

## 令和 3 年度第 4 回会議の指摘事項と対応方針について

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
令和 3 年度第 3 回会議の会議録の確認		
指摘事項なし（事前送付にて確認済み）		
議題（1）協議事項		
①令和 3 年度第 2 回会議の指摘と対応について		
指摘事項なし（個別資料の質疑において確認）		
②東町地域会議の協議結果の報告		
バス停について	東町 1 丁目の区間について、ルートが三角形になっている部分の左右に 1 個ずつバス停を設置できるとよい。左側については、いちご橋の近くに設置できれば、東町 5 丁目からも利用ができるので使い勝手がよい。（平野武委員）	ご意見として伺う。 バス停の設置に関しては近隣の理解や、規定上の条件も考慮して検討する。
ガードマンについて	連雀通りの踏切にガードマンを配置するのは安全上必要ではあるが、常時配置となるため相当の経費が想定される。ルートごとの収支率を算出する際に、大きな影響が及ぶと見込まれる。 ガイドラインの収支率の議論をする際は、そういった点を考慮する必要がある。（関根委員）	ガイドラインの収支率の検討にあたり、ガードマンの経費の取扱いについては、各運行地域の道路条件によるため、収支率の計算には含めないこととする。 （資料 3-1 参照）
武蔵野市との境の要望箇所への対応について	騒音・振動などの影響を受けられている方に対して、定期的にヒアリングをするなど、今後もフォローアップが必要ではないか。（池内委員） 騒音・振動などの影響を受けられている方からの発信に対しては、常に耳を傾ける必要がある。また、地域公共交通会議としても、CoCo バスが通行するうえで我慢をしている方もいるということを、忘れずに留意しておかないといけないと感じる。（坂本委員）	ご意見のとおり、引き続きご要望を受け止めつつ、対策等を工夫するよう努めていく。
③再編計画（素案）の検討について		
・再編ルート案について		
■北東部循環について		
特になし		
■貫井前原循環について		
運行間隔の提示方法について	運行間隔について、パブリックコメントでは、わかりやすさを優先して 30 分間隔とする案、運行本数を優先して 25 分間隔とする案の両案を提示して意見を募った方がよいのではないのか。（池内委員）	パブリックコメントでは、基本的に市としての見解を 1 案提示する必要がある。そのため、両案を比較評価した結果として市としての 1 案を提示したうえで意見を伺う。 なお、パブリックコメント及び地域説明会のご意見も踏まえて、最終的に決定したい。
	委員の中でも両方の考え方があるので、25 分間隔と 30 分間隔の両案を出すことができるのであれば、その方がよいのではないのか。一方の案だけ出すと、その案に引っぱり出されたり、その案への反発が集まったりと、意見に偏りが出る可能性がある。（青木福会長）	
	運行本数という利便性を取るか、時刻の明快さを取るかという点で、どちらかを取らざるを得ないことを前提として丁寧に説明したうえで、住民の望む方を選びたいということ意見を募るのがよいのではないのか（坂本委員）	
	この会議の意見としては、2 案併記の方がよいと考える。	

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
	事務局で検討いただきたい。(会長)	
<b>■東町循環について</b>		
特になし		
<b>■中町循環について</b>		
特になし		
<b>■野川・七軒家循環について</b>		
特になし		
<b>③再編計画（素案）の検討について</b>		
・運賃及び割引制度について		
特になし		
<b>④ガイドラインの検討について ※会議での指摘を踏まえて修正した資料への指摘事項も含む</b>		
判断指標について	運行継続、見直しの判断をする指標については、収支率とともに、利用者数の動向や平均乗車密度など、別の指標を組み合わせると総合的に見たほうがよい。(青木副会長)	収支率以外の指標として、1便あたりの利用者数も採用する。 一方で、指標を下回った場合に即廃止となるものではなく、地域住民も含めた見直し検討会を立ち上げ、改善案を検討することとしているため、タイトル部分で「廃止」は記載しないこととする。  また、総合的に判断することについては、資料3-2のP8のフロー図及びP10に記載した。
	収支率だけを指標とすると、路線の存続に対して足かせになる可能性がある。(関根委員)	
	民間の10年間ぐらい70%赤字の路線でも存続しているのに、小金井市において2年連続して基準を下回っただけで廃止となるのは違和感がある。(関根委員)	
	収支率や乗客数などが上昇傾向にあるか、減少傾向にあるかを見るなど、路線により流動的に指標を判断できるようにしてもよいのではないかと。(坂本委員)	
	基準を定める以上、基準に対する数値を見る必要はあるが、指標が上り調子なのか下がり調子なのかといったこともきちんと見て判断する、といったように、総合的な判断をすることを表現できるとよい。(会長)	
	再編事業でルートを作り上げた一方で、2年後にチェックをかけて、乗らないようであればすぐ見直すと通告しているような印象を受ける。文言や構成などを少し考えていただきたい。(坂本委員)	
	路線維持に必要な利用者数という観点が大切。運賃収入よりも助成額の方が多い場合などは、運賃収入に対するハードルが不可欠と考える。(会議後：早田委員)	
1便あたりの利用者数よりも、国交省の基準と合わせて平均乗車密度という表現が好ましい。 忝意性を避ける意味で、ポンチョとミニで基準に差は設けない方がよい。(会議後：青木委員)	市民にとって分かりやすい表現を用いるため、1便あたりの利用者数とする。 収支率は、定員に限界があるミニを考慮し、同じ基準数値を設定することが難しい。1便あたりの利用者数も、定員が異なる車両のため、それぞれで基準数値を設定する必要があると考える。	

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
	パターン②の広告収入 込み・償却費 抜き・ガードマン 込みが良い。毎年運行に伴い必要となる費用は入れて、固定費で埋没費用と考えられる償却費は除くという考え。(会議後：青木委員)	パターン③の込み・抜き・抜きを事務局案とする。 (資料 3-1・P4 参照)
策定期間について	令和4年度にガイドラインを策定し、令和7年度に収支率の指標を策定となると、なぜ今ガイドラインを策定するのか。(関根委員)	本来であれば、ガイドラインの策定時に、基準指標と基準数値を設定できるとよいと考える。 一方で、コロナ禍、再編後の利用者数の状況も加味する必要があると考え、指標の数値は令和7年度に整理とする。 ガイドラインの策定を令和7年度にすることも考えられるが、ガイドラインに記載する、3者協同の考え方、見直しの考え方、地域からの提案の仕方は、先んじて策定し周知することに意義があると考え。 (資料 3-2・はじめに及びP5にも考え方を記載)
	策定がR4年度、基準値の設定がR7年度ということが理解できていない。ガイドラインの策定＝基準の設定という認識。基準は、「実態に合わせて設定する」というよりも、「本来こうでない」という事前の目標値や限界値、想定値のようなものと思う。(会議後：早田委員)	
	R4年度にガイドラインを策定する理由について、理解が得られるような説明が必要。仕組みや基準は設定するが、基準指標の数値はR7年度に設定することに関する説明が必要。(会議後：坂本委員)	
沿線自治会への確認について	「沿線自治会・町会等のすべてに確認を取る」の「すべて」を取って、「町会等に確認を取る」という、表現とした方がよいのではないか。(平野武委員)	会議にて回答済み。 自治会・町会の一部のみの確認では変更を行うことはできず、確認のみはすべてに実施する。
	小金井市内の町会・自治会がどの程度機能しているかあらかじめ把握しておいた方がよい。(青木副会長)	自治会・町会の代表は把握している。
事務局負担について	新規導入・運行変更検討のフロー上で需要予測の実施が必要となっているが、検討のたびに実際に需要予測をすると、市としての負担が大きいのではないかと(青木副会長)	地域提案書の作成時点で、一定の熟度のある計画を対象とすることとしている。一定の熟度を満たした提案については、市として3者の役割により、責任を持って対応する。
	意見の内容と量によるが、事務局側の負担が大きくなると予想される。労力と予算がこのフローにマッチするのかわかっているのか確認しておく必要がある。(早田委員)	
役割分担の「地域」の名称、役割について	役割分担で、「地域」と「市」と「バス事業者」というのを、できれば「地域住民」に変えていただきたい。「地域」と言うと自分は地域ではないと思っている人がたくさんいる。(池内委員)	修正する。
	沿線自治会、町会等と「連携を取りながら検討を行うことに同意する」の箇所について、提案書の提出時に運行開始、運行継続に当たってのご協力やご負担について請け負っていただけるようなことを確認する事項があったほうがよいのではないかと。(早田委員)	

分類	指摘事項	対応方針・確認事項
需要調査について	より手間や費用がかからない代替手法の可能性を排除しないようにするため、アンケート調査「等」の記載としたほうがよい。(会議後：青木委員)	それぞれ、「等」を入れる。
	事務局にとって需要予測は大きな負担となる。簡単な需要予測式を準備しておいたほうがよい。(会議後：青木委員)	上記のとおり、アンケート調査以外のデータの活用も考えられることや、地域や導入の目的によって需要予測のレベル感（年齢別や時間帯別など）も変わってくることから、検討の段階で設定することとする。
注釈について	「PDCA」や、「地域公共交通会議」などの用語については注釈を付記するなど、一般の方にもわかりやすいように説明を丁寧にしていただきたい(平野武委員)	「PDCA」は「定期的な評価」に表記を変更した。また、適宜注釈を追加する。
総合的な判断について	最終的に総合判断で地域公共交通会議で決めることや、どのような条件を考えながら判断するかなどを、記載しておいたほうがよい。(会長)	資料3-2のP8のフロー図及びP10に記載した。
その他	P・10に(2)運行廃止の記述があるが、市民や市議の方から無用な混乱を招くことを危惧すると、小金井市の状況を考えるとすぐに廃止の議論が始まるとは思えないため、削除しても良いのでは。(会議後：青木委員)	現実的には廃止となる可能性は低いと思われるが、ガイドラインとしては、その選択肢もありうることは記載する必要があるため、修正せずそのままとする。
	定期的な評価により、もし廃止の検討となった時は、地域の人すべてに働きかけて、存続できる方向に努力する必要があると思う。(会議後：橋岡委員)	行政としても、地域住民と連携し、見直し検討会議にて利用に繋がる策を検討していく。
<b>議題(2) その他</b>		
指摘事項なし		