

会 議 録

会議の名称	小金井市地域公共交通活性化協議会
事務局	都市整備部交通対策課
開催日時	令和6年3月22日（金）午前9時30分～11時30分
開催場所	小金井市役所第二庁舎 8階 801
出席者	<p>[委員（敬称略）] 鈴木文彦、倉科大地、岩澤貴顕（代理出席）、早田俊介（代理出席）、古谷弘文（代理出席）、秦野凌、小川将和、小池毅、信山重広（代理出席）、佐藤武、平野景一、鈴木淳（代理出席）、犬竹幹人、田中将太、青木亮、永田尚人、平野武、小田切美穂、八木香、若藤実</p> <p>[市事務局]小林大治（都市整備部交通対策課長）、越聖子（都市整備部交通対策課交通対策係主任）、パシフィックコンサルタンツ(株)</p>
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	7人
会議次第	<p>1 はじめに 2 議題 ① 今回の会議内容と前回会議での指摘と対応 ② 第1回地域懇談会の実施結果 ③ 基本方針と目標 ④ 目標達成のための施策・事業 3 報告 ① 建設環境委員会提出資料 ヒアリング団体及び主な意見について ② 路線バスの路線変更 ③ 武蔵小金井駅南口のバス待ち環境の整備について 4 その他 5 閉会</p> <p>[資料] 資料1 今回の会議内容 資料2 第2回地域公共交通活性化協議会でのご指摘と対応 資料3 第1回地域懇談会の実施結果について 資料4 基本方針と目標 資料5 目標達成のための施策・事業 資料6 地域公共交通計画策定に係るヒアリング団体及び主な意見について 参考 C o C oバスだより（創刊号～第3号） 席次表</p>
発言内容・ 発言者名 （主な発言 要旨）	<p>事務局： ただいまから令和5年度第3回小金井市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。</p>

— 会議成立の報告 —

— 資料確認 —

— 会議録について —

会長：

改めまして、皆さん、おはようございます。

先日は風の強い日に福岡におりまして、乾燥と強風で喉をやられてしまいました。お聞き苦しいところもあるかと思いますが、ご容赦ください。年度末のお忙しい中ですので、皆さんもぜひ体調にはお気をつけていただき、無事に年度を終わりますように。

では、これから議事に入らせていただきます。本日は議題4点、報告事項3点ということで用意されております。

それでは、議題（1）「今回の会議内容と前回会議での指摘と対応」について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

— 資料1、資料2 に沿って説明 —

会長：

事務局から説明がありましたが、今回の会議内容と前回会議での指摘と対応について、ご意見、ご質問があればお願いしたいと思います。

特によろしいですか。懇談会などは既にその形で対応させていただいたわけですが、そのような対応で進めさせていただきたいと思います。

それでは、議題（2）「第1回地域懇談会の実施結果について」、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

— 資料3 に沿って説明 —

会長：

第1回地域懇談会の実施結果の説明について、何かご意見、ご質問、ご感想等があればお願いしたいと思います。

特によろしいですか。

私も31日のほうは参加させていただきました。かなり幅広く、いろいろな話題が出たところもあって、それだけ関心は深いのだろうなという感じはいたしました。ちょっと散漫になった部分はあったかもしれませんが、それは直接的にこの計画に関わる話でなくても、どこかで接点がある話というのもありますので、よかったかなと思いました。このような機会というのは今後も必要か

など思ったところです。

特によろしければ、議題（２）はそのような形で報告いただいて、続きまして、議題（３）「基本方針と目標」、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

—資料４に沿って説明—

会長：

基本方針と目標の設定のところまでの説明がありました。ここまですべて何かご意見、ご質問等があればお願いいたします。

若藤委員：

基本的なことを伺ってもよろしいですか。若藤です。１ページ目の計画の対象ですが、区域、期間、手段とあるのですが、対象者とか、これは基本方針に「誰もが」とあるので、それで記載していないのですか。

事務局：

そうです。市民の方、来訪者限らず、小金井市の公共交通を利用される方を対象としています。

永田委員：

永田です。資料４の３ページ、Ａ３の２ページ目、課題３のところはご説明にあったとおり「交通結節点」は一般の方にはわかりにくい言葉だと思っているのですが、「移動に便利なまちの拠点」として武蔵小金井駅、東小金井駅の駅前広場を指されているのだと思うのですが、課題３のところでも新たな拠点として市役所など記載されており拠点のイメージということをお願いの方にわかるように丁寧に説明したほうがよろしいのではないかと考えています。

目標４のところは非常に重要な話だと思うのですが、いろいろな交通手段を導入されるというのはこれからのまちづくりにおいて重要な話で、どう導入していくか、そのステップはよく詰めていかないとと思っておりますので、ご検討いただければと思います。

事務局：

ありがとうございます。拠点につきましては、いただいたとおり、武蔵小金井駅、東小金井駅中心には考えておるのですが、新庁舎でしたり、例えば小金井公園や野川公園など駅から一定離れたところにある大きいバス停なども拠点となり得るかなと考えておりまして、そちらもイメージしながら施策を書き込むときに説明しながら書いていきたいと考えております。

目標４の新たな技術のところも全部が小金井市に導入が適して

いるのかどうかというところもございますので、そちらも書き方と、全部導入というふうにはできないかなと考えておりますので、ステップがわかるように書いていこうと思います。

会長：

ほかにはいかがでしょうか。

今の2つ目は、次の議題にある目標達成のための施策・事業のところの書き方でうまく、どういう手法でやっていくのか、どういう観点で検討するのかということを書き込めれば、それでカバーできるかなと感じました。

秦野委員：

西武バスの秦野と申します。2点ほどお伝えさせていただきたいと思います。

永田委員から、交通結節点の話がありましたが、一般的に今後、輸送に供する労働力が減っていく中で、各バスの短絡化というのは非常に重要だと思っていますので、交通結節点というのは必要だと思っています。一方で、利用する側としてバスとバスの乗り継ぎというのはなかなか馴染みがないと思うし、なかなか敬遠するきらいがあると思っています。鉄道だと乗り換えるのは何の苦労もないと思っているのですが、バスとバスの乗り換えだと大多数の方が、なかなか馴染みがないかなと思っていますので、市民へ促すといえますか、バスとバスの乗り継ぎというのもあるんだよというところのPRもお願いしたいと思っています。

そして、2点目としてそこをやっていくためにはバスの定時性が非常に求められると思っています。課題3にございますが、2つ目、武蔵小金井駅周辺及び東小金井駅周辺のまちづくりの進展ということで、私どもに限って言えば武蔵小金井の北口を使用させていただいておまして、事業者の取り巻く厳しい環境の中でも私ども武蔵小金井駅は非常に重要なターミナルということで認識しておりますけれども、いかんせんロータリーとしての機能はかなり厳しくて、定時性を見たときに武蔵小金井の北口で、我々は降り待ちという言い方をするのですが、待機するスペースが全くないんですね。南口は待機するスペースがあって定時性はだいぶ向上していると思うのですが、北口については特になくて、また小金井街道の北から来るバスについては踏切や小金井橋交差点の渋滞でかなり定時性をロスしながら武蔵小金井の北口に行きます。言い方はよくないですが、遅れを引きずったまま北口からまた出発して、清瀬、東久留米、小平の方向に向かっているという状況となり、長年お客様にご迷惑をおかけしていると認識しております。今後の再開発の暁にはバスの待機スペースや、お客様の待つスペースもそうですが、その辺の拡大・向上が、利便性の向上、またお客様の利用者増大につながると思っていますので、その辺についても直接記載するのは難しいと思いますが、考慮していただけると非常にありがたいと思っています。

会長：

ありがとうございました。事務局、いかがでしょうか。

事務局：

今の交通結節点の関係で、バスの乗り継ぎというお話をいただきました。おっしゃるとおり、電車の乗り継ぎよりバスの乗り継ぎは少し億劫になってしまう方が多いのかなと私も認識しております。

それについて、バスの乗り継ぎのPRというところですが、利用促進などの取り組みなども考えている中で、乗り継ぎの仕方とか、こんなふうにご利用できますよという具体例なども示しながら機会を捉えて市民の皆さん、利用者の皆さんに周知できるような形で施策を考えてまいりたいと思っております。

武蔵小金井北口の件、非常にご不便をおかけしていることもあるかと思うのですが、この点についてはまちづくりの視点もありまして、私どもだけでなく、いろいろな部署、外部の機関と連携していかなければならないところもございますので、課題として受け止めさせていただきます。今後も新たな情報、お出しできるものがありましたら皆様にお知らせしていきたいと思っております。

永田委員：

永田でございます。秦野委員からのご指摘ですが、後の資料にも書いてあったのですが、バスの乗り継ぎで、かなり昔になりますが、カナダのバンクーバーに行ったときに、30分以内だったら追加料金がかからないという制度もありました。なかなか日本国内ではそういう制度を導入できる環境ではないのかなと思うのですが、今後は利便性を上げるのであればそういう議論も本当は打ち出していいのかなという感じがするのですが、いかがでございますか。

秦野委員：

今お出しいただいた話は実は同業他社でも取り組みをやっておりまして、4月1日から、青葉台駅で東急バスが接続バスを入れて、その先のフィーダー輸送への乗り継ぎについて、何十分以内だと無料だか割引か、そういうサービスも始めておりますので、サービスの近い将来できるのかなと思っております。お客様が敬遠しない運賃制度も含めて構築していくことが非常に大事なかなと思っております。

会長：

要するに乗り継ぎ抵抗をいかに小さくするかということなので、それは運賃面であったり、あるいは時間的なことであったり、実際に乗り継ぎにかかる労力の問題であったり、その辺の細かいところではいろいろ工夫しているケースはありますので、いかに

乗り継ぎ抵抗を少なくすることによって乗り継ぎを伴ったネットワークを定着させていくというあたりのところは、これも施策のほうなのかもしれませんが、考えながら書き込んでいく必要があるのかなという感じがします。

ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、目標達成のための施策・事業のほうに行きます。事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

—資料5に沿って説明—

会長：

それでは、目標達成のための施策・事業について、A3の2ページにそれぞれの目標に対する施策と内容のイメージをまとめたもの、それから関連する事例がその後についてくるという形でのご説明だったわけですが、ご意見、ご質問があればお願いしたいと思います。

青木委員：

いろいろ事例をまとめていただいてありがとうございます。一通り内容イメージを書いていただいて、これでいいのかなと思います。ですが、その後の施策の具体例として各地でこんなのがあるという資料ですが、小金井市の場合、基本的には民間事業者がバスにせよシェアサイクルにせよ営利ベースでやっていけるという現実があるので、逆にこの手のものをやろうとすると少し難しいのかなという部分があります。例えば真岡市の場合、基本的には公共交通が営利ベースではなりたたくて、かつ自治体が補助金を出そうとしても財政事情で厳しい、そういうところだとバスサポーター制度を導入します、でよいのですが、小金井市の場合はどういうタイプにするのかを考えて、その上で合った事例を載せたほうがイメージができやすいかなと思います。

もう少し言いますと、本当にボランティアベースでそういう気持ちがある人にやってくださいねという声かけ運動的なものを考えるのか、これに入るとあなたは得ですよと、1回1回払うよりも例えば10回以上乗ったら得でしょうという、そこら辺で少し事例が変わるのかなという気がしますので、調整していただければと思います。

もう1つは、シェアリングサービスについても小金井市は意外と難しく、観光地ですと一時的に観光客が来て駅前からシェアリングサービスを使うとか、ビジネス街も同様の考えができるのですが、小金井市の場合基本的には定住している方なのと、多分駅と小金井公園の間とか学芸大の間だったら可能性はあるのですが、逆にそこを大勢の方がシェアリングサービスで自転車を使うようになってしまうと多分道路が混雑するという話が出てきます

ので、小金井市の中でどう位置づけるかを考えた上で、それに合う事例を選んで載せたほうがイメージがしやすくなるかなという気がしますので、ご検討いただければと思います。

事務局：

事例についてご意見をいただきました。おっしゃるとおり、太書きでカッコ例と書いてあるものはそれぞれの中で温度差が結構あるものになっていますが、イメージがしやすいように例を入れたというのがありますし、実際、今現在既にやっているものの事例として載っているものもありますし、あとはこの内容の例だったら小金井市でもできるかなという温度感のものもあれば、あくまで、こういったものがありますよというレベルの事例もございます。

ということで、今ご意見いただいたように、実際ここからブラッシュアップしていく際には、なるべく小金井市に沿うような事例を調べ、取捨選択しながら載せていきたいと思えます。

シェアサイクルについてのご意見ですが、小金井市ではまだシェアサイクル事業者と協定を結んでいない状況です。ただ、近隣、小金井市の周りの自治体はシェアサイクル事業者と既に協定を結んでいるところがほとんどです。小金井市としても、令和6年度中に事業者と協定を結ぶような形で今検討しているところです。そういった事情もあって、事業者さんが独自に置いているポートしか今ない状態です。なので、他市と比べるとポート数が圧倒的に少ないですし、置けるところにとりあえず置いているような感じの状態です。そこを戦略的にというのはちょっと大げさかもしれないですが、使う人が多そうなところを研究しながらポートの設置、あと公共施設にもまだ協定を結んでいないので全然置いていないので、そういったところも考えながら進めていきたいと思っているところです。

平野委員：

これを読んで、感想を4点申し上げます。

1番目ですが、コミュニティバスの効果的な活用のところ、C o C oバスだよりの発行、今日初めて見ました。なかなかいいなと思います。特にタイトルの「C o C oバス d e C o C o行こう」というキャッチフレーズもいいのですが、例えば創刊号の野川公園の記事、それから2ページ目の東経の森、東経の森は私初めて知りました。こうやってアナウンスしていただくと、バスに乗って例えば東経の森に行ってみようかなという意識が出てくると思います。

それで、この発行ですが、V o 1 . 3で書いてありますが、つけ加えてほしいのは、町内会に配ってほしいです。町内会は毎月1回回覧板が回ってきます。その中に入れていただければ、本当に地元の方は回覧板もよく見ておられます。この中に入れていただくと興味が湧いて、じゃあ行ってみようかなという意識も働くの

ではないかと思えます。

それから、2番目、目標2の移動環境の改善のところ、主要バス停でのバス待ち環境の改善、これは感想ですが、東小金井駅北口を降りますとバス停にすべて屋根がかかっています。屋根はいいのですが、椅子がない。椅子はつけていただきたい。

それと、駅に限らず、各停留所で住民の方が椅子を出しているんです。汚い椅子もあるのですが、工夫していただいて、丸いすを置いたり、ベンチを置いたり皆さんやってらっしゃいます。自分でやっているんですよね。そういったこと、禁止される場所もありますが、難しいところはさておいて、置けるところは置いていただきたいという意向です。

それから、情報提供の充実化で、高齢者や障害者が利用しやすいよう云々と書いてあります。私は東町循環のバスに乗りますが、結構車いすの利用者が多いです。私は車いすの方のお手伝いをするようにはしているのですが、どちらかというと皆さんは運転手任せ。運転手さんは一旦降りて、車いすの乗車介助をするのですね。こういうときに乗客の中でも有志の方、ボランティアで少し手伝ってあげればいいのかと思うので、そのアナウンスを張り紙でもいいですから、やっていただければもっと気楽にみんな車いすの乗客に対してはお手伝いなさるのではないかなと思えます。

それから4つ目ですが、桜町病院の例を申し上げますと、桜町病院でつくば観光交通によりタクシー呼び出し無料でという専用電話が置いてあります。患者さんにとってみれば無料電話をかけることによって電話代が節約される。それからお迎えの料金を取らないです。その辺でさすがつくばだと思うのですが、病院とかある程度公共施設においてはタクシー、桜町病院では3台駐車できるように専属の場所があります。それを見ながら患者さんは、ああタクシーがないと思ったら電話をかけて呼び出し、大体10分ぐらいで来ます。そういった方法もあるということ。

それで、私なんかよく見えていますと、患者さんではなくて、周辺の方がこれを利用しているんです。なぜと言ったら、呼び出すと送迎料金が取られるからです。見えていますと、武蔵小金井駅へ行く時など、バスよりもタクシー、高齢者の方は特にそうですね。しょっちゅうバスさんが通るのですが、バス便よりもタクシーがいいということで、結構皆さん利用されています。そんな方法も、我々が知らない利用の仕方を住民の方はよくご存じなので、よく見ていただきたいと思えます。

事務局：

さまざまなお意見どうもありがとうございます。C o C oバスだより、こちらは実はC o C oバスの中に吊るして、ピッと取っかけていけるような形で5路線とも置かせていただいています。あと、回数券を販売しているふじかわフォトとひがこ日和にも置いていただいています。あとは市役所のホームページや、公式LINE

ができたので、そこで周知をさせていただいていますが、今おっしゃっていただいたように、特に高齢者の方に見ていただくには回覧板という方法がよりいいのかなと思って聞いておりました。早速関係部署と調整してみたいと思います。

バス待ちの環境、東小金井駅北口のロータリーはまだ区画整理の途中の段階です。最終的には全部区画整理が終わるとあそこのロータリーの中もインターロッキングになるという話を聞いてはありますが、そういった事情もあって、ベンチ設置についてはもうちょっと、もし叶うとすると区画整理の状況を見ながらということになるのかなど。引き続き関係部署とは連携を取ってまいりたいと思います。

まちなかのバス停のベンチですが、私も市内をうろうろしますと実際目にします。ちょっと堅苦しいお話になるのですが、行政がバス停にベンチを置くとなるといろいろな規制がありまして、あくまで歩道を確保しなければならないので、バスを待っている人のスペース、プラス歩く人、車いすで通る人のスペースも確保しなければならないといういろいろな決まりがある中で、実際問題測ってみるとかなり広い歩道がないと置けない状況です。あとは、ベンチ自体を誰が設置するのかというところもありまして、今後の課題ということでこちらとしても認識してございます。

車いすの方がバスに乗るときのお手伝いの話ですが、先ほどの施策の内容のイメージにも心のバリアフリーというのがありましたが、やはり手伝えることは、車いすに限らず、重たいカートを持っている買い物をした高齢者の方や、ベビーカーで乗る方もいらっしゃると思います。そういった方たちに「皆さんでできることはしていきましょう」みたいな雰囲気づくりがあるといいのかなと思ってるところです。ただ、けがをさせてしまうとか、そういった問題も考え得るので、そのあたりはバス事業者の方にもいろいろ教えていただきながら、どういう対応ができるか、どういうアナウンスが利用者の方々にできるかというのを考えていきたいと思っています。

桜町病院のタクシーの利用のことについてはなかなか申し上げにくいところもありますけれど、今お話がありましたように利用者の方々は自分がどのように使っていくかというところを工夫されているのかなという印象を受けました。ありがとうございます。

平野委員：

私は緑町に住んでいるものですから東小金井駅を使っているのですが、東小金井駅は来年になりますと北口にヨークマートができるんですよね。マンションができてスーパーができてという計画で、実際に看板も掲げています。そういった意味では東小金井駅の北口は武蔵小金井駅よりももっと早く整備されてきれいになると思うので、ぜひともいろいろ施策を考えていただきたいと思っています。

会長：

ありがとうございました。ほかはいかがでしょう。

小田切委員：

小田切です。先ほどの車いすのお手伝いのところですが、女性でも手伝おうと思っても力がなかつたりするのですが、女性でも手伝えるという、こういうことをお手伝いして求められているみたいな、例えばバスとかに貼っていただけたら、それを見て、これだったら自分もできるなと思って何かお手伝いすることができたりするのではないかと思います。

あと、運転手の人手不足ということで、イベントブースの設置とあるのですが、例えばここでもアンケートを取って、運転手の方がこういうことを求めているということをそこでアンケートを取って、求められていることを何かプラスできて運転手の方を集めることができるということもあるのかなということと、先日、法務局に行くのにバスを使ったときに、バスの中に地図があって、ここに法務局があるとか、周りの絵があったですね。それを見ると、次に行くときにこのバスに乗ればここに行けるんだなど、そういうのもわかりやすい。ので、「このバスを使うとこっちまで行けますよ」みたいなものがあるとわかりやすくいいのかなと思いました。

事務局：

運転手の不足の件ですが、イベントのアンケートについてのアイデアをいただきましてありがとうございます。市とか公共の団体が主催するイベントなどで、募集ブースを設けたりする事例がもしあればバス事業者の方々にも教えていただきたいと思っています。ところなのですが、そういった事例なども踏まえまして考えていきたいと思っています。

1つ目の利用者さん同士でお手伝いできること、支え合えることですが、まず車いすの乗車の件で、もしバス事業者さんから、こんなふうにしています、どんなことが周りの方にお手伝いしていただけるとなどありましたらお聞かせいただきたいと思っています。のですが、ありますか。

小川委員：

関東バスです。当社におきましては、基本的には乗務員しかタッチしません。その辺は教習を行っていますし、車いすの特性もいろいろある中で、車いすをご利用されているお客様で、触ってほしくない場所があったりとか、その辺も経験を積んだ運転手でないとなかなか判断できなかつたり、難しいところもあります。

先ほどおっしゃった何かできることというのがお伝えできれば、お客様の中でコミュニケーションが取れて車いすを利用されている方もバスに乗りやすくなる環境が作れるのではないかと思います。

ただ、けがとか、その辺の補償ですとか、スロープを出したときに何かあったり、私もやったことがあります、なかなか難しいような状態なので、すぐにといいはなかなか難しいかもしれませんが、状況としては席を譲ってくださいというのが一番簡単なことですよね。そのぐらいですみません。

平野委員：

ボランティアをやっていていつも感じるんです。運転手さんは止まって、バス停を見て、身障者の方が車いすでおられる。そうすると、降りて、スロープを置いて、そして車いすを押して上に上げる。そして車内でも案内しているんです。私はボランティアとしてやるのだったら車内に入ってからお世話する。少し車いすを押してあげる。どこに座りましょうかということでご案内するとか、そういったことぐらいはお互いに助け合うということで、乗客の皆さんがやってもいいと思うのですが。それまでの間は運転手さんが専属で、専門家としてやっていただきたいと考えながら私はやっています。こんなのでよろしいでしょうかね。

小川委員：

お客様同士の同意があればいいと思うのですが、なかなか車いすのご利用の方もいろいろいらっしゃいますので。

平野委員：

わかりました。

事務局：

事務局から加えて、今、車いすの方のお話だったと思います。ほかにお手伝いできることはあるかなと思っておりまして、例えば先ほどの荷物の話であったり、ベビーカーも車いすほどは重くないのかなと思ったりするので、そういうところで何かもしあれば事業者さんのほうから追加でご意見をいただけると助かるなと思います。

秦野委員：

しいて挙げれば、お年寄りの方のご利用が非常に多いので、我々事業者として一番懸念しているのは、発進時や停車時の衝撃でお年寄りの方が車内で転倒されるという案件が非常に多くて対応に苦慮しているところがございますので、お年寄りの方を見かけたら譲っていただく。最近だとお年寄り同士で譲って、いえいえとやっている場面もあるのですが、なるべく座っていただいて、事故のリスクを減らしていただく取り組みというのが利用者全体で広がっていければありがたいと思っております。

会長：

ほかはいかがですか。

永田委員：

永田でございます。2ページの表の中で、目標3、乗り継ぎ拠点という、先ほどもいろいろご説明があったのですが、武蔵小金井駅、東小金井駅、これはまちづくりに際してそういう整備をお考えになると思うのですが、新庁舎の建設に合わせて乗り継ぎ環境の整備というコメントがあるのですが、当然これというのはC○C○バスの再編というのも考えられているのだろうと思うのですが、そういうエリアじゃないとなかなか乗り継ぎというのは難しいのかなというのが正直でございます。

ご高齢の方のアンケートだと思うのですが、武蔵小金井駅の南口と北口のバスの乗り換えというのは、そこに非常にハードルが高いという記載があったと思うのですが、なかなかこれは南北で目指すところが違うという、バス事業者も別々になっているところで、これは例えば西武バスが南口のほうに入っていくって乗り継ぎを行う、そういうことができるのであればいい施策になると思うのですが、現状ではそれは難しいのだろうなという感じがしています。なので、ご高齢の方の移動に関して補助できるサービスみたいなものがあれば、アンケートに出ていたような意見に対して対応できるのかなということで、乗り継ぎについてどう考えるかということについてはちゃんと整理したほうがよろしいのではないかと考えています。

事務局：

確かに地域懇談会の中で、南口から北口、北口から南口、フラットではありますが、歩かなければいけない。信号を渡って回っていかねばならない、そういった意見がありました。

ただ、移動が困難な状態がどの程度かというところにもよるのかなと思います。ご提案の移動のサポートサービスというのがどの程度のものであれば行けるのかとか、なかなか難易度の高いサポートが必要な場合もあるので、そういった方は他の移動手段をご利用いただくということも考えられるのかなとは思っています。

先ほどから出ている乗り継ぎ環境というのはすごく難しいけれども、いろいろ考えていかなければいけないような課題かなと思っていて、計画の中でそういったことをうたっておいて、計画の実施期間中、数年間ございますが、その中でいろいろこの協議会ももちろんですし、私どもの関係機関との協議などで進めていただけたらいいかなと思っております。

事務局：

今C○C○バスの話が具体的に出たのですが、再編を行ったばかりでございます。再編の中での結論としては庁舎にはC○C○バスは現時点で行く考えはないわけでございます。しかしながら、何かしらの庁舎へのアクセスについては今後の検討課題と現在なっているところでございます。

会長：

武蔵小金井駅の南北の乗り継ぎはインフォメーションでかなりカバーできる部分もあるので、人の動線の中にちゃんとサインがあったりインフォメーションがあれば、かなりその部分はカバーされる場所もあるので、そういうことを今後の施策の中では考えていく必要があるかなと思います。

永田委員：

今のお話で、武蔵小金井の場合は非常にコンパクトなまちでございまして、駅が乗り継ぎの拠点になっているというのは十分承知しています。宇都宮のLRTの整備や、アメリカのポートランドなどでもそういう事例がありますが、ちょっと郊外に向かっていくときに、LRTと路線バスをフラットな形で乗り換えできる拠点になっているんですね。こういうところは先ほど申したようなことはできると思うのですが、小金井の場合は少し難しいのかなと思っています。先ほど秦野委員からもありましたが、バス同士の乗り換えを考える上ではやはり検討したほうがよろしいのかなと。全部が全部それでカバーできるとは思っていないのですが、一部のものをそういうふうにするとか、施策的にあってもいいのかなと思っています。

会長：

ありがとうございます。ほかにはいかがですか。

八木委員：

自立支援協議会から来ている八木です。3ページの効率的な移動方法のチラシ、これはとてもいいなと思ったので、ぜひ小金井市で導入してほしいと思いました。私は福祉施設でも働いているのですが、利用者の方々から「どこどこに行くバスを調べてほしい」ということで、ネットで調べることがあり、やはり需要があると感じています。もしこれを導入する場合には、対象として障害のある方も想定して作ってほしいなと思いました。

例えば、点字、ルビを振るとか、障害といっても知的の障害の方もいれば、身体の障害、発達障害の方、精神の障害、いろいろいらっしゃるので、そういったことを想定して作っていただけると助かるなと思いました。

あとは、小金井市内に限らず、障害のある方は市外の病院に通ったり、あるいは施設に通ったりしている方も多くいらっしゃる所以、それも想定して、小金井市内に限定せず、市外の施設に通うというのでも考えて無料で作っていただけると助かるなというのが感想であります。

事務局：

障害のある人に考慮した移動方法のチラシ作成ということですね。これを小金井市のほうで今後やっていこうとなった場合には、

おっしゃったようなところを配慮しながらやっていくと思います
が、まだ今のところは決まっているものではないのですが、もし
やるとなった場合は考慮させていただきたいと思います。ありが
とうございます。

事務局：

事例として挙げた永平寺町は小さい自治体ですので、需要、問
い合わせの数も小金井市とは変わってくると思います。特に聞か
れることが多い施設についてまず作る。それを個別というよりは、
まずは小金井駅からはこうだよと伝えていくというところからか
なと思っております。これまでに需要が多いところを先にヒアリ
ングさせていただいて、そういった形のほうが効率的でやりやす
いのかなと思います。

若藤委員：

今の八木委員のお話にも近いのですが、先ほどから交通結節点
とか乗り継ぎをPRしたり、新技術とか、ラストワンマイルをど
うするかという話が出ていて、私も資料の3ページの永平寺町を
見て、これはいいなと思ったのですが、規模とかもあるのでなか
なか難しいかなと思っているのですが、施策ではなくて、視点と
してこういったものを取り入れながら、こういった計画が作って
いけないかというのが1点あります。

私も貫井南町在住なのですが、貫井南町から市内のどこを移動
しているかといったときに、例えば自宅からどういう交通手段で
目的地を結んでいけるのかというのは、今お話を聞いていると市
民としてはなかなか知りたい情報なのかなと。さっきの法務局の
くだりもそういったところだと思うのですが。

今アプリでは例えば駅と駅を結ぶとどこで乗り継ぎしてJRで
こうだという情報が来て、それが例えば条件としては安かったり、
早かったり、楽だったりと出してくると思うのですが、それ
は個人個人いろいろな条件があるので、私だったら私の条件を
入れて、例えば障害がある方だったり、車いすだったり、高齢者
だったり、ベビーカーを使ったり、そういうのをに入れていくとイ
ンプットとアウトプットが変わってくるのかなと思って。そうい
う視点を取り入れながら、こういった計画が作れるかどうかわか
らないですが、そのあたりも考えながら計画を作れるといろい
ろな条件を考慮した課題が見えてくるのかなというのを今聞いて
いたところの感想です。

事務局：

検索のときの条件を入れるというアイデアをいただきました
が、非常にいいなと思ってお話を聞いていました。ベビーカー使
用とか、車いす使用とかですね。小金井市単独では叶えられない
ところではあるので、いろいろなところに働きかけというか、機
会を捉えてこういったことも発信していけたらいいかなと思いま

す。

若藤委員：

公共交通というとなかなか難しいと思うので、多分そこには徒歩が入ってきたりとか、自転車が入ってきたり、それは条件によって変わってくるので、それがこの計画でカバーできる部分なのかどうかはまた次の何かに宿題として持っていくものなのかはわからないですが、そういった整理も必要かなと思いました。

会長：

ほかにはいかがですか。

秦野委員：

西武バスの秦野でございます。目標4の公共交通に関するオープンデータのまちづくりへの活用ということで、黄色いところについてはどちらかという自治体側のほうで集約するためのメリットということになると思うのですが、1つ目の市内を走る路線バス・COCOBASのオープンデータ化の促進というところで、これがユーザーの方にどのように利便性につながるのかというところがわかりづらいかなというところは感じております。

オープンデータ化について申し上げますと、弊社では2020年に既にオープンデータ化は完了しておりますして、いわゆる時刻表データとか停留所の位置データの静的データと、バスロケーションシステムのバスの動く情報、動的データをすべて公共交通オープンデータセンターというところに提供してオープンデータ化は完了しています。

これをやることによってユーザーの一番メリットというのはバスの運行状況がすぐわかるというところで、今までですと各バス事業者ごとのバスロケ、ホームページにアクセスしていただいて、バスが何分に来るというのを検索しなければいけなかったのですが、例えば皆さんよくお使いになっているグーグルマップを開いていただくと各停留所の位置が出ていると思うのですが、その停留所をタップすると当社の場合、バスが何分で来ますというのが全部出るようになっています。弊社のホームページにアクセスしなくても、グーグルマップで見えていただいて、乗りたい停留所をタップしていただくと、あと何分で次、何分後に次が来ますと全部書いてあるような形で出ていますので、こういうのがオープンデータ化する一番のメリットになります。

我々もオープンデータ化することによって、今までバスを利用しなかった方がグーグルマップをタップすることによってバスを利用するきっかけになるかもしれない。そういうところも見込んで早々にオープンデータ化をさせていただいたところがございますので、オープンデータ化をすることによってユーザーがどういうメリットを享受するのかということも含めて記載したほうがよろしいのかなと思っております。

あと、これは私のほうから告知になるのですが、目標1の最後のところですが、公共交通の担い手不足への対応というところで、私どももいろいろ策は講じてきたわけですが、やはり来年度以降、4月以降の改善基準告示の見直しの体制になるに当たって、想定していた乗務員数に至らず、大変申し訳ないのですが、4月13日から土曜日ダイヤ、私どもは土曜日ダイヤと日曜日ダイヤと分けて運行させていただいているのですが、4月13日以降の土曜日ダイヤにつきましてはすべて日曜日ダイヤで運行をさせていただくということで、今週の月曜日に弊社ホームページでプレスリリースをさせていただいております。

また、今車内の掲示だったり、各停留所の掲示もこれから対応させていただこうと思っておりますが、なかなか新改善基準告示の折、想定以上にそれをクリアすることが厳しい見込みが判明したため、断腸の思いであるのですが、なるべく影響の少ないというところで土曜日ダイヤを日曜日ダイヤにさせていただきました。

とは言いつつも、ユーザーの方にはご迷惑をおかけするところもあるかと思っておりますので、事情をご理解いただければと思っております。告知も含めて、以上でございます。よろしく願いいたします。

平野委員：

おわかりになったら教えていただきたいのですが、C o C oバスで東町循環に、ならびが丘、東中学校、というバス停が新たにできました。私、仕事で毎週火曜日に近くに行くんです。9時に行ってバスを見ますと乗客はほとんど乗っていないです。仕事が終わって10時半になりますと大体10人前後の方がお乗りになっているんです。それで思うに、これは増設してよかったのかなと思う反面、以前と違って増減がどうなったか。増えているのかどうかちょっと心配になったものですから、もし数字でおわかりになれば、教えていただければと思います。

事務局：

12月25日に行った第2回協議会の中で速報をお出ししていたかなと思います。このときの会議の資料は10月までの利用者数ですが、東町循環は残念ながら少し減っております。令和4年度の4月から10月の乗車人数は、5万2千人くらいだったんです。今年度、C o C oバス再編後は、同じ4月から10月で4万8千人くらいです。なので、比較すると93%くらいとなっております。

こちらは実は東町循環に限らず、運賃の変更を行った影響があるのかなと思います。ほかの路線も同じように95%前後となっており、東町循環だけに限ったことではないのかなと思っております。今後の利用の状況をしっかり見ていきたいと思っております。

平野委員：

ありがとうございました。

会長：

ほかはよろしいでしょうか。

佐藤委員：

話が逸れるかもしれませんが、C o C oバスですが、私はハンディサポート小金井というところでボランティア活動をやっているのですが、バスの交通整理をする方がいらっしゃいますよね。例えば質屋坂のところの交差点、そこでバスが来るとやっているのですが、我々が行っても一切やってくれない。やってくれないというか、我々も困っているときがあるのですが、その方は、居眠りしている方もいらっしゃる。スマホをやっている方もいらっしゃる。バスだけしかやらないように指示なさっているんですか。

事務局：

恐らくそこの市役所を降りた坂の下のことをおっしゃっているんですね。

佐藤委員：

質屋坂を下りたところ、あそこは意外と渋滞する。

事務局：

狭い交差点になっていますよね。

佐藤委員：

そうです。我々、困っているのですが、我々には一切やらないように指示なさっているのか。バスだけにしてくれということなんですか。

事務局：

実は再編後はそこには警備員は常駐していません。この4月以降しておりません。

佐藤委員：

もういないんですか。そのやり方はやめたんですか。

事務局：

貫井前原循環というルートを変更したんですね。それで相互通行でなくなったものですから。

佐藤委員：

今指示は一切やっていらっしゃらないんですか。

事務局：

そうですね。そこに警備員は配置していません。

佐藤委員：

市内全部やっていないということですか。

事務局：

やっている箇所が、再編で新たに違うルート、東町循環で、新小金井駅の南側にある西武線の踏切の箇所はやっています。

佐藤委員：

やっているんですね。一般車両には指示はなさらないんですか。

事務局：

基本的にはC o C oバスが踏切を左折するときに、安全に左折できるように、周りの、東西から来る一般車両についても配慮しながら、多少は状況に応じて止めて待っていただいたり、そういうのはさせていただいているかと。

佐藤委員：

やっていないと思うんです。やっていないから言っているのですが、それは指示なさっていないんでしょう。やるなど。

事務局：

やるなどという指示はしていないかと思います。

佐藤委員：

前のときは、坂下のときはそうだった。一切やってくれなかった。さっき言ったように、居眠りしているか。

事務局：

実は市から直接、警備員をお願いしているわけではなくて、運行事業者のほうから委託をして置いているという状況ですので、詳しいことはまたこの後確認をいたします。

佐藤委員：

我々としては、せっかくいらっしゃるのだから、いろいろ指示してもらったほうがありがたいという話です。

事務局：

バス事業者さんと確認をいたします。

会長：

ほかはよろしいでしょうか。今日のご意見をいただいて、それを反映した形で、次回以降、施策等について整理をしていくとい

うことですので、今日のところはご意見をいただいたところでこの議題については終了させていただきたいと思えます。

それでは、報告事項に入ります。報告①建設環境委員会提出資料、ヒアリング団体及び主な意見について、事務局から説明をお願いします。

事務局：

—資料 6 に沿って説明—

会長：

ご質問等があれば。よろしければ、報告事項ですので、そのまま先に進めさせていただきます。

報告②路線バスの路線変更について、事務局から説明をお願いします。

事務局：

—報告②、③説明—

会長：

何かご質問はございますか。よろしければ、そういうことで進めていきますので、ぜひごらんいただければと思えます。

それでは、次第 4、その他に移ります。事務局から説明をお願いします。

事務局：

—事務連絡—

会長：

今の事務連絡について何かご質問はございますか。よろしければ、そういうことで進めさせていただきます。

それでは、以上で次第に沿った本日の会議内容はすべて終了になります。

最後に全体を通して何かご意見、ご質問等があればお受けしたいと思えますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

ないようでしたら、以上をもちまして令和 5 年度第 3 回小金井市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。大変お疲れさまでございました。ありがとうございました。

以上