2本程度以上という基準を満たしていくということを前提とすると、2つほど検討から外れるルート案が出てきたり、あるいは乗り継ぎが必要でも、実際には乗り継ぎはなされていないということになってくると、非常に不満足なルート案で行かざるを得ないようなケースも出てくる可能性がありますので、本要望についてどう整理するかという話はどうしても避けて通れないことになるだろうと思います。

先ほど京王バスから、例えば道路自体の舗装を厚くすることによる軽減の方策が提示されました。私も様々な地域で交通に関わってきている中で、今回の場合は元々スピードが出せない区間ですが、例えばスピードを落とすことによる対応を講じているケースもあります。そういった意味では、舗装を厚くする等、騒音・振動に対する何かしらの対策を施すことによって、C o C oバスが通過することに関して要望を出された地域の方が納得していただける話なのかどうか、今の段階では確認できていない話ですので、市の方で確認していただく必要があると私は思っていますが、皆さんはどのようにお考えでしょうか。

青木委員：

今まで市の方でも様々な対策はされていると思いますので難しいのかなと思います。このルート案を見る限りは、要望区間を通らないとルートの制約で非常に厳しくなっていることは事実であるため、例えば道路の舗装厚を改善して、かつ、地元の方もこの程度までよくなっていれば何とかできますよ、というのであれば選択肢も広がりますし、ルート案としては良いものができると思います。技術的に効果があるのかというところであると思いますので、市の道路管理の部局とも相談して、ある程度可能性がある議論かどうか確認いただければという気はします。

植木委員：

南東部の路線で、2ルート案は両方とも所要時間がポンチョ1台で38分と32分であるため、厳密に言うと1時間で2便の運行が難しく、そうすると自ずと案(3)と案(1)しかなくなってしまう

ため、そうすると1時間に2便という基準はハードルが高いという気がしました。

この騒音・振動を小金井市でよく事情を確認した方が良いと思います。都道の道路管理を行っていますが、路面補修をすれば振動・騒音がなくなる箇所もある一方で、川の近くなど地盤が弱いと、60型といわれる、60cmの厚みでも収まらないところもあるため、どうなのかというところもあります。

道路管理をやっていると、市民から様々なお話があります。例えば市街地の騒音だと、恐らく環境条例で50dBくらいが基準です。例えば大きい道路の沿道に近いところであれば70dBという基準がありますが、この要望区間の騒音がどの程度なのか、要するに受忍の範囲で済むような話なのか、苦情なのか、実態を確認された方がよろしいのではないかと思います。

事務局：

現段階としては、各委員、会長からいただいた意見を参考にさせていただきます、次回会議で何かしらお示しできればと思います。

会長：

騒音・振動の区間につきましては、事務局でも、例えば道路改良の提示によって解決できることなのかどうかも含めて少し動いていただくということで、その確認結果をベースに、この区間を通過するルート案を残すのか否かの判断を次回会議までにしていただくようにしたいと思います。

今複数ご指摘がありましたように、2本/時間という基準を満たせないルート案が結構あり、今後どうしていくのかという点もありますので、今日のご意見を参考にさせていただきますながら、事務局に持ち帰っていただくという形にしておきたいと思います。

南東部が一番、ルートを決めるに当たって考えなければならない点が多く、地域懇談会との時間的なこともありますので、次回会議では、懇談会案として2案程度にはまとめていきたいと思いますが、もしお気付きの点があれば直接事務局の方へという形も含めてご意見をいただければと思います。

また、南東部についても市役所へのアクセスが課題の1つであり、前回会議で私も申し上げましたし、先ほど青木委員からもご指摘がありましたように、北東部循環ルートは市役所に乗り入れるか、付近までの運行とするか、これはいずれにしても武蔵小金井駅→新庁舎→東小金井駅方向の路線となりますので、南東部の路線は反対方向でないあまり意味がないのではないかと思います。そのような形で、次回またルート案を示させていただきますということでしょうか。

(異議なしの声あり)

会長：

では、そのような形にさせていただきたいと思います。
進行上、先に協議事項④「第二回地域懇談会の実施について」、事務局から説明をお願いします。

事務局：

—資料 6 - 1、資料 6 - 2 に沿って説明—

会長：

第 2 回地域懇談会の開催の時期、内容、実施方法、周知方法等につきましては今回決めておかないと周知等が間に合わないということもありますので、具体的な開催日時等は今後事務局で調整いただくとして、大筋については本日で合意を諮っておきたいと思います。基本的には、前回の第 1 回地域懇談会と同じような方法での開催にはなりますが、コロナ禍での実施に伴い定員数を絞って行う、というところが変更点となります。これを踏まえて何かご意見等があればお願いいたします。

平野委員：

定員はこれでよろしいかと思います。各センターでは、今、利用可能人数が会場定員の 2 分の 1 となっており、緑町地域ですと去年は結構な人数が参加されたのですが、例えば緑センターでは 3 つの部屋を繋げて 4 6 名の収容が 2 3 名となっており、各会場ともそれなりに厳しく、新年会等も中止になっている状況です。こうした状況を踏まえながら実行していただきたいと思います。

坂本委員：

第 1 回懇談会では、膨大な資料を事務局から説明して議論に入り、聞くだけで理解できない、自分の興味のある内容しか理解できないという状況でした。定員を 2 0 名に絞るのでしたら、参加が確定した方には資料を事前配布して熟読玩味しておいていただいて実のある議論にした方が良くと思います。今回は参加者間で把握している情報レベルが全然違っていました。今回は具体的な検討結果をお示ししながら、ディスカッションしてもらおうとしているのですから、出せる資料は事前配布とした方が事務局も楽なのではないかと思いますので、よろしくをお願いします。

事務局：

ご意見を参考にさせていただきます。

池内委員：

オンラインによる参加受付は考えていないのですか。例えば 2 0 名だと人数的に非常に制約がある中で、オンラインで実際に見ることが出来ますよという部分を考えるといいのかなど。逆に功

罪はあると思いますが、検討していただければと思います。

事務局：

ご意見として承らせていただき、庁内でも様々な計画等でワークショップを実施しているため参考に検討させていただきます。

会長：

よろしければ、資料で調整中となっている点についての決定とチラシのデザイン等につきましては事務局の方で調整させていただいて、次回会議で最終的な報告はさせていただくということで、このような形で進めることについては問題ないでしょうか。

(異議なしの声あり)

会長：

ありがとうございます。そのような形で進めていただきます。次に協議事項③「運賃等の検討について」、事務局から説明をお願いします。

事務局：

—資料5に沿って説明—

会長：

今事務局から説明がありましたように、検討の方向性というところで、①の運賃体系は、現行路線と同様の均一制という形を踏襲し、運賃額については路線バスの初乗り運賃と同程度ということ。これに伴って交通弱者への配慮、あるいは財政負担を考慮しながら、新たな運賃制度を導入するに伴った課題等を踏まえながら、様々な割引制度の導入等について検討するという、2つの方向性が示されています。

今日の段階につきましては、①はこの間の会議におけるご意見の中で大体このような方向性であったかと思いますが、このような方向性を基本とすることでよいかどうか。②については、具体的な内容は今後の検討として整理させていただきたいと思っています。特に①について、ご意見等ありますでしょうか。

関根委員：

運賃の問題は従来から色々出ていて、私どもバス事業者も一番大事なことであると思っています。地域懇談会のテーマとして基本運賃と割引制度についてという項目がありますが、それはこちらの資料を中心に議論されるというイメージですか。

もしそうであれば、資料10ページのように「路線バスの初乗り運賃と同程度とする」という方向性がいきなり結論で出ているようなイメージがあります。私としてはこれが望ましいとは思

ますが、初めてご覧になる方もいるかと思しますので、この方向性に至った経緯について、市の財政負担という点も含めて説明をしないと、地域の方々は違和感を持たれるかと思しますので、配慮した方がいいと思ひます。

会長：

ありがとうございます。実際そのとおりで、我々は今までこういった議論をして様々な意見が出てきた中ですから理解できますが、いきなり初乗り運賃と同程度とします、という話になると、地域の方は何でだ、という話になると思ひますので、この方向性がどういった議論の中で、どういったことが必要であると整理された結果なのかという説明はもちろん必要だと思ひます。地域懇談会の時の出し方について、もう決めていることはありますか。

事務局：

現状ではまだ具体にというところではございません。ご意見を伺って整理をさせていただきたいと考えておりました。

ただ、先ほど関根委員、会長からもお話しいただいたように、私どもとしても当然地域懇談会に臨む際には段階的な説明というか、協議結果というか、様々な課題等も含めた中で、そこは丁寧に説明するべきものだという認識は持っております。

会長：

それでは、これまでのご議論等も踏まえて、①については、このような方向性で検討するというところでよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

会長：

ありがとうございました。それでは、そのような形にさせていただきます。②の中身等につきましては、次回またご意見をいただいた上で、その後、地域懇談会となりますので、地域懇談会時には整理した内容で臨むということにさせていただきます。

次に(2)「その他」について、特段よろしければ最後に事務局から事務連絡をお願いしたいと思います。

事務局：

—事務連絡—

会長：

これで全ての議題を終了いたしました。

以上をもちまして、第2回小金井市地域公共交通会議を終了させていただきます。ご協力いただきありがとうございました。

以上