

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27年10月28日(水) 午前10時～11時半
開催場所	小金井市役所第二庁舎8階801会議室
出席者	<p>[委員(敬称略)]鈴木文彦、橋岡和子、田村恵子、池内隆司、坂本敬、平野武、二井田春喜(代理出席)、田崎達久(代理出席)、岡村淳、原口一郎、伊藤裕二、藤崎幸郎(代理出席)、信山重広、影山真季雄、石川雄司(代理出席)、二瓶国利、白石和也、日野靖久、東山博文</p> <p>[市事務局]畑野伸二(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)、野島希(都市整備部交通対策課交通対策係主事)</p>
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) 小金井市コミュニティバスの経過について (3) C o C oバス路線別の状況について(報告) (4) C o C oバス・ミニ野川七軒家循環の乗り残しについて <ol style="list-style-type: none"> ① これまでの状況報告 ② 対応案について <p>[資料]</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 小金井市コミュニティバスの経過 (2) C o C oバス年度及び路線別状況一覧 (3) C o C oバス・ミニ野川・七軒家循環乗り残し状況一覧 (4) C o C oバス・ミニ野川・七軒家循環聞き取り調査資料 (5) C o C oバス・ミニ野川・七軒家循環乗り残し対応策(案)について (6) 小金井市地域公共交通会議設置要綱 (7) 小金井市地域公共交通会議委員名簿 ・ C o C oバスリーフレット

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 信山 重宏

会長

議題(2)「小金井市コミュニティバスの経過」を事務局から説明をお願いします。

事務局

資料(1)「小金井市コミュニティバスの経過」について説明。

まず、ココバスの概要をお伝えいたします。導入目的としましては市内の交通不便地域の解消や高齢者外出機会の提供を目的とし、市内5路線、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。また、東小金井駅には武蔵野市コミュニティバスのムーバスも乗り入れているという状況です。また、運賃は一回100円でICカードの導入はございませんが、回数券を21枚2,000円で販売しています。

それでは、資料(1)小金井市コミュニティバスの経過をご覧ください。

小金井市はコミュニティバスの運行に向け、平成12年度から市内の基礎調査を行い、交通現況や課題の整理を踏まえ、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。委員会の主旨としては平成14年度中の事業化をめざした実施計画を検討・目的としたもので、その後、利用調査や計画の検討・作成・実施へ向けての準備・試行を経て、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延長、平成17年に貫井前原循環、東町循環、中町循環を運行させ、平成18年には朝の通勤通学者の多数の要望のため、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年には前原町地区の乗り残し問題を解消するためにミニバス導入の検討を開始し、翌19年度から運行事業者の選定、車輛、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。

そして平成21年3月19日に武蔵小金井駅南口交通広場が暫定的にオープンし、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。

同じ年の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。

大きな動きは、以上となります。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ているという状況です。

続けて議題(3)についても説明させていただきます。

皆様、資料(2)をご覧ください。こちらはコミュニティバス年度別収支表と利用者数を表しています。

昨年、平成26年度ココバス決算額としましては、北東部循環2,104,951円、貫井前原循環-8,191,780円、東町循環-7,940,790円、中町循環-5,988,880円、野川七軒家循環-8,281,446円となっています。北東部循環以外はすべて赤字収支となっており、平成26年度は北東部循環において、北口の駅前ロータリーの整備に伴った停留所の整備や小金井公園前の歩道橋整備に伴った迂回等の影響で経費が上がったという状況です。

続いて、二枚目は運行数や1日あたりの利用者などを表しています。平成26年度は東町循環の利用者が上がっていますが、こちらは東小金井駅のノノワのオープンに伴ってココバスにも多くの方にご利用いただけたかと思えます。続いて3枚目のグラフですが、グラフの北側については平成26年度利用者数は減少していますが、中央線を挟み、北側南側で例年ほぼ同数であることがご覧いただけるかと思えます。

このように、年々ココバスの利用者数が減少している現状で、事務局としても今後は何か利用増に繋がる方策を検討してまいりたいと思えます。

会長

こちらの議題については報告となりますが、何かご質問等ございますか。

二瓶委員

運行収入額の端数はどのようにして端数が生じるのでしょうか。

事務局

端数については消費税抜きの計上額なので、1円単位の数字が生じます。

坂本委員

ご説明で、北東部循環の利用者が低迷しているとおっしゃいましたが、要因等は把握されているのでしょうか。

事務局

北東部循環は年々増えているところですが、平成26年度においては落ち込んでいますが、昨年度は北東部循環内の小金井公園

において歩道橋の撤去及び人道橋の新設工事の関係で上水桜通りを運行できなくなり、長期間迂回での運行を行っておりましたので、主に小金井公園やたても園をご利用されてた方の足が伸び悩んだのではないかと思います。

坂本委員

私も緑町に住んでいますが、私もそのように感じていて、需要が少なくなったというよりは、工事の関係で不便になったがために、利用しなくなったのであり、本来ならば利用したい意志があるので、事務局がそのような認識で良かったです。

会長

他にはございますか。

平野委員

こちらの運行収入額の中に、車内に掲示してある広告の収入は入っているのでしょうか。入っているのならば、ルート毎にの収入額を教えてください。

事務局

現行、ココバスにおいては行政利用におけるのポスター掲示しか行っておりません。こちらの利用枠も各課から多くの依頼がありまして、内部を優先的に掲示しているという状態です。また、広告収入においても他市の状況を見て、小金井市でも検討してまいりたいと思います。

会長

この近辺でもたくさんの方のコミュニティバスが運行されていますが、実績を見る限りでは小金井市はかなり成績が良いことは間違いないと思います。北東部循環、昨年度若干減という状況ではございますが、1,441人という数字で1ルート、1千を超える数字というのはあまり見ないですね。東京都内でもいくつか、全国的にも数少ないと思います。他の路線においても比較的良い数字を上げているようです。

次の議題にもある野川七軒家循環のように、乗りたくても乗り切れないという状況もありますが、成績としては良い状況にありますので、より改善していけるような形を考えていければと思います。

それでは、次の議題に移りたいと思います。

議題(4)「C o C oバス・ミニ野川七軒家循環の乗り残しについて」ということで、乗り残しの状況と対応案について事務局からご説明いただきます。

事務局

議題(4)「C o C oバス・ミニ野川七軒家循環の乗り残しについて

て①これまでの状況報告」について説明。

これまで、ココバス・ミニ運行開始以降、多くのご意見、ご要望をいただいております。車両を追加して欲しい、運行時間の延長をして欲しいなど様々なご意見がありました。その中でもココバスに乗り切れないというご意見を多数いただいております。ココバス・ミニのこれまでの乗り残し状況を資料(3)にまとめましたのでご覧ください。

1枚目の時刻別では朝の始発便が一番多く、昼に向けて人数も減り、夕方頃に再び増えるという傾向となっています。次に二枚目、停留所別ですが、一番多い停留所は0番武蔵小金井南口、続いて野川を過ぎた8番前原町二丁目、9番中前橋が乗り残しの発生率が多いという状況でした。また、11番はけの森美術館のご利用も多いという結果です。最後の三枚目は月別ですが、比較的夏の利用が多く、やはり暑さや夏休みで親子連れの方々が多くご利用されている結果となりました。

続いて、4枚目をご覧ください。上の表は平成26年度のデータを項目別にしたもので、9、10時台乗り残し人数のグラフです。こちらは前回の会議でもご提示したのですが、前回提示したものに誤りがございまして、こちらは訂正したものです。前は朝の二時間では最も乗り残しが多い停留所は0番武蔵小金井駅南口とお伝えしましたが、グラフのとおり、朝の利用が多い停留所は前原町二丁目と中前橋となりますので改めて、訂正させていただきます。

こちらの資料4、5枚目のとおり、乗り残しが最も多く発生している時間は朝9時から10時台までで、停留所は前原町二丁目、中前橋、時期では8月に最も多く乗り残しが発生しているという状況です。こういったことも踏まえ、ココバス・ミニ・野川七軒家循環において現状の実態調査を行いましたので報告させていただきます。

調査を行った日には8月5日と19日の二日間で、乗り残しが多い朝の二時間と夕方の15時台に絞り、停留所としては8番前原町二丁目、9番中前橋において停留所に並んでいる方を対象に行いました。こちらで資料(4)をご覧ください。調査方法としてはこちらの調査表をもとに、並んでいらっしゃる方に口頭で質問し、職員が聞き取り内容を記入というような方法で行いました。二日間での聞き取り人数は28人で、うち男性11人、女性17人、年代では70歳代が一番多く10人、続いて80歳代が7人、次に60歳代の方が4人という結果でした。質問の回答例としては問3の降車バス停はどこかとの問いには全員の方が武蔵小金井駅で降りるということでした。また、目的地としては病院が12人、買い物か8人、市外と答えた方が9人で23区の方へ仕事に行く方が多くいらっしゃいました。6番の行きと帰りの時間については聞き取りをした全員の方が行きでのご利用で、午前にご利用された方は16時頃との回答が多く、午後にご利用された方はココバス・ミニの運行が終わった20時以降に帰るという方が多か

ったです。続いて問7については乗車予定のどのくらい前から並んでいるか、こちらの方で時間を見ていましたら、おおよそ5分前には皆さん停留所へ着いているという感じでした。また、ココバス・ミニに乘れなかった場合の方法としては徒歩という回答が11人で一番多く、続いて次の便まで待つが8人となっています。最後に、一便早く出るなら乗るかとの問いには乗りたいという回答された方が多くいらっしゃいました。聞き取り調査にご協力いただいた方の多くはココバス・ミニに大変好意的なご意見が多く、ココバス・ミニが出来て助かっていますというようなご意見もいただきました。

事務局

続いて、こちらの問題の対応案についてご審議いただきたいと思っておりますので、ご説明いたします。資料(5)をご覧ください。先ほどの説明どおり、野川七軒家循環はかなり狭い幅員の道路をルートとしていまして、基本的に中型バスは通れない道路を運行しております。このような状況ですので、ハイエース車輛で小さいがために乗りたいけど乗れない状況が発生し、市へ要望等が寄せられているという現状です。これまで様々な方策で検討をしてみましたが、改善には至っておりません。調査結果にもありますが、利用者へ行き先をお伺いしたら、多くの方は武蔵小金井駅へ向かうとのことで、そのまま電車に乗られたり、駅周辺の病院やスーパーへ行かれています。また、帰りもココバス・ミニを利用されている方も多くいらっしゃいました。さらに高齢者の利用も多く、ココバスの本来の目的である、高齢者の外出機会の確保の意味でもこういった乗り残しが発生している状況は好ましくなく、今回の会議で対応案を提案させていただきたいと思っております。

先ほどの説明どおり、基本的には朝の9時及び10時台のこの時間帯が一番多くの乗り残しを発生させています。主に停留所でいうと前原町二丁目からはけの森美術館での発生が多く、資料の中では武蔵小金井駅も乗り残しの人数は多く出ていますが、こちらは主に夕方にかけて多く発生しています。事務局としては特に朝方の乗り残しが深刻であると認識しておりますので、朝方に特化した策としてご提示したいのですが、前段として申し上げますと市も財政状況が悪く、野川七軒家循環は運行経費が運行収入を大幅に上回っているという状況で、これ以上の大幅な費用負担、例えば車輛購入などは厳しいという現状であることをご理解いただかないといけません。その中で最小限の費用負担で利用者ニーズに 대응するという方向性で運行事業者と協議をしたところ、現在の始発時間である武蔵小金井駅南口朝9時5分発の前に8時35分発を導入し、1便増便という形で混雑の緩和及び、輸送サービスの向上を図りたいと考えております。以下ご説明いたします。1. 導入開始期間としては来年度4月1日を予定しております。2. 導入による効果は一点

目、特定の時間に起きる利用者の分散として、乗り残し問題の解消とまではいかずとも、改善に繋がるのではと考えております。二点目、時刻を大幅に変更しないという点で高齢者の混乱もさほど起こらないのではと考えております。続いて、新たな費用負担については人件費、燃料費等を考慮しますと、年間ベース約50万円程負担額が上がりますが、車輛購入となると1千万円以上経費かかりますので、費用としては最低限に抑えられるのではないかと思います。また、ルート上薬師通りにて、スクールゾーン規制がかかっているところがございますが、こちらは朝7時半から8時半までの間と確認しておりますので、朝8時35分武蔵小金井駅南口発とですと、こちらの区間には時間内に入らないので特段支障はないと思います。続いて3. 問題点ですが、主に病院の診察開始時間は、おおよそ9時が多いかと思いますが、一便早めるということで利用者の集中が予測されますが、こちらは周知を徹底し、分散乗車を促すような案内をしなければいけないと思っております。さらに、一便早めるということで、これまで別の交通手段を使っていた通勤通学者などの新たな客層の利用が懸念されますが、この点は実際運行してみないと見えてこないところかと思っております。そして、その他として、この会議内で皆さんの審議を踏まえて、今後、運行事業者と協議、調整をしていければと思います。その内容については次回の会議でご報告していきたいと思っております。

委員の皆様にはこの提案をご審議いただき、決議を頂戴したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

会長

皆様、ご質問、ご意見ありましたらお願いいたします。

田村委員

導入開始日はわかりましたが、これはいつまでですか。

事務局

乗り残しについてはこれまで抱えていた問題ですので、基本的には本格実施という形です。ただ、どのくらい改善されたのかについては、今後も調査していかなければならないと思っております。

田村委員

わかりました。もう一点、新たな客層が懸念されるとおっしゃいましたが、赤字路線においては利用が増えることは良いことではないのでしょうか。

事務局

あくまでも、乗り残しに対する提案ですので、地域の既存利用者のご希望に沿った形での運行形態としての提案と受け取っていただければと思います。

橋岡委員

一便だけの増便ということで、どれだけ解消されるかというのが疑問ですね。

事務局

その点については、始めてみないとわからないということにつきましては、先ほどの説明どおり、さらに特定の便への集中することも有り得ますので、運行開始後の継続調査での判断になるかと思えます。そのデータについて整いましたら、ご報告いたします。

会長

実際に乗り残しが増えているということは乗りたいと思っている人が増えているということですかね。

池内委員

前回もお伺いしたかもしれませんが、30分間隔を20分間隔にすることは厳しいのでしょうか。車輛を増やすしかないのですか。

事務局

これまで何度かルートを短縮して試験的に運行もしたのですが、こちらのルートはかなり狭いので、対向車が来ると立往生したり、高齢者の利用が多いので、乗り降りに時間がかかってしまうということで、ダイヤ上は21分ですが、現実はずっとかかっているという状況です。

池内委員

貫井前原循環は20分間隔なので、台数はもっとあるということですか。何台ですか。

事務局

2台で運行しています。

田村委員

車輛自体が大きいですね。

平野委員

いくつか質問します。中前橋の乗り残し人数が多いのには何か要因があるのですか。

田村委員

おそらく、駅から一番遠いし、路線バスからも距離があるからではないですか。

平野委員

武蔵小金井駅も乗り残し人数が多いみたいですが、降りる人がどこへ降りるかは統計取れていますか。20分間乗り続けている人はいないですね。

事務局

朝方は各バス停から乗って、基本的には途中では降りず、武蔵小金井駅で降りる方が多い傾向であり、また、市役所利用も多い状況であることから、帰りはその逆になるものと考えています。

平野委員

あと、このバスは立ち乗りは禁止ですか。スペースは結構ありませんか。私も先日乗りましたが、6番の七軒家通りではいっぱい、運転手が助手席に乗せていましたよ。こういう満員の状況だったら立ち乗りはどうなのかと。

池内委員

道路交通法で禁止でしょうね。

平野委員

もう一点、他のバスに比べると車内が殺風景で寂しい感じがしませんか。もっと行政の広告等を貼って、ある程度賑わいを持たれた方が良いと思いますが。季節の感を出すとか。

会長

これについては管理者の信山さん、お願いいたします、

信山委員

現況、法律上こちらの車輛では立ち乗りは禁止となっています。

平野委員

助手席は大丈夫なのですか。

信山委員

グレーゾーンですね。乗る人によっては事故に繋がるので、あまりよろしくはないですが、どうしても満員の状況であれば、補助をして乗せています。定員は助手席も入れて定員なので、オーバーしているわけではないです。

市の広告についても車両の大きさが小さいので後ろ側が見れなかったり、運転手の視界の妨げになってしまうので広告については厳しいですが、季節感の雰囲気を出すようなものについてはご要望もいただいていますので、何か対応できればしていきたいです。

会長

他には何かございますか。

坂本委員

この路線は収支報告見ると経常的に赤字ですが、これだけ乗り残しが発生している状況でも赤字ということは、ここの赤字は仕方ないから全体の赤字幅を少なくし、ミニに経費をかけるという抜本的な動きをしないと根本は解決しないのではないですか。ここで8時35分に一本入れたとしてもこの問題については抜本的な解決に向けて、市も腹を括って欲しいところですが財政上それは厳しいですか。

事務局

やはり抜本的に解決をするには車輛の追加しかないと考えています。けれど、すでに1千万円近い補助金を出しているところで、さらに一台分の1千万円というのは市としては、そこまでかけられないという判断です。今回の対応案も部分的になるかと思いますが、何らかの改善に繋がればということの方策となります。

坂本委員

この地域はミニしか入らないとご説明ありましたが、中型車輛が通れるようなルートに変更したら、利用されている方はかなり不便を被ることになるのでしょうか。

事務局

北の方を運行する車輛は概ね6mの幅員が必要で、坂下地域の幅員は概ね4m程しかないので、なかなか厳しいということでミニを通した経緯です。

会長

これはジレンマで、はっきりいって需要はかなりあるが、10数人規模で運行するルートは絶対的に黒字にはならないです。10人入れ替わり、20人仮に乗ったとしても2000円にしかならない。それが収入の限界と考えると黒字になることは有り得ないですよ。これまでも色々検討してきたが、やはり抜本的な解決には車輛を1千万円かけて投入するしかない、しかし、限られた利用者にその額を負担するののかという判断になってきますよね。なので、このような小さなバスで運行しているルートはそういうジレンマを抱えていますね。

坂本委員

その場合、このルートだけ料金を変えるという考えはお持ちではないですか。結局は受益者負担という考えにはなりませんか。

事務局

今のところすぐ変えるということにはなりません、公共交通ですので、継続的に運行できる方策を考えなければいけませんから全体的に検討すべきと考えています。

池内委員

タイミングは消費税ですか。

事務局

まだ何とも申し上げられませんが、ルートの見直しも含めた中で、金額の改定も考えていく必要があると思っています。

池内委員

国立市は200円でしたか。

会長

いえ、170円ですね。ここにきて、東村山市、東大和市、西東京市あたりが路線バスの初乗り運賃に併せて改定してきています。結果的な数値では人数は20%減ですが、料金を上げているので収支率はかなり改善しているようです。それを機会にバスにIC機器を導入していますので、新たな利用者層も出てきているみたいです。地域の状況が変わってきている中で、既存路線がこのままで良いのかをこの会議の中でする必要がありますね。

石川委員(代理)

ミニについては予備車の扱いはないのでしょうか。

信山委員

法令どおり1台あります。

石川委員(代理)

それを出動させて乗り残しているということですか。

信山委員

出動可能なのですか。恒常的に2台出動して、故障した際の対応はどうすれば良いのですか。

石川委員(代理)

基本的に、1台で1便という決まりはないので、乗り残しが発生しているという状況がわかっているのであれば、その状況に応じて出動させるのは可能かと思います。2台続けて。

信山委員

恒常的ではないとなると、ドライバーが待機していなければならぬので、出ても出なくても待機させるというのはなかなか難

しいところです。人件費などの面で。

会長

今回は坂下地域の調査ですが、実態として駅などでも並んでいる人数を数えて、乗れないと判断して並ばないというような人もいると思うので、そういった方も含めると乗り残し人数でいえば、この数では足りないと思います。

池内委員

初歩的な質問ですが、どうやって乗り残し人数を数えているのでしょうか。

事務局

乗務員が台帳に記入し、報告して頂いています。

橋岡委員

この地域に住んでいる方はルートを熟知しているので、5番の天神橋で乗れなかったら9番の中前橋に回るといような工夫をされてます。

会長

地元の方の工夫で成り立っているのでしょうかね。

池内委員

赤字はどのくらいまでなら許容範囲ですか。

事務局

具体的にいくらとは言いつらい部分もございますが、額としては抑えていきたいという気持ちです。上限額を設定しているわけではないので、必要経費については補助をするということですが、いくらまででも出せるというわけではございませんので、先ほどご指摘のありました、広告等で収入を増やす動きも検討する必要性はあるかと思えます。

池内委員

賛成ですね。市民サービスにお金がかかるのは当然なので。

会長

先ほども申し上げましたが、こういう路線では赤字はつきものなので当面の対策ということで、その他、皆さんご意見ありますか。無いようでしたら、こちらの8時35分に一便を導入するという方向性については進めてよろしいでしょうか。

委員全員

異議なし。

会長

では異議はないということですので、合意といたします。事務局からの説明どおり事業者との調整の報告を次回以降していただくということですね。その他、公共交通機関について何かご意見等ございますか。

平野委員

私は今回の公募委員の募集の作文に二点書かせていただきました。一つは回数券はあるけど現金払いですよ。それをプリペイド式のような形に出来ないでしょうか。そのような機会を導入すれば市民も喜ぶし、運転手さんも楽になるのではないのでしょうか。二つ目は、北東部循環が黒字なのであれば、力を入れて増便などできないですか。最近、7時台はサラリーマンなどが利用していて、逆に路線バスにはあまり乗っていないように見えます。それと、先ほども申し上げましたが、広告収入を取るべきであると思います。そうすれば、全体的な赤字の補填になるのではないかと思います。北東部循環はたてももの園などでのイベントも盛んですし、土日はすごく並んでいます。稼げるところは稼いで、赤字がやむを得ないところは仕方なしとして、力を入れられるところにはそういった策を投じた方が良くと思います。

事務局

今後、全体的な見直しの中でプリペイド形式よりかは、IC機器を周辺自治体で導入していますので、そういった整備も検討する必要があると思います。広告収入についても周辺の自治体の動向などを参考にしていきたいと考えております。黒字路線についての力の入れ方についてですが、コミュニティバスは民業を圧迫してはならないというところもございますので、そこは既存路線バスとの共存ということで対応していきたいと思います。

坂本委員

少なくともIC機器の利用というのは検討していただきたい。東小金井駅でムーバスは乗れるのにココバスは乗れないというようでは混乱してしまいます。乗り降りにも時間かかりますし。次回の車輛の入れ替えの際にはぜひ導入してほしい。運転手さんも現金を扱うよりそちらの方が簡単ではないでしょうか。ご検討いただきたい。

会長

IC機器の導入については検討すべきでしょうね。広告については以前からも議論はありました。意見としては、せっかくのピンクのバスですので、屋外広告はやめようという結論にはなりましたね。

それでは、本日の議題は全て終わりましたので、その他何かご意見等ありましたら、お願いいたします。なければ、会議を終了

いたします。ありがとうございました。