

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	令和元年12月3日(火) 午後2時～午後4時
開催場所	小金井市商工会館2階 大会議室
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、早川俊介、古谷弘文(代理出席)、関根康洋(代理出席)、鈴木章介、小池毅、信山重広(代理出席)、鈴木一弘、鈴木文彦、堀越千秋、植木修、日野靖久、若藤実 [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	1人
傍聴不可の理由等	
会議次第	<p>1 開会</p> <p>2 令和元年度第2回小金井市地域公共交通会議 会議録の確認</p> <p>3 議題</p> <p>(1) 第一回地域懇談会への副会長出席について</p> <p>(2) 平成30年度コミュニティバス運行実績について</p> <p>(3) 主要施設利用者アンケート調査結果について(報告)</p> <p>(4) 第一回地域懇談会の実施結果について(報告)</p> <p>(5) その他</p> <p>4 閉会</p> <p>[資料]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和元年度第2回小金井市地域公共交通会議会議録 1 コミュニティバス年度別収支・利用者数 1-2 C o C oバス有料広告の実績について 2 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 3 令和元年度第2回地域公共交通会議指摘事項と対応方針について 4 小金井市コミュニティバス再編運行基準(案) 5 主要施設利用者アンケート調査結果 6 第一回地域懇談会実施結果について 7 C o C oバス・市内公共交通に関する意見・要望について 8 再編検討事項に対するC o C oバス運行事業者の現状・課題等について 9 鷹33三鷹駅～武蔵小金井駅 系統の運行時刻変更について <p>参考資料 第一回地域懇談会配布資料について</p>

	<p>参考資料 小金井市地域公共交通会議委員名簿 参考資料 小金井市地域公共交通会議設置要綱 参考資料 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、ただいまから令和元年度第3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;">— 今年度初参加委員紹介 —</p> <p style="text-align: center;">— 池内委員挨拶 —</p> <p style="text-align: center;">— 資料確認 —</p> <p>事務局： 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。鈴木会長、議事の進行をお願いします。</p> <p>会長： 改めまして、こんにちは。ここから議事を進めさせていただきます。よろしくをお願いします。 次第2「令和元年度第2回小金井市地域公共交通会議会議録の確認」ですが、お気付きの点、修正等のある方がいらっしゃいましたらご発言をお願いします。 特に問題ございませんか。</p> <p style="text-align: center;">(異議なしの声あり)</p> <p>第2回会議録につきましてはこれで確定し、事務局にて準備が整い次第、市のホームページで公開をお願いしたいと思います。 議題(1)「第1回地域懇談会への副会長出席について」、過日開催した地域懇談会に地域公共交通会議の青木副会長が出席されました。これについて、地域公共交通会議としての職務の中では、要綱第9条に運営に関して必要な事項を地域公共交通会議に諮って決めるとございますので、事後となりましたが、事務局から事後となった経過を含めて説明をいただいて、地域公共交通会議として副会長としての出席について決議を取りたいと思います。 まず事務局から説明をお願いします。</p> <p>事務局： コミュニティバス事業の総合的な見直しを行うに当たり、広く市民から意見を集めるため、第2回地域公共交通会議において、本懇談会の開催内容について決定したところです。 しかしながら、その後の議論の中で、本懇談会については、専</p>

門知識を有し、市内及び近隣の交通網に精通している同会議副会長として出席することにより、これまでの地域公共交通会議内での議論の経過や資料策定までのプロセスだけでなく、他市先行事例の紹介や現在のバス業界の現状、今後のあり方等、専門的知見からの見解が期待でき、円滑な議事進行が図れるものであると担当部局において判断いたしました。

したがいまして、本懇談会を地域公共交通会議の一環として整理することとし、小金井市地域公共交通会議設置要綱第9条において、「この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。」としていることから、今回提案するものであります。なお、会議の一環として取り扱うことから、同要綱第8条に基づき謝礼を支払うものとして取り扱います。本件につきましては、鈴木会長には事前に報告しており、一定ご理解をいただいていると認識しております。

会長：

経緯については今の説明のとおりです。開催時期の関係で今回私は出席していませんが、都合が付けば私も出席の可能性はあったため、本件については了解をしているところです。

本件について、小金井市地域公共交通会議設置要綱第9条、会長が会議に諮って決めるということの規定に基づき、第1回地域懇談会を地域公共交通会議の一環として副会長に出席していただくということについてご異議ありませんか。

(異議なしの声あり)

ご異議なしと認めます。よって、本議題について、小金井市地域公共交通会議設置要綱第9条に規定する本会議における協議が整った事項として取り扱うこととします。今後の第2回地域懇談会等については事前に確認することは可能ですか。

事務局：

地域懇談会等の開催時になりましたらこのような形で事前にお話をさせていただきたいと思っています。

会長：

よろしくをお願いします。

それでは次の議題(2)に移ります。「平成30年度コミュニティバス運行実績について」、事務局よりご説明をお願いします。

事務局：

—資料1、資料1-2及び資料2に沿って説明—

会長：

ご質問、ご意見があればお願いします。

植木委員：

資料1、利用者数が去年より4万3000人増えたにもかかわらず、決算額が1300万円ほど赤字になっています。利用者が増えて赤字というのは構造的にどうなのでしょう。

また、資料2について、COCOBAS・ミニ野川・七軒家循環は30分に1本間隔であるため、乗り残された方は30分お待ちになっているのですか、それとも諦めてしまっているのですか。

事務局：

まず利用者数と決算額との関係について、利用者が増えたことによってCOCOBASの運行収入自体は増えていますが、一方で運行経費がそれを上回る増額となったため、決算額としては前年度よりも増額となっております。

また、乗り残しの方は、利用者によってはバス停で30分後のバスを待たれる方もいれば、諦めて帰ってしまう、もしくは別のバス停に移動される方もおられるのではないかと考えています。

平野委員：

資料1、ムーバス境・東小金井線の利用者数は北東部循環に次いで多くなっていますが、何か要因があるのでしょうか。

事務局：

ムーバスについては利用者人数が上向きとなっています。武蔵野市に確認したところ、武蔵境駅の北口駅前ロータリーの整備に伴い駅の目の前にバス停が設置された結果、従前に比べて大きく利便性が上がったこと、また、以前よりも亜細亜大学の学生が多く乗っているという話を聞いているところです。

平野委員：

関連して、私の感覚では、もともとこのバスを利用する方は梶野町と東町の方が多いと認識しています。理由としては、武蔵小金井駅のイトーヨーカドーより便利だということで、武蔵境のイトーヨーカドーへ行くと聞いています。ただ、現在は武蔵小金井駅にも、オーケー、マルエツ、いなげやもできているので、来年度以降は減ってくるのではないかと予測しています。

亜細亜大学はどちらかというに通学なさる方は武蔵境駅から降りてこられます。そういった要因も1つあるのではないかと思います。今後見守りたいと思います。

会長：

ここに出ている利用者数は武蔵野市も含めたこの路線全体の利用者数ということですか。

事務局：

その通りです。

青木副会長：

ムーバスの境・東小金井線と貫井前原循環は利用者数が同じくらいですが、費用はムーバスの方がかなり安くなっていることには、何か理由があるのですか。

事務局：

経費については、運行事業者が違うこともあり一概には言えませんが、人件費や燃料単価等の差ではないかと思っております。

早田委員：

一般論としてですが、利用者数が同じだとしても、走行距離が同じとは限らないため、運行経費による差が出てきていることは考えられます。また、運行間隔によっても違ってきますので、必ずしも利用者数と比例するとは限らないところです。

関根委員代理：

資料1の貫井前原循環について、平成29年度が2行ありますので、確認をお願いします。

事務局：

誤植のため、訂正します。

堀越委員：

資料1の利用者数について、北東部循環のみが黒字で、他の路線は赤字となっていますが、現段階で利用促進策、広告収入も含めて考えているものがあれば教えてください。

また、乗り残しの対策について教えてください。

事務局：

平成29年度からC o C oバス車内広告を有料化する事業を開始しています。種類としては、ポスター、車内放送となります。実績については先程の報告のとおりですが、利用状況が芳しくないため、今年度においては、初めて広告を掲載する方は半額で利用できるという利用促進策を実施し、一定の効果が見られていると考えております。

次に乗り残し策について、平成20年度に運行を開始した野川・七軒家循環は、坂下地域の高齢者が多く利用しています。運行当初から乗り残しという問題があったため、打開策の一つとして、平成28年から始発便を9時5分から8時35分発に前倒す形で1便増便対応をしております。8時35分発が浸透した結果として、これまで利用を諦めていた方や、乗る意向の無かった方が乗り始めるようになったために、再び乗り残し人数が増えてき

ているのではないかと思っています。

これから再編事業についてご報告させていただきますが、これらのテーマについても再編事業の中で取り扱っていきたくと思っています。利便性向上に向けて努力してまいります。

植木委員：

半額セールというのは広告のみで、バス運賃を半額にしたわけではないのですね。広告収入は2万1000円と全体に比べわずかな額であるため、広告収入よりも、そもそもの構造がどうかと思います。運賃半額セールで初めてバスを利用した人がリピーターとなり利用する際には定額料金を払うことで収入が増え、補助金が減ることに期待が持てると理解してよいのかと思いました。

事務局：

ご指摘のとおり広告収入は数万円の規模であるため、そこまで抜本的に変わるものではないということは重々承知しています。

要望の中で、ICカードの導入や乗り継ぎ等、利便性向上という観点においてさまざまな要望があります。今後、再編事業の中で利便性向上策を検討していきたくと考えています。

会長：

乗り残しに関しては以前から課題になっていたことですが、走行環境から車を大きくすることは難しく、全体のコストや人材確保の問題を考えると簡単に増便というわけにもいかず、抜本的に解消できる方法というのは今まで見つかっていません。本件については結論を急がずに、大きな課題として捉えつつ、今後再編の議論の中で、少しでも乗り残しを出さずに利便性を確保できるかを視野に入れながら議論していく必要があると思います。

池内委員：

運行経費の件ですが、経費自体は運行距離が長ければ燃料費はかかりますし、運転手の拘束時間も長くなるので人件費が上がるのは当然の話です。黒字にすることは世の中のコミュニティバスではあり得ませんが、3900万円の赤字を市民サービスとして市や議会の中でどこまで許容できるのか。実際にどのぐらいの経費がかかるのか、運賃をいくら上げたらの程度まで経費を抑えられるのかという部分を積算するためにも運行距離を出していただきたい。これから人件費はどんどん上がっていく可能性があります。その辺も必要ではないですか。運賃を上げるのは上げるなりの理由が必要だと思います。

事務局：

運行距離に関しては、今後、再編事業において新ルート（案）を組んだ中でお示ししていきます。

また、本日会議の主題となります地域懇談会の報告の中で、主

に運行基準（案）の内容を議論していただく形になっています。第一回地域懇談会では運行間隔を30分に1本、運行時間帯を9時台から19時台までという基準で臨ませていただきました。

30分に1本となると、ある程度走行距離は決まってくるので、基準の中でも一定整理されるものとなります。それに伴って収支の関係は今後のルート再編の段階の中で議論していただきます。事務局としてはそのような流れで委員の皆様へ資料を提出していくことを考えています。

会長：

それでは議題(4)「主要施設利用者アンケート調査結果（速報）」について、事務局より説明をお願いします。

事務局：

—資料3及び資料5に沿って説明—

会長：

主要施設利用者アンケート調査結果についての報告をいただきましたが、ご意見、ご質問をお願いします。

植木委員：

34ページで、不満と感じている人が42%、満足が26%で、資料1にあるとおり3900万円の税金を使っても不満の人の方が多くなってしまっています。不満を解消するための対策としては、38ページの要望や不満と書いた方がどうすればいいかという話になりますが、バスの運行本数が少ないとか、施設の最寄りバス停の位置が遠いので近くにしたいとか、こういうデータについてはどのようにフィードバックしていくのでしょうか。

事務局：

コミュニティバス再編事業は、平成30年度から4年間の事業ということで実施しており、今年が2年目に当たります。地域懇談会や施設アンケート等により利用者側の要望は吸い上げさせていただいたと思っております。それに加えて運行事業者のご意見も伺う機会を設けるなどして、様々な意見を踏まえて作成した再編運行基準（案）を基に、C○C○バスについてはゼロベースで見直すという方向で動いております。次回以降、運行ルートからゼロベースでお示ししていきます。その際にはこれらの要望を踏まえた上で検討し、その都度本会議にもお示しする形で、委員へのフィードバックは考えております。

池内委員：

基本的にC○C○バスというのは交通困難者のためにあるの

で、今回の対象施設でアンケートを取る意味が理解できないのですが、C o C oバス利用者が不満に感じているということではなくて、これらの病院2つと市内のセンターなどの施設の利用者を対象としてアンケートを実施した理由は何かあるのですか。

会長：

アンケートの対象施設については実施前の地域公共交通会議にて説明がありましたが、確認もかねて再度説明をお願いします。

事務局：

施設については、多数の利用が見込まれるという観点で公共施設と医療機関を選定いたしました。公共施設としては今回の調査対象の施設が利用の多い施設であり、医療機関については外来がある病院を選定しています。

現状として、公共交通に関して病院や公共施設、商業施設、公園等の憩いの場など日常生活で利用する施設へのアクセスの手段の提供が必要だという課題があり、これを踏まえ基本方針3の中で、施設も含めた効率的なアクセスの展開を謳っており、これに基づいて施設利用者アンケートを実施しております。

池内委員：

新しいルートはこういった施設をなぞるように検討するということでしょうか。

会長：

個別の施設について、今回アンケート実施対象に選ばれたこと自体はルート検討に影響することではないです。

池内委員：

各施設で、どれくらい要望があるか、ということですね。

会長：

はい。このアンケート結果は利用者、市民側の意見という形でこの集約になるため、この後の議題に関わってきます。

それでは議題(5)「第一回地域懇談会の実施について」、事務局より説明をお願いいたします。

事務局：

—資料6、資料7及び資料8に沿って説明—

会長：

前回会議の時点では運行基準(案)の一部、運行間隔や運行時間帯については地域懇談会の意見を踏まえて決定するというところで予定していたわけですが、決定は次回に持ち越しになります。本日、まずは、地域公共交通会議の代表として副会長と公募委

員にも地域懇談会にご参加いただきました。副会長と公募委員から地域懇談会を受けてのご意見をいただきます。

次に、地域懇談会でのご意見は、先ほどの施設アンケート等と同様に市民、利用者からのご意見という整理ができますが、一方で運行する事業者の事情もあると思いますので、地域懇談会等での意見を受けての運行事業者側のご意見をいただきたい。

まず1つ目、副会長と公募委員の地域懇談会を受けての感想やご意見についてお聞きします。

青木副会長：

28日午後と29日午前・午後の3回に参加しました。

初めはワークショップという形式に馴れていない方が大部分でしたのでワークショップの進行についての混乱やご意見、ご質問が出たのですが、実際にやってみると皆さん熱心に、かつ積極的に意見を出していただいて、良い会になったと思います。こういった場だと遠慮して意見を出さない方や、他の方の意見と同じです、という方が出てくるのですが、今回はそれぞれの方が付箋にどんどん意見を書いて、かつ、他の方が書いた意見に付け足す形で意見が出ましたので、参加者ほぼ全員から意見を言っていただき、コーディネーターの方も上手く意見を拾っていただいて、非常に上手くいったのではないかと思います。

坂本委員：

私は緑小学校に出席させていただきました。最初に住民から、これだけ利用者が多く15年間待った路線に対して、20分に1本が30分に1本になること自体がおかしいということから始まりました。利用者、市民の方の偽らざる感覚だと思います。

バス事業者の方々の現状と課題として要員やコスト、車庫などの状況によりこれ以上の増発、増便は難しいという流れと、地域懇談会参加者の渴望度とに大きなズレが生じていると思います。これをどうやって埋めていくのが課題だと思います。

運賃の問題は先程からいろいろ出ていますが、走れど走れど利益は上がっていかない。もちろん利益を出すわけではないですが、赤字の幅が広がっていくことについては、運賃に手をつけないと難しいのではないかと思います。小金井市の財政が豊かであればいいですが、市民に満足してもらい、なおかつたくさん乗ってもらおうとすればするほど一律100円という運賃で本当にやっていけるのかというのが私の感覚としてこの辺が一番難しい問題だと感じています。

平野委員：

緑小学校に出席しました。2点申し上げます。

進行についてどうかと思ったのですが、参考資料1の最後のページ、この説明が終わってから、ここからの進行についてということで、冒頭で資料の説明内容についての質疑応答がありまし

た。しかし、男性3人が次々と苦情を述べ始めて、それが長かったため「議事進行！」と声を上げることで先に進みました。参加者がワークショップ形式をわかっていなかったと思います。市の説明の後に質疑応答の時間を設けていましたが、逆に質問は最後にまとめて、すぐにワークショップをやった方がもっとスムーズに行ったと思います。

2点目に感じたのは、若い方が参加されていない。全員50代以上です。30・40代、サラリーマンの方がお見えになると期待していたのですが、誰一人として来なかったという状況です。

主婦の方、近隣の方がご発言なされた事の1つに、資料6の9ページ、30番目の意見ですが、「小金井公園入口バス停は小金井公園側から乗り降りする人がバスの前を横切る可能性があり危険。バス停をもう少し手前に変更し、小金井公園の入口から少し離れた方がよい」、これはすぐに実施いただきたい。以前は高架になっていたのが、平右衛門橋になった箇所、橋を渡って帰る方がバスを利用する。バスを降りた目の前が小金井公園入口のバス停なんです。これは即改めていただきたいと思いました。こういった細かい意見は、住民ならではの意見だと思いました。

池内委員：

いろいろな方の意見があるということがわかりました。1つ思ったのは、市民の方がC○C○バスに対して赤字だという認識が恐らくないでしょうし、関心を持たれているということもないということです。私はたまたま公募して考えることがあったのですが、市民に周知徹底する機会として、市報などに加えてもう少し大きいレベルで市民にC○C○バスの現状をお伝えする場が必要ではないかと感じました。

意見はそれぞれですし、財政的に難しい部分があるということとは皆さんもわかっていると思います。最大公約数として、納得して受け入れられる方を多くできる案を作ればと感じました。

橋岡委員：

資料7で、C○C○バス・市内公共交通に関する意見・要望が目にとまりましたのでお話しします。

普段は貫井前原循環で平代坂を降りています。平代坂を降りる時、警備員さんが立ってお宮に行く道がなぜいつもすれ違いに徐行するのかわかるということが今ここでわかりました。道幅が狭く危ない道ですから、ぜひとも陳情書にあるように、あそこは改善していただきたいと思いました。

懇談会では、バス停で待っているときにバスが接近してきたらあと何分で来ますという表示が欲しいという意見を出しました。今の時代、路線バスは携帯を見ると3つ前のバス停にいますと表示が出ます。スマートフォンなどで、C○C○バスの画面を出すと時間の表示は出ますが、どこに接近しているかわからないため、そういったものもあれば便利かなと思います。

会長：

全体的なご質問は後にさせていただいて、次に、運行されているバス事業者の立場からご意見を伺いたいと思います。地域懇談会においては多種多様な意見が寄せられていますが、これを運行する側から見た時にどうなのかというところは、今後我々が基準を吟味していく中で必要なことであり、それらを踏まえて総合的に判断して基準（案）を整理する必要があるかと思います。

資料6の4ページに、今後の整理事項がまとめられています。これについて、次回には運行間隔と運行時間帯を確定していくということですが、今日運行事業者からご意見をいただくに当たってこの辺の話を中心にお願ひできればと思います。運行事業者として現状どういった課題があり、どのように対応できるのか、できないのか、という部分についてご意見を伺いたいと思います。

まずは京王バスとつくば観光交通からご意見をいただきたいと思いますが、特に運行基準（案）の今後の整理事項である運行間隔、運行時間帯、あるいは不便地域の対応について、事業者サイドからのご意見をいただければと思います。

早田委員（京王バス）：

総論的な話で申し上げますと、基本的に、コミュニティバスは交通空白地帯や事業採算性からバス事業者が単独で運行できない地域を運行することが大きな役割ですが、C o C oバスに関しましては、棲み分けがうまくいっていないところが正直あります。C o C oバスの誕生以降、運賃格差から、既存路線バスの旅客がコミュニティバスへ流出した結果、大幅な縮小や廃止を余儀なくされたという路線が何箇所かあります。こうした歴史を認識した上で、再編に取りかかる方が良いと思います。

今後の整理事項で申しますと、運行時間帯や間隔については、バス事業者も、苦しい事情として乗務員不足が非常に深刻であり、現在の時刻表を守ることができるかどうか、というほどに切羽詰まっている状況です。C o C oバスの運行を拡大するためには、市内の路線バスの縮小を視野に入れないと難しいと考えています。

また、C o C oバスを運行している営業所は府中市、小金井市、国分寺市、国立市を運行している営業所となりますが、中央線と京王線との距離が近いこともありバスの利用が非常に多い地区となっています。それに比例してバスの台数も多く、車庫容量が限界を超えそうな状況です。単純に拡大して増車をすることは物理的に厳しいという事情もあります。

運行間隔、運行ルート of 拡大についても、正直なところ、このような事情から拡大することが厳しい状況です。

一方、採算性の話ですが、小金井市より補助を頂戴しているところですが、C o C oバスを含めてコミュニティバスにおいてはどうしても赤字というのは避けられません。収入で確保しようと思うのが普通ですが、資料1の通り、どれだけ運賃収入を増やせ

ば黒字になるのかというほど、赤字の幅が大きいというのがコミュニティバスだと思います。事業を拡大するほど、経費と収入の幅が広がるということをご認識いただきたいと思います。

それを解決する手段の1つとして運賃は考えた方が良くと思います。バス事業を行う以上、100円の運賃で採算性を考えることは現実的ではありません。Cocoバスは黒字運行を目的とするものではないと考えますが、一方で少しでも行政負担を減らし今後の継続的な運行を図っていくためには、運賃設定を見直すことは有効かと思えます。

信山委員（つくば観光交通）：

課題等については資料8のとおり、現在の始発8時35分を8時にすることは可能です。ただし、終バスの時間を現行と一緒にすることはできず、運行時間帯を全体的に前後するという形以外、現状では無理だと思います。

現在、野川・七軒家循環は30分に1本で運行しており、利用者側に立てば20分に1本あれば嬉しいと思いますが、実施するとなるともう1台バスが必要であり、人員も増やさなければなりません。他事業者様と同じく人員の確保については一番苦勞しております。現在弊社ではCocoバス・ミニ運行開始以降で基準賃金が上がっていないということもあり、募集をしても応募が来ません。去年は運転士が1人退職して、募集をかけても応募がない状況が続き、弊社はタクシー会社ですので、やむを得ず大型二種免許を持っているタクシードライバーが対応することで、何とか運行を維持しておりました。

会長：

直接の運行事業者ではないですが、小田急バス、西武バス、関東バスから関連したご意見はありますか。

関根委員代理（西武バス）：

どこの会社も人員不足は否めないところがあります。弊社としても手を替え品を替え、人員の確保に努めているのが実情です。例えば休みの日に説明会を行ったり、バスに乗ってみませんかということで、会社の敷地を使いながらバスを運転していただいて、興味のある方に来ていただいたり、といったことをしております。今年度は予定では新入社員として85名程確保することが目標ですが、実際問題、仮に確保できたとしても定年者数の方が多いう状況です。当社の運転士も多くが50代後半となっており、今後7～8年すると500人ぐらいの人間が退職となるため、今の時刻表を守ることも厳しくなってくる状況であるということをご理解いただきたいと思います。

古谷委員代理（小田急バス）：

弊社も各事業者と同じように人員不足ということが一番深刻な

問題となっています。

弊社は地方にも出かけてまして運転手採用を行っております。東北ですと秋田方面、中部ですと愛知県に出かけ、自動車学校にも出向いて免許を取られる方に第2種免許はどうでしょうかとお声掛けしながら何とか人が入ってくれることを願っているのですが、大型のバスは約10.5mあるため、初めて運転したときに怖い、という方も出てきて、せっかく入っても辞めていくという状況が続いています。現状、一般路線バスもコミュニティバスも減回することなく何とか運行を続けていくということを目指す1つの目的にしています。私どもはムーバス境・東小金井線の運行に携わっており、30分に1本のところを15分間隔にしてほしい、という要望もありますが、やはり人と車両の問題になってきます。そういった状況がいつまで続くのかわかりませんが、何とか現状の維持ということで続けてまいりたいと思いますので、ぜひご理解いただきたいと思っております。

鈴木章介委員（関東バス）：

弊社は小金井市では北部の1路線しか走っていませんが、第1回地域懇談会の中では緑小学校のエリアが弊社の運行する路線と関係の深い地域かと思っております。例えば、小金井公園の利用者が多すぎるためC○C○バスに乗れない、そういう人達は路線バスに乗ってくれ、市外の方が乗っているから乗れないのだという意見があり、C○C○バスのバス停名の小金井公園前をやめた方が良いのではという意見もあります。確かに地域の方が乗れないということはすごく悩ましい問題なのでしょうが、市外から小金井公園を利用する方が乗ってくれているからこそ、C○C○バス北東部循環が黒字として維持できている一面もあるのではないかと思います。バス事業者としては悲しい意見だと思えました。

また、関東バスの鷹33系統という武蔵小金井から三鷹に行くバスが減っていて不便になっている、関東バス路線に被ってもいいからC○C○バスを走らせてほしい、関東バスに影響が出てもいいから運行時間帯を広げてくれ、といった路線バスがどうなっても良いからC○C○バスを走らせろという意見に取れなくもないような意見もたくさん出ています。それだけC○C○バスの方が便利だということなのだと思いますが、民間業者がバスを運営していく路線バス事業という形の中で、営利が出るような運営施策を取っていかねばならないというところと、いかに地域の足としてのバスを守っていくかという、バス事業者の抱えるジレンマの部分さえぐらわれていると思っております。C○C○バスに全部任せの方が良いのか、逆に任せてもらった方が良いのか、といった両極端にすべきか、共存していくべきなのかというところは、このページを読んで非常に胸が詰まってくる感じを持ちました。そういったところを解決していかないと路線バスとコミュニティバスの共存という形の答えは出てこないと感じました。

会長：

非常に根本的なところの課題を各事業者より提示していただきました。今後の議論の中で考えていきたいと思えます。

地域懇談会へ参加していただいた副会長と市民委員の方と事業者からのご意見を頂戴しました。

3つ目として、その他、地域懇談会の実施結果についての資料を含めて更にご意見をいただきたいと思えます。

青木副会長：

資料7、①の稲穂神社から郵便局、武蔵小金井駅、市役所を回ってというのは、今の北東部循環を逆に回す感じでしょうか。それとも郵便局というのは学芸大のそばに小さい郵便局がありますが、あちらへ回してほしいという意味合いでしょうか。

会長：

恐らく、①については最後の一文が一番言いたいことなのでしょう。学芸大の学生が国分寺へ流出するのを防いでほしいという要望かと思えます。

坂本委員：

ルート再編後には新しい市庁舎を經由するかと思えますが、C o C oバスの最終便を市役所に駐車して始発は市役所から出発するといったことは可能なのでしょうか。法的には難しいところもあるかと思えますが、バス事業者が頑張って人員を確保できたが、車庫のキャパシティだけが無い、といった時のためにそういった検討はされているのでしょうか。

早田委員：

バスの車庫は認可になっており、停めることができる場所が決まっています。基本的に、乗務員が出庫する前に必ず点呼をする場所が拠点としてあり、そこを基準に停める場所を考えなければならぬため、色々な場所に停めることはできません。仮に停めることができたとしても、各所に点呼の場所を作ることで人件費ばかりが膨らんでしまい、採算性が悪くなります。1つの場所に大きな拠点があって、そこから多方面に出ていく、というのがバス事業の基本形です。

堀越委員：

車庫法という法律があり、車庫は基本的に営業所から2 k m以内となっています。この場所を車庫にしたいので認可してもらえませんか、という申請をもらい、運輸支局で認可します。また、運行管理や出庫前、帰庫後の点呼は効率的にやるべきものであると思えますので、直線距離で2 k m以内であれば認めているものの、基本的には営業所になるべく近いところになります。

豊島区役所の下に駐車場を借りてコミュニティバスを何台か置

いている例はありますが、やはり営業所から2 km以内です。

会長：

今日の議論の中で、特に乗務員不足を中心とする事業者側の非常に厳しい状況は皆さんにもお分かりいただけていると思います。一方で、もちろん利用者、市民からの意見もあり、どのように多くの方が納得できるものに作り上げていくかについてはこれからの議論になります。今日いただいたご意見、地域懇談会の実施結果、アンケートの結果等も踏まえつつ、次回、運行基準（案）を事務局から提出していただき、本来は今日決めるとしていた運行基準の一部分について決定したいと思います。また、先ほど議論がありました運賃についてはその後の議論で考えてまいりますので、お願いします。

それでは、関東バスよりご報告があるということですので、お願いします。

鈴木章介委員（関東バス）：

最後に今日お配りしましたカラー刷り資料、鷹33系統、三鷹駅から武蔵小金井駅、系統運行時刻変更についてご報告します。

武蔵小金井駅と三鷹駅間を運行している鷹33系統につきまして、運行回数を11月18日（月）より増やしております。資料に武蔵小金井駅の時刻表を記載しておりますが、50分に1本程度という形で運行時刻を変更させていただきました。

今回増回となった理由は、鷹33系統の途中にある系統が1本無くなり、それを補完するためとなります。人手不足なのではないかという話もありますが、関東バス全体としてのバスの台数や運転手の必要人数については増えてはいない形となります。

もともと鷹33系統については乗車人員が非常に少なく、このような1時間に1本程度のダイヤとなっているところです。今回お客様が増えたから、あるいはお客様が増えそうだから増回した、ということではないということとなります。

この路線の状況は、まだ始まって半月ですので乗車人員がどう変わっているかというのは集計を取っていない状況ですが、今後の乗車状況によっては、また従来の運行本数に戻すことも含めて、今後検討、改善をしながら、路線バス全体として維持できる策を模索していきたいと思っています。

会長：

それでは本日は長時間にわたりましてお疲れ様でした。

以上をもちまして、令和元年度第3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。ありがとうございました。

以上