

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2年12月14日（月）午前10時～正午
開催場所	小金井市市民ホール「萌え木ホール」 A・B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、早田俊介、小泉裕樹、関根康洋、小川将和、信山重広、鈴木一弘（代理出席）、鈴木文彦、堀越千秋（代理出席）、日野靖久、山岸秀実、若藤実 [市事務局]堀池浩二（都市整備部交通対策課長）、大関勝広（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㈱
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	5人
傍聴不可の理由等	
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 令和2年第2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) 報告事項 <ol style="list-style-type: none"> ①路線バスにおける新型コロナウイルス感染症の影響と今後について ②令和元年度コミュニティバス運行実績について ③コミュニティバス再編事業に対する要望について (2) 協議事項 <ol style="list-style-type: none"> ①小金井市コミュニティバス再編計画（案）（運行ルート）について ②運賃等の検討について (3) その他 4 閉会 <p>[資料]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1-1 コミュニティバス年度別収支・利用者数 1-2 C o C oバス車内有料広告の実績について 1-3 野川・七軒家循環における乗り残しについて 2 コミュニティバス再編についての要望 3 東町地域のココバス運行ルートの改善を求める要請書 4 ココバスの通行する道路に関する追加情報提供および要望につきまして 5 令和2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 6 再編ルート（案）の検討における課題への対応について 7 運賃・割引に関する検討について

	<p>参考資料 1 道路幅員図（令和 2 年 1 2 月 1 4 日版）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵小金井駅北口～国分寺駅北口系統の新設について（当日配布資料） ・小金井市地域公共交通会議委員名簿 ・C o C o バスパンフレット
<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、これより令和 2 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;">—傍聴の人数制限について—</p> <p style="text-align: center;">—資料確認—</p> <p>会長： おはようございます。 次第 2 「令和 2 年度第 2 回小金井市地域公共交通会議会議録の確認」について、事前にお送りしている会議録につきまして、お気づきの点や修正等があればご発言をお願いします。 特にありませんか。それでは会議録案の内容のとおり、確定としてよろしいでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">（異議なしの声あり）</p> <p>会長： ご異議なしと認めます。 それでは、確定版につきましては事務局で準備を整えていただき、市HPで公開をしていただきます。よろしくをお願いします。 議題に入ります。まずは報告事項が 3 点ございます。報告事項①「路線バスにおける新型コロナウイルス感染症の影響と今後について」、各バス事業者よりご報告をお願いします。</p> <p>早田委員： 京王電鉄バスです。新型コロナウイルス感染症の影響ということですが、緊急事態宣言が出た後からお客様のご利用が戻っていないというのが現状でございます。具体的な数字としては、前年度のご利用に比べて平日では 2 割 5 分から 3 割程の減、土日祝日に関しては 5 割、多いところでは 6 割程の減となっています。弊社の場合、高速バスも運行してございますが、高速バスも 6 割程の利用減少が続いている状況でございます。緊急事態宣言が明け、その後夏休み等も過ぎまして少しお客様が戻ってきてくれるとよいと思っていたところですが、残念ながら下げ止まりという状態であり、運行事業者としては非常に苦しい状況が続いております。 それに対応するというわけではないのですが、特に深夜、鉄道各社も終電の繰り上げ等を実施するようですが、バスにおきまし</p>

ても深夜のご利用がめっきり少なくなり、深夜バスの減回等、効率化を夏から秋にかけて実施してきたというところです。

第一弾の対策は一段落したところがございますが、このままお客様のご利用が戻らないと、今の運営状況では息が続かないというところがございますので、また新年度が近づいて参りますが、そういった点も見据えながら、今後もお客様のご利用とバスの供給とのバランスを取っていく必要があるのかなと考えているところでございます。京王バスは以上でございます。

小泉委員：

小田急バスです。弊社におきましても、京王バス様と大体同じような流れとなっております。コロナ以降、お客様の減少は大体2割から2割5分の範囲で推移してはいましたが、11月は第3波ということで、更に、2割5分から3割減といった範囲で推移しているところでございます。

弊社におきましてもかなり苦しい状況でございますが、お客様の流れ等を見まして11月16日に全社的に大規模な改正を行わせていただきました。深夜を中心として日中帯も含め減回をさせていただいております。小金井地区におきましては、三鷹駅と武蔵小金井駅を結ぶ路線を運営させていただいているところでございますが、こちらを10回の運行へ減回させていただいております。今後につきましてもお客様の流れ等を見ながら対策を打っていかねばならないと考えています。以上でございます。

関根委員：

西武バスです。利用状況は今の2社さんとほぼ同じで、直近の前年対比が平日は76から77%、休日は65%くらいと、非常に厳しい状況です。バス会社の場合、経費の節減という点はほとんど変わらないため、今年度は大幅な赤字の計上が確実であります。ご利用が復活しない限り、恐らく来年も同様の状況になると思いますので、車両の購入を控える等、いろいろ検討はしていますが、経営的には非常に厳しい状況が続いております。

西武バスでは、9月、10月にお客様が戻ることを期待しておりますが、9月ぐらいまではなるべく減回しないようにしてはいたところですが、直近11月になって10月よりもさらに悪い状況であるため、年度内までに運転士70人分くらいのバスの運行本数削減を全体で検討しております。特に埼玉県内の所沢、狭山、入間、飯能、川越あたりは非常に厳しい状況が続いておりますので、夜間帯、日曜日等を中心に減らしていきたいと考えております。

小金井市に関係する路線として、弊社はかなりの本数の小金井街道路線を持ってはおりますが、ご利用も非常に堅調です。一部東久留米市の滝山方面に行く路線、それから小平駅に行く路線を若干減回させていただく予定ではありますが、それほど大きな影響がないような形を取りたいと思っております。

小川委員：

関東バスです。7月以降の当社のご利用状況としましては、他社様と同様で、最高で前年比35%減になっております。最近、感染者数が増大している影響もあり、また35%前後となっている状態でございます。

当社といたしましては、先般11月16日に全社的なダイヤ改正を実施し、三鷹駅から武蔵小金井駅に向かう鷹33系統を含め、全体として約8%のダイヤ削減をさせていただいております。ご利用状況としては、大学が再開しないという点と、夜遅い時間帯の外出、通勤の方が減ったという点で深夜バスも運休が続いております。高速バスにつきましても年末年始だけは一部のダイヤで運行する予定ですが、地方の相手会社さんから、東京にはあまりバスを通したくないというお話もあり、運休せざるを得ない箇所も出ております。以上です。

会長：

ありがとうございました。議題は「路線バスの」としておりますが、つくば観光交通の信山委員から、タクシーの状況などについてもお話しただければと思います。

信山委員：

つくば観光交通です。コロナに対するタクシーの影響ですが、緊急事態宣言の4月、5月につきましては、前年比で60%減ほどの状況が続いております。11月あたりは20から30%減まで戻ったところですが、今月からまた40%減ということで、夜間の自粛や時短営業の影響で夜の需要が大幅に減っており、非常に厳しい状況に置かれております。

会長：

ありがとうございました。依田委員からも何かコメントはございますか。

依田委員：

皆さんと同様です。

会長：

わかりました。ありがとうございます。今お話しいただいた、緊急事態宣言中は非常に利用が落ち込み、これが少し戻ってきている一方で、20～30%減ぐらいから利用が戻っていないという状況は恐らく全国的にも共通の傾向となっていると思います。

また、今の話では特に出てきませんでした。6月、7月ぐらいまでは貸切バスが全く動かない状態でした。9月ぐらいから学校行事等が復活したりして動き始めたのですが、感染状況が変わるとキャンセル、あるいはその行事が中止ということもあるため、最近はまだ少し利用が落ちているような感覚があります。貸

切バス等については、地域によっても若干差があるようですが、少し上向いたかなと思ったところでまた第3波で影響が出るということの繰り返しであり、現時点でどこもなかなか先が見えない状況が続いているようです。

この他、バスは限られた空間となるため車内が密になるのではないか、という印象を持たれている面がありますが、実際には様々な対策は当然取っておられますし、換気、抗菌などの対策も施されておりますので、バスは安心な乗り物であるということをもっとアピールできなければいけないのだろうと思っています。これはバス事業者、バス業界だけでアピールしてもなかなか広がらない側面もありますので、ぜひ社会全体が協力をして、公共交通は安全・安心だということを、行政の方でもそのようなアピールをしていただければなと思っています。

さて、各社状況をご報告いただきましたが、何かご質問、ご意見はございますか。よろしいでしょうか。

それでは、以上の状況を共有していただければと思います。

次に報告事項②「令和元年度コミュニティバス運行実績について」、事務局から報告をお願いいたします。

事務局：

—資料1-1、資料1-2、資料1-3に沿って説明—

会長：

ありがとうございました。何かご質問、ご意見があればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。特によろしいですか。

それでは、以上、共有していただきたいと思います。

続いて報告事項③「コミュニティバス再編事業に対する要望について」、事務局から報告をお願いいたします。

事務局：

—資料2、資料3、資料4の内容説明—

会長：

ただいま各要望書につきまして事務局より報告いただいたところですが、次の協議事項に関連する内容となっておりますので、ここでは報告に留めて保留とさせていただいた上で、協議事項に入らせていただきます。

それでは、ここから協議事項①「小金井市コミュニティバス再編計画（案）（運行ルート）について」、前回の会議の指摘事項に対する対応方針や検討課題への対応等について、まずは事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

資料のご説明に入る前に、事務局よりルート案、今後のスケジュールについて先にご説明をさせていただきたいと思っております。

まずは、本来であれば本会議でルート案をお示しする予定として進めていたところではございますが、現在お示しすることができず大変申し訳ない状況となっております。理由といたしましては2点ございます。1点目がシャトルバスでの運行についてと、2点目が東町全体に係る要望に対するC o C oバス・ミニでの運行についてでございます。

1点目のシャトルバスでの運行についてでございますが、前回の会議において、シャトルバス運行に関してご意見があったことや、またこの間の議会からも同様のご意見があったことから、現在事務局としては運行可否について整理検討中であること、またその運行の可否によっては今ご提示しております北東部、南東部ルートの変更が見込まれるというところでございます。

次に2点目の東町全体に係る要望に対するC o C oバス・ミニでの運行についてでございます。まず前回の会議でお示しさせていただきました東町の太陽寺から南下するルート案についてですが、警察協議の結果、道路幅員が狭隘であることから運行不可である旨のお答えをいただいているところでございます。

また、これまでも課題となっております三鷹市境の騒音・振動・交通危険問題については、前回舗装厚を厚くして、要望者にご理解をいただけるようなら、というお話をいただいております。市としても要望者との話し合いを行い、舗装厚を厚くすることでご理解を求めたところではございますが、要望者からは、今回の要望書にも記載の通り、「舗装厚により振動・騒音が軽減されるか不明、現在では答えようがない」との回答がございました。また2回目の話し合いもさせていただいたところでございます。現在の状況は現行の法令上に照らし合わせると、道路幅員のところではございますが不適合状態となっているので解消していただきたい旨を伺っているところであり、本日も再度要望書を提出していただいているところでございます。

これに加え、東小金井南口商店街からの東小金井駅に向けて北上する栗山通りの道路幅員が狭いことから、安全・安心を優先して現行の車両での運行は避けていただきたいという要望も受けております。さらには東町のココバス等を考える会からも要望書が提出されている状況でございます。

コミュニティバス事業については、狭隘道路である生活道路を運行させていただいており、地域住民の方々がコミュニティバス事業の趣旨をご理解していただき、その中でご協力いただけないと成り立たない事業であると考えてございます。これらの要望とこれらの趣旨等も鑑み、今回東町全体に係る要望に対してC o C oバス・ミニでの運行について検討も必要性があるだろうというところを判断しました。

以上のことから、今回の会議ではルート案をお示しできる状況

に至らなかったというところでご理解いただきたいと存じます。

また、最後になります。C o C oバスの運行サービス拡充を求める陳情が議会に提出され、全会一致で採択されており、地域懇談会とは別に市民への説明の場を設けることについて、市としては丁寧に対応をしていくと答弁しております。よって、シャトルバス運行と東町全体に係る要望に対するC o C oバス・ミニ運行の2点の検討事項及び市民への説明について丁寧に対応する答弁を踏まえ、今後のスケジュールについても変更が生じる見込みとなりますことをつけ加えさせていただきます。なお、ルート案と今後のスケジュールにつきましては、方向性が決まり次第お示ししご協議していただきたいと考えてございます。

この後、資料5、6をもとに具体的にご説明させていただきますのでご意見等いただければと存じます。

説明は以上です。よろしくお願いいたします。

—資料5、資料6、参考資料1に沿って説明—

会長：

ありがとうございました。シャトルバスの運行必要性の検討と、東町地域における要望書等がいくつか提出されたことによりルートの設定に当たって影響を及ぼすであろうということ、また、地域に対する説明あるいは意見交換を丁寧に行っていくという観点から、今回はルート案の提示を保留し、基本的な条件について議論していただくという説明をいただいたところです。

今申し上げたように、いくつか課題がありますので、少し分けて整理をしていきたいと思っております。議論の必要がある項目としては、鉄道駅と新庁舎等を結ぶシャトルバスの導入可否と、東町地域のルート案をどのように構築していくのかについて、ご意見をいただきたいと思います。

まずはシャトルバスの導入可否についてご意見、ご質問を伺いたいと思います。いかがでしょうか。

坂本委員：

前回発言をさせていただいた者として、シャトルバスの検討について前向きに捉えていただきありがたく思っています。

私が前回話をさせていただいた内容としては、C o C oバスの運行有無に関わらず、小金井市として新庁舎等を今予定されている位置、主要な武蔵小金井駅と東小金井駅の両駅からちょうど中間地点に建設するということは、公共交通として各バス事業者さんが市役所を通る路線を今考えていないということであるならば、交通弱者を救済する等、これから先、地域公共交通のあり方を考える上で、何とか駅までたどり着いた人があまり苦勞せず、何らかの方法で市役所まで安全に迅速に交通弱者の方でも行けるようにすべきだということも踏まえ発言させていただきました。

C o C oバスのルートによって、市役所へのアクセスの不便性

や困難性が増すという点は、私はおかしいのではないかと思います。せっかく何十年に一遍かの市役所建設でありますので、シャトルバス等の市民が市役所や福祉会館に行きやすい手段をぜひ集中的に議論していただきたいと思います。以上です。

会長：

ありがとうございました。事務局から何かコメントがあれば意思表示をしていただければと思いますが、いかがですか。

事務局：

ご意見ありがとうございます。委員仰るとおり、今この場がC○C○バス再編という議論の場となっている状況でのシャトルバス運行のご提案というところで、C○C○バス事業もしくは公共交通としてなのか、また、市庁舎に係る移動手段としての整理なのか、様々な側面があると思いますが、なかなかそれを明確に整理するのが難しいと事務局では考えており、そういった点も踏まえて今後の整理事項とさせていただき、ご意見として承りたいと思っております。以上です。

早田委員：

京王バスです。シャトルバスの運行について検討するというところで、2点ご質問があります。

1点目ですが、C○C○バスの運行ルートを検討するに当たって、どうしても財政支出が出ないということが大きな条件になっていたかと思います。シャトルバスという言葉からは、運賃をもらわないで運行するのかなと思いますが、現状のC○C○バスルートを維持することでも結構大変な議論をしてきた中、シャトルバスをさらに運行するというのは、議会のご要望もあったというところではございますが、財政的という点では大丈夫なのか、単純に心配なところであると思います。

2点目で、シャトルバス検討に当たって意識しておかなければいけないことは、運賃をもらわないで乗ることができるサービスとなりますので、ルートの設定によっては通常の路線バスまたはC○C○バスから人が流れるという動きはどうしても出てくるかなと思います。武蔵小金井駅と新庁舎を結節する程度であれば大丈夫かと思いますが、運行ルートや途中バス停、それ以外の駅も結節するというのを考えていくと、もはや路線バスと同じような運行になってしまい、結局、当社路線の武51系統と同じ過ちを繰り返すこととなりますので、運行の方法については慎重に議論していただいた方が良いと感じております。以上でございます。

会長：

ありがとうございました。事務局に確認ですが、ここで言っているシャトルバスというのは、今早田委員の仰ったような無料送迎を想定されているのですか。

事務局：

今の段階では無料・有料等についても検討中です。コミュニティバスは補助金事業として実施しておりますが、例えば委託事業として送迎という形で実施している事業もございますし、無償なのか有償なのか、また、支出の仕方についても含めて、ご意見を参考にさせていただきたいと思っております。今、早田委員が言われたように、無償の形でやると、区間の問題にもよりますが、路線バスやC○C○バスへの影響もあるというところも1つの大きな課題であるとは考えております。また、位置付けもC○C○バス再編の中で整理するか、他の位置付けとするかについても整理しながら、どのような方法による運行が可能であるのか、または運行ができないのか、といったところも含めて検討中ということで、ご理解をいただきたいと思います。

池内委員：

前回、私も坂本委員の意見に賛成し、シャトルバスについてご意見を申し上げました。先ほど早田委員も仰っていた財政負担について、この後の資料にもありますが、C○C○バスの運賃を上げることで財政的な部分である程度の余裕が出てくる中、市民サービスを下げるだけで運賃を上げて良いのかといった点で、新庁舎を選んだのも当然市民ですが、市として新庁舎をあつ場所建てることと決めたのであれば、それに対する交通アクセスはしっかり確保してあげることが基本的な考え方であると思っております。それによって北東部循環のように、例えばこれまでの黒字路線が1時間に3便から2便に減ってしまうことを回避できるのであればそうすべきですし、先ほど武51系統の話がありましたが、これに関しても結局京王バスさんが確実に朝と夕方時間帯を増便してもらえるとという確約がなければ1時間に2便に下げるべきではないと思っております。地域懇談会では、対応を検討します、というだけで市民サービスを下げる提案をやるべきではなく、こういう内容でやりますから納得をしてください、と説明しないと地域懇談会の人たちは納得されないと思っております。そういった観点から、シャトルバスに関してはC○C○バスも含めた市民サービスとして実施することが非常に重要であると感じています。

路線バスへの圧迫という部分に関しては、私たちもこの会議の場で非常に重要視をして進めてきたつもりです。一方で今回シャトルバスという意見が出たということは、東小金井駅、武蔵小金井駅から新庁舎へのアクセスが非常に重要な部分であり、その中で路線バスの生き残りという部分も当然あると思っておりますので、それも含めて再度検討していただきたいと思います。実際、新庁舎の移転時期がはっきり決まっているわけでもなく、それからルート再編をもう1回やってもまだまだ時期的には遅くないと思っておりますので、その部分は慎重にやっていただきたいと思います。

青木委員：

新庁舎へのシャトルバスがもし運行できれば、北東部循環と中町循環、その他ルート設定の制約条件が緩やかになるため、その意味では非常に良いと思います。ただ、前回の議論で財政負担の問題とは別に車庫・運転手確保の問題があり、台数を増やせないという話がありました。検討する際にどの程度その制約が緩めることが可能か、可能でない場合、今度は別の路線設定の制約条件が前より厳しい条件になりかねない部分がありますので、そのあたりが物理的に可能かどうかという面も含めて、早めに分かると路線の議論がやりやすいかと思いますので、よろしく願いいたします。

池内委員：

現状、学校の送迎バス等は昼間は空いているわけですので、例えばそれを利用するなど、そういった活用方法も含めて検討していただければと考えています。

坂本委員：

今の池内委員に私も賛同です。恐らく市役所へのシャトルバスは市庁舎が始まって8時半以降の日中であることを考えると、学校をはじめとして教育委員会で持っているバスや市で持っているバスで、昼間空いている時間をやりくりすることは考えられるのではないのでしょうか。要するに新しい車両支出という点を考えずに運転手さんの確保さえ何とかできれば等、そういった点からもぜひご検討いただきたいと思います。

事務局：

多岐にわたり様々なご提案等ありがとうございます。市の他の事業に要する車両の活用という話もございました。予算の都合があり、合同にできるかという点でハードルは高いかなとは思いますが、ご提案に対しては、今後、指摘事項と対応という形で整理をしてお示しさせていただきたいと存じます。以上です。

会長：

市としてシャトルバスを仮に運行するとした場合、どういう方法によるのかという方向性が見えないと、ここで議論を進めることは難しいです。つまり、C o C oバス再編の範疇の中でやるとすれば、当然、現有車両・現有資源の中で判断せざるを得ないため、再編の中でやるのか、あるいはC o C oバスの再編とは別枠としてシャトルバスを設定するのか。この辺がはっきりしないとなかなかこの先のC o C oバス再編の議論もしにくいところがあるかなと思います。もちろん交通手段の話ですから地域公共交通会議として議論をする必要はありますが、少なくともC o C oバス再編とは切り離して考えることができる。事務局から、シャトルバスを仮に設定するとした場合のスキームを早めに提示してい

ただが必要がある、ということが今の議論を聞いての私の印象ですが、その辺はいかがでしょうか。

事務局：

会長の仰るとおりと思っております。先ほど、現在検討中とお話しさせていただいた部分については、できるだけ早めに市としての方向性を示した上でご議論いただきたいと思います。有償無償、ルート、どういった位置付けの交通手段・移動手段とするのか等、現在まとめているところがございますので、できるだけ早い段階で市としての方向性をお示しできるよう現在検討中でございます。以上です。

会長：

それ自体はわかりました。一方で、いずれにしてもその部分が見えないと、C o C oバス再編がどのようにできるのかという点も大きく変わり、この先の再編議論が恐らく進まないため、事務局でも念頭に置いていただければと思います。

他にご意見はございますか。よろしければ、今皆さんから出たご意見、それから私が申し上げたことも踏まえて事務局で整理をしていただいて、なるべく早い段階で、市としてシャトルバスの運行有無、運行する場合のスキーム等を示していただいた上で、今後の議論を進めるという方向で整理してよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

ありがとうございます。それでは、まずは事務局で検討の上、会議にご提示いただければと思います。

次に、これまでの課題に加え、この度、各要望書を受ける中で資料6の6ページ以降に示した課題をどう整理するか、また、それに伴い9ページの検討スケジュールにつきましても変更せざるを得ない状況であることから、先ほど報告だけで保留にしておりました要望書への対応等も含め、改めてこの件についてご意見、ご質問のある方はお願いします。

池内委員：

現状を維持してほしいという要望と、騒音と栗山通りの安全問題について、全く真逆の要望が来ていると捉えて良いのですか。栗山通りを通らなければ東町循環は成立せず、歯科大グラウンドを起点にするという可能性を探るぐらいしかないのかと思います。ただ1つ言えることは、安全は最優先にしなければならないということです。道路幅員についても、市民の方が自分の家の前をバスが通って騒音があるということも当然市民の方の権利ですので、それはきっちりと応えてあげなければならない、とすると東町循環自体が成立しづらくなっているような気がするのですが、その中で、思い当たるルート案があるのかどうかお聞きしたい。

事務局：

結論から申し上げますと、資料6の7ページに記載のとおり、C o C oバス・ミニの運行により、車両を小さくすることで通行できる可能性も含め整理をさせていただいているところでございます。なお、栗山通りの一部は一方通行となっておりますが、双方通行区間でもハイエース車両であれば、道路全幅でみた場合は基準を満たしている状況です。

平野委員：

東町循環に関する懸念事項等については、資料6の4ページにあるように、両方ともなかなか難しいということがわかりましたが、東町地域の方から要望書が提出されておりますが、要望者の方はどういうルートを通ったら良いと考えているのか。東町循環の4番から6番までのバス停付近などは通行が不可となり、さらに参考資料1の道路幅員図を見ても、具体的にここを通りましようかという案が私は浮かびません。

こういった地域のご意見はもつともですが、住民の方はどういう希望で、どこを通ればいいのか、また、もしそれが駄目であった場合、東町循環というものはやめてしまおうかという極論になってしまいます。そのため、道路幅員を考えた上で、住民の方がどういうルートを通ったら良いと考えているのかをお示ししていただいて、それを市と地域での打ち合わせによって、「じゃあこうしましょうか」、「こんなルートがあるのですね」、という進め方としないと、東町循環は成り立っていかないのではないのかと思います。

資料3の要請書では、東町2丁目は東町の中でも高齢化率が高い地域であり現行ルートの維持を望んでいる一方で、別の要請書では、ここは通らないでくださいと言われております。そうしますと、この地域の住民の真意はどこにあるのか、また、住民の皆さんの要望に応えるためには、現在の東町循環の路線に対して住民の方がどういうルートを通ればいいのか、そういったことをもっと詳しく住民の方も言うべきではないかと思います。住民の方の意向というのはわかるけれども、どうしたいかということをはっきり住民の方が持って、地域の案をお示しいただければ、我々としても議論がやりやすいと思います。以上でございます。

会長：

ありがとうございました。これについてはいかがですか。

事務局：

貴重なご意見をありがとうございます。東町からこのような要望が上がってきている状況ではありますが、一方で、このコミュニティバスという事業が、どうしても生活道路の中に入って運行している状況が実態としてございますので、どこのルート・住民の方でも、恐らく振動・騒音、また、交通安全上で危険な場所と

というのはありながら、コミュニティバス事業の趣旨を理解していただいてご協力いただいているからこそ成り立っている事業であると思っております。つきましては、先ほど平野委員が言われたように、私どもといたしましても、地域の方とお話をしていく機会は多く持っていきたいと考えております。以上です。

池内委員：

様々な住民サービスの仕方があると思いますが、実際、「東町のココバスを考える会」の要望書の1番から5番の項目を見ると、再編という意味が全くななくなってくるという形になっています。運賃の値上げに関する要望に対しては、きっちり財政状況のお話をしなければならぬと思います。また、1丁目、5丁目にCOCバスを走らせてくださいという、その理由も書かれておらず、結局、住民サービスをもっと拡充してくださいという形の要望と、安全性の部分がありますので非常に重要であると思っておりますが、自分の家の前をバスが通っており困っているという部分に関しては、住民の方にもわかっていただくために、要望をされた方を含めて東町の方で意見交換会をした方が良いような気がしません。現状としては実はこういう点で住民の方が困っています、商店街も危険な状況です、その上で代替案なりルートを考えさせてくださいという形で、こちらが状況を説明した上で意見を聞く方が良いのかなと非常に思います。

青木委員：

今ご意見が出ていますように、東町ルートは全ての要望を満たそうとすると厳しいという気がします。市でCOCバス・ミニでの運行を少しお考えのようですが、車両が小さくなりますから、ポンチョ車両に比べると、多少は運行可能性があるのかなと思います。しかし一方で、COCバス・ミニが通常のCOCバスと大きく異なっている点は、乗車定員の関係から、構造的にどう運行しても赤字になってしまうという点があります。つまりポンチョ車両の場合には、現状、赤字路線はありますが、路線設定の工夫や広報等によって黒字になる可能性があることに対して、COCバス・ミニの場合は、全便すべて車両定員数の乗車があったとしても、車両定員数が少ないことから赤字前提となってしまうため、市でもしCOCバス・ミニを使うのであれば、財政負担も含めて何か方針を事前に決めていただく必要があるかと思っております。COCバス・ミニで運行可能となった時に財政的に別の部分で引っかかる、また、課題にもありますが、逆に市内全域で別の地区でもCOCバス・ミニを入れてくださいと言われても恐らく厳しいのかなと思いますので、同時にそのあたりもご検討いただければと思います。

橋岡委員：

COCバス・ミニを導入する方法が考えられていますが、今

の野川・七軒家循環と同じように積み残しの問題も出てくると思います。簡単に大きいバスは危ないから小さいバスとするのは少し疑問に思います。騒音の問題は地域によって大なり小なり色々ありますし、耐えられない騒音もあると思います。前原町あたりでも、運転中の「キーッ」というブレーキの音について言い出したら切りがありません。そういった点も踏まえて、ルート案は少し慎重に検討していただきたいと思います。

会長：

C o C oバス・ミニを導入するという案自体は、騒音・振動、あるいは狭隘路の通行という意味合いからすると、一定の課題解決は見込まれます。しかし、青木委員や池内委員からお話のあったような課題も当然ありますし、今まで現有資源の中で整理するという基本方針の基で議論をしてきた点からすると、新たな資源を投入することになりますので、財政の問題もですが、東町ができるのであれば他の地域でも同様の課題等が出てきた時にそういう対応をするのかどうかという課題も出てくると思います。最終的には市としての判断と思いますが、地域の方たちは一体どういう移動手段が必要だと思い、望んでいるのか、あるいはどういう方法であればなるべく多くの人が幸せになるような方法は考えられるのか、地域としての考え方も必要だろうと思います。

私が関わっている地域の話で恐縮ですが、例えば小平市やさいたま市等では、地域の方々が、その地域の公共交通のあり方を考える協議会的な組織を作って、どういう交通手段がこの地域にとって必要で、それを本当に成立させるためには自分達もどんなことをやったら良いのか、当事者意識を持って議論をし、それに対して市が支援をするというような形で検討を進め、コミュニティタクシー等を成立させているケースがあり、全国でも少しずつそういったケースが出始めています。ただ単純にC o C oバス・ミニを投入すればある程度の課題解決にはなるから新たな資源を投入しましょうという話にしてしまうと、その後の議論に、支障が出てくる気もしますので、地域の中できちんと議論をし、それを反映した上で市は対応するといったような仕組みを作っていたら、C o C oバス・ミニが一番適切な解決方法であるならばその方法を取っていく、という流れが本当は望ましいと思います。

今回の再編事業の中で、そのような仕組みを作り議論をする時間が確保できるかどうかは難しい面もあるかとは思いますが、しかし、そういった方法を取っていく必要があるのではないかなと私は感じており、地域のいわば「住民力」が恐らくあると思いますので、それは不可能な話ではないだろうなと思っています。そういう意味で言いますと、今日幸いにして平野委員や池内委員からも地域の方たちがきちんと考え方を持っていたらだけでというご意見もいただきましたので、そういった方向を事務局、市でも議論して検討していただければと思いますが、いかがでしょうか。

事務局：

結論としては、今の会長と委員のご意見を踏まえ、今後、市としてもどう進めていくべきかについて検討させていただきます。

この間もずっとお話はさせていただいておりますが、今後作る予定のガイドラインについては東村山市や小平市を参考にしながら、住民発議による、住民が作り・育て・育むことが基本となる中で、行政としては財政支援や法的支援、オブザーバーという役割となるような内容のガイドラインを作っていきたいと考えているところであり、一定、今会長がお話しされた内容と合致する部分が多々あると思っております。今回、それをどう東町に落とし込めるのかという点については、C o C o バス・ミニの方向性を示すようご指摘をいただいておりますので、そこも含めてお示しできるように検討していきたいと思っております。以上です。

会長：

今後この再編事業の議論を進めていく上で、その辺のスピード感も必要であると思えます。今お話がりましたが、ガイドラインを作成するための実証実験的な形で地域に関わってもらい、ルート等とガイドラインの検討とを並行して作業をしていくような方法も含めて考えていただきたいと思えます。

それでは、他にご意見はないようですので、この件につきましては今申し上げましたように、ある程度の方向性が決まらないと先へ議論が進まないところがございます。つきましては、本日のご意見を受けて、次回までに、まず東町循環の要望や課題への対処についてはどのような仕組みの中で地域と話をし、地域の中でも議論をしていただくかということ、また、東町にC o C o バス・ミニを導入した場合の課題を詳細に整理し示していただいて、次の議論につなげたいと思えます。

C o C o バス・ミニを前提とすると、ある程度の課題の解決は確かに見込まれますが、青木委員からも意見がありましたように、最大9人という車両定員の中で採算を取るとはまず難しいということや、乗り残しの問題、また、当然のことながら、今までも運転士不足ということが非常に大きな課題としていたところで、さらに新たな担い手が必要ということになると、非常に厳しい話になってきますので、本当に運行が可能かどうかということも含めて課題を整理していただければと思えます。

それでは、次の議題に入らせていただきます。協議事項②「運賃等の検討について」、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

—資料7に沿って説明—

会長：

ありがとうございました。それでは今の運賃に関するご説明に

つきまして、ご質問、ご意見があればお願いしたいと思います。

池内委員：

70歳以上の利用者が45%ということで、資料6ページのb)、利用者数が83万5,000人、運賃収入が1億3,490万円であり、割合から大体40万人位が70歳以上の高齢者です。その方から100円だけ徴収した場合、80円マイナスをすると収支は黒字になると思うのですが、確認していただきたい。

また、ICカードで高齢者の料金設定等、細かい設定が可能かどうか、確認いただきたい。

事務局：

1回100円を徴収する場合の試算はしておりませんが、高齢者回数券の100円設定に近い試算値にはなってくると思います。基本運賃180円設定の場合、収支率は83%程度と、現行に比べて若干改善が見込まれ、2,200万円ほど経常経費が運賃収入を上回るという形になります。

また、高齢者割引については、一旦、回数券による手法の導入を想定しており、ICカードによる支払は前提としてごさいませんでしたので、ご意見として参考とさせていただきます。

橋岡委員：

当然Cocoバスは東京都からの補助がないからシルバーパスは使えませんが、高齢者割引について、路線バスや多摩の他市では導入しているらしいのですが、具体的にどのようなものか教えていただきたいと思います。

事務局：

高齢者割引に関しましては、高齢者用の敬老回数券を車内で販売している自治体や、高齢者料金を設定している自治体がございます。または高齢者限定に年間パスを発行し、割引の価格帯で乗れるような制度を導入している自治体もあり、このような割引を「高齢者割引」として整理させていただいております。

今回Cocoバスでは、「敬老回数券」として、高齢者専用の回数券の導入を検討している段階となっております。

橋岡委員：

そういう申請はどちらですのでしょうか。また、小金井市ではしていらっしゃるわけですか。

事務局：

今整理させていただいている回数券については、確認方法はまだ課題としていますが、車内で何かしらの形で確認をして、高齢者専用の回数券を販売するという方法を一旦は想定しております。また、他の自治体でやっている高齢者専用パスなどですと、

市の窓口やバス事業者さんの営業窓口で手続きをして専用パスを発行してもらおうといった形でやっている自治体もございます。

今、小金井市では事業者さんでもやっているところはないと認識しております。

関根委員：

西武バスです。根本としてですが、私ども西武バス、また、バス事業者としては、資料2ページの運賃検討の方向性「路線バスの初乗り運賃と同程度」で検討を始めることができるということについては、とても評価したいと思います。

バスの運賃というのが、国の方で、地域毎に制度が変えられており、例えば東京23区と武蔵野・調布・三鷹・狛江の4市は京浜ブロックと言われ、例えば吉祥寺ですと、1停留所でも220円ですし、西武池袋線の先の方まで乗っても練馬区であれば220円均一だったりします。一方、この多摩地区は武蔵・相模ブロックと言い、対キロ区間制運賃とあって初乗180円から概ね距離に応じて上がっていく運賃体系になっています。そのため、まさに基準の方向性書かれているとおり、100円運賃であるコミュニティバスと路線バス運賃の地域性によって差異や公平性に齟齬が生じているということが必ずしも望ましい状態であるとは言えないと思います。

しかしコミュニティバスは行政サービスという面もありまして、例えばプールとか、図書館、自転車置き場等の様々な行政サービスとの兼ね合い等もあるため、100円運賃でやられている自治体も多摩地区は多かった状況です。

一方で資料3ページにありますとおり、もともと100円であった運賃を上げてきた自治体があります。特に北多摩の地域は非常に多くなっておりますので、その辺を踏まえてこういった議論を始めていただいて、どういった方法が良いのかということ、この会議から色々と発信していくということはとてもありがたいと思います。

ここに割引制度を充実して記載いただいたのはとても素晴らしいことですが、そもそも運賃を上げるかどうか、150円なのか180円なのかによって割引制度は大きく変わってきます。あとはシルバーパスを含め、無料のものを提供するのかどうかという点でも変わってくると思いますので、まずは基本運賃のあり方を示していただければと思います。

小金井市は京浜ブロックの武蔵野市と隣接しており、ムーバス境・東小金井線の運賃が上げられるのかどうか、そういう問題もあり非常に微妙な地域ですが、ぜひとも色々とご意見を賜りながら検討する材料としてここからスタートしていただくのはとてもいい条件なので、この方向性について評価したいと思います。

池内委員：

市として収支率はどの程度が適当であると思っているか、わか

らないとなかなか議論しようがないと思うのですが。

事務局：

ご指摘のとおりであると思っております。現段階としては、シャトルバスとC○C○バス・ミニの運行可能性、また、運賃・割引制度につきましても、まずは広くご意見を伺うことを論点とさせていただきますところでございます。お答えとしては今後お示しさせていただきたいと思っております。

青木委員：

2点あります。1点は、今回、詳細な収支の試算を出していただいたところですが、いわゆる高齢者向けの割引に関しては、C○C○バス利用者は比較的高齢の方が多いこともあり、非常に大きな負担となりますので、C○C○バスが全て負担するのではなく、例えば福祉関係の高齢福祉課等で負担してくれることが可能かどうか。仮に可能であれば、C○C○バスの収支的には非常に楽な話となりますので、可能性有無を市でご検討いただきたいと思います。

もう1点は、免許自主返納の割引で、今回は導入しないと整理していますが、他市事例等を見ますと、免許を返納した時に、交通手段の確保や、これまで公共交通をあまり使っていない方が多いため、意識を変えろという観点から、例えば1回限りで回数券等を渡しているという事例はあります。恒常的ということになると費用負担が大きくなることと公平性の問題がありますが、回数券を1回限りという程度であれば、大きな金額ではなく、その後公共交通を利用してくれるのであれば、むしろありがたいという気がしますので、少しご検討いただければと思います。

事務局：

ご意見として承らせていただきます。

信山委員：

つくば観光交通です。今後の運賃設計に当たって、まずC○C○バス・ミニにおける運賃收受について、現状どのように対応しているかご説明しておきたいと思っております。

C○C○バス・ミニは完全にアナログ対応となっており、手渡しまたは現金收受機に直接お金を入れる形を取っております。現在は一律100円であるため、目視で済んでおりますが、これが180円、また、様々な運賃区分が設定された場合には、今よりもさらに運賃收受に対して時間がかかる可能性があります。

現状、駅に着いてから出発を4分で設定しておりますが、これが延びる可能性があり、現在も渋滞による遅延が発生していますので、この辺も考慮いただくと非常に助かります。

会長：

ありがとうございます。これは今後の検討の中で十分に配慮し

ていただければと思います。他にはいかがでしょうか。

坂本委員：

今回色々なケースについて検討していただき本当にありがとうございました。様々な割引がありますが、我々がこの会議で一番検討、留意しなければならないことは運転手さんの負荷をあまり上げない方が良くということです。また、運行上の時間や安全の問題もありますが、例えば、利用者に対して本当に何歳以上ですかという確認をされるとか、高齢者割引でも何か証明書を提示しないと売れませんとか、そういったストレスを市民とバス運行会社の方がお互いに感じないようにすることも、1つの大きな市民サービスとして必要かと思います。バスを乗る度に何かチェックをされる、また、運転手さんもチェックしなければいけないということはなるべく避け、何か身分がわかるものを示して回数券やパスを買うことで、以降の確認は不要と割り切ることができる方法が良いのではないのでしょうか。バスに乗ることがストレスになる、運転士に何か疑った目で見られた、といった話になることは望ましくないと思いますので、こうした観点も踏まえて、最終的な議論に繋げることができると良いと思います。

会長：

ありがとうございました。今大切な意見を言っていたいただいたような気がします。例えば高齢者割引について、事務局の説明では、いわゆる回数券様式の乗車券を乗務員が売るような話でしたが、高齢者割引を採用している事例としては、購入自体は市窓口で対応しているところが多く、車内販売の事例はあまりないと思いますので、その辺も含めてご検討いただければと思います。

今日の段階では意見をいただくということですので、本日いただいたご意見を参考にもう一度事務局で検討いただければと思います。次回会議では、基本運賃をどのようにするか、また、導入を検討する具体的な割引制度について議論をしたいと思います。

それでは議題(3)「その他」について、特段よろしければ、事務局より事務連絡をお願いします。

事務局：

—事務連絡—

会長：

ありがとうございました。次回会議日程と委員の改選・任期について説明があったところですが、私から提案がございます。

今この再編事業について議論をしているところですが、まずこの議論自体が、コロナ禍の影響もあり延伸してきております。本来であれば、現委員の任期の中で運行ルート案等について基本的な方向性が示される予定で議論を進めてきたところですが、コロナ禍の状況あるいは新たな地域課題が出てきたことで、現段階で

まだ再編の議論が中途の状況になっています。特に任期により改選ということになりますと、公募委員の方が変更となる可能性が高いですが、一方で、委員が変わると、この間に積み上げてきたものが無になってしまう、あるいは実際に議論してきた皆さんも不完全燃焼で終わるような状況になってしまう気がします。

規程では、もちろん「再選を妨げない」とされている中でも、「何期まで」という規定もあるかと思えます。また、もちろん各委員それぞれのご都合があるかと思えますが、私としては、規程上で何らかの支障があるようであれば市で議論・考慮していただき、可能であれば現在の委員にぜひ次期についても引き続き協議していただき、この再編事業を最後までやり遂げたいと思っております。事務局でも検討いただければと思います。

事務局：

次期改選について会長よりご意見をいただきました。

まず基本的なこと申し上げますと、委員の任期につきましては、市民参加条例上は原則3期、6年となっておりまして、次期改選においては現在いる公募委員の中には次の任期に参加できない方も確かにいらっしゃいます。しかしながら、今会長からご発言がありましたように、再編事業の進捗等、このような状況下においては事務局としましても理解できるところでもございますので、今日のところはまずは持ち帰らせていただいて、検討させていただきたいと考えてございます。

会長：

ぜひ事務局、また、委員の皆さんも前向きにご検討いただけますようお願いしたいと思います。

それでは最後に、京王バスさんより、本日配布いただいている資料についてご説明をお願いします。

早田委員：

—京王バス提供資料（当日配布資料）に沿って説明—

会長：

ありがとうございました。この地域は国分寺へ徒歩で出られる方が非常に多いため、結構ご利用いただける路線かなと思います。ぜひPRしていただけたらと思います。

それでは、以上をもちまして、令和2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。ご協力いただきましてありがとうございました。

以上