

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5年12月25日(月) 午前10時～12時15分
開催場所	小金井市役所本庁舎 3階 第一会議室
出席者	[委員(敬称略)] 鈴木文彦、岩澤貴顕、米澤暁裕、早田俊介、古谷弘文、秦野凌、小川将和、信山重広、佐藤武、平野景一、鈴木淳(代理: 染谷悠一郎)、犬竹幹人、田中将太、青木亮、池内隆司、坂本敬、永田尚人、平野武、小田切美穂、玉村有佳、八木香、日野靖久、若藤実 [市事務局]小林大治(都市整備部交通対策課長)、千葉祐生(都市整備部交通対策課交通対策係長)、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)
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	4人
会議次第	<p>1 はじめに</p> <p>2 議題</p> <p>(1) 傍聴意見の収集について</p> <p style="padding-left: 20px;">① 意見シートの活用</p> <p>(2) 地域公共交通計画の検討</p> <p style="padding-left: 20px;">① 国・都・小金井市の計画等と地域公共交通計画との関係</p> <p style="padding-left: 20px;">② 小金井市の状況・アンケート調査の結果</p> <p style="padding-left: 20px;">③ 課題と基本方針</p> <p style="padding-left: 20px;">④ 地域懇談会の実施</p> <p>3 報告</p> <p style="padding-left: 20px;">① C o C oバス再編後の状況</p> <p style="padding-left: 40px;">・ R5年度利用者数の速報</p> <p style="padding-left: 40px;">・ 東小金井駅での跨ぎ利用について</p> <p style="padding-left: 40px;">・ 東町循環・東町2丁目の道路工事状況</p> <p style="padding-left: 20px;">② ムーバス境・東小金井線のダイヤ改正(R6年度の運行)</p> <p style="padding-left: 20px;">③ 地域公共交通活性化協議会条例の改正について</p> <p>4 その他</p> <p>5 閉会</p> <p>[資料]</p> <p>資料1 意見・提案シート</p> <p>資料2-1 国・都・小金井市の計画等と地域公共交通計画との関係</p> <p>資料2-2 地域公共交通計画の内容</p> <p>資料3 小金井市の状況</p> <p>資料4 アンケート調査の結果</p> <p>資料5 課題と基本方針</p> <p>資料6-1 地域懇談会の実施</p> <p>資料6-2 地域懇談会の参加者募集チラシ</p>

	<p>資料 7 CoCo バス再編後の状況 資料 8 ムーバス境・東小金井線のダイヤ改正（R 6 年度の運行） 資料 9 地域公共交通活性化協議会条例の改正について 参考資料 地域公共交通計画への記載事項 当日配布 小金井市公共交通事業者継続支援事業 席次表</p>
<p>発言内容・ 発言者名 （主な発言 要旨）</p>	<p>事務局： ただいまから令和 5 年度第 2 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> <p style="text-align: center;">— 会議成立の報告 —</p> <p style="text-align: center;">— 資料確認 —</p> <p style="text-align: center;">— 会議録について —</p> <p>会長： 改めまして、皆さん、おはようございます。あと数日で皆さん仕事納めだと思いますが、そのような忙しい時期にお集まりいただきありがとうございます。私も会議と名のつくものは今日の午後で終わりなのですが、本当に押し迫ってまいりました。つい先日まで夏だったような状況の中で、あまり暮れが押し迫ったような感じはないのですが、引き続き地域公共交通計画の検討ということで、今日もいろいろ議論していただきたいと思います。年度で切りをつけることもありますので、一つ忌憚のないご意見をいただければと思います。よろしく願いいたします。</p> <p>それでは、議事に入りたいと思います。本日は、次第を見ていただきますとボリュームが結構ありますので、テキパキと進めてまいりたいと思います。</p> <p>それでは、議題（1）「傍聴意見の収集について」の①「意見シートの活用」について、事務局から説明をお願いいたします。</p> <p>事務局：</p> <p style="text-align: center;">— 資料 1 に沿って説明 —</p> <p>会長： 今事務局からほかの協議会での例が伝えられております。市の会議ですので、市の方針の中での取り扱いということになります。導入そのものはそういうことでよろしいかと思いますが、何か取り扱い等について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。</p> <p>特にご意見がないようであれば、扱いについては協議を進めていく中で、その意見の内容によってはあらかじめ資料としてコピー</p>

一を皆さんに配布し、協議が必要だという内容であれば、それを提案していただいて審議に入るといって進めるといって、ほかの協議会の例にならった形で問題ありませんでしょうか。

それでは、そのようにさせていただき、今回から導入したいと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、議題（２）「地域公共交通計画の検討について」に入ります。個別の議題に入る前に事務局から発言があるということですので、説明をお願いいたします。

事務局：

おはようございます。今回は２回目の協議会になりますが、策定しようとしている計画の位置づけ、また目的や今後の流れなどを委員の皆様に対して前回わかりやすくお伝えするに至らなかった部分もあったと思ひまして、改めて少々お時間をいただきましてご説明をさせていただきます。

—説明—

会長：

細かな中身についてはこれから議題の中で議論しますので、ただいまの事務局からのご説明について何かご質問はありますか。特にないようでしたら、議題（２）「地域公共交通計画の検討」という具体的なほうに入っていきたいと思ひます。今説明がありましたように、今日基本方針案をある程度固めて積み上げていくわけですが、今日の結果が地域懇談会という形で市民の前に出ていくこととなりますので、市民向けのたたき台を作る場でもあると思ひて議論していただければと思ひます。

それでは、議題（２）「地域公共交通計画の検討」の①「国・都・小金井市の計画等と地域公共交通計画」との関係について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

—資料２－１、資料２－２に沿って説明—

会長：

今事務局から、資料２－１、参考資料の杉並区のケースについての説明がありましたが、ご質問、ご意見があればお願ひしたいと思ひます。

永田委員：

今の説明に対しての質問ではないのですが、資料２－１の２ページ目、東京都の上位計画ということで記載があるのですが、ゼロエミッション東京戦略はいつを目標として策定されているのかご説明いただければと思ひます。

事務局：

具体的な内容は11ページに入れてございます。これは2019年5月に行われましたサミットを受けまして、2050年にCO₂の排出実質ゼロに貢献する「ゼロエミッション東京」を実現することを宣言していて、それに基づく戦略として整理がされているものでございます。

記載が抜けている部分があるかもしれませんが、2050年を大きく目標に掲げて、具体的な施策としては2030というところにも記載がございますので、このあたりも目標にしながら整理がなされているというところでございます。

具体的な指標として、目標値2023年というところに記載もございますので、大きなビジョンとして将来を掲げて計画的に評価を行っていくという整理がされていると認識してございます。

永田委員：

2050年の目標はわかるのですが、個々の具体的な記載内容についてはかなり直近の目標もあると思うのですが、それは相対的に2050年を目標としているけれども、個々の内容としては個別に判断していくという理解でよろしいですか。

事務局：

そのように認識してございます。

会長：

ほかにはいかがでしょうか。

平野委員：

平野です。資料2を見て通読して思ったのですが、わかりづらい。ゼロエミッション東京というのは何だろうと、11ページを見ると概要がわかるのですが、パッと見ただけではわからない。例えば2ページのゼロエミッションの右端にある「ZEVが幅広く普及している」、この意味もわかりません。それから、例えば7ページの右下、目標③、運輸部門における脱炭素化等の加速、この下にいろいろカタカナが表示されていますが、全然わかりません。もう少し親切に注釈をつけ加えていただければわかりやすいと思いました。

事務局：

前回の会議資料の部分で、今回の資料2は全体の構成というところを、主力にご説明させていただいたつもりでございました。一方で、上位の関連計画が多々ございまして、すべてを踏襲するものでもございません。このようにいろいろな単語がちりばめられている計画が多くございますので、施策の検討は次回からが主になりますが、これらの計画で書かれているこのような細かなものも1つ1つご紹介させていただきながら整理を進めていくのが

よいと思っております。ご指摘いただきました注釈等については、今後市民の方に見ていただく計画書になっていくもので、整理をしてまいりたいと思っております。

会長：

我々がこれから策定していく計画はなるべくそういうことはきちんとわかりやすいものにしていきたいと思っております。国や都が作るもの、特に都が作るものはカタカナが多いです。そういう傾向は昔からあって、例えばアルファベット3文字で表すようなものは似たようなものがたくさんあるものですから、確かにわかりにくいです。我々がこれから作る計画はなるべくそういうのはやめましょう。

ほかにはいかがでしょうか。

池内委員：

私もこれを読んで、ネットで調べてこれはこういう意味なのかというところがありました。ゼロエミッションは電化製品など、東京都で推進していてポイントをもらったりしているのである程度わかるのですが、先ほど平野さんが言われたとおりというのと、例えば杉並区の公共交通計画概要版も全部見ましたが、これを市民の方に示してご意見をくださいと言っても難しいのかなという気がします。例えばカーボンニュートラルしなければならないとか、脱炭素化は絶対しなければならないということや、人にやさしいとか、先ほど言われた3つの項目をわかりやすく作ることが重要かなと思われました。特に公共交通機関を利用する方は高齢者や障がい者の方だったりするので、その部分は何を主目的にするのかということが一番大上段に構えることが重要ではないかと感じました。

会長：

ありがとうございました。事務局からコメントはありますか。

事務局：

ご意見として賜らせていただきます。

会長：

ほかにはいかがでしょうか。よろしければ、今いただいたご意見を念頭に置きながらこれから進めていきます。

次に進めさせていただきます。議題(2)②「小金井市の状況・アンケート調査の結果」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、資料4に沿って説明—

会長：

小金井市の状況とアンケート調査の結果について説明をいただきました。この件について、ご質問、ご意見があればお願いします。

青木委員：

2点あります。1点はお願いで、1点はお尋ねしたい点です。

1つは、資料3の小金井市の状況で、10ページの道路混雑状況があるのですが、交通量はわかるのですが、主要幹線で道路容量がかなり違っているのです、できれば混雑度のデータも次回つけていただければと思います。多分新小金井街道は通行台数は多いのですが、道路容量が大きく、道路が立派なので、混雑度で見ると小金井街道がひどいとか、この図と違うところがあるので、お願いできればと思います。

もう1点、アンケート調査のほうで、市民アンケートと利用者アンケートをやっただいて、利用者アンケートは路線バス、C○C○バス、タクシーを分けて集計ができていますが、市民アンケートのほうは一緒という理解でいいですか。特に民間バスとC○C○バスで多少状況が違うと思うのですが、集計の都合上、そこは一緒に出てしまっているという理解でいいでしょうか。

事務局：

1点目の混雑度につきましては、道路の容量を考慮して次回掲載させていただければと思います。

市民アンケートについてですが、バスについては特に路線バスとC○C○バスを分けていないアンケートとなっております。1人の市民がバスという移動手段についてどう思うかというアンケートの形で集計させていただいております。

一方、利用者アンケートは、C○C○バスは以前再編をやったときにも利用者アンケートをしているため比較できる項目もあるという都合で分けたのですが、市民アンケートのほうはあくまで移動手段の1つのバスということでアンケートを行いました。

会長：

ほかはいかがでしょうか。

米澤委員：

東京バス協会の米澤です。全体の構成の質問ですが、まず最初に目標、目的が書かれていて、次に現状の把握のページがあって、資料5のようにこういうことについてこういう目標を小金井市として掲げますという構成だと思うのですが、出来上がりはこういうイメージですか。

事務局：

最終的な計画書の構成としましては資料2-2のような流れに

なります。資料2-1、2-2でご説明させていただいた事項は、この計画書そのものにすべてが入ってくるということではなくて、この計画書を作るときに横目で必ず参考に見ておくものという形で整理をさせていただきました。

目標や方針を先に記載するかどうかというところは計画書の冊子としての読みやすさの都合上、構成を変えさせていただく部分はあるかなと思っております。基本方針やこの計画のサブタイトルになるようなところは前半のほうでお示ししますが、資料5で整理しております個別の目標は前半の課題整理を受けて整理されていくものだと思っておりますので、その点では少し後ろのほうになると認識してございます。

米澤委員：

意見として聞いていただきたいのですが、初めのほうに目次があって、真ん中に資料編があると、多分見る方は頭から全部見て、自分の気になるところをつまんで、こことこことここという感じで見なければいけないと思います。施策ごとに目標を掲げて、今回のアンケートのようなところを切り貼りしていただいて、それに関する現在の現状把握があって、それについてこういうことをやるという、そこで1回、都度都度フィニッシュするような、一気通貫するほうが見やすいかなと。というのも、見る方は全部見るわけではなくて、自分が気になるところをかいつまんで見るので、パーツで見るとしたらそのほうが見やすいかなと思います。

池内委員：

これはエビデンスのために取っただけですよ。これをもとに普通に書くだけで、アンケートはつけませんよ。

事務局：

アンケートの結果も一部計画書に盛り込もうと思っております。冊子としてかなりボリュームがありますので、今ご説明した主要な部分のみとさせていただきます。

また、ご指摘いただいた全体の構成をどうするかというところは今後検討かと思っておりますが、各施策として杉並区の例も出させていただきましたが、紹介する際に、その根拠となるものや関連する制度というところは、その後ろの部分でもご紹介していこうと思っております。逆に課題の部分だけ見たい方からすると、そこがまとまっていないのはわかりにくい部分もあるかなと思いますので、いただいたご意見を踏まえて構成をもう一度考えてまいりたいと思っております。

会長：

概要版をどのように作るかにもよるので。たいていの人は本冊子はそんなに丹念に読まないです。概要版があれば概要版で把握しようとするので、概要版をいかに読み手に入ってきてやすく作る

かということが重要になるかなという感じもします。その辺はいろいろご意見をいただきながら工夫していきたいと思います。

池内委員：

課題に対して、こういう施策を考えていて、目標はこうですよという、そういう立てつけですか。

会長：

基本的にはそうですが、その流れをどのように見やすくしていくかというのは工夫の余地があるかなと思います。

池内委員：

その課題のエビデンスとしてアンケートを取ってこういう課題があるということですね。

会長：

そうですね。特にアンケート調査やデータによって調査をしている小金井市の状況などについてはバックボーンになる部分ですので、これを事細かにすべて表していくことが必要なのかどうかということは別の話になると思います。

ほかにいかがでしょうか。

平野委員：

資料4の感想ですが、23ページ、東町の路線について私はすごく期待していたのですが、アンケート結果を見てがっかりしました。といいますのは、23ページで、サンプル数が5ということで少ないですが、「少し不満がある」「大いに不満がある」、良いことがないんです。たった5票ですからしょうがないと思ったのですが、28ページのルートの方でも23票あるのですが、「少し不満」「大いに不満」が5割近くを占めています。我々は東町については再編でルートを変更したり、道路をヒアリングしたりして改善を図ってきたと思うのですが、アンケート結果を見るとまだまだなのかなということですね。

ただ楽しみなのは、後で出てきますが、東町循環バスのバス停を移動するということと、道路工事を次年度も行うということ、これに期待をしております。来年春になってからの調査結果を楽しみにしております。

会長：

ありがとうございました。何か事務局からコメントはありますか。

事務局：

平野委員のおっしゃるとおり、23ページの東町の結果については私どもも同じような気持ちを抱きました。母数が5なので一

概にすべての方がそう思っているわけではないとは思っておりますが、その原因として考えられることは、東小金井駅北口の跨ぎの問題ですとか、時刻表が今まで定時の30分間隔だったのですが、35分間隔の運行になったことで定時でなくなったということもわかりにくくなった要因ではあるかと思っております。時刻表については利用される皆さんにはご不便をおかけしますが、何とか慣れていただければと思っております。せっかく東町会議で不便地域に入るというルートを決めて、定時性よりもルートを優先しましょうという会議の結論になりまして、それをこの会議の中でも尊重していただいて決定したルートですので、私どももそのあたりは今後なるべく多くの方に乗っていただいて利用していただけるよう努めてまいりたいと思っております。

ルートの満足度も今後しっかり見守っていきたいと思っております。

会長：

今年の4月にルート変更をやって、それでこの時期のアンケートですので、変わったことによる不満というのはどうしても出てくる。貫井前原循環のほうもそれなりに不満の割合が高いのはそういうことだと思います。今まで使っていた人にとってはちょっと不便になった部分も当然あるわけだから、その辺がどう今後変わっていくかですよね。その辺は見守るしかないのだろうなと思います。

今の説明の中で、定時性という言葉は通常は時間どおりのことを言います。定時性という言葉を使うと誤解を招くことがあるので、等間隔とか、言葉を変えて説明してください。

事務局：

わかりました。

会長：

定時性は守られているはずなので。

早田委員：

京王バスの早田でございます。東町の話は平野さんと同じ思いです。私も東町の検討会に出席して、だいぶ意見を出していただいて、それもかなり反映させたのかなと思っておりましたので、結果としては意外でした。

恐らく会長がおっしゃったとおり、変わったことに対するご不満もあるでしょうし、変えた意図が浸透するのに少し時間がかかるのかなと思います。今後も見守っていけばまた変わってくるのかなと思っております。

資料4の18ページですが、利用者アンケートを分析していただいておりまして、クロス集計せずに集計だけ出してよくわからないというのが多い中、かなり細かく分析していただいたのかな

と思っております。

18ページの最初の円グラフで、路線バスの利用者のうち、市内の方が約3割で、市外の方が約6割となっておりますが、この結果がわりとベーシックなのかなと思うのですが、この先、パブコメですとか地域懇談会ですとか、市内の方々に対するアプローチというのはこれから深めていくことになると思います。そこで出てくる意見は比較的目標立つといいますか、大きく見えると思うのですが、実は路線バスの利用者の中では35%の意見ということになります。基礎自治体のアプローチとしては当然なのですが、残りの63%の方々がいらっしゃるわけで、その方々に対してどうかというのはまたちょっと違うのかなと思います。そうすると結果的に全体として満足度が下がってしまうということもあり得ますので、市内の方と市外の方それぞれの分析といいますか、クロス集計をパブコメや懇談会に行く前にまとめておいたほうがいいのかと感じた次第です。

事務局：

承知いたしました。もちろん懇談会は市内の方になりますので、そういった方の意見になってしまいますが、この結果を見ますと市外の方々が路線バスを利用されているという割合が多いので、そこの方がどのように感じていらっしゃるかということに記載した上で、市内の方にご意見をいただくというところで、市外の方につきましても、クロス集計させていただいて、懇談会のほうでは事前にそこを把握いただいた上で意見を貰うというような形をさせていただければと考えております。ご意見ありがとうございます。

会長：

ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

永田委員：

永田でございます。資料4の13ページ以降のところですが、二種免許の保有率が中年から下が非常に少なくなってきていて、今後運転手の確保が非常に難しくなってくるというのはバス事業者、タクシー事業者も同様なのかなと思っているところですが、小金井は東京にあるということで非常に恵まれた環境にはあると思うんです。ですけれども、地方に目を移すと公共交通の確保というのは非常に難しくなってきているのは否めない事実です。

何が言いたいかというと、これは今後数年でものすごく激変してくるわけですから。そうすると、小金井においてもそのあたりが大きな課題になってくるというのは否めない事実です。その場合、13ページにあります、新しい交通への要望ということで、こういうことにチャレンジしていかない限り、公共交通を確保するというのは難しくなってくるのだろうなと正直思っているところなんです。

アンケート結果の16、17ページ、特にご高齢の方は新しいことに対しては非常にネガティブであるということは結果から出ているのですが、このあたりについて、新しい交通というのは何なのかということをご丁寧に述べていかないと、これは今後の公共交通を考える上で非常に大きな問題になってくると思っている次第です。

ですので、このあたり、この協議会の中でどう考えるかというのは会長にご一任いたしますが、いずれにしても、新しいことをやっていかない限りは未来の公共交通は難しくなってくるということだけはご理解いただければと思います。

会長：

ありがとうございました。事務局から何かコメントはありますか。

事務局：

新しいことに対する抵抗感には年代別に差があるというのはこのアンケートからよくわかりました。おっしゃるとおり、どういうものであるかということをご丁寧にこちらから発信していく工夫が必要なのかなとは思っています。その上で、市民の方、地域の方にご理解いただいて、どういったものが小金井市もしくはもっと狭いこの地域に必要なかもしれないという議論をこの協議会の中で深めていけたらいいかなと思っています。

会長：

危機感ということでは、もう既に地方だけの問題ではなくて、首都圏でもまさに危機的な状況にあるのは事実だと思います。そういう意味から言うと、これからは資源が限られていることは間違いないので、限られた資源をいかに有効活用して最適なものにしていくか。つまりバスやタクシーという資源は、それに一番適したところととにかく一番注力していただいて、その限界を超えるようなところについてはほかの手段で補っていくような方法を取らざるを得なくなってくるだろうというのは間違いないと思います。

そのときに、今回シェアサイクルとか電動キックボードとかいくつかの具体的なものを出してアンケートを取っていますけれども、メニューそのものは恐らくもっといろいろ考えられることはあるので、どういう資源があって、どういう特性をそれぞれが持っていて、できることとできないことはどんなものがあるかというようにきちんとして整理して、それで地域の中で、この地域はこういうやり方が適しているのではないかとすることは地域を巻き込んで話をしていく必要があるかなと思いますので、今後の進め方としてそういうやり方をしていければと思います。

とりあえず今回のアンケートで言うと、ある程度年齢が高ければ電動キックボード、シェアサイクルと言われても自転車も結構

怖いですから、そのようなことを考えると「利用しないと思う」という結果がかなりの比率を占めるのはやむを得ないことかなという気がしますが、何らかの適した方法があるのであれば、それは今後議論の中で選択し、活用できるものはしていくということになるかと思います。

永田委員：

自動運転とか、新しいことをやっていかないといけないという方向になってくると思うのですが、そのときに、シェアリングというのが非常に重要なファクターになってくると個人的には思っています。そういうとき、将来の交通というのはこうなんだよということを丁寧に説明しないとなかなか理解していただけない。特に公共交通を使う方というのはご高齢の方が多いということがありますので、そこはお願いしたいというところが1つあります。

先週、運輸総合研究所のシンポジウムに行ったのですが、地域交通産業の基盤強化であるとか、事業革新についてどう取り組んでいくかという報告がありました。そこでバスやタクシーの地域交通を公共財としてちゃんと捉えるべきであるということが述べられておりました。その地域社会の基盤である官民連携による社会資本という定義をしたらどうかということを提言されているということで、このあたりも含めて、小金井市の未来像を描いていただければと思います。

池内委員：

シェアサイクルは業者に基本的に任せているという状況ですか。

事務局：

シェアサイクルにつきましては、ほかの自治体でやっているのは協定を結んで事業者をお願いしているのですが、小金井市はまだ協定を結んでいませんので、今の市内のシェアサイクルというのは事業者の方が独自にやっている状態です。

池内委員：

民間で勝手にやっているという状況ですね。そうすると、例えば高齢者であれば三輪自転車を活用したり、二輪だから倒れるのが怖いということも今後考えていただければ。三輪だと安心して乗れるという方も恐らくいると思います。

会長：

手法はこれからまた議論する中でいろいろ考えていければと思います。

公共交通の位置づけなどについても、なるべく市民に訴えかけられるような形で書き込んでいければと思っているところですので、今後どのように議題分けをするを議論させていただければと

思います。

先ほどのに関連して私の思いですが、路線バスの利用比率で見て、6割強、市外の方が利用されているというのは、もちろん市内でいろいろ意見を聞く中では3割の意見にはなるのですが、特にバスの頻度や利用者数から見ても市外から武蔵小金井駅に向かってくる方が大半だろうと思います。ということは、武蔵小金井駅というのはいかに広域の拠点として成立しているかという表れでもあるので、武蔵小金井という駅周辺の場所をどう生かすかというあたりは小金井市にとって大きな要素になってくると思いますので、そういう目で市外の方が6割以上占めるという実態を市としても捉えていただけると今後のあり方、交通だけではないあり方も含め、重要なことかなと思いましたので、そんな視点を持って整理をしていただけるといいかなと思いました。

ほかにはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

次の議題③「課題と基本方針」に進めさせていただきたいと思います。資料5に基づいて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：

これは今までのものをまとめた形で課題を整理し、課題を4つにまとめ、基本方針と目標について、最初の整理で皆さんにお示しするものであります。今日ご意見をいただいたものを反映して地域懇談会に臨むという形になろうかと思しますので、ご意見、ご質問をいただければと思います。

八木委員：

自立支援協議会の委員をしております八木です。課題2のところ、公共交通の利用に課題がある方への対応の2つ目ですが、「現状の公共交通サービスを最大限活用し、高齢者、障がい者や子育て世帯など多様な主体がさらに利用しやすい移動環境への改善が必要」とあるのですが、障がい者や子育て世帯などのニーズ、あるいはどこを改善してほしいか、そういったアンケートを取られたことはあるのでしょうか。障がい者計画のアンケートには具体的に公共交通機関の路線バスがどうだとか、そういったアンケートがなかったと思うので、どこからそういったニーズを拾うのか教えていただきたいと思います。

事務局：

まず障がいを持つ方に関しましては、障害者支援センターにヒアリングに伺い、重度の身体障がい者の方というよりは、公共交通をもう少しよくすれば公共交通を利用して外出できる人がいるのかどうか、そのときにどのような支援をするべきなのかという

意見交換をさせていただきましたので、施策の中に取り込んでいければと考えております。

子育て世帯の方につきましては、今度の地域懇談会でご意見を伺えればと考えていたところでした。

会長：

ほかにはいかがでしょうか。

池内委員：

心のバリアフリー化の意味を説明していただけますか。

事務局：

例えば、今回のC o C oバスで障害者手帳を見せれば料金割引が受けられるのですが、それを見せるために支払いを手間取ってしまったり時間がかかってしまうという方に対して、それを見守ったり、声かけをして、それでバリアを下げようということでのバリアフリーということです。

池内委員：

それは一般的に使われているものですか。

会長：

最近使われております。

池内委員：

見守ってあげるというのはあるのですが、パッと出されるとわかりづらいなという気がします。

会長：

ほかにはいかがですか。

青木委員：

青木です。②基本方針のところ、「誰もが自由に選択できる地域公共交通をみんなで守り育てるまち」と書いてあるのですが、自由に選択できるというのは特定の意図があるのでしょうか。一般的には「利用できる」のほうが普通で、「自由に選択」というと複数の選択肢がありますというイメージがあるのですが、そのあたり少し教えていただければと思います。

事務局：

「誰もが利用できる」というのはいろいろな計画でも書かれているのですが、誰もが思いどおりにいろいろと利用できる公共交通というよりは、今資源が限られているところもございいますので、移動したいと考えたときに移動できる選択肢があるような交通を

準備したいという思いがありましてこのような書き方とさせていただきます。

青木委員：

わかりました。趣旨はそれでいいと思いますが、今パッと思いつかないのですが、より適切な表現があればという気がいたします。

会長：

表現の仕方は考えてみましょう。ほかにはいかがでしょうか。

坂本委員：

バス、タクシーという公共交通の運転手さんの不足問題が言われて久しいのですが、今回、活性化協議会の中で議論するとき、例えば既存の事業者さんの再編成とか、鉄道でも相互乗り入れでかなり遠くまで乗って他県まで行けるのと同じように、路線バスもタクシーも運転手が少なくなっており、各社がそれぞれでやっている歩留まり落ちすることが結構あると思うんです。そうすると、雇用の問題でも、ある程度暇な時間を与えながらもピークに対応して人を雇わないといけないところを、会社が違うバスがそのゾーンに1回しか行かないところを2回行く、要するにもう少し全体で網羅的に交通事業者の方の垣根を超えて有効に活用できないか。

それから、この調査でもあったと思いますが、民間が所有しているバスや福祉的なバスも子どもさんや障がい者の方を送り迎えた後、空き時間がある。そのときに運転手さんを効率的に働かせることによってもう少しCOCOBASのミニ版のような形で市内を循環できないか。または路線を作れないか。そういう検討というのは荒唐無稽な話ですか。

要するに資源が少なくなる、人が少なくなる、枯渇していく、利用者は増えていくという中では、そういった視点も必要ではないかと思っています。ですから、何とかセンターに朝晩送り迎えするのもあると思います。そのバスが10時からお昼までとか、利用者が帰るまでとか、そういう時間帯に車両や人を有効活用できないか、そういう視野でソフト的な面をもう少し細かくして向上できるという面もあると思うのですが、その辺は視野の外なのかお聞きしたいと思います。

事務局：

今おっしゃったことは全く視野の外ではないと思っています。ただ、この計画策定が2年でやるという中で、そのすべてを調整しきることというのはなかなか難しい側面もあるのかなと認識しています。

例えばそういったことが必要だと皆さんの中で議論になった場合、計画の中にこういったことを検討していく検討会を設けます

とか、計画を策定した後も何年間か計画の実施期間があると思いますので、その中でいついつまでにこういった検討会を何回やりますとか、そういったことを検討していきましようということをやちゃんと計画に定めて、計画を策定した後、必要な関係機関と連携を取って集まるなりしてそういったことを具体的に揉んでいくという方法もあるのかなとは思っています。

坂本委員：

ありがとうございます。当然これは一朝一夕にできるものではないと思いますので、方向性として、そういう活用をして、よりきめ細かく公共交通の網を張っていけるようにするとか、そういうことを目指していただきたいと思います。

行政に関しても、例えば教育委員会が持っているバス、福祉が持っているバスが横の連携を取って、バスの横に施設名等が書いてあるところだけが使わなくてもいいような感じもするんです。総合的にこういう機会に市を挙げて検討するわけですから、やっていただきたい。

バス事業者さんには失礼な言い方かもしれないですが、既存の路線の垣根を超えたところでもう少しゾーンを広げて、少ない人材で有効活用できる案がないとか、そういった目で、極端に言えば小金井市からそういう検討を始めていただきたいという気もしています。ぜひとも頭の片隅に入れていただければと思います。

会長：

事務局からも話がありましたように、この計画の中でどういうものが必要かというあたりを皆さんのご意見をいただきながら詰めていきますので、その中で今後どのようにさまざまな手法を検討していくのかというあたりのところ、この検討期間の中でどの辺まで深められるかは何とも言えませんが、それはやっていくことはできるかと思っています。

また、最初の資料にもありました国の方針の中で独占禁止法の適用の特例の措置があって、熊本や広島では事業者間で調整し始めています。ですから、うまくそれが全体としての乗務員不足対策につながるようなことになるのであれば、それは当然そういった手法も視野に入ってくると思います。

それから、ほかで使っている車両を活用ということも、これこそそれぞれの地域によって適用度合いが違いますので、具体的に何ができるかというのはありますが、例えば稲城市では社会福祉法人が送迎車の空き時間を使って週2回、限られた坂道の住宅地ですが、この中とショッピングセンターの間を結んで無料サービスを地域貢献の事業としてやっていたりするケースがあります。手法としてはさまざまありますから、今後議論していく中でいろいろそういったものも検討していければと思います。

ほかにかがででしょうか。

事務局：

この課題を作る中で、委員の方から運転手不足の話を取り上げていただく機会があって、地方をイメージされるようなご発言が多かったかと思うのですが、会長から実は都心部でもというお話があって、小金井市の実情がどうなのかというのを、私どもは事業者ヒアリングで個別の内容を伺いましたが、運転手不足についてお話できる範囲で、事業者の方からご紹介いただけると助かります。いかがでしょうか。

秦野委員：

西武バスの秦野と申します。坂本委員がおっしゃっていたお話の中で、輸送資源の総動員化という話が出てくるかと思うのですが、私どもも特定部門ということで別子会社を持っておりますが、朝のピークはすべてがほぼ出払っており、路線バス部門としてもラッシュの時間帯はもう少し投入したいという思いはあるのですが、どこも今ピークの時間帯は同じ人員を投入しておりますので、そこはなかなか厳しいという状況があります。

もう1点おっしゃった、例えばコンパクトにエリアだけを結ぶというお話ですが、私どもは小金井街道から北上して清瀬、東久留米の駅に運行させていただいております。輸送量で言うと花小金井から武蔵小金井をピンポイントで結べば一番効率がいいというのは我々も重々承知しているのですが、一方、路線バスのアンケートにあったように、武蔵小金井駅の利用者は花小金井駅から北の利用者が圧倒的に多いんですね。西武新宿線を超えて中央線に来る、これは立川通りも武蔵境通りもみんなそうなのですが、中央線志向が非常に強い勢圏ですので、私どもも理解はしているのですが、東久留米、清瀬から来るお客様を運ぶニーズが非常に高く、なかなか単距離輸送にシフトできない状況はございます。

最近インフルエンザ、ちょっと前はコロナの影響があり、乗務員が感染すると輸送が成り立たなくなってしまうということで、先般私どもは武蔵境の路線でインフルエンザの罹患者が多くなってしまったものですから1カ月ほど減便をさせていただいたという状況がございました。ちょっと前であれば多少インフルエンザがあっても賄えていたのですが、数十人ぐらい感染してしまうという回らない状況があり、新しいところを開拓して新規の輸送をやりたいという気持ちは持っているところですが、現状は今のエリアを守っていくことで精いっぱいという状況でございます。

路線バス事業者としては一部の黒字路線の収益で大多数の赤字路線を運営するスキームで長年回している中で、赤字路線をどうしていくかということを考えていかないと持続していかないと認識ではおるところでございます。

早田委員：

京王バスの早田でございます。乗務員不足に関しては最近報道

ですごく目立つようになってきたのですが、実際にはコロナ前に1回限界を迎えそうになっております。それが目立たなかったのは、言い方は悪いのですが、コロナになったのでインバウンドが一気に止まってしまったからです。秦野さんもおっしゃっていましたが、路線バスは大多数が赤字路線でして、それを少数の黒字路線と高速バスを運営して、その利益で支えるという事業スキームになっております。その高速バスがインバウンドがないので一斉に止まったんです。それで仕事量が極端に落ちまして、乗務員の数が増えたわけではないのですが、乗務員不足が解決したかのように見えたというのがここ3、4年ぐらいになります。

だんだんコロナが収まってきまして、インバウンドの方も入ってくるようになったということで元に戻っていくわけです。乗務員の数がこの3、4年で極端に増えたわけではありませんで、結局コロナ前と同じような形になったということで、先延ばししていた問題が今また出てきたというような状態になっております。

今の危機レベルですが、すごくわかりやすく言うと、限界を突破する直前まで来ていまして、恐らくこのまま放っておくと半年、1年の間には限界を突破して、時刻表どおり運行できないという状況になるかと思っております。ですので、この先は今の時刻表を維持するのはなかなか難しいと思っております。

今日の議論でも出てきましたが、単純に限界になるというのはもちろん正直あるのですが、全体の中でエリアの地域交通を維持するとか、そういったものはこれからやっていくことになるのかなと思います。ですので、これまでと同じ形で維持するというのはなかなか難しく、形を変え、手を変え、品を変え、交通を維持する選択肢を増やしていくということがこれから大事になってくるのかなと。

それに加えて、資料5の課題1の一番最後の四角のところにも書いてあるのですが、そういったものを皆さんにもご理解いただいて、形を変えるとさっきのC o C oバスのようにどうしてもご不満は出ます。そういった事情、課題を認識していただいた上で、少しずつ変化を受容していただいて、交通を持続する選択肢を増やしていければなと思っております。

信山委員：

つくば観光の信山でございます。私どもはC o C oバスということで1路線だけ担当させていただいておりますが、コロナ明けから乗務員の募集に困難を極めております。私から見た大きな理由としましては同じような車で、東京都のほうでもだいぶ障がい者のサービスが増え、かなりニーズが増えているということで、ドライバー不足がより加速しているという印象を受けております。

それから、タクシーのほうは、同じように長時間労働を伴うということでなかなか集まりが厳しいという状況にあります。当

社の場合ですと、福祉関係の仕事と組み合わせながら使用しているところで、コロナ明けで需要が増えてきたということもあってだいぶ厳しい状態になっております。

会長：

ありがとうございました。ほかに発言はありますか。

佐藤委員：

NPO法人ハンディサポートの佐藤でございます。うちは高齢者、身障者の通院・通所のお手伝いをさせていただいておりますボランティア団体でございます。ドライバー不足ということで、しかもうちは75歳という定年制を引いておりますので、ここ1年、2年でほとんどの人が定年を迎えるという状況で、我々も一生懸命ドライバーを募集はしているのですが、皆さんと同じように入っただけがないという状況で、どうしようかということで、これから市とか、あるいはそういう方々でご相談して存続しようとは思っているのですが、なかなか現実厳しい状況というのがうちの団体でございます。

会長：

事務局として、先ほどのご質問については今のご発言の中で吸収できましたでしょうか。

事務局：

運転手不足が喫緊の課題という言葉自体の意味は伝わるかと思うのですが、温度感みたいなものをぜひ知っておいていただいた上で議論をいただいたほうがよろしいのかなと思ひましてお時間を頂戴しました。ご回答いただき、ありがとうございました。

玉村委員：

委員の玉村です。よろしく申し上げます。確認させていただきたいことがあったのですが、資料5の課題2の公共交通の利用に課題がある方への対応で、「現状の公共交通サービスを最大限活用し、高齢者、障がい者や子育て世代など、多様な主体がさらに利用しやすい移動環境の改善が必要」という記載がありますが、子育て世帯など多様な主体がさらに利用しやすい移動環境の改善というのは、交通を利用している子育て世帯の30代とか40代とか働いている方々のアンケートは資料6の地域懇談会の実施のときにお話しされて課題として決めていくという認識で合っていますか。

事務局：

子育て世代の方がピンポイントで地域懇談会に来ていただけるかどうかわからないのですが、前回COCOバスに関してのときも高齢者の方が多かったのですが、お子さんを連れて来ていただ

いていた方もいらっしゃるだったので、その中でそういった方にニーズは聞いていこうと思います。

会長：

ほかにはいかがでしょうか。特にほかにはないようでしたら、この整理の仕方と、文言を特に変えなければならないようなご意見はなかったかと思うのですが、とりあえずこの原案をもとに資料を作成し、地域懇談会に臨むという形で進めてよろしいでしょうか。

それでは、そのような形にさせていただいて、議題のほうは次に進めさせていただきます。

議題④「地域懇談会の実施」について、説明をお願いいたします。

事務局：

—資料6-1、資料6-2に沿って説明—

会長：

何かご質問等ございますか。

犬竹委員：

参加者の募集ですが、障がいのある方への配慮は手話通訳ありとありますが、そのほかの障がいのある方についての参加の配慮というのはどのようにするのですか。

事務局：

どういった方が来られるかによるのですが、職員のほうで配慮をさせていただいて、お手伝いさせていただきたいと考えているところがございます。

犬竹委員：

特に手話通訳以外の配慮が必要な方の応募があった場合は、それについては妨げないということですね。

事務局：

基本的にそうです。

犬竹委員：

わかりました。結構です。

会長：

ほかにはいかがでしょうか。

八木委員：

お子さんがいる方が参加した場合、子どもの見守り保育はつけないのでしょうか。

事務局：

今回大変申し訳ないのですが、保育士等の手配はしていないところでございます。保護者の方と一緒に参加していただくことは可能だと思いますが、保育としてこちらでお預かりするというのは想定していないところでございます。

八木委員：

そのことはここには記載はしないのでしょうか。お子様一緒でも構いませんと。先ほども質問があったのですが、子育て世代の方々の意見を取るのであれば来ていただきたいので、どこかに記載するのはどうでしょうか。

事務局：

検討させていただきます。

会長：

その他のところに何らかの書き方はできるかもしれないですね。

ほかには。よろしければ、今ご意見をいただいたところを修正なり付加していただいて実施していただくことにしたいと思います。皆さんもぜひご参加いただければ。と言いながら、私は申し訳ないのですが、1月27日は茨城にいるものですから、27日は私は参加できませんが、31日は来ますので。

それでは、地域懇談会の実施についてはそのような形で進めさせていただきますと思います。

少し延長になってすみませんが、次第3の報告事項を進めさせていただきますと思います。「C o C o バスの再編後の状況」について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：

何かご質問、ご感想等があればお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、実績については、まだ変えてそんなにたたないところでの数字ですので、先ほどの東町循環の話のところでもありましたように、少し見守る必要があるかなという感じがいたします。今後の動きを注視していただければと思います。また変更等につきましては、資料のとおりですので、よろしくお願いいたします。

それでは、続きまして②「ムーバス境・東小金井線のダイヤ改

正」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 8 に沿って説明—

会長：

何かご質問等ございますでしょうか。

よろしければ、次に、報告事項③「地域公共交通活性化協議会
条例の改正について」、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

—資料 9 に沿って説明—

会長：

事業者の方とか関係の方はどこの会議でもこの話題が出るので
中身はご承知のことかと思いますが、何か質問等ございますでし
ょうか。

時間があれば私は言いたいことはいろいろあるのですが、所定
の時間が過ぎておりますので、条例の改正はそのように進めてい
くことにいたします。

事務局：

—チラシ に沿って説明—

会長：

これはもし何かあれば直接事務局にお尋ねいただければと思い
ます。

それでは、次第の 3 まで終わったところで、次第 4、その他で
すが、事務局から何かあれば説明をお願いします。

事務局：

—事務連絡—

会長：

何かご質問はございますか。その他、もし皆さんからご意見、
ご発言があれば最後に。よろしければ、以上で本日の会議内容は
すべて終了となります。

以上をもちまして令和 5 年度第 2 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。ありがとうございました。

以上