

## 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8年2月12日（木）10時00分～12時00分
開催場所	萌え木ホール 3階 A会議室
出席者	<p>[委員（敬称略）]  鈴木文彦、倉科大地（代理出席）、岩澤貴顕、富樫秀樹、三浦裕介、宮下誠（代理出席）、作井啓介、高橋哲哉（代理出席）、信山重広、平野景一（代理出席）、中山俊夫、鈴木亜希子、並木正彦、池内隆司、坂本敬、永田尚人、平野武、小田切美穂、紺野有佳、斎藤健夫、野中剛、山本善万、若藤実、日野靖久</p> <p>[市事務局]渡邊健介（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)</p>
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	1人
会議次第	<p>議題</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 前回会議でのご意見について</li> <li>② 第五回・第六回部会の報告について</li> <li>③ 市南部の再編案について</li> <li>④ 市北部の再編案について</li> <li>⑤ 運賃の改定と制度の見直しについて</li> </ol> <p>[資料]</p> <p>資料1 前回会議でのご意見  資料2 第五回・第六回部会の報告について  資料3 交通ネットワーク再編事業に係る市南部（中町循環・東町循環）の再編（案）に対する意見及び検討結果について（概要）  資料4 （別紙）パブリックコメント結果  資料5 市南部の再編案について  資料6 市北部の再編案について  資料7 運賃の改定と制度の見直しについて</p> <p>席次表</p>
発言内容・ 発言者名 （主な発言要旨）	<p><b>事務局：</b>  ただいまから令和7年度第4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>

**会長：**

改めまして、皆さんおはようございます。お寒い中、お集まりいただきましてありがとうございます。このところ非常に気温の低い状態が続いておりまして、先週、私は仕事で宮崎に行っていたのですが、宮崎も雪でした。宮崎は絶対に雪は降らないと思って来ていた観光客が震えていました。

今日は、これまで議論してきたことを少し集約してまいりますので、一つよろしく願いいたします。

それでは、議題に入ります。

議題1、前回会議でのご意見について事務局からご説明をお願いいたします。

**事務局：**

—資料1に沿って説明—

**会長：**

何かご意見、ご質問がありましたらお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

前回会議でのご意見については以上とさせていただきます。

次に②、第5回、第6回部会の報告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に沿って説明—

**会長：**

事務局から説明があつたのですが、最後のところで、前回の部会の後で公募市民の皆様と事務局で意見交換会を行ったという報告がございました。事務局から説明をお願いいたします。

**事務局：**

交通対策課長の渡邊でございます。2月1日の午後、夜の2回に分けて、運賃に関して公募市民の皆さんと意見交換をさせていただきました。公募市民の皆様におかれましては、お忙しいところご参加いただきましてありがとうございます。

残念ながら私は夜の部には参加できなかったのですが、意見交換の様子は共有しているところです。改めてこの場をお借りしましてお礼を申し上げます。

この後の議題で資料7が出てくるのですが、皆さんとの意見交換を踏まえて作成したものとなっております。議題5の中で改めて協議していただければと思います。

**会長：**

ありがとうございました。その意見交換会は、私は先ほど申し上げたように宮崎にいたものですから出られなかったのですが、前回の部会の段階で、この再編の部会で運賃について議論する必要があるのがどうかといったご意見がありました。実は、今回、この再編の議論の結果として、関野橋循環とC o C oバスを一体化するという形での方向性がまとまったわけですが、そうなりますと、やはり運賃の議論を再編と同時にせざるを得ない。結局同じ路線を、路線バスとして走る時間帯とC o C oバスとして走る時間帯があるということを考えますと、運賃を合わせて考えざるを得ないという状況があったかなと私は思っています。

意見交換会に出らなかったもので申し訳なかったのですが、そういう状況の中で再編部会の中でもこの課題を整理しておきたいということがあったことはご理解いただきたいと思います。

また、私も意見交換会の報告は受けておりますので、必要があれば後の5番目の議題のところで申し上げられればと思います。それでは、第5回、第6回部会の報告に関しまして、ご質問、あるいはご意見があればご発言をお願いしたいと思います。

**永田委員：**

市北部の再編案のところ、乗り継ぎの議論が確かあったと思うのですが、以前、バンクーバーで利用したことがあったときに、40分以内なら通常の運賃でというのがあったと思います。ICカードを使うという話になってくると、そういうことも十分考えられるのかなと思っています。なかなかこれは日本の国内では適用事例がないと思っているのですが、こういう発想というのは将来的にはどうでしょうかという意見でございます。

**会長：**

ありがとうございました。誰か答えられますか。

**三浦委員：**

確かにIC・現金によらない運賃体系ですとそういったことは実現可能性があるかなと思っているのですが、現状で申し上げますと、SuicaとかPASMOのバス事業者における運賃機の機械設定について、3年前以上から乗り継ぎとか割引施策を実施したいということを事業者から協議会に上げて、開発をしていく。そこが今長期スパンになってしまっていて、これはどうにかしなければいけないのですが、短期的に実現するのは結構難しい状況にあるというところで、そこは事業者の課題でもあるので、そういったところで捉えていきたいと思えます。

**永田委員：**

バンクーバーで乗ったときは、昔なので紙の乗車券だったので、時間は40分以内ということがありますので、それを超え

ると料金を払うという体系だったのですが、いずれにしても今お話を伺いして、そういう方向に向かっているということが確認できて本当にありがたいというところでございます。

**会長：**

ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

**池内委員：**

松山の路面電車は紙を渡して、乗るときにまたその紙を渡すみたいな感じでやっています。そういう方法しか現状はないんですかね。

**三浦委員：**

現状実現できているのはアナログになってしまっている。一方で、乗務員の負荷軽減というところがキーワードになっているので、そういうやり方を新設するというのは現状、事業者として難しいのかなと思っています。

**会長：**

ほかにいかがでしょうか。ほかにご意見がないようですので、次に進ませていただきたいと思います。

③市南部の再編案について、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、資料 5 に沿って説明—

**会長：**

ただいまの説明に関して、ご質問、ご意見があればお願いしたいと思います。特に資料 4 の意見に対する検討結果あたりについて、もしご意見があれば、今日これで皆さんからご了承いただければ、この形でパブリックコメントに対する結果を公表するという形になります。この辺、これまでの検討の中身と違うではないかというような意見がもしあればお願いしたいと思います。

**池内委員：**

公表するというのは市報か何かですか。ホームページでしたか。直接個人には出すのですか。

**事務局：**

個人にはお返事しません。市報にも全文を載せることは紙面の都合上できませんので、ホームページになります。市報にはホームページを誘導するような記事を載せる予定です。

**池内委員：**

わかりました。

**斎藤委員：**

資料4の4ページ、5番の2つ項目があるのですが、そのうちの下の方、C o C oバス運賃についてお答えいただいているのですが、下のところに共同運行について云々というお客様からのお話が出ています。検討結果にはそれに対しての答えが今のところはないようなので、共同運行についても言及されたほうが良いという気がいたします。

個人的には、共同運行というのは、例えば自治体間の費用負担割合の調整とか、自治体ごとにニーズや優先順位が異なるということで、現時点ではなかなか合意形成を図ることは難しいということは自分でも認識しているのですが、何らかのコメントを検討結果に載せられたほうが良いのではないかと思った次第です。

**事務局：**

今回のパブリックコメントにつきましては、基本的には中町循環、東町循環の再編に関するところですが、今おっしゃった共同運行につきましては、東京都の公共交通のあり方の中でもそういった文言が今後の方向性としては示されておりますので、今回のパブリックコメントの中でどこまで記載できるかというところはもう一度改めて我々も持ち帰って確認したいと思います。

変更するかどうかは、会長一任ということで整理させていただければと思います。

**斎藤委員：**

ありがとうございます。

**平野委員：**

資料4のパブリックコメント結果はホームページと図書館にもう流布されるのですか。

例えば緑町の図書館ですが、パブリックコメント募集を見ようと思っただけで、ないんです。市からの情報とか区分けしてストックされているのですが、「交通ネットワークの情報はないんですか」と聞いたら、「ないですか？」と言われるんです。「見たらないんです」と言ったら、持っていかれる方がおいでになるんですって。図書館とか公民館、1機関については何部ぐらいお配りになっているのですか。

**事務局：**

原本は1部、閲覧用というのを貼って置かせていただいている、また、意見を出すことができるFAX用紙は10枚ずつ置いています。各公民館に、なので緑センターにも置かせていただきました。

**平野委員：**

そうですか。そのあたりがわからないものですから、聞いてみたら、すぐなくなるんですって、市の情報は。やはり関心を持っている方がいるんですよ。そういう方に本当は読んでいただきたい。検討結果というのは、これを見るとすぐわかるんですよ、なぜなのかというのが。それを持っていかれると、せっかく回答を見たいなと思う人はわからない。

ホームページというけれど、パソコンを持っていないと言われるから、この辺はどう考えたらいいのかなと思っています。

**事務局：**

この検討結果も、本日ご承認をいただいたら、公表するときに合わせて同じように公民館や図書館にも設置する予定であります。部数については、公民館とも調整して工夫をさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

**平野委員：**

公民館とか公の機関はそうですが、意見を出された個人の方にも直送しているんですか。それはしていない？

**事務局：**

はい。

**会長：**

何で閲覧用と書いてあるものを持っていくんでしょうね。不思議です。ほかにはいかがでしょう。

**工委員：**

今日は京王バスの平野の代理としてお邪魔させていただいております工と申します。普段、中町循環、東町循環の乗務をさせていただいております。

資料5の「中町循環から変更はありません。ただし、時刻表については利便性を考えて再考する可能性があります」というところですが、今所要時間が1周30分で運行させていただいております。これは乗務員から見ますと大変厳しいものでありますが、パブリックコメントの中では市民の方からご意見はないようなのですが、時間どおりにバスを運行できていない現状が現実としてあります。

特に中町循環は、新小金井駅を発車して武蔵小金井駅南口までの間、渋滞がありまして、なかなか武蔵小金井駅を定時で出発することができない。お客様をお待たせしてしまう事例が多々発生しております。平野と情報を共有していませんので、私が今回こういう意見を申し上げていいのかわからないのですが、普段乗務させていただいている立場からして、所用時間を30分から、もう少し時間を取っていただけると、安全の面でも、お客様をお待

たせしない、時間どおりの運行という点でも考えていただけるとありがたいかなと思いました。よろしく願いいたします。

**会長：**

ありがとうございました。これについてはどうでしょう。

**事務局：**

本日の段階ではご意見として承らせていただきます。

**会長：**

実際にダイヤを組むにあたって、その辺の無理があるのかどうかのあたりも検証しながらやっていくことになるかと思えます。

**工委員：**

お客様から意見が上がっていないというのがちょっと意外だったんです。実際に運行している立場からして、どうなっているんだというご意見をいただくことが多いので発言させていただきました。よろしく願いいたします。

**会長：**

ありがとうございました。

**永田委員：**

今のご意見に関してですが、確かに中町循環はほかに比べると路線の長さが長いですよね。特に小金井は渋滞で時間がかかるというお話がありましたが、武蔵小金井駅の周辺は交通事情かと思っているのですが、時間設定したときに、交通のシミュレーションはやられたのかどうか。ある程度混んでいる段階でシミュレーションをやると大体1周何分ぐらいかかるか、そういうことも十分考えられるのと思うのですが、いかがでしょうか。

**三浦委員：**

所要時間の設定は、必ず事前に試走していますが、ただ開業当初の環境でやったものになりますので、そこから交通事情が変化して、今工委員がおっしゃったような状況になっている可能性は十分考えられるかなと思えます。

現状、バスロケーションデータで所要時間の実績が事細かに取れますので、そういったところも踏まえながら、区間時分の調整とかできるのであればそのようにしていきたいですし、それを踏まえての時刻表の再考の可能性があるというところなので、事務局と相談しながら取り組んでまいりたいと思えます。

**会長：**

ありがとうございました。ほかにはいかがでしょうか。

**斎藤委員：**

資料5の2ページ、東町循環の再編案で、「東町循環をC○C○バス・ミニ、他の事業者に切り替えることでバス1台を削減します」とあるのですが、バス1台という表現がすごく大雑把すぎるかなど。なので、例えば「現運行事業者のC○C○バス1台」というように記載をすれば具体的になるのかなと思いました。

**会長：**

ありがとうございました。確かにそうだなと思います。事務局、どうですか。

**事務局：**

おっしゃっていただいたとおり、変更したほうがより正確に伝わると思います。ありがとうございます。

**会長：**

特にほかにはないようであれば、市南部の再編案、まずパブリックコメントに対する検討結果はこの内容で、先ほど共同運行に関しての付記をするかどうかあたりのところは調整させていただくということ为前提に、こうした内容で決定するという事として事務局から公表するという手続きになります。そこについて事務局から説明をお願いできればと思います。

**事務局：**

11月27日の部会、その後、書面開催した協議会にて、東町をミニにすることに合意いただきました。また、運行事業者はつくば観光交通が望ましいという協議内容であったかと思います。

今回、パブリックコメントの検討結果をご承認いただきましたので、正式につくば観光交通さんにお問い合わせする手続き、車両の手配をはじめ、協定書の変更等をさせていただきたいと思います。

状況については随時ご報告させていただきます。つくば観光交通さんにおかれましては、改めて感謝申し上げますとともに、引き続きのご協力をよろしくお願いいたします。

**会長：**

それでは、市南部の再編につきましては、このような形で進め、今後作業に入らせていただくことにいたします。

それでは、次に④市北部の再編について、事務局から説明をお願いいたします。

**事務局：**

—資料6に沿って説明—

**事務局：**

本日追加で配布しました資料6の6ページ、実際に使用する名

称は次回案を示すとさせていただいているのですが、実は市と京王バスさんと一昨日の夕方、打ち合わせをしまして、実際に使用する名前はそちらに書いてあるとおりでどうかという話になっております。

バスの正面のところに行き先名が電子で出ます。そこを東小金井駅で切り替えることができるということでしたので、乗る方や今まで利用されている方に間違いがないように、関野橋循環のルートを守る時はC○C○バス関野橋循環として、北東部のルートを守る時はC○C○バス北東部循環という形で通称名を決めさせていただけたらと思っております。後でご意見をいただければと思います。

時刻表については、京王さんから後でご説明いただくことでいいかと思っております。

**会長：**

今5ページまでもともと送付されていた資料に基づいて、6ページ以降、本日の配布資料でご説明いただきました。北東部循環に関しては、先ほどの南部の再編案と違いまして、これから案を固めていって、その後、パブリックコメントという流れになりますので、今日の段階で決定するわけではありません。その辺を前提にご意見、ご質問がありましたらお願いしたいと思います。

**斎藤委員：**

資料6の5ページ、文章が書いてあるのですが、ちょっと気になったのが、「調整」という言葉と、「検討」という言葉と、「協議」という言葉がちりばめられているのですが、わかりにくいなという気がしたので、例えば「調整」という言葉で一本化、「検討」とか「協議」というのを「調整」ということでまとめてしまうのはいかがでしょうか。

**事務局：**

資料を作る際、今後気をつけたいと思います。ありがとうございます。

**会長：**

ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。

ほかにはないようでしたら、先ほど申し上げましたように、北部の再編案につきましては、新年度に部会、協議会を開催する中で最終的にまとめていきたいと思っております。その結果をパブリックコメントに出すという形で、そういう流れで決定をしていくということになるかと思っております。

それでは、次に⑤、運賃の改定と制度の見直しについて、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 P 6 まで説明—

**会長：**

とりあえずここまでで、事務局から運賃に対する考え方、あるいは運賃改定の必要性についての説明がありました。具体的な運賃に関しての話の前に、運賃改定についての考え方、あり方についての議論を先にさせていただきたいと思います。

その中で、路線バスの運賃値上げに関して、当日配布で西武バスの上限運賃変更認可申請に関する資料が配布されていると思いますが、西武バスさんからご説明はありますか。

**秦野委員：**

西武バスの秦野です。日頃より弊社バスの運行に当たりまして、ご理解、ご協力を賜りましてありがとうございます。

机上に配布させていただいた資料の中で、弊社の運賃改定についてご説明をさせていただきたいと思います。

今事務局からもご説明があったとおり、バス事業を取り巻く環境は非常に厳しいところがありまして、弊社も首都圏の事業者、最遅で運賃改定をせずに粘っていたところですが、非常に厳しいというところで、運賃改定をさせていただくことになりました。

改定の理由は、こちらにお示ししたとおりでございますが、今後の人材確保のための処遇改善や、物価高騰対応、車両設備の更新でしたり、更なる安全対策というところで費用が非常に必要で、運賃改定をさせていただく運びとなりました。

実施予定日ですが、今年の7月1日を予定してございます。実施運賃ということで、現在、弊社は180円が初乗りですが、ご説明のとおり、200円でやらせていただくところでございますので、ご承知おきいただければと思っております。

ついででございますが、2枚目に別の資料をつけさせていただいております。話が逸れてしまって恐縮ですが、バス事業者は担い手不足ということで、苦慮しているところですが、弊社では、航空自衛隊入間基地にて、任期制等自衛官を対象にした就職支援を先般の秋口に実施しましたので、リリースさせていただいたところがございます。

ご存じのように、多くの自衛官は50代半ばで定年を迎えるということと、あとは大型免許を持っている方が非常に多くて、ややもすると大型二種免許を持っている方が非常に多いということで、今後の就職先としてバス会社を選んでいただきたいということも含めて、弊社の沿線に入間基地があるものですから、こ体験会ということで、40名ほどの現役の自衛官の方にご参加いただいたというイベントをやらせていただきました。

今後厳しい状況もありますので、また自治体さん等とも連携を

しながら、沿線で練馬や朝霞にも自衛隊の大きな駐屯地がありますので、リンクしながら担い手確保に努めさせていただいて、持続可能な公共交通として努めてまいりたいと思っております。

あと、ご説明いただいた3ページで、運賃の「改定」という言葉と「改正」という言葉と「値上げ」という言葉の表記の揺れが非常にあるので、バス事業者だけ値上げと書かれているような感じもしなくもないので、そこは「運賃改定」というのが今のご時世、一番適切な言葉なのかなと思っていますので、その表記の統一をお願いできればと考えているところでございます。

**会長：**

ありがとうございました。今の表記についてはよろしいですか。

**事務局：**

対応させていただきます。

**会長：**

それでは、今までのご説明に関しまして、ご質問、ご意見があればお願いしたいと思います。資料7で行くと、6ページまでのところですね。

**斎藤委員：**

資料の3ページですが、下に表が出ていると思うのですが、参考として「C o C oバス運行後の路線バスの変化」とあるのですが、見ていて、一体何の変化なのかなと考えたんですね。結局、競合によるところのバスの運行変数の変化を記載してあるということがわかったので、表題を、例えば「C o C oバス運行後の競合等による路線バスの運行本数の変化」、そのように書いていただいたほうがわかりやすいのかなと。

表の中に、「改正前」「改正後」とあるのですが、これも「運行前」「運行後」と書いていただくとすっきりするのではないかと考えた次第です。

実際、この後、現時点では競合等とはまた別の理由で、運転士不足、2024年問題等でさらに本数が減っているのが現状です。もちろんこの表はこの箇所がいいと思うのですが、さらに今現状がこうなっていて、非常に厳しい状態にあるということをもたどこかで示すことができればいいのではないかと。そういった意味では、非常に発想としては優れた表だなと思った次第です。それがまず1点目です。

2点目ですが、6ページ、下の囲みのところですが、「令和9年4月の再編に関わる事項」の4行目、「運賃改定時も発生する費用のため、再編と同時期にすることでコスト削減となる」とあるのですが、このコスト削減というのも一瞬何かかなと思って。後に発生する改定費用を抑制することができるという意味合いだろ

うなと解釈しましたので、そのような表現のほうを読む人はスッとわかりやすいのかなと思った次第です。

**事務局：**

まず3ページについて、参考の表題の表記の仕方は改めたいと思います。

表の中ですが、申し訳ないのですが、出典がございまして、C o C oバス再編計画から持ってきているもので、これはその当時のものなので、この中身はこのままということにしたいと思います。今後、表を作る際にはご意見を参考にとしたいと思います。

6ページ、コストですが、その1行前の準備費用の発生の後にカッコで、主な準備費用の項目としてコストが発生するものを列記させていただいております、これらの費用のコストが削減となるという意味で書かせていただいたところでございます。

**会長：**

運賃改定時にも改めて同じものが発生するというふうに捉えていただけると中身の説明にはなるかと。

ほかにはいかがでしょう。

**坂本委員：**

運賃の改定を議論しなければいけないということは理解できるのですが、4ページに近年の路線バスの運賃の状況、コミュニティバスの参考資料があります。もちろん小金井のC o C oバスが値上げをせざるを得ないということはよく理解できるのですが、これから市民に対して説明なり、こういう資料を作って改定の議論をしていくときに、東京の23区は半分以上が100円です。市部でもそれなりの市が100円でやっている。23区のほうも赤字で書かれているように値上げ傾向にあるのはわかるのですが、100円というものをずっと守っている都心部は、都営バスも多く走っているところで、都営バスは200円ちょっとということもあって、その半分ではないかという感じもするのですが、都営以外にも、いろいろなバス会社さんも23区内は走っています。

要するに市民にこういう表を見せたときに、何で23区は100円でやっているのに、行政力の違いですかと聞かれたらどう答えるかというのを聞きたい。

23区はお金を持っているからなのか。小金井はいつもお金がないと議会を聞いていると話が出るけれども、しょうがないよねということで割り切れるのか。確かに我々はずっとこの協議会に参加していて、小金井市はかなり苦しい状況で、補助金もどんどん増えていくというのはわかるのですが、一般の市民の方に納得してもらおう、素直に受け入れてもらうためには、この表は何回か見ているのですが、皆さん感じていらっしゃらないのか、僕だけ感じるのか不安になってですね。

例えばどこかの区の補助金がどれぐらい出しているとか、そう

ということをお調べになっていたほうが良いと思うんです。そんなことも調べないであなたたちは議論しているのかと言われるのはちょっとあれなので、近くの市でも100円でやっている市が参考にありましたが、武蔵野市は100円でやっているのではないかと出ていましたが、武蔵野市は膨大な補助金が出ているのかとか把握されているのですか。それは公表できないかもしれないけれど、市部とか近隣のところ、それから東京23区がどの程度かと。浅草から上野、谷中の墓地のほうとか、そういうのもみんな100円でやっているんですよね。もちろん運賃の改定の議論がいけないというのではなくて、そういう質問が出たときに、市としても用意されているのでしょうかということが気になっているんです。

**事務局：**

おっしゃるとおり、区部、都市部のほうと財政力が違うということがありますし、行政間の中でも行政力は、隣の武蔵野市、府中市と比べると厳しいということはあると思います。

ただ、今回説明の中で一番我々のほうで心がけたのは、路線バスと競合するのではなく、路線バスとコミュニティバスとで連携し、補完するような形で持続可能な公共交通を目指すという、これは市の考え方だと思うんです。それぞれの市においてさまざまな考え方がある中で、小金井市にとっては財政力もそうですし、地域公共交通を考えたときには補完しながら競合せず一緒に市民の交通を確保していくという点から路線バスに合わせて運賃を揃えていくというところで今回考えております。

**坂本委員：**

今のお答えだと、要するに都心部は競合する場所がないと言われているわけですね。この小金井市のCOCOBASは競合しやすいところを走っているから、お互いがハッピーにならなければいけないと考えているからということ言われているように聞こえます。今のお答えをそのまま市民に伝えた場合は、都心、区部を走っているコミュニティバスは、路線バスが走っていないところをうまく走っているから、要するに都バスから見ても、うざったいなとも思われなし、コミバスを走らせる区や市の人は路線バスの会社に気兼ねすることなく自分たちはそれなりの金額でやれるというふうに逆に聞こえるんです。

**事務局：**

あくまでも先ほど申し上げたように、市、それから地域の住民の方、バス事業者の皆さんが連携しながらやっていくという、それぞれの考え方なのかなと。自治体ごとに恐らくどうやって地域公共交通を考えるのかという考え方の違いだと思います。今担当として考えているのは、小金井市として公共交通を支えていくためには一定負担をしていただくことが妥当なのかなということの

判断でございます。

**池内委員：**

そういう意味では、言われたときにどのように返すんですかという、そういった資料を用意したほうがいいのではないですかということを行っているわけであって、市の考え方とか、当然さんざん協議して、民業圧迫はやめましょうと言って私たちが協議した部分も否定しているわけではなくて、だったらこの表を出さないほうがいいのではないかという話になりますよね。100円のところがあると言われたら、そのときにどう返すのかというのは、その理論武装をしておかないときついんじゃないですかということだと思っんです。

**事務局：**

少し補足をさせていただきます。例えば中央区のコミュニティバスは100円で走らせております。もちろん不便地域の解消をコンセプトしているのですが、公共施設へのアクセス向上とか、外出支援、日常の足として、というところをコンセプトにしております。

渋谷区のハチ公バスは皆様が気軽に移動する手段として運行していますとホームページに掲げられております。

小金井市のコンセプトに基づいて小金井市のコミュニティバスを運行するということは今の説明だと思っております、それぞれ自治体が持っているコミュニティバスに対するコンセプト、こういった移動を促したい、こういった形で使ってもらいたいというところに違いがある、それによって料金の設定や運行ルートが敷かれているものだと思っております。これは自治体自分たちの財政を投入して、ここにこうやって走らせるというのがコンセプトですので、そのコンセプトの違いによって運賃や場所、バス停の間隔などが異なってくるというところではあります。

そこをまず大前提としまして、ほかの自治体で100円で走らせているものは、それはそれでそのコンセプトがあり、そこに基づいて運行がされていると。

ただ、小金井市のコンセプトは、基本方針4つで示しておりますとおおり、公共交通ネットワークを路線バスとともに維持していく、ここが大きなコンセプトでありますので、それに基づくと運賃というところの差は解消していきたいというところが一番の大きなご説明かなと思います。財政状況等はあるんですが、やはりそのコンセプトはまさに市長であったり、もしくは市の自治体の職員、そのコミュニティバスに対する思いだと思いますので、他自治体のコンセプトを否定するものでもありませんし、小金井市のコンセプトが否定されるものでもないと思っております。

**池内委員：**

そうすると、この運賃表というのは要らないんじゃないです

か。

**事務局：**

運賃表は市民に示していくというものではなくて、出すか出さないかは今後の判断だと思いますが、今回は会議の資料としまして皆様に状況をご認識いただきたいという意味で、前から出しておりますし、本日もお示しをしているものでございます。包み隠すものでもなく、ホームページで調べれば出てくるものですので、市民の方々も自分で作れば作れるものだと思います。

**池内委員：**

これをもとに市民に対する説明資料を別途作るという認識ですか。

**事務局：**

あくまでもこの4ページは参考と書かせていただいているので、このページを出したいとか、そういう意味では決してなくて、今コンサルさんからお話いただいたように、あくまで皆さんに現状を見ていただくために、協議会の資料としてお出ししています。

**会長：**

1つ私から。私がこれから言うことは本当に正しいかどうかはわかりませんが、私もそれこそ1990年代から各地のコミュニティバスに関わってきていますので、そういう目から見っていきますと、今現状100円運賃でやっているコミュニティバスの恐らく半分以上は何も考えずに100円を続けているだけ。最初に1995年に武蔵野市のムーバスが100円で話題になりました。その後できたコミュニティバスのかなりの自治体はあまり議論をせず、コミュニティバスたるものは100円でやるべきだというような思いで100円にしたところが多いのが実態です。

本当にそれでいいのかという疑問も持たずに、これまでずっとやってきたところが多いのが現実で、疑問を持たせたところは私も、例えば東村山市とか東大和市とか路線バス初乗りに合わせた180円に改定してきましたが、多くのところはそういった議論をすることなく、100円のままずっとやってきているというのが現実だと思います。

もう1つ、コミュニティバスというのは行政が事業主体になりますので、首長の意向がかなり出てくるところが多いのが現実です。ですから、今100円で行っているところの中では、首長が今後も100円で行うと言い切っているところもありますので、そうすると、変えられないですよ、担当者がどう思っても。そういうようなところもありますので、100円運賃のところもあるじゃないかというのは、なかなかそういうことを市民に対して言うこともできないでしょうから、市民に対する説明にはこうい

う表はなくていいと思います。この意見が本当に正しいかどうかわかりませんよ、最初に言いましたが。私が思っていることですから。

**平野委員：**

そういった意味で、会長が今おっしゃいましたが、7ページに書いてある検討案の中で、網掛けの運賃に関する方針、これはきちんと小金井市で決めてもらって、円滑な改定ができるように、あまり議論だ、議論だと言って先延ばししないようにやっていただきたい。

2つ目は、現状の運転手さんを見ていると非常に苦労されている。というのは、高齢者の方の支払いについて、バスに乗る前に自分で回数券や介護被保険者証を出したり用意すればいいのですが、2段上がって、運転手の前で長いんです。だから、乗客としてはすごくイライラする。

そういった意味では、7ページの一番下、ミニへのICカードによる支払い方式導入、それから8ページのCOCOBAS用の高齢者割引専用パスを車内で提示する、こういったことをパッとやっていただきたい。そうすると運転手さんは運転に専念できるじゃないですか。また揉めているなということで、他の乗客も嫌な思いをするんですよ。そういった意味で、このあたりは早急に決めて実行していただきたいと思います。

**会長：**

ありがとうございます。7ページ、8ページについてはこれからこの後で話をします。

**山本委員：**

今のこの段階で言うていいか迷っていたのですが、都バス、路線バスはシルバーパスがあります。あれはタダではないです。所得によって負担があってシルバーパスがもらえるんです。それを利用していると、COCOBASに乗ったらそれが無い。あれ、同じ公共バスなのになと思って。だから、今関連して、お年寄りがそういうトラブルが多くて運転手さんに迷惑をかけているのなら、いっそシルバーパスを出してもらって、それを踏まえて料金体系を検討してもらったらどうかなと思います。意見です。よろしく願いいたします。

**会長：**

とりあえずはよろしいですね。検討の中でそういった話題については精査させていただきたいと思います。

ほかに6ページまでのところで何かございますでしょうか。

**工委員：**

私、先ほど乗務員をやらせていただいていると言いましたが、

府中市のちゅうバスにも乗務させていただいています。府中市は100円で運行しております。府中市の100円バスは割引はありません。どの方も、子どもから大人の方、障害のある方、すべて100円でご乗車いただいています。小金井市さんをかぼうわけではないのですが、小金井市さんは割引制度がきちんと設定されています。事前に、先ほど平野さんがおっしゃられたように、利用者の方がお支払いに手間取るということがありましたが、先に回数券を発売していただいていますので、乗務員としては大変助かります。ご乗車の際に戸惑うこともなく。

証明書を見せていただければ割引する制度もありますが、今、証明書を見せてご乗車する方は減っています。回数券とか、そういうのはすごくいいことだと思います。かぼうわけではないのですが、乗務員の立場からして、すべて100円というのはありがたいと思うのですが、小金井市さんも割引していますので。ほかのところは割引していないということを知っていただけたらありがたいと思ひまして意見させていただきました。

**会長：**

ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

**紺野委員：**

5ページの京王バスの運行路線について、令和9年度から運行経費の算定方法の変更及び項目追加が予定されており、運行経費がさらに増えると書いてあるのですが、これは再編と同時に運賃も一緒に改定されると考えてよろしいですか。

**会長：**

これは運賃の変更と直接的に関係するものではないのですが、事務局からお願いします。

**事務局：**

運行経費の計算方法を令和9年度から一部変える予定で今話が進んでいます。それがちょうど今回の交通ネットワーク再編も令和9年4月から再編ということで、たまたま一緒なのですが、ちょうど再編のタイミングに運行経費ももっと上がっていきまうという説明をここに書かせていただいております。

**永田委員：**

4ページは各自治体の運賃が一覧になっていて非常にわかりやすいのですが、5ページの上の図ですが、例えばこれはどこの自治体でも結構なのですが、補助金額と収支率みたいなもの、こういうものが対比できると、どの自治体も非常に困っているというか、そういうことがわかりやすと良いと思うのですが。多分こういうものは公開できないと思うのですが、そのあたりについて、収支率も非常に悪いとか、お示しいただけるとありがたいと思ひ

ています。全体的に公開は難しいと思っていますので、この協議会の場でも結構なので、対比できるものがあればお示しいただければというところです。

**事務局：**

協議会の資料にしてしまうと公開になってしまうので、もしよろしければ、26市の分は全部把握しておりますので、ご覧いただけるかと思います。

**会長：**

ほかにはよろしいでしょうか。

**池内委員：**

いろいろな考え方があると思いますし、先ほど会長が言われた市長の考え方によって当然どんどんぶれていくというのはわかるのですが、市民に関しては、特に料金に関しては丁寧に説明することがすごく重要だと思うので、根本は先ほど課長が言われた、要するに民業である路線バスとC o C oバスとのかっちりとした交通のネットワークを作り上げるということが一番主題として、その上でこれだけのご負担をお願いしたいという説明は市としてすごく重要だと思うんです。

先日、意見交換会をしたときに、補助金の金額の上限をポンと出してしまうと、それを超えたときに廃止みたいになるのは本意ではないので出せないとおっしゃるとおりで、すごく理解できたのですが、その部分で、要するに持続可能な公共交通ネットワークにするために努力をしているという、それは運転士さんの待遇改善もそうだし、そのために上げさせていただくということはきっちり説明することは重要というか、それは京王バスも、西武も、つくば観光も、うちも、私たちのところも、要はきっちりとした待遇改善をしてやっていくために運賃を上げさせてもらいますということをやっつけていかないと長続きしないというか、そういう気がすごくします。そういうコンセプトでというふうに私は考えております。

**会長：**

ありがとうございます。そのとおりですよ。

それでは、先ほど平野さんからコメントが出てしまいましたが、7ページに移らせていただくことにして、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：**

今後の運賃に関する方針、それについて再編後の令和9年4月からの案という形で示していただきました。以前にも申し上げたかと思いますが、運賃そのものの金額を決定するのはこの場ではなくて、国で言う運賃協議会、小金井市では運賃部会が設定されておりますので、事業者ごとに金額決定はそこでやることとなります。ただ、運賃をどのような形で進め、割引制度をどうする、支払い方法をどうするというあたりはこの場での検討になりますので、そういう前提のもとでご議論いただければと思います。

**斎藤委員：**

7ページですが、網掛けになっている運賃に関する方針のところですが、こちらで2点あります。

まず1点目、今まさしく会長がおっしゃられたのですが、1行目のところで、「適切なタイミングで協議会・運賃協議会にて」とあるのですが、運賃協議会ではなくて、運賃部会でのよろしいですよ。そこがまず1点。

もう1点ですが、3行目に、「小児運賃及び障害者割引は国の規定に準拠し」とあるのですが、国の規定では、載っているのは小児運賃だけです。私も調べたのですが、障害者割引運賃については「原則として一定額を減じて運賃設定するもの」とだけしか記載は規定の中にはないです。なので、ここでは小児運賃と障害者割引というものを同列に扱っているのですが、これは別に切り離すべきではないかなと。障害者割引は高齢者運賃のところでも並べて論じるべきではないかと思いました。

さらに、3つ目の黒ポチのところに、「小金井市独自の割引である高齢者割引」とあるのですが、以前はそうだったのかわからないですが、中野区とかほかのところでも実施されているのが現状だと思います。なので、小金井市独自の割引であるという現在進行形ではちょっと違うのではないかと思いました。できれば、このところは外して、「障害者・高齢者割引」云々で考えたほうがよいのではないかと思いました。

**事務局：**

まず、ポチの1つ目の運賃協議会ですが、国の言い方と市の設定のものが違いますので、小金井市の運賃部会のほうに訂正させていただきますと思います。

ポチの3つ目の「小金井市の独自割引」というのは、国の基準との対比で、小金井市オリジナルというわけではなくて、ほかの地区でもやっている例は存じ上げているのですが、やっていない自治体もあるわけなので、小金井市では導入していますという表現を出したくて「独自」という言葉になっています。

**事務局：**

ポチの2つ目の小児運賃に関してはご指摘のとおり、一般乗合

旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度に載っていると  
思っています。

障害者割引については、調べたのですが、自動車局の通知で記  
載がありがとうございます。これに基づくものという点では自動車局  
の通知ですので、国の基準という表現にさせていただいたところ  
です。あまり細かく分けてしまうと、それはそれでわかりにくい  
部分があり、あくまでここで示したいのは、高齢者割引は国が定  
めているものではなく、小金井市が必要だという認識で行ってい  
るもの、そのほかの小児、障害者については国が定めて割引を行  
っているものというところの区分で記載をさせていただいた認識  
でございます。

**斎藤委員：**

やはりこういう方針とか大事なものというのは後々まで残るも  
のなので、そこのところはきっちりと調べて、きちんと区分けし  
たほうが自分はいいのではないかなと思います。

**会長：**

さらにコメントはありますか。ほかには。

**坂本委員：**

今ご説明いただいた運賃に関する方針、検討案は、今の情勢か  
らいけばしょうがないという言い方はおかしいのですが、これを  
ベースに詰めていけばいいのではないかと思います。

その中で、回数券を廃止するというのがあり、先ほど実際に運  
転をされている方からの意見もありました。協議会や市の方もい  
ろいろ工夫して回数券がいいとなっていたのですが、これが世の  
中の流れとしても、回数券をちぎって入れていくというよりも、  
もう少しスマートな格好にしたいのですが、高齢者の方は回数券  
が80%を超えると、野川・七軒家循環も半分以上の方が回数  
券ということを鑑みて、廃止の方向では検討したいのですが、何  
か救う方法として、高齢者割引専用パスが、単なる割引ではなく  
て、現金チャージしたらスッと乗れるような、大掛かりになっ  
てしまうかもしれませんが、カード化ができるとうい。財布の中  
には、診察券とかいろいろなのを入れていますから、さっき平野  
さんが言われたように、回数券を出してちぎってという乗車に時  
間がかかる。

でもせっかくパスにするのであれば、実際にお年寄りの方に一  
番いいのはICカードのようなものを持ってもらうのが一番いい  
のしょうけれど、C o C oバス専用のIC高齢者パスという格  
好にしてピッとできるようになる方向で検討しますからちょっと  
待ってくださいぐらいじゃないと。この辺のところは時間軸の中  
ですけれども、回数券をなくす方向というのはしょうがないけれ  
ども、その代替策として何か小金井市がほかに先んじて打って出  
るようなものがないかなと。言うのは簡単なのはわかっています

が、回数券のハンドリングは大変だとお互い思うんですよね。廃止の方向でいかないといけないと思います。

回数券の利用率から言うと、専用パスを発行するというのを I C カード化できないのかなと思います。

**事務局：**

回数券をなくして、できれば I C、S u i c a などに移行していただきたい。なので、そういう意味ではパスは見せるけれども、タッチだけで、回数券より、もぎったりする時間もなく、ピッで終わると思っております。

あとは、どれぐらいの方が I C カードを持っていないかだと思います。今サッと調べたものですが、そもそも都内だと年齢に関係なく、9割方が持っています。シルバーパスを持っていれば電車を利用するのと同じというところだと思います。

70代、80代の方でも7~8割の方が今 I C カードを持っていると出ておまして、小金井市の高齢者回数券は80%以上と利用率は高いのですが、I C カードを持っていないから回数券を使っているという状況ではなく、回数券の購入のほうが都度介護保険証を持ち歩くより楽だから回数券を買われていると。

**坂本委員：**

それはわかっていますが、カードを発行するのであれば、支払い機能を持った I C カード、P A S M O とか S u i c a にもっていったほうがいいでしょうと僕は言いたい。要するに今の様におわざわざ保険証を持って回数券を買いに行くよりも、I C カードをバスで読み取るときにこの人は高齢者だと認識し100円で通れるようにする方が良い。介護保険被保険者証の代わりに高齢者割引専用パスを発行するというのも良いけども。

**事務局：**

持ち運びしやすいカードタイプにした高齢者割引専用パスを乗るときに見せて、S u i c a と一緒に使ってもらうことを想定しています。

**坂本委員：**

介護保険被保険者保険証の代わりにパスにするということですよ。それを見せた人は100円で乗車できるということ。

**池内委員：**

乗るときにピッとやりますよね。見る運転士はいないですよ。

**事務局：**

前払いなので乗るときだけ見せます。ただ、坂本さんのおっしゃっている高齢者が半額で引かれる登録ができる I C カードを新

たに導入することができたら利便性が向上する、というのはそのとおりです。子どものSuicaは年齢が登録されているので、何もしなくても半額で引かれます。そういうイメージを多分おっしゃっていると思うんです。確かにそのようになると、運転士さんも乗る人もみんな楽だと思います。

ただ、コストが、それを開発・維持する費用と、運賃機も改修しなければいけないと思います。そこら辺のことを考えていくと、小金井市単体でオリジナルで仕組みを作るというのはすごくハードルが高いかなと思います。おっしゃっている意味はよくわかります。

**坂本委員：**

小金井市がせめて発信して。

**池内委員：**

本来はすべてマイナンバーカードでできるようにするのが理想なんです。韓国なんかはそうですものね。10回乗ったら1回割引とか。

**坂本委員：**

小児PASMOがあります。あれはバス会社さんも使われているのだから、それと同じような機能をどこかから持ってくればと思うのですが。そうなったほうがみんなハッピーになるのかなと。ただ、お金がかかるのはわかっていますが、せめてこういうことを目指したいというのを書いて、令和9年の改定には間に合わないから、回数券は廃止するけれども、ごめんなさいという方向にして、こういう働きをしていますと言わないといけないのかなと。

運転士さんも回数券よりピッのほうがいいですものね。何かうまくいかないのか。これだけ発達していてね。コストがかかることは重々わかりながら、そういう方向に行くべきではないかなと思っているだけです。

**池内委員：**

運賃の部分で、例えばペイペイだと戻ってくるじゃないですか。10回乗ったら、回数券の代わりに1回無料になりますとか、そういった遊び感覚を取り入れるということがすごく重要かなと思うんです。それはいろいろな難しい部分もあるかもしれないですが、そういったものも今後考えていかなければならないという気がすごくします。これだけ日本がデジタルで乗り遅れているからこそ、変えていくものかなと。ペイペイは使いますものね、現金ではなくて。大した返りではないのですが。小金井発信のものができると面白いと思います。

**会長：**

こういう方向を目指しますということを行うことは必要だと思います。現実にはできないことではないので。

J R 西日本の I C O C A では、高齢者割引みたいなものに乗せるのを、今いくつかの市で、私がやっている山口市も含めて検討中で、2年後か3年後ぐらいには多分できる。普通の I C O C A で高齢者登録ができて、やることができる。それを販売する方法とか、そういうところがまだネックになっているのですが、できるようにはなる方向性が見えてきています。S u i c a はまだそこまでのあれはないのですが、技術的にできない話ではないので、そういうものを目指していくということを行うことはありかなと思います。

**永田委員：**

そういうシステムを作ったら、S u i c a に転用できるとか、そういう理解でよろしいですね。

**会長：**

あとは J R 西日本と J R 東日本の違いです。

**永田委員：**

せっかく作ったのですから、広めていただけるとありがたいと思います。

**会長：**

時間も予定よりオーバーしてきていますので、ほかにはないようでしたら、9ページ以降について説明をお願いできればと思います。

**事務局：**

—資料7に沿って説明—

**会長：**

それでは、ただいまの説明について、ご質問、ご意見があればお願いしたいと思います。

運賃についても今日決定するわけではありませんので、年度明けの部会、あるいは本会議のほうで方針決定するところもあれば、まだ時間がありますので、今の時点で何かご質問があれば。

**斎藤委員：**

1点だけ確認ですが、11ページ、再編後の運賃収入の推計の表ですが、C o C o バス関野橋循環の収入の増加率が、ほかのところは4%~3%ですが、ここだけ9%の伸びです。その理由は、シルバーパスが使えなくなった分が含まれているからという

読み方をしたのですが、それでいいかどうか教えていただきたいです。以上です。

**事務局：**

テキストでお示ししておりますとおり、関野橋に関してはシルバーパスを考慮させていただいておりますので、その認識で問題ないかと思えます。

**会長：**

ほかにはいかがでしょうか。

よろしければ、運賃のあり方については、年度明けの部会及び本会議で検討することによって結論を導いていきたいと思えます。これも先ほど申し上げましたように、金額の最終決定は運賃部会でやります。その中で、パブリックコメントも行うということです。また資料等を見ていただきながら、お気づきの点等があればお寄せいただければと思えます。

それでは、以上で議題を終わりにして、その他、事務局から何かありましたらお願いします。

**事務局：**

—C o C oバス日より、バスフェスについて—

**会長：**

何かご質問はありますか。バスフェスでこんなことをやったらどうかとか、ご意見がありましたら事務局に寄せていただければと思えます。

**事務局：**

前回もバスフェスは協議会と市の共催という形で開催したのですが、今回も協議会と市の共催という形で、バス会社さんに多大なるご協力をいただく形になると思うのですが、そういった形態で実施させていただくということによろしいでしょうか。

**委員一同：**

はい。

**事務局：**

ありがとうございます。

**会長：**

それではそのような形で進めさせていただきたいと思えます。

以上で本日の会議内容はすべて終了となりますが、全体を通し何かご意見、ご質問があればお受けしたいと思えます。

**坂本委員：**

東小金井駅のバス停について、降車専用スペースの検討を今やられているということで、東小金井駅のバス停はあれだけ立派にできたのですが、本当に有効な使い方について見直していただきたいと思うんです。

5 ページ、路線バスの後ろに降車スペースをつけようとする  
と、例えばここに障害を持たれている方の降車優先スペースと書いてありますよね。そういうところがあるのと、一般の迎いの車がここにずらっと並ぶんです。せっかくこれだけのスペースがあるのにちょっともったいないというか、しかもこのごろタクシーがあまり停まっていませんよね。タクシー乗り場もあまりいらっ  
しゃらないことが多いということも含めて、東小金井の北口ロータリーをもう少し有効に使えることを含めて検討できないものか  
お願いしたいと思います。せっかく全部屋根もぐるっと回っているのに、何か不便だなと。

ここを降車スペースにすると、必ず一般の方の車両が入ってきて、信号のところまでつながってしまうおそれが十分にありますので、この辺のところは警察とよく相談していただいて、降車スペースができたから入れないとかいうことにならないようにして  
いただきたいと思います。

**事務局：**

検討が進んでいるところがあって今後の話になると思います  
が、ロータリーの構造もあるので、例えばカーブしているところ  
にはなかなか止められないとか、そういうところもあるので、引き続き  
検討させていただくということによろしいでしょうか。

**会長：**

ほかはよろしいでしょうか。よろしければ本日予定していたと  
ころはすべて終わりましたので、事務局にお返しいたします。

**事務局：**

—事務局連絡—

**事務局：**

以上となります。本日はどうもありがとうございました。

以上