

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	平成30年11月26日(月) 午後2時～4時
開催場所	小金井市役所第二庁舎8階801会議室
出席者	[委員(敬称略)] 坂本敬、平野武、青木亮、境智子、豊嶋吾郎、依田修、田崎達久、古谷弘文(代理出席)、関根康洋、鈴木章介、門井正則、信山重広、鈴木一弘、鈴木文彦、柳瀬光輝(代理出席)、吉野茂、日野靖久、桂川泰広、東山博文 事務局]堀池浩二(都市整備部交通対策課長)、府川真之(都市整備部交通対策課交通対策係長)、且野未来(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(株)
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	2人
傍聴不可の理由等	
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 あいさつ 2 平成30年度第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) 平成29年度コミュニティバス運行実績について(報告) (2) 「東町のココバス等を考える会」要望への対応について (3) 小金井市コミュニティバス再編事業アンケート調査結果(速報) (4) 小金井市の公共交通に関する現状と課題 (5) その他 <p>[資料]</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) コミュニティバス年度別収支表 (2) 平成29年度COCOBAS有料広告の実績について (3) COCOPAS・ミニ野川・七軒家循環における乗り残しについて (4) COCOPAS東町循環と中町循環の乗り継ぎについて (5) COCOPAS東町循環乗車人数調査結果 (6) 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) (7) アンケート調査結果(速報) (8) 小金井市の公共交通に関する現状と課題

発言内
容・発言
者名（主
な発言要
旨）

事務局

平成30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。本日はお忙しいところ、本会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。

－会議成立の報告－

続きまして、前回の会議以降、人事異動等により2名の委員の方が変更となっておりまして、平成30年10月1日付けでご就任いただきました、関東バス株式会社運輸部副部長、鈴木章介様、平成30年11月10日付けでご就任いただきました京王バス中央労働組合書記長、鈴木一弘様です。

続きまして、お手元の今日の配布物についてご一緒にご確認をお願いいたします。

－資料確認－

これもちまして、私の職務は終了いたしましたので、会長と交代いたします。

それでは、鈴木会長、議事の進行をお願いいたします。

会長

改めまして、皆さんこんにちは。これから第2回小金井市地域公共交通会議の議事に入らせていただきます。

それでは、まず議題に入る前に前回の第1回会議の会議録について内容確認をいたします。

－前回会議録の確認－

会長

ありがとうございました。それでは、確定版につきましては事務局で準備が整い次第、市ホームページで速やかに公開するようお願いいたします。

それでは続きまして議題に入ります。まず議題(1)「平成29年度コミュニティバス運行実績」について、報告事項となります。事務局より説明をお願いいたします。

事務局

それでは、資料1「コミュニティバス年度別収支表」をご覧ください。

こちらは小金井市コミュニティバス、COCOBAS5路線と、武蔵野市と共同運行しておりますムーバス境・東小金井線の平成25年度から29年度までの年度別収支表となります。COCOBAS5路線及びムーバス境・東小金井線につきまして

は、運行収入から運行経費を差し引いた額を市が各運行事業者に対して補助金として交付しております。

—各ルートの決算額について、資料1読み上げ—

なお、収益が出たルートにつきましては、運行事業者である京王バスと収入を折半することとしており、半額分の約200万円を寄付金として市の歳入としております。

また、ムーバス境・小金井線につきましては決算額の4割を小金井市、6割を武蔵野市で負担することとしており、補助金額は約15万円となっております。

平成29年度のムーバス境・東小金井線を含むコミュニティバス運行補助金、いわゆる市の歳出合計額は、3072万655円で、前年度と比べると16万7365円の増額と、ほぼ横ばいとなっており、特段大きな変動はございませんでした。

次に、平成29年度におけるムーバス境・東小金井線を除くCocoバスの合計利用者数につきましては、5路線合計で104万3,760人となっており、前年度に対し、年間で7,445人増加しておりますが、1日平均では約21の増加でほぼ横ばいと、利用者の伸びは鈍化しております。

その背景には、自転車への移動手段の転換が影響していると考えられます。JRが運営しております「Suicyle」という緑色の小さなレンタサイクルのサイクルポートが平成25年11月に東小金井駅、平成28年2月に武蔵小金井駅に設置されてから、Suicyle利用者は年々増加傾向にあり、一定利用者があることを市としても確認しているところです。また、東大通りに設けられております「自転車レーン」という道路の両側に青色の舗装がされている区間や、自転車の通行部分や進行方向を示した「自転車ナビマーク」が警視庁の取り組みにより平成28年12月より武蔵小金井駅500m圏内の一部道路上に、併せて平成29年度には五日市街道や小金井街道等、市内の一部都道上にも設置されたことにより、自転車の走行環境の整備がされてきています。こうしたレンタサイクルの利用促進や自転車走行空間の向上によって、自転車利用機会が増加していることが考えられ、今後もこれらの動向については注視してまいりたいと考えております。

続きまして、資料2をご欄ください。Cocoバスの車内における有料広告につきましては、平成29年度よりCocoバス・ミニ野川・七軒家循環を除く4路線において導入をしたところです。平成29年度はポスター掲出が2件、車内放送は実績がなく、広告収入合計額は4万2,000円でした。ポスターの広告収入については、各4路線へ配分し、運行収入として扱っております。今年度の掲出状況といたしましては、現時点

では車内放送が0件、車内ポスターが2件となっております。
C o C oバスの有料広告につきましては、これまで市報及び市ホームページにより周知を行ってきたところですが、現在の応募状況を鑑み、更なる周知と利用促進を図り、9月13日に小金井市商店会連合会役員会で広告概要と掲出までの流れ等について説明を行ってまいりました。C o C oバス車内広告については、まだ知らない方も多くいらっしゃるかと思われるため、役員会でいただいたご意見等も踏まえながら、周知方法や利用促進策等について検討してまいりたいと考えております。
続きまして、資料3「C o C oバス・ミニ野川・七軒家循環における乗り残しについて」をご欄ください。

— 資料3 に沿って説明 —

ここまでの資料から、平成28年度より始発便を増便したことが更に周知されて利用率が上がった結果、8時35分発の便における乗り残しが大幅に増加したと読み取ることができ、また、年間利用者につきましては平成25年度をピークに減少傾向であった中、平成29年度の年間利用者数は運行開始以降2番目に多くなっていることから、これまで乗れないと諦めていた人たちが、朝の増便に伴い再び利用するようになったとも考えることができます。

これらを踏まえた総合的な結論としては、より多くの利用者を輸送できているという点では、8時35分発増便の効果が一定出ていると考えております。しかし、利用者が増加した分、乗り残しも増加している状況であるため、午前及び午後も含めて分散乗車を更に周知していく必要があると考えております。

以上で報告とさせていただきます。

会長

ありがとうございました。平成29年度コミュニティバス運行実績について報告がありましたが、これについて何かご質問あるいはご意見があればお願いします。

豊嶋委員

北東部循環の収益が出たときに折半しているというのは、どのような経緯でしょうか。これは事業者と折半という理解でよいのでしょうか。

また、黒字となることは一般的なのでしょうか。

事務局

平成29年度においては約400万円の黒字となったため、京王バスと折半し、2分の1は寄付金という形で市にいただい

ております。コミュニティバスは、基本的に交通不便地域を走り、補助金が必要となる前提で発足しました。しかし、北東部循環は利用者が多く結果的に黒字になった中で、運行事業者と協議し、このような形で覚書を交わした経過がございます。

会長

そもそも、コミュニティバスで黒字となるケースが一般的ではありません。そのため、覚書などで何らかの取り決めをするしか方法はないと思いますが、本当に限られた事例しかないため、一般的かどうかについては何とも言えません。

事務局

武蔵野市のムーバスに倣ってC o C oバスも発足したという経過があるのですが、当時武蔵野市に確認を取った経過があり、同様の方法を取らせていただいたようです。

会長

他にはいかがでしょうか。

平野委員

先日の新聞広告にC o C oバスのチラシが入ってございました。発行元はわかりませんが、私は訪問ヘルパーをやっており、お年寄りの家庭を結構訪問しますが、市が作成しているものよりこちらを貼っているか、手元に置いていることが多いです。重宝している理由としては、病院の電話番号が記載されていることなどと伺いました。

車内広告の申込みは少ないとのことでしたが、参考にしてはいかがでしょうか。

事務局

そちらのチラシにつきましては、市とは一切関係ございません。業者も何社かやられているというのは聞いたことがありますが、特段把握はしていません。ただ、手法としては、ご意見のとおり参考にさせていただこうと思っております。

会長

ありがとうございました。他にはいかがでしょうか。

青木委員

野川・七軒家循環の積み残しについてです。朝の4便ぐらいで積み残しが非常に多いということでしたが、この4便について、循環して最終的に武蔵小金井駅に戻ってきた時にも定員が乗車しているのか、それとも少し余裕がある状態であるのか、もしわかるようでしたら教えていただきたいのですが。

信山委員

運行を担当しているつくば観光と申します。乗務員から聞いている範囲では、比較的満員に近い状態で武蔵小金井駅に戻ってきているとのこと。駅に行く方が9割だと思いますので、駅に着いた時点では多くは満席に近い状態だと思います。

青木委員

そうすると、かなり構造的な問題になりますので、多少ルートの変更等をして、結局他のバス停で積み残しが増えるだけの可能性が高いわけですね。

会長

野川・七軒家循環の積み残しについては、なかなか解決の方法がない問題であるため、毎回このように報告だけで終わっています。しかし、積み残しの状況を見て諦めている人や、乗れない経験をして最初から諦めている人もいるかもしれないとすると、実際に出ている数値以上に乗れない人がいる可能性もあるため、皆さんからのご意見をいただきながら、今後も継続して色々と考えていきたいと思えます。

それでは、次の議題に入らせていただきます。議題(2)「『東町のココバス等を考える会』要望への対応について」ということで、こちらは前回の会議の中で、地域住民から本会議に宛てた要望書を皆さんにお配りした上で、要望の背景や経過等について事務局より説明がなされたところです。

事務局からその後の検討状況についての報告及び対応案について提示してもらった上で、委員の皆さんからご意見をいただき、この対応の方向で良いのか、あるいは修正の上対応するのか、議決させていただくという流れになりますので、よろしくお願いたします。

それでは、事務局から検討状況等についてご説明をお願いいたします。

事務局

それでは、事務局より議題(2)「『東町のココバス等を考える会』要望への対応について」、その後の検討状況の報告をさせていただきます。

要望事項のうち、「東町循環と中町循環の乗り継ぎを考慮したダイヤの変更」について、短期的な見直しとして検討していくこととし、現行路線においてどういった対応ができるのか、運行事業者である京王バスと市で検討を進めてまいりました。

— 資料4 に沿って説明 —

次に、資料４－２「ＣｏＣｏバス東町循環乗車人数調査結果」をご覧ください。

今回のダイヤ変更案につきましては、始発時間が現行ダイヤよりも１５分遅くなるため、９時の始発利用者への影響が懸念されます。そこで、運行事業者である京王バスに依頼し、１１月１２日（月）から１１月１８日（日）までの１週間、東町循環における乗車人数調査を実施いたしました。

東町循環の各便における乗車人数の日当たり平均を見ると、始発である９時発の便は日当たり平均１２．７人と一定利用者はいるものの、その後の概ね１２時台まで概ね横並びとなり、また一般的な通勤時間帯でないことを考慮すると、始発が１５分後になることにより、そこまで大きな影響は出ないと見込んでおります。

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）」につきましては、本件について、本会議における協議が調ったことを証明する書類になります。ダイヤ変更に伴う関東運輸局への届出の際に、こちらの証明書も提出することとなります。

事務局からは以上です。

会長

ありがとうございました。ＣｏＣｏバスを含めた再編は数年先になることから、京王バスの減便等の状況を踏まえ、再編とは切り離れた短期的な対応として、この地域の利便性を改善するために東町循環のダイヤ変更を考えており、その具体的な対応について、事務局より説明がありました。

これを踏まえてご意見、ご質問等、お受けした上で議論させていただきたいと思っております。いかがでしょうか。

柳瀬委員（代理出席）

今回の変更を４月１日から実施する予定としている理由は何かあるのでしょうか。

また、本案について、「考える会」の方は納得されているということでしょうか。

事務局

現在１１月であるため、もう少し早くできるのではないかという意見もいただいたことはございます。ただし、運行事業者である京王バスにおける運転手のローテーション等の事情もあり、４月１日からの方が調整しやすいのではないかという考えの下、開始日を設定したところでございます。

また、開催時期については、異議等は特段なかったと理解しております。

会長

ありがとうございました。ほかにはいかがでしょうか。

平野委員

ダイヤ変更再検討について私は賛成です。4月1日から実施ということですが、参考までに申し上げますと、東町循環「東大通り南」バス停の隣に51戸のマンションが3月末に完成します。さらに、その道路を挟みスーパーのいなげやができます。これらを勘案すると、今後あの辺りは賑わってくるのではないかと思います。もともと、中町循環沿線はスーパーが少なく、買い物が結構不便であり、武蔵小金井駅か、東小金井駅まで行くしかありませんが、東小金井駅へ行くためには栗山公園前でバスを降りて歩かなければならず、ご高齢の方はピーコックまではとても歩けないと言います。そうしたことも踏まえ、中町循環は栗山公園から新小金井駅までノンストップで行くのではなく、東小金井駅を経由するのはどうでしょうか。病院も駅前に集中してきているため、意見が多い買い物や通院に対応できます。また、中町でも東町循環寄りの地域では、小金井公園や桜町病院に行きたいが不便だという声を聞きます。そうしたことも踏まえながら今後検討されてはいかがでしょうかと思います。

事務局

この地域における今後の状況等について、私どもも承知しているところもありますが、今回は、短期的な見直しとしてこのダイヤ改正を実施させていただきたく考えております。

桜町病院等への中央線南北間のアクセスについては、今後の再編検討において乗り継ぎも含めて議論させていただきたいと考えています。また、この近隣地域の動向も注視していきます。

会長

他にはいかがでしょうか。

坂本委員

今回住民の方から「待ち時間は長くても10分程度が望ましい」という意見を受けて再検討されたということですが、この結果になって、住民の方はかなり喜ばれているのか、まだ不満に思っているのか、その辺りはどうでしょうか。

事務局

基本的に、こういった特に強い要望をいただいた時には、まずは顔と顔を会わせて直接要望をいただき、その時の市の考え、現状での考えをお話しさせていただきます。今回もこういった流れで対応させていただいた上で、要望書に対する対策案について、再度要望者のところへ提案に行きました。その中

で、具体的な状況を承知している東町住民の方々から、更なる具体的な提案があったことを踏まえた結果、今回のダイヤ改正（案）となっております。そのため、これをもって再度話し合いをすることは考えておらず、市としてはこれが最善だということで報告し、最終的には、東町の「考える会」の方にはご理解をいただく形になると考えています。

坂本委員

今後、この内容について「考える会」の方が納得するかしないかは別にして、本案を最終回答とし、11月26日付で国土交通省に書類を出すということでしょうか。

事務局

本日お示しした対応案については、「考える会」全体としてではなく個別の住民からのご意見を踏まえ再検討したものであるため、一部代表の方には既にお話しており、その中ではいい感触を得ています。「考える会」へ正式にお伺いし、お話しして、ご了解を得たという段階には至っておりません。

坂本委員

そうすると資料4-3の協議が整ったことの証明というのは、会議としてこの内容で協議が調ったということで、今回の最終案を「考える会」に最終説明されるということですね。

「考える会」の方々が「この対応では受け入れられない」という反応をされることはない、という感触を持たれているということですね。

事務局

10月に伺った際には、資料4の2ページに記載されている「(2)東町循環を8分遅らせた場合」という対応案を持っていきました。その場では、「これ以上やりようがないのであればこの対応案でも仕方ない」というような一定のご理解もいただいたところですが、「待ち時間は長くても10分程度が望ましい」という意見もあったため、もう一度考え直した結果、今回の案になったという点では、ご理解いただけるのではないかと思います。

会長

乗り継ぎ場所にしても、同じ場所の方がわかりやすいように感じますが、新小金井駅を経由するのは遠回りになり好ましくないため、反対方向については乗り継ぎ場所を変えたという点は1つの工夫だと思います。

坂本委員

本件についてはよくわかりました。

再編の抜本的な見直しの際には、8の字走行や両方向等も上手く織り交ぜて欲しいと思います。南北間については、中央線の立体交差化によってロスタイムなしで行き来できるようになったわけですから、そういったことも含めて検討していただきたいと思います。

会長

それはまた再編の中で議論していきたいと思います。

関根委員

帰りについては、新小金井駅で運賃が切れずに継続して乗車できるのですか。

事務局

追加の運賃はかからず、そのまま継続乗車が可能です。

関根委員

時刻変更だけなら、協議が整った書類はあった方が良いでしょうが必須ではないですよ。

時刻変更だけであれば、会議にかけないで報告だけで実施する地域もありますので、本会議で協議にかけていただいたのは大変丁寧で良いと思います。しかし、地域の方の反応も踏まえて協議し、決定した方が良いでしょうので、地域の方が納得されていることが確実にあればこの証明書のところまで合意できますが、そこが曖昧だと今日の時点で100%協議が調ったと言い切ってしまうと大丈夫なのか、その辺りが気になるのですがいかがでしょうか。

鈴木会長

路線の変更はせず、乗り継ぎによって当面の利便性を図るということは要望者も納得されているということであれば、時刻の変更があったとしても数分程度の話かと思いますので、仮に今後何らかのよりよい案が出てきた場合には、微調整をさせていただくということで大丈夫でしょうか。

豊嶋委員

もう一度要望者と調整してからこの会議で決めることはできないのですか。一度議決してしまったものを、後から微調整をする、ということはできないと思います。

青木委員

ダイヤにせよ、ルートにせよ、基本はこの会議で決めればそ

れで決定となるわけですね。ダイヤについて本当に100%すべての関係者が納得するかというと、もしかしたら1人、2人はこれでは嫌だという人がいるかもしれませんが、大部分の方が納得しているのだろうということであれば、ここで決めてしまっても良いと思うのですが。

柳瀬委員（代理出席）

協議が整っていることの証明書は法律に基づいているため、それなりに重い書類であり、今回の協議会で証明をしたということになると、「考える会」の方の意見はもう通らないという話にもなります。一度決まったことを後から変更するとなると、またいろいろと手続きが生じてしまいます。そうであれば、例えば報告事項のような形で、「このように調整しており、今後微調整が入るかもしれませんが、事務局にお任せください」としてもらった方が、まだ委員の皆さんも納得できるのではないかと思います。関東運輸局としても、証明書がないと時刻変更ができないわけではありませんので、協議会としてある程度内容について納得されているのであれば、軽微な変更として対応することもできるかなと思います。

会長

ではこうしましょう。今日の段階で、今まで住民とどのような協議をしたという経過の説明がありました。最終的に変更案として今案が提出されています。これについて、今日これに合意できるかどうかについて皆さんに問いかけをいたします。合意がいただけるのであれば、これを基に地域に提示をしていただきます。変更がなければそのままですし、微調整があるかもしれません。現状の路線の中での変更ということは納得されているということですので、おそらくそんなに大掛かりな変更はないと思いますが、あとは事務局と会長の私の方にお任せいただいて、微調整が必要であれば微調整をし、その段階で証明書に私が押印するという形でいかがでしょうか。

委員一同

了承。

会長

では今日のところはこの証明書までを合意いただくのではなくて、この中身について合意をいただけるかどうかについての議論とさせていただきます。再度、ご意見等がありますか。

青木委員

「東大通り南」バス停付近においてマンションといなげやが移転することですが、それに伴ってバス停が移動すると

か、工事で一時的に移動するようなことはないのですよね。

事務局

開発行為については市の指導要綱に基づいて関係各課において業者に指導等を行う機会がありまして、スーパーの方は記憶にありませんが、マンションは一度協議をしたことはあり、バス停の変更については特に聞いていないところでございます。

青木委員

本件の実施時期が4月1日で、工事がちょうど重なってしまうと非常に面倒な話になってくるので、そこだけ差し支えがないことを内部で確認しておいていただければ。

会長

特に移動とかがなければ、それはそれで良いのですが。

それでは、他にご意見がないようですので、議題(2)「『東町のココバス等を考える会』要望への対応について」、事務局からの東町循環のダイヤを15分後にずらすという変更案によって、中町循環との乗り継ぎを図るということについて、賛成いただけますでしょうか。

委員一同

了承。

会長

ありがとうございました。それでは、先ほど申し上げましたように、これをもって「考える会」の方にもう一度事務局から投げさせていただきます。変更の有無については何らかの形で皆さんに報告をさせていただくとして、私の方でこの証明書に印をつけて関東運輸局へ提出する、こういった段取りとさせていただきますので、よろしくお願ひします。

それでは、次の議題(3)「小金井市コミュニティバス再編事業アンケート調査結果」に入らせていただきます。前回の会議ではアンケートの調査票について議論させていただいたところです。まだ最終的な分析のところまで行っている段階ではないようですが、その後の実施状況及び速報の結果について事務局より説明をお願いいたします。

事務局

アンケートの実施状況、結果速報の報告に入る前に、前回の会議からの経過についてご報告いたします。

前回8月23日の会議においては、アンケートの調査票について一定委員の皆様にご議論いただき、最終的には表現の変更等の軽微な修正のみであることから、会長一任とされ、後日鈴

木会長と調整後、委員の皆様には10月4日付けでアンケート調査票の確定版をお送りさせていただきました。

アンケートの調査票については9月11日に本市市議会平成30年第3回定例会建設環境委員会において各議員から寄せられたご意見を踏まえて一部修正加筆をしております。口頭にはなりますが、修正箇所についてご報告いたします。

それでは資料5「アンケート調査結果（速報）」の2ページをご欄ください。

まず市民アンケートにつきまして、C○C○バスの運行目的等について知ってもらった上で、運賃や補助金負担の考え方等を回答してもらった方が、より効果的なアンケートになる、といったご意見を受け、アンケートの調査票に同封した依頼文に、C○C○バスの導入目的について追記しております。

次に、資料の9ページをご覧ください。

設問7-1の前に記載している説明文の1行目に「現在のC○C○バスは年間約3,000万円を市が補助金として負担しています」とありますが、前回の会議時点では「年間約3,000万円の赤字を市（補助金）が負担しています」という表現としておりました。しかし「赤字」という表現によって、市の負担によってC○C○バスを運行していることがいかにもよくないことのような、マイナスの印象を受けるというご指摘を受け、表現を修正しております。

以上2点については、利用者アンケートでも同様に修正加筆をしております。

この他にも、シルバーパスや障害者割引制度の導入について設問を追加してはどうかといったご意見もいただいたところではございますが、前回8月の会議で一定皆様にご議論いただいた上で、会長との最終調整という段階でございましたので、新たな設問項目の追加は難しいと答弁申し上げたところです。

続きまして、調査結果についてご説明させていただきます。

— 資料5 に沿って説明 —

会長

ありがとうございました。今回の資料というのはいわゆる速報、単純に集計した段階での報告となっています。つまり、今後クロス集計や分析をしますので、次回の会議で詳細を含めての報告をさせていただくことになると思います。ご質問、ご意見等、いかがでしょうか。

豊嶋委員

アンケートとしては成り立っているのか、イメージ的には非常に良い回収率なのではないでしょうか。

事務局

回収率につきましては当初も40%ぐらいを見込んでいたため、統計的には一定精度が確保されていると考えております。

会長

一般的なアンケートを考えたときに回収率40%というのはあまりなく、かなりいい結果だと思います。恐らく皆さんにとって関心事なのだと思います。

他によろしければ、詳しい分析結果等につきましては次回ということで、皆さんに事前に資料を見ていただいた上でご意見をいただく方が良くと思いますので、ぜひできれば事前に資料配布できるように、よろしくお願いしたいと思います。

次に議題(4)「小金井市の公共交通に関する現状と課題について」ですが、これは今後再編事業を進めていく上での基礎資料の1つであり、今後の議論に向けて重要な一步になるかと思えます。事務局から説明をお願いします。

事務局

それでは、事務局より説明させていただきます。

— 資料6 に沿って説明 —

資料6の33ページについては、現状では左の「統計資料等に基づく現状」の枠のみを記載しております。赤字で記載している(P1)、(P2)というのは前段のページ数と対応しております。今後、2列目「利用状況・意見等」の枠は、アンケート結果やこれまでの要望等を踏まえて掲載させていただきます。これらの現状・利用状況等から、3列目「公共交通に関する課題」を抽出します。その課題を踏まえてどう再編していくのか、再編における基本軸というのが一番右の4列目「COCバス再編に向けた検討の方向性」になります。さらに、その基本軸を達成するためにどういうことをやっていくかというのが、右側に続くイメージになります。

今回は空欄の箇所が多いところではありますが、次回以降、基本的方針について議論していくに当たり、市として、大事にしていきたい内容を記載したいと思っております。委員の皆様には、このように再編を考えていく、というイメージの共有ができればというところでご紹介をさせていただきました。

事務局からは以上です。

会長

ありがとうございました。事務局からの説明の最後にありましたように、今日の段階での資料説明は、主に現状とこれまで

の経過に関わる部分になります。これを基にこれから順次、いわばこの欄を埋めていくような形を取りつつ、今後、再編の方向性を決めていく議論になっていくかと思いますが、現状分析をした時点での今回の資料についてのご意見を今日の段階では伺っておいて、もし今後こういうことを議論する必要がある、考える必要があるなどがあれば次繋げていきたいと思っております。今日このことについて何らかの結論を出すわけではありませんので、自由にご意見をいただければと思っております。

豊嶋委員

再編検討において、C o C oバス以外に路線バスを変更する可能性は出てくるのでしょうか。その辺のビジョンをどう考えているのかがあまり見えないのですが、C o C oバスだけの議論をやっていくのか、路線バスとの関係の中でどのように検討していくのでしょうか。

事務局

公共交通会議は、路線バス、タクシーも含めた公共交通網を協議する場であるため、路線バスとの共存共栄といったところも踏まえてコミュニティバス再編の議論をしていただきたい。しかし、路線バスについて、明確に変えられる、変えられないというのは現状では市からお答えできないと思っております。路線バス事業者も委員として協議に入っているため、今後コミュニティバスの再編を具体的に検討する中で、路線バス事業者としてどう考えるかというご意見をいただきながら、先ほどお示ししたA3版のフロー図を用いながら方針を決めていきたいと考えています。

豊嶋委員

そこが大事だと思います。路線バスを変えることができないという前提に立ってしまうと、まさにC o C oバスだけの議論となり、創造性が出しにくいですね。私は、当初は路線バスもある程度動かすようなイメージを持っていたのですが、路線バスは基本的には「動かさない」ということでよろしいですか。

事務局

今回はコミュニティバスの再編事業ということになりますので、あくまでもC o C oバスの再編が基本となります。現状の問題点としては、路線バスを圧迫していることもありますので、なるべく双方が共存共栄してネットワークを形成できればいい。ただし、再編を検討していく中で、例えばこの地域はC o C oバスに任せてもよいのではないかといった、路線バス事業者からの個別事情が出てくる可能性もありますので、その際

にはそれも踏まえて再編を考える必要があると思っています。

会長

再編の議論そのものは、C o C oバスについてとなります。ただし、プラスとマイナスのどちらに動くのかは別にして、路線バスも現状が絶対に変わらないというものではありませんので、取り巻く状況の変化、特に現在乗務員の確保が非常に厳しい状況下で、いかに効率的にニーズに応じていくかは、事業者の皆さんが考えていることと思います。そうした状況である中で、路線の形態が議論の中で変化するというケースはあるかもしれません。路線バスがどこでどういう役割を果たし、コミュニティバスがどう補完するか、あるいは、独自の役割を果たしていくかという辺りを、この会議で議論する形になるかと思えます。

坂本委員

今のお話ですと、例えば再編の中で新庁舎に路線バスは入らないという前提になりますよね。逆に、市役所にロータリーを作って、路線バスが乗り入れるというということで考える場合には、C o C oバス全路線が乗り入れる必要性といった、乗り入れる路線をコントロールする必要がある、といった議論になってきますので、再編を考える上では新庁舎が大動脈になると思います。そういうところについて、我々委員にもどういう前提で考えていくのか、今は駅と庁舎がそう遠くないけど、新庁舎になったら迂回して乗り入れるとか、そういう流れがあるのであれば教えていただきたいし、私は大きな前提になると思います。

会長

そうだろうと思います。恐らくバス事業者さんもまだ計画を立案しているわけではないと思いますので、現段階でどうだということとは言えないと思いますが、ご指摘があったように、新庁舎への移転は再編を議論する上で重要な要素になると思います。その辺りはいかがですか。

事務局

緑中央通りの南北の通り、連雀通りから北大通りまでの辺りが空白地域となっており、年1回設けているバス事業者連絡会では、新庁舎、福社会館が移転した際には路線バスを通す方向で検討していただきたい、という話を各事業者さんに振っている状況です。それに対して、今後事業者さんがアクションを起こされた際には、随時事務局としても報告していきます。また、本市市議会においても庁舎及び福社会館建設等調査特別委員会というものがあり、説明会が先日行われましたが、新庁舎

等に係る状況についても積極的に情報は提供していきたいと考えております。

豊嶋委員

市役所に路線バスが入るか入らないかというのは大きな根幹ですね。そこが決まらないと議論が進まないような気がします。

事務局

ご意見としては強く受け止めています。市としても路線バスが入るべきということで、運転手不足の状況下では大変申し訳ない中、路線バスを走らせて欲しいという依頼はさせていただいていますが、なかなかその結果を待たないことには情報提供できない状況でございます。

豊嶋委員

交通空白不便地域の解消というコミュニティバスの原点に帰って考えて欲しいです。そうすると、根幹的なところは先に決めていかないと進まないわけです。そこに時間がかかっているのは4年間でも詰まらないような気がするのですが。

会長

確かにおっしゃるとおりですね。そうは言ってもバス事業者さんに決めてくれと言ってすぐに決められることではないのですが。例えば新庁舎にバスターミナルを設けて、アクセスするバスが通れるような道路を整備し、ある程度待機できるスペースを確保することによって、積極的にバスを誘致するという考え方はないのですか。

事務局

現状の設計では、新庁舎、福社会館、防災広場に加えて、大きな路線バスが入るようなロータリーを整備するのは難しい状況です。路線バスが通るとしても、緑中央通りの両サイドにバス停を設定する形を想定しています。

豊嶋委員

議会などで、今は恐らく新庁舎をどこに作るなどの検討をされていて、そういう細かいことは頭にはないと思います。後から「忘れていた」では困るので、各部署で議会なりに火をつけていかないと、庁舎ができたのに何でバスが来てないの？ということになりかねないと思いますので、そういう点も含めて幅広く骨格の部分をやっていかないと駄目だと思います。

関根委員

それに関連して、まとめとアンケートは良い感じでまとめら

れていると思いますが、資料6の12ページにあるとおり、「路線バスと重複し、運賃格差を含む競合状態にある」というのがまず1点あります。それから資料5の28ページでは「市が負担して路線維持」が53%に対して、「料金を値上げして市の負担を減らした上で路線を維持する」は25%、市民の4分の1がこのように回答しており、COCOBASの運賃をどうするのか、新庁舎に路線バスが入るかどうかを検討する際にも大きなポイントとなると思います。また、来年の10月に消費税が10%に改定され、もう1年を切っているのですが、その際にCOCOBASの運賃は上げないのでしょうか。8%が10%に上がっても全て据え置いてしまうと、5%の時に対して4円ぐらいは実質減収になるはずなので、市の持ち出しが大きくなり、受益者負担は自然に下がってしまいます。運賃100円については見直しを図っている市も多いので、もちろん今日回答をいただくわけではないのですが、それは並行して検討していただければいいかと思います。

事務局

来年10月時点の値上げについて、現時点では方針が出ておりませんので、今後理事者、市長を含めた政策判断という形になると思います。

会長

運賃については今回の再編の中で議論していかなければならないため、いずれにしても机上には乗せていくつもりではいまず。他にはいかがでしょうか。

境委員

他都市では2年以上前からPASMOを対応していますが、小金井市だけがPASMOで乗れないため、100円出すのがものすごく面倒です。PASMOで乗るようになれば回数券も不要になると思いますし、若い人も乗ると思うのですが、PASMO対応にする計画はあるのでしょうか。

事務局

ICカード対応については、導入費用もかかるというところで足踏みをしている状況です。導入費用については、補助金という形で市からの歳出になると考えております。

豊嶋委員

料金改定をやるのであればPASMO対応にしないと、今は100円だからいいけれど、例えば料金が120円とか130円になると支払いが大変になりますよね。

会長

私も、関わっているところでいくつも運賃改定をしてきました。一番多いパターンは、運賃改定をしたときにＩＣカードを導入する。そのことによって１つのサービスアップを図るという方法もありますから、ＩＣカードについては、運賃と同時並行で議論していくことにしましょう。

境委員

参考なのですが、小金井市と立地条件で似ている庁舎で小平市役所がありますが、バスが入っているのは１時間に１本で午後３時に終わりです。しかし市民から苦情は出ていません。ということは、これから１０年先、市役所に行く用事がなくなるのではないかと思います。新庁舎ができるからバスを入れる必要があるかどうかについては、私は必要ないと思っています。小平市の職員は小金井市役所より離れている一橋学園駅や青梅街道駅から歩いて通勤しています。そういった他都市も参考に考えていただきたいと思います。

中町と東町循環の乗り継ぎ改善の検討をしましたが、他の路線は見直しの対象になっていないのですか。

事務局

今回の東町に関しては冒頭でお話ししたとおり、京王バス減便に伴っての要望を受けての個別対応という形でございます。例えば路線間の乗り継ぎというのは全路線共通の問題になりますので、それは再編事業と併せて長期的に考えていきます。

また、路線の見直しについても再編と併せて検討します。

境委員

再編と併せ検討となると変わるのは４年後になりますよね。

会長

議論には４年くらいはどうしても必要となります。

ほかにはいかがでしょうか。よろしければ、今日いただいたご意見は、今後の議論の進め方に生かしていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、最後に議題(5)「その他」について、何かありますか。

では以上をもちまして、平成３０年度第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。本日はお忙しい中ご出席をいただきまして、また議事にご協力いただきましてありがとうございました。またよろしく願いいたします。