

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29年11月13日(月) 午前10時～正午
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)]鈴木文彦、坂本敬、平野武、青木亮、境智子、豊嶋吾郎、依田修、田崎達久(代理出席)、岡村淳(代理出席)、竹島達也、小川将和、門井正則、信山重広、生田浩二、柳瀬光輝(代理出席)、日野靖久、東山博文 [市事務局]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)、旦那未来(都市整備部交通対策課交通対策係主事) [出席者]西岡真一郎(小金井市長)
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	0人
傍聴不可等の理由等	
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 あいさつ 2 委嘱状交付 3 議題 <ol style="list-style-type: none"> (1) 会長及び副会長の選出について (2) 講義『高齢社会におけるコミュニティバスの課題と今後』 講師：交通ジャーナリスト 鈴木 文彦様 (3) 小金井市コミュニティバスの経過について (4) C o C oバス路線別の状況について(報告) (5) C o C oバス・ミニ野川・七軒家循環の乗り残しについて(報告) (6) その他 <p>[資料]</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 『高齢社会におけるコミュニティバスの課題と今後』講義資料 (2) 小金井市コミュニティバスの経過 (3) コミュニティバス年度別収支表 (4) コミュニティバス年度別利用者数 (5) C o C oバス・ミニ野川・七軒家循環乗り残し状況 (6) 小金井市の公共交通不便地域 (7) 小金井市コミュニティバス年末年始ダイヤについて (8) 小金井市地域公共交通会議設置要綱 (9) 小金井市地域公共交通会議委員名簿 (10) C o C oバスルートマップ

発言内
容・発言
者名（主
な発言要
旨）

議題(1)「会長・副会長の選出」

選出方法 委員による指名推薦

選出結果 会長 鈴木 文彦

副会長 青木 亮

事務局

続きまして議題(2)「講義」ということで、『高齢社会におけるコミュニティバスの課題と今後』について鈴木会長よりお話をいただきます。小金井市におきましても今後ココバス等の見直しをしていく中で、今後の一つのあり方という点で非常に勉強になるのかな、と考えております。

それでは鈴木会長お願いいたします。

—別紙「講義録」参照—

事務局

ありがとうございました。

これをもちまして、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。議事進行へのご協力感谢您いたします。

それでは、鈴木会長、議事の進行をお願いいたします。

会長

それでは次の議題になりますが、本日については特に議決を要することはありませんので、議題の(3)、(4)、(5)をまとめて事務局の方から報告をしていただきたいと思います。

事務局

まずは、初めての委員の方もいらっしゃいますので、小金井市内の主な交通網であります、ココバスについて簡単に説明させていただきます。

ココバスは、市内の交通不便地域の解消や高齢者の外出機会の提供を目的として導入し、市内5路線で坂下地域には小型車輛のココバス・ミニを運行しています。さらに、東小金井駅には武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」も乗り入れているという状況です。また、運賃は1回100円でICの導入はありませんが、回数券を21枚2,000円で販売しています。ムーバスについては、既にご承知の方もいらっしゃると思いますが、ICカードの導入はされております。

それでは皆様、資料(2)「小金井市コミュニティバスの経過」をご覧ください。こちらはココバスの導入からの動きを整理した年表となっております。

小金井市ではコミュニティバスの運行に向け、平成12年度に市内の基礎調査を行い、交通現況や課題等について整理し、これを踏まえ、平成13年度に「小金井市コミュニティバス等

導入検討委員会」を立ち上げました。委員会の主旨としましては、平成14年度中の事業化をめざした実施計画の策定を目的としたもので、利用意向調査や計画の策定、実施へ向けての準備、試行を経て、平成15年3月にココバス1ルート目である北東部循環を本格導入いたしました。

そして、翌年には北東部循環の運行時間を延長し、平成17年に貫井前原循環、東町循環、中町循環が運行を開始しました。さらに、北東部循環においては、朝の通勤通学者より多数要望があったことを受け、平成18年3月より平日朝の時間帯を、15分間隔での運行に変更いたしました。

また、平成18年度には前原町地区の乗り残し問題を解消するため、ミニバス導入の検討を開始し、翌年平成19年度から行った運行事業者の選定、車両・ルートの検討を経て、平成20年9月からココバス・ミニ野川七軒家循環の試験運行を開始いたしました。

平成21年3月19日に、武蔵小金井南口交通広場が暫定的にオープンしたことを受け、中央線を挟み南側を運行する貫井前原循環、中町循環、及び野川七軒家循環の3路線を駅に乗り入れるルートに変更いたしました。同年の10月には本会議である小金井市地域公共交通会議を設置し、ココバス・ミニの本格運行の同意を得て、翌22年には国土交通省へ「同意書」を提出し、同年7月16日、本格導入の許可を取得いたしました。その後は市民を対象とした利用調査、運行時間拡大の試験運行、武蔵小金井北口の駅前広場に伴った停留所の移設等を行ってきました。

平成28年度には、野川・七軒家循環で課題となっている「朝の時間帯における乗り残し」の対策として、8時35分発を増便しました。こちらについては、後ほど、議題(5)で詳しくご報告いたします。

そして、従来使用していた車両のリエッセからポンチョという車両に全車両入れ替えをしたことに伴い、新たな掲示枠が増加された車内形態となったことを受け、平成29年度より、以前から多数の要望があった車内有料広告を導入いたしました。11月13日現在で、ポスターは2件の掲出実績があり、アナウンスについては実績なしという状況となっております。

続きまして、議題(4)「C o C oバス路線別の状況について」です。資料(3)をご覧ください。こちらは小金井市のコミュニティバス「ココバス」5路線と武蔵野市と共同運行しております「ムーバス」の、平成24年度から昨年度までの年度別収支表となっております。

昨年平成28年度決算について、ルート毎に見ますと、北東部循環においては、343万4,415円の黒字決算となっており、補助金の交付はしておりません。なお、収益が出たルートにつきましては、京王バスと収入を折半することとしており、約半額分の171万円を市の収入としています。北東部循

環以外はすべて赤字決算となっており、決算額としては、貫井前原循環が－８７８万９，８６０円、東町循環が－７０１万３，２４３円、中町循環が－５４３万９，７０８円、野川・七軒家循環が－８９０万５，３９５円、ムーバス境・東小金井線は－１０１万２，７０９円となっております。なお、ムーバスについては、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いるため、補助金額は４０万５，０８４円となっております。次に、表の１番下をご覧ください。昨年度の全ルート合計額は、収入が約１億１，３９０万円、経費が約１億４，１６３万円、収入から経費を差し引いた決算額が約２，７７２万円となっております。こちらの決算額は全ルートを差し引きしたのですが、北東部循環は黒字決算となっているため、市の歳出額、いわゆる運行補助金額は約３，０５５万円で、前年度補助金額より約６５万円の増となっております。補助金増の主な要因としましては、利用者の減少に伴い収入が減ったことであると考えております。

続きまして、資料(4)をご覧ください。こちらは、ココバスとムーブスの、平成２４年度から昨年平成２８年度までの年度別利用者数となっております。平成２８年度の利用者数について、ルート別にみますと、北東部循環が４９万３，０７３人、貫井前原循環２２万７，１１２人、東町循環９万３，９７７人、中町循環１３万２，３３６人、野川七軒家循環８万９，８１７人、ムーバス境・東小金井線が２０万１，３４３人となっております。ココバス・ムーバス全体では、平成２８年度は年間で１２３万７，６５８人の方にご利用いただきました。平成２７年度に対し、年間で８，２８４人減少しておりますが、１日平均では約２３人減少したという状況で、全体の利用者数としては、ほぼ横ばいとなっております。利用者が減少した主な要因としては、１点目として自転車利用機会の増加、２点目として天候の影響、以上２点を考えております。

まず、１点目「自転車利用機会の増加」についてご説明します。ＪＲが運営している「スイクル」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年度より東小金井駅に設置しておりましたが、平成２８年２月に武蔵小金井駅にも設置されました。年々、スイクル利用者は増加傾向にあり、一定利用者があることを確認しております。また、東大通りに設けられている「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、平成２８年１２月より武蔵小金井駅５００ｍ圏内の一部道路上に、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」を設置したことにより、自転車走行環境も改善されております。こうしたレンタサイクルの利用推進や、自転車走行空間が整備されたことで、自転車利用機会が増加していると考えられます。

また、２点目の天候の影響についてですが、一般的に、雨の日や真夏日などでは、バスの利用者は増加する傾向がありま

す。平成28年度も暑い日が続きましたが、平成27年度においては猛暑日連続記録を更新しており、対前年差では主に7月、8月において利用者数が大きく減少していることから、こうした天候の影響を受けたことが、利用者の減少に繋がった要因の一つであると考えております。

ここで、議題(5)の前に、資料(6)「小金井市の公共交通不便地域」についてご説明させていただきます。こちらは平成20年3月の資料になりますので、若干変わっているところもございますが、特に注視していただきたいところとしては、黄色、黄緑色になっている地域です。黄緑色の中でも斜線の地域については公園、墓地等を指していますので、斜線の地域以外を見ていただければと思います。

黄色の表示である運行回数1日/100回のバス停から半径300m以内の箇所と、黄緑色である表示が公共交通不便地域となっております。その内、黄緑色の箇所については公共交通空白地域となっており、全く路線が通っていない状況となっております。例えば、西武線多摩川線の新小金井駅がある南側、はけの道や東中学校がある辺りとなる東町1丁目、5丁目付近。左上の小平市との市境となる玉川上水付近の貫井北町一部地域。府中市との市境となっている小金井病院がある辺りの前原町4丁目付近。右上の武蔵野市との市境である梶野町2丁目付近が交通不便地域となっており、市境部分が多くなっております。

続きまして議題(5)「C o C oバス・ミニ野川・七軒家循環の乗り残し状況について」ご報告させていただきます。

野川・七軒家循環は平成20年9月に運行開始しており、中町や前原町の坂下地域の生活の足として利用されているところです。しかし、車両が小型であることから乗車定員が少なく、運行開始以降、朝の時間帯を中心に、乗り切れないという事象が多発し、市民、市議会議員等から解消して欲しいとの要望が多く寄せられたところです。このことから平成28年4月1日運行分より武蔵小金井駅8時35分発の1便を増便いたしました。今回はその後1年経過いたしましたのでそのご報告をさせていただきます。

資料(5)の1ページをご覧ください。乗り残しの前に、まずは平成27年度と平成28年度における、野川・七軒家循環の乗車人数比較となります。棒グラフ上では月別の比較となっており、平成28年度は89,817人で前年度と比べると約0.3%減と、概ね横ばいであると考えております。

ここからは乗り残しの話となりますが、2ページは月別の乗り残し年度比較となります。乗り残し合計としましては、平成27年度1,370人、平成28年度1,403人となっており、乗り残しの全体としては33人、約2.4%増加した結果となりました。次に3ページは、時間別の乗り残し人員年度比較となります。傾向としては特に懸案であった午前10時台ま

での乗り残しの減少と3時以降の増が特徴的となっております。4ページでは、先ほどの時間別人員を3時間ごとの円グラフで表しています。時間別で見ると8時台から13時台が減少しており、逆に14時以降が増という状況になります。

最後に5ページです。これは停留所別人員となっておりますが全時間帯ではありませんが特に武蔵小金井駅南口及び中前橋停留所での乗り残しが顕著であることがご覧いただけるかと思えます。

ここまでの資料を踏まえた総合的な結論としては、これまでの懸案であった朝10時台までの乗り残しは減少し、より多くの利用者を輸送できている状況から解消とはいきませんが改善されていると分析しております。しかし、輸送した利用者が逆に帰りも同循環に乗車することから、午後の時間帯でさらなる乗り残しが出ているものと分析しております。

午前便については、8:35発の始発便でまだ空席がある場合もあり、特に増便直後は認知されていなかったことが予想されます。また、午後の便については、通院や買い物を終えた14時以降から乗り残し傾向が高まることから、午後13時台が比較的空いている等、午前及び午後も含めての分散乗車をさらに周知していく必要があると考えております。今後も、より1人でも多くの人に乗車していただけるよう、努めて参りたいと考えております。

ご報告は以上となります。

会長

ありがとうございました。こちらの議題については報告となりますが、議題の(3)、(4)、(5)について、何かご質問はありますでしょうか。

豊嶋委員

私初めてなので、2点ご質問させていただきたいのですが、資料3のところ「収支率」について、先ほど会長のお話にも出ていましたが、単純に数字を割ればいいのでしょうか。ココバスは、実際に収支率はどのくらいなのでしょう。

また、北東部循環が黒字になっている要因としては、通勤時に走っているか走っていないかになるのでしょうか。なぜ北東部循環だけが通勤時間帯に走っているのでしょうか。

事務局

まず、北東部循環というのは、経過のとおり1番最初に運行を開始した路線になります。基本的に赤字部分に対して補助金を出すものとしていましたが、運行開始から1年間経過した後、北東部循環は人が多く乗っていたことから黒字決算になってしまった。また、その当時、サラリーマンや学生の方が非常に多く乗る傾向があったので、そういった利用者からの要望が

強くありました。よって、9時の始発を8時半、8時、7時半と前倒しにしました。そして夜も遅く帰られる方がいるということで、21時まで延ばしました。基本的にはコミュニティバスの黒字というのは想定していない中で、大きな黒字となったことから、当時としては更なる黒字の確保を図る考えがありました。では同じように2路線目3路線目を作った時に同じであったかという、そこまでは人が乗らない状況となっています。しかし、「朝夕の運行時間を延ばしてほしい」という要望があります。細かく言うと、北東部は早いし遅くまで運行していますが、他の便については19時や20時までという制限の中で運行している、というのがこれまでの経過になります。

収支率については、委員が仰るとおり、歳入と歳出を割った数値になります。

豊嶋委員

もう1つよろしいでしょうか。当初にやったから通勤時間帯も認めているということですよ。では、他の路線はどのようなのですか。

境委員

路線バスが走っていないから、その分ココバスを利用する人が多く、黒字になっているのではないのでしょうか。

事務局

路線バスは走っています。

豊嶋委員

私が聞きたいのは、他の路線については通勤時間帯を避けて運行していますよね。でも北東部循環は運行している。なぜこのように違うのでしょうか。通勤時間帯を走らせればおそらく黒字になるかと思うのですが、それでも運行していない「違い」について簡単でもよいので明確に知りたいのです。

事務局

北東部循環は、その当時に路線バスも走っていましたが。ただ市民要望が多かったため、そのニーズに対して行政として、運行時間帯を前倒し、後ろ倒しにしました。他路線において対応していないのは、運行時間拡大により人件費等の運行経費がかかることに対して、それだけの利用者はいなく、より赤字が大きくなってしまいう見込みであったためです。

会長

北東部循環の場合は、黒字でスタートしていたため、黒字であれば拡大しよう、という方向に持っていくことは可能だったのですが、他路線は、始めた当初が赤字であったために、それ

以上の拡大が難しかったということですよ。

豊嶋委員

では、他の路線は試行運転として通勤時間帯は走らせたことがあるのでしょうか。それがないと比較できない気がするのですが。

事務局

ご意見としては私もごもっともだと思います。

豊嶋委員

いまいち納得できませんが、時間もありませんので、この件については後日回答いただければ結構です。

平野委員

北東部循環につきましては、近隣住民ですのでわかるのですが、通勤客が多いということに加えて、土日は小金井公園への利用客が非常に多いです。それに、子供連れさんも多いですし、学生さんも最近色々な大会がありますので、テニスコートにしる総合体育館にしる、そういった催し物があるために、土日の利用客はやはり日中から並んでいます。そういった意味で、北東部循環というのは非常に特別ではないかなと感じています。

境委員

私もこの会議は初めてでして、資料(6)「小金井市の公共交通不便地域」を見ますと、私は黄色及びピンク色の地域に住んでいるのですが、ほとんど緑色に近いと感じるほど、ほとんどバスが走っていません。1時間に2本のバスも、時間が合わない場合もあります。ですので、ココバスが通ってほしいというのは運行前からあったのですが、シルバーパスを利用している路線バスの利用者に、別途100円を支払ってココバスに乗るか尋ねると、西ノ久保循環が廃止になったら、本数が多ければ乗る、と仰っているので、ココバスにもシルバーパスの適用を検討していただきたいです。

会長

今後の展開等については、また議論する場がありますので、ご意見として受け止めさせていただきます。他にはいかがでしょうか。

坂本委員

ココバスの車両がリエッセからポンチョへ変わり、定員は変わったのですか。今の新しい車両は非常に混んでいて、乗りにくく感じるのです。ドル箱の北東部循環も、結局は以前に比べると利用者が減っているのですよね。私も利用するときに見てい

ますと、積み残しまではいきませんが、混んでいてこんな状態では乗れない、ということで、近くであれば歩こうと言っている方が結構多いです。いわゆるバリアフリーの乗り入れができるのは良いと思うのですが、出入りが非常にしにくいです。ですので、お年寄りの方なんかは、乗って「中に詰め込まれたらだめだ」「後ろの座席に乗ったら出にくい」といったようなストレスを感じる方が非常に多いんですね。ですので、以前の車両の方が輸送人員としては裕度があったように気がしたのです。ですから、ちょっとしたところでしたら、もうこのまま並んでいても乗れないな、ということで、タクシーに乗る方や歩かれる方というのを見ているので、定員数は減っているのではないかと思うのですが、どうなのでしょう。

事務局

委員ご指摘のとおり、リエッセからポンチョに変わったことに伴い、仕様上の乗車定員は変わっております。リエッセについては、乗車定員が39人、現行のポンチョについては36人乗りとなっております。現状としては、ポンチョクラスのサイズの車両製造が、ポンチョ以外になく、他の車両の選択がないということが一つ現状としてありますので、こちらはご理解いただければと思います。

また、北東部循環については、ご指摘のとおり、土日の利用が多いです。また、平日においても雨の日等の天候によっては乗れないという状況も、私共も認識しているところであります。そこについては、今後やはりココバスも見直しをしなければならぬ時点には一定なってきたのかなど、思っておりますので、今回についてはご意見という形で受け止めさせていただきます。

会長

ありがとうございました。他には何かございますか。

青木委員

こちらはお願いなのですが、資料(6)の交通不便地域は、データが古く、前原町のところでは今野川・七軒家が入っていますとか、他にも銀河鉄道さんが入っている地区や国分寺市の東元町循環等の他市さんのバスも入ってくると、少し変わってくる部分があります。こちらは今後の議論の基本的な資料になると思いますので、できれば新しく作っていただければと思いますので、お願いいたします。

会長

そうですね。私も銀河鉄道の路線がないなと思っていました。ですので、なるべく新しい資料に更新して用意をしていただければと思います。

他にはいかがでしょうか。

では、慌ただしくて申し訳ありませんが、議題につきましては、本日はご意見やご質問をお受けしたところで、今後の会議に生かしていきたいと思えます。

それでは議題(6)「その他」について事務局から何かございますか。

事務局

1点「その他」として、コミュニティバス年末年始の運行ダイヤについて、ご報告させていただきます。それでは、資料(7)をご覧ください。

まず、ココバス、ココバス・ミニについてです。例年通りの運行となりますが、北東部循環のみ、平成29年12月30日(土)から平成30年1月3日(水)まで、土日祝日ダイヤでの運行となります。その他の循環については、通常ダイヤで運行いたします。

次に、今年度から変更となりましたムーバス境・東小金井線についてです。これまで年末年始においても通常ダイヤで運行してきたところですが、今年度より年末年始においては臨時ダイヤでの運行となりました。期間はココバス北東部循環と同じ12月30日から1月3日までの5日間で、運行時間は下の時刻表のとおりです。こちらは武蔵小金井駅発の時刻となっております。変更点としましては、7時24分発、20時54分発、21時24分発の3便を減らし、1日26回の運行となります。

最後に周知方法については、記載のとおり、市報やHP等による予定しております。ご報告は以上です。

会長

ありがとうございました。

豊嶋委員

最後に「その他」として1点よろしいですか。私も最近ココバスに乗っただけなのですが、1つ疑問に思っていることがあります。武蔵小金井駅の南口から乗る際、マニュアルがどうなっているかはわかりませんが、運転手さんが、他のバスが来なければ5分前でも10分前でも待つてくれる運転手さんもいる一方で、雨風がひどい中、次のバスが来ないにも関わらず、時間きっちりにならないとバス停まで来ない運転手さんもいる。もしマニュアルがあつて、どちらがマニュアル通りかはわかりませんが、風や雨がすごい中待つているのは皆さん大変ですので、ちょっとした暖かさ、細やかな配慮をされていの方、していない方もいて、小さな視点ですが見ていただければと思えます。

会長

ではその点については、また事務局の方で確認をし、次回の会議にてご報告をしていただく形にしましょうか。次回は3月の開催を予定しております。

それではこれで平成29年度第一回小金井市地域公共交通会議を終了いたします。ありがとうございました。