

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4年3月29日（火）午前10時～正午
開催場所	小金井市役所第二庁舎 8階 801会議室
出席者	[委員（敬称略）]坂本敬、平野武、池内隆司、橋岡和子、米澤暁裕、早田俊介、小泉裕樹、関根康洋、小川将和、小池毅、信山重広、平野景一、鈴木文彦、小泉伸介、日野靖久 [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）、越聖子（都市整備部交通対策課交通対策係主任）益子孝志（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	4人
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 議題 <ol style="list-style-type: none"> (1) 協議事項 <ol style="list-style-type: none"> ①令和3年度第4回会議の指摘事項と対応方針について ②小金井市コミュニティバス「C o C oバス」再編計画（案） ③ガイドラインについて <ul style="list-style-type: none"> ・ 基準指標について ・ C o C oバス運行ガイドライン（案） ④地域説明会の実施について (2) その他 <ul style="list-style-type: none"> 今後のスケジュール 3 閉会 <p>[資料]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 令和3年度第4回会議の指摘事項と対応方針について 2 小金井市コミュニティバス「C o C oバス」再編計画（案） 3-1 ガイドラインにおける基準指標について 3-2 C o C oバス運行ガイドライン（案） 4-1 地域説明会の実施について 4-2 地域説明会のチラシ 5 今後のスケジュール <p>小金井市地域公共交通会議委員名簿 席次表</p>

発言内容・
発言者名
(主な発言
要旨)

事務局：

定刻になりましたので、これより令和3年度第5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。

— 会議成立の報告 —

— 傍聴の人数制限について —

— 資料確認 —

— 前回会議録の確認 —

会長：

皆さん、おはようございます。

年度末のお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

私は直接的にコロナの影響なく全国に仕事で行っていますが、ここへ来て、バスに関して言うと乗務員が感染したわけではなくても濃厚接触者になって出勤できず、ダイヤを削らなければならないという事例を聞くようになりました。北海道のある会社では平日も土休ダイヤで運行するのですが、土休ダイヤだと朝の時間帯、通学輸送が足りないという話になってくるので、その部分だけのダイヤを作って、運転士の資格を持っている営業所の事務職や本社の事務職がハンドルを握っているという会社を2つほど見てきました。これからどういう状況になるかわかりませんが、なかなか厳しい状況がこれからはしばらくは続いていくのではないかという気がします。

一方で、対策はきちんと行われている、みんなもそういう意識で生活をされているということもあり、元に戻りつつある部分ももちろんあります。お隣の小平市は私が会長をやっているのですが、例年やっていた「バスとタクシーのひろば」を今年は何とかやりたいと思って、今やることを前提に準備を始めています。ここにいらっしゃる事業者さんにもご協力をお願いすることになると思います。2年間できなかったもので、今年は何とかやりたいということで準備を進めております。

今日は、後ほどスケジュール等の報告があると思いますが、パブリックコメントをやる前の最後の会議になります。本日議題になっていますC o C oバスの再編計画とガイドラインについて、パブリックコメントにこの形で出すという形でまとめていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

事務局：

— 資料1 に沿って説明 —

会長：

指摘事項と対応方針について説明がありましたが、この件について何かご質問、ご意見があればお願いいたします。

よろしいですか。それでは、協議事項①につきましてはそういうことで、この後の議題の中で内容的には含まれるケースがあると思いますので、そこでまたお願いしたいと思います。

②小金井市コミュニティバス「C o C oバス」再編計画（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2に沿って説明—

会長：

修正事項を中心にご説明いただきました。前回の会議で示したものについて皆さんからご意見をいただき、それを修正したという形で最終案として提示されたわけですね。ご意見、ご質問があればお願いしたいと思います。

平野武委員：

平野です。42ページからの資料添付は非常によく述べられていて助かります。過去の経緯がわかります。

質問は、再編計画（案）ですが、これは地域説明会の際にガイドラインと一緒にセットされるものでしょうか。別ですか。

事務局：

地域説明会の際には再編計画（案）を説明させていただこうと思っています。ガイドラインまですべて説明いたしますと内容がかなり多くなります。また、再編計画（案）の中にガイドラインの骨子の部分が入っておりますので、こちらについて説明して、ガイドラインについては個別に見ていただく形かと思っています。

平野武委員：

わかりました。ありがとうございました。

会長：

33ページ以降のガイドラインの策定ということですね。

事務局：

はい。

事務局：

補足します。今回初めて再編計画（案）という形で1冊にまと

めました。今までは再編ルート、運賃、ガイドラインで個々に検討し協議させていただいた内容を1冊のものにまとめ、さらに前半ではこれまで検討してきた基本方針、運行基準などの検討も含めてすべてこれを見ていただければこれまでの公共交通会議でしてきた議論が一定概略としてはわかるものです。それを踏まえて今回のパブリックコメント、説明会には出ていきたいという考えで、1冊にまとめて、最終的にはこれを製本した状態で委員の皆様にお配りするイメージを持っています。

池内委員：

すごくわかりやすく読ませていただきました。公共交通会議が開かれてから社会情勢も変わってきていると思います。5ページの再編事業の流れの中で、今議論の中心になっているのが事業者さんの運転手不足とコロナでの乗客の減少、そういう部分を入れたほうがよいかと思います。これを見ると、確かに当初は新庁舎計画に合わせて再編計画という形で出てきたと思うのですが、それとはまた違った形での方向性になっていると思うので、あまりここを強調しすぎると新庁舎は通らないではないか、と逆に指摘を受けてしまうかと。社会情勢や交通事業者の運転手不足もきちんとクローズアップをして記載したほうがよいと思いました。

事務局：

5ページの記載の内容については、委員がおっしゃった意見については理解するところでございますので、下の部分に空白がありますので、検討させていただきます。その辺はもう少し記載したほうがよいと私どもも思います。前向きに検討させていただきたいと思います。

ただ、今回事務局としてはここで確定させていただきたいので、会長一任でご理解いただければと思っております。

会長：

再編事業の流れという5ページの文章を調整すれば何とかかなという感じはします。

池内委員：

ガイドラインにはきっちりそのあたりは書いていたので、この部分も書いていただければ。

事務局：

承知しました。

坂本委員：

この再編計画の中にガイドラインのことを第4章でうまく入れていると思います。ガイドラインの策定の目的の中にも、抜本的な再編計画を検討していく中で初めてガイドラインを当市でも導

入して、市民とみんなで育ててやっていきたいというニュアンスが、説明のときは当然出されるでしょうけれども、残る文章の中にも入れられると素直に理解できて良いと思います。

3章から4章の流れとして、これだけの計画をやってきたときに、今まで10年以上ガイドラインはなかったけれど、みんなで育てていくという意識のためにもガイドラインは必要なので作りました。決して廃止するために作ったわけではありませんということ、これを機会に、これだけの会議や地域懇談会をやって意見を集約してきたので、ガイドラインの中で皆さん方の意見、また状況判断をしていき、普遍的にこの事業を進めていきたい、こういうニュアンスが出る文章が素直に入るべきだと思うんです。そうして、詳細は別冊にしても、本冊の中にガイドラインを入れた経緯もわかるという形にされると、聞かれる地域の方もわかりやすいのではないかと。

我々は何回も会議に出ているので一体の物として理解しますが、聞くほうにとってはガイドラインとは何か、ということになりますので、1行、2行でいいと思いますが、うまく入れられるといいと思います。会長に一任いたします。

事務局：

はい。気持ちを伝えられるような文言を入れたいと思います。

会長：

33ページの文章の中に入れ込んでいきましょう。

坂本委員：

頭に入れるとスッと入っていきやすいと思います。

池内委員：

29ページからの運賃及び割引制度のところ「4」になっています。

事務局：

修正させていただきます。

会長：

誤字脱字はまだあるそうです。それは修正しますと事務局からさっき聞きました。細かな誤字脱字は修正してもらいたいと思います。

坂本委員：

非常によくコンパクトにまとめられたと思います。読ませていただいて、真っ直ぐな気持ちで読むとスッと入ってきます。我々がいろいろ議論した経過もわかりますし、多分一般市民の方も説明会などで素直に入っていくのではないかと思います。非常にご

苦労された跡がわかっていいと思います。

会長：

30ページのシルバーパスのところですが、シルバーパスは適用しません、シルバーパスの制度はこういうものであり、制度上はコミュニティバスは対象外なので、もし適用するとすれば、その部分を市が全部負担しなければならない。それは全体を見渡したときに決して好ましいことではないので導入は見送りとする、というあたりのところをもう少し丁寧に書いた方がよいかと思います。ここに書いてあることは制度を知っている人にはすぐわかる話なのですが、多くの市民の方は制度を知らない。東京都の制度がどういうもので、適用の範囲がどの範囲で、コミュニティバスはどういう扱いになっているかということを知らないので。

他市でも必ずシルバーパスの話は出てきて、何度も説明するのですが、次から次へとシルバーパスで乗りたいというのが出てくるんです。何かいい説明というか、ただ、コンパクトに説明しなければいけないので難しいのですが、もう少しうまい説明の仕方がないかと思っています。米澤さん、何かうまい表現の仕方はないでしょうか。

米澤委員：

この書き方をしてしまうと、市で出してあげればいいではないかとなると思うんです。そもそもシルバーパスの適用とコミュニティバスの運営と別物であるので、シルバーというのは文字どおりご高齢のためのもので、コミュニティバスは交通弱者のためであって別物なんです。そんなことはややこしくなるので説明してもしょうがないのですが、東京都の補助がなくなるからというのはちょっと弱いかなど。

池内委員：

入れる必要があるのかどうかは私もすごく考えました。

米澤委員：

適用外ですと言ったほうが、そうなんだと、受け止めてもらえるかと。

池内委員：

その代わりに高齢者割引制度を導入しましたという形で簡単にとどめるといいのではないか。これを書くところとツッコミどころ満載で、料金まで上げておいて何で市が負担できないのかという話になりそうな気がします。

米澤委員：

ややこしいのは、シルバーパスは使える市もあるので。それはシルバーバスを導入したときとコミュニティバスの成り立ちとで

どちらが先かになったときに、使っているところもあるんです。あつちは使えているのに、こちらは使えないのはなぜか。こういうことを言うのであれば負担すればいいのではないかと使いたい方からするとそう思いますので。

会長：

今適用になっているところが、市が負担しているケースがある一方で、路線バスと同じ位置づけで事業者のほうでやっている。その路線は位置づけとしてコミュニティバスという形でやっているケースがあるので、それは路線バスとしての扱いでシルバーパスの補助をもらっているわけです。そういうケースもあるので、そこが難しいんです。

米澤委員：

今おっしゃったように、シルバーパスが使えることと、都の補助をもらえることとはまた別物なので、使えるけれども、市が全部負担して補助をもらわないという覚悟を決めてやっているところもあるんです。なので、非常にややこしい。なのであまり言わないほうがいいかなと思います。

会長：

上手に書いておかないと、結局よくわからない話になってしまう可能性はあるかなと。ただ、小金井市のケースでシルバーパスを適用したとすると、その部分は市が全部負担をしなければならぬということには市民に伝わらないといけないという気はするんです。

橋岡委員：

高齢者はシルバーパスが使えるということは、非課税世帯の場合には当初1000円は要りますが、タダで乗れる。そのためCOCバスより路線バスへという流れになっていますね。

会長：

近くを走っているところではですね。

橋岡委員：

日野のほうに行くとコミュニティバスでも使える場所もあるんです。市によってみんな違うんだと思います。

会長：

細かな違いまで説明しているところのスペースに収まらないので、うまい言い方をもう少し工夫する必要があるかなという気はしています。ここのところは私も考えてみますので、事業者の方含め、お考えいただいて、いい表現の仕方があれば教えてください。

池内委員：

もともとバス得とか学生割引とか乗り継ぎ割引、ここに記載している理由というのは今のC o C oバスにはないものですね。割引制度の中で出てきた案ですね。

事務局：

そうです。当初、いろいろな自治体を含め、路線バスが実施しているそういうサービスがあったので、全体的に羅列し、その中で市として何をチョイスしていくかというところを議論した。

池内委員：

導入見送り、導入見送りというのが続くとすごくネガティブな印象が出てきてきます。書く必要があるのか。一般の人はあまり知らないような気がします。割引制度だけでも書いてしまうという手も。補足としてシルバーパスのことを書くという感じにしたほうがいいのではないか。

事務局：

市としては今まで検討したということです。逆に言うと、これを見ていただくとこういう状況、こういう理由で見送った、導入しなかったという説明にもなると考えています。

会長：

検討経過はきちんとしておかなければいけないので。

坂本委員：

31ページの「高齢者割引の導入について」という文章をもう少し調整するのはどうでしょうか。このぐらいしか言えないような気もするし、財政負担ということで、持続的なことをやらなければいけないということを1つの大きなトリガーにしているわけですね。そういうところから、基本方針の中に入っている項目をここにちりばめて、市の財政負担が極めて大きくなるのは駄目だから、値上げで180円にしました。その代わり現状の100円を維持するために高齢者は100円で乗れるようにしました。そういう落としどころしかないような気がします。

ですから、高齢者に対しては、財政が苦しい中、持続的にやっていきたいんだ。その中で考えたときに、今ご負担願っている100円は維持させていただきますが、上げることはしなかった。そういうことをご理解いただきたい、と言うしかない気がします。財政があっってお金が出せるところはいいのですが、小金井市はそうではないところから入ってきているので、この文章にそういったことを書ければよいのかと。

池内委員：

そうですね。金額は変わらないですものね。

坂本委員：

今の福利厚生的なものは変わらないんだということをいろいろ検討したけれど、それをやると持続的な運営は厳しくなるのでこの時点で判断させていただいたということでもいいのではないかと思います。

池内委員：

確かにシルバーパスは一番の焦点になります。あまり突っ込ませないようにしたほうが。

会長：

表のほうはもう少し簡単な書き方にして、31ページの「高齢者割引の導入について」のところで少し丁寧な書き方をするような感じにしましょうか。

坂本委員：

そのほうが、説明される方もこちらを読まれたほうがいいと思います。

池内委員：

現状をしっかりと吟味しましたということですね。

坂本委員：

そこで最大限配慮しましたとか、要するに財政の中で配慮しましたということによろしいかと思います。

会長：

事務局のほうはよろしいですか。

事務局：

確かに坂本委員がおっしゃるとおり、この間の議論もそうだったと思います。シルバーパスは70歳から、小金井の場合は65歳という形で、その流れで介護保険被保険者証が出てきたというところでもあるので、そういう配慮については基本方針4の今後の持続可能な運行をするためにであると追記したほうがいいかなと思います。ありがとうございます。

会長：

31ページの文章のところは調整させていただいて、誤解やツッコミどころがなるべくないような形で持っていきたいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

それでは、今まで出てきたご意見の中で、5ページの再編事業

の流れのところの文章、33ページのガイドラインの策定の最初のところの文章、高齢者割引の導入についての31ページ、この3つの文章について調整させていただき、最終的な文言についてはご一任いただくこととして進めるということで、これをパブリックコメントを行う最終的な素案とするということによろしいでしょうか。

(異議なし)

会長：

ありがとうございました。それでは、再編計画（案）についてはそのような形で進めさせていただきたいと思います。

次に、③ガイドラインについて、基準指標についてとC o C oバス運行ガイドライン（案）について併せて事務局から説明をお願いします。

事務局：

—資料3に沿って説明—

会長：

事務局から説明があったガイドライン（案）について、皆様のご意見を踏まえて修正、追加箇所を記載して最終案として示されたものを今説明いただいたわけですが、何かご意見、ご質問があればお願いしたいと思います。

事務局：

補足します。前回のガイドラインでの指摘事項についてはたくさんのご意見をありがとうございました。事務局、コンサル、会長を含めて検討した中で、私としては、ガイドラインの1ページの策定にあたっての「はじめに」のところに、概ね皆様からのご意見、不安材料、市の考え方は気持ちも込めつつ、公募委員の皆様のご意見も込めつつ記載させていただいている状況です。これも当然地域の方にわかっていただくために、まず「はじめに」の冒頭の部分で伝えようというところでここに記載させていただきました。

米澤委員：

バス協会の米澤です。収支率の考え方、4ページのところで、広告収入は入れる、償却とガードマン費用は除くという考え方があるのですが、これをやってしまうと実態とかけ離れた収支率になるのではないかと感じます。

こちらの説明では、償却費は車を入れると収支率が悪くなる、収支率が変動するとありますが、定額法にすればフラットになり

ますので、やり方だと思います。

ガードマン費用に関しても、経験上ですが、ガードマンというのは減ることがなくて、増えることばかりだと思います。そうすると、ガードマンがどんどん増えていって費用がかさんでいるけれども、収支だけ見るとあまり変わっていないという現象が起きそうなので、両方とも入れたほうが実態に即した収支率になるのではないかと感じます。

早田委員：

同じところで意見を出そうと思っていましたので、関連して申し上げます。

減価償却費に関しては、バス事業を考える上では運転手の人件費の次に大きい費用です。減価償却費を入れないで費用計算すると、出来上がりの数字としてはかなり楽観的な数字が出てくると思います。

使い方として、あらかじめ指標を定めて、それと比較してどうかということなのでいいんだという考え方もなくはないと思うのですが、やはり出来上がりの数字が黒字になってしまう可能性が十分に考えられると思いますので、減価償却費といいますか、車両の費用については何らかの方法で入れたほうがいいのではないかと感じます。

米澤さんがおっしゃったとおり、3ページに減価償却の計算が書いてあって、ポンチョ10年、ミニ5年となっていますが、この年数を長くセットすることで、毎年入れるというような形に調整したほうがいいのではないかと感じます。

バスは定期的に交換しなければいけないのですが、事業性が厳しくなったときにあえてバスの交換をやらないで、何とか息をつなぐというやり方もなくはないので、そういうやり方もこの計算だとできなくなってしまうので、償却については何かしらの考え方で入れたほうがいいのではないかと事業者としては考えます。

ガードマン費用に関しては、ここに書いてある文章は行政ならではの考え方だと思って、正直目からウロコだったのですが、今回の踏切のところのガードマンについてはこういった考え方もあるのかと思うのですが、行政の判断外というか、コントロールできなくてガードマンをつけざるを得ないことは多分これから出てくると感じます。例えば交通管理者のご指導や、どこかに商業施設ができてそこに駐車場ができたとかそういう場合です。そうしたときにこの考え方はかえって足かせになってしまう気がします。ガードマンについては入れたほうがいいと感じます。

関根委員：

西武バスです。私も似たところですが、採算基準指標については何度もご意見を申し上げましたが、事務局とコンサルさんのほうでうまくまとめていただいて大変感謝しております。とにかく

収支率を2年下回ったら廃止とか、そういう見直しの根本を書いていることでもすごく評価したいと思いますし、妥当だと思います。ある程度この基準の指標をいくつも、平均乗車密度の中の平均運賃率という話になってしまうとバス会社の中でも一握りの人しかわからないような話なので、わかりやすさというのは収支率と1便当たり利用者数でいいかなと思います。1便当たり利用者数も片道10分のところと50分かかるバスによってだいぶ差もありますが、そういうところを除けば、推移も見られますので、妥当かと思っています。

減価償却費、車両の経費はある程度見たほうが良いと思います。他市でも黒字だと言っているところが、ランニングだけの細かなところだけ見るとそうなんだけれどもというところがありますので。

ガードマン費用はどちらでもいいですが、抜きであれば、今後のところも必要なときに応じてガードマンを配置したりというところがあるかもしれませんので、これはお任せしますが、とにかく収支率を下回ったからといって廃止というところをなくしていただいたのは大変よかったですと思います。

減価償却のところはいいのですが、全般的に行きますと、運行経費のところは、今アメリカがそうなっているように、今後大型二種免許取得者がいなくなる中で、運転手の確保のために事業者側としては運転士の人件費を上げなければならない場面が絶対に出てくると思うのですが、そういったときに運行経費全体のパイとしては上がってきてしまうので、そこである一定の基準は確かに必要だと思うのですが、そういったところをご理解いただいた上で指標を7年度に向けて作っていただければいいと思います。

小金井市さんもあると思うのですが、近隣の西東京市では行政サービスの質によって公的負担の割合はこうあるべきというのがある中で、コミュニティバスは市場選択性とか行政サービスの質によって30%の公的負担を目指すという取り決めで西東京市のコミュニティバスはやっているの、そういう緩やかな目標値としてであった収支率であれば事業者としても市民の皆様としても安心なのかなということもありますので、基準は大事ですが、そこに完全に非常に厳しく縛られることなくやっていただけるといいなと個人的にも思います。よろしくお願いします。

事務局：

ご意見については、減価償却費、ガードマン費用のところメインかなと思っています。私どもとしては、4ページ、検討した結果がこうなっているというところでございます。

事務局から何かというと、結局理由としてはこれしかないんですね。考え方と、そこがバス事業者と行政の市民サービスというところの観点とか、結局車両を入れることによる変動性が生じてしまうとか、そうなってくると継続性とか経年性での平均化、一律化とか、そういうところでどうしても数字として差異が生じ

てしまうというのは、それは市民には理解されないであろうというところもあり、やはりそこは市がサービスを提供するためにバスの購入もというか、それも補助しているという市としてのスタンスというのもございますので、今回については減価償却費というのは確かに運行にかかる費用ではありますがけれども、このサービスを提供する上では当然車両は必要なものという考え方を市としては持っておりますので、減価償却費についてはこの考え方で行かせていただきたい。

ガードマンについても、先ほど今後のさまざまな懸念事項をご指摘いただいたとおりなのですが、私どもとしてはそこをサービスとして運行する、ここに書かれているとおり、道路の改修ができればガードマンを設置する必要性はなかったのではないかと、そういう見方もありますので、今回についてはガードマンは含まないという考え方で整理をさせていただいたところでございます。

事務局：

3 ページの減価償却のところ、中段下の点線の囲ってあるところに書いてあるのですが、今うちとしてはポンチョ10年、ミニは5年で減価償却しています。

池内委員：

減価償却のそのままの価格ではなく、一律に、要するに指標として捉えるのであればそれにこだわる必要はないのでは。例えば取得価格÷10年、5年などとして、会計とは別に指標としての数値を作ってしまうのはどうでしょうか。

早田委員：

現状、減価償却が10年なので、10年以上使うとなると、11年目以降にゼロになってしまうという点が問題かなと思っていますが、それであれば償却期間を12年とか15年と長く設定すればいいのかなという。

池内委員：

償却期間を延ばして、会計上の費用とは関係なく、指標としてのみ扱う値として単純割で入れてしまうという方法はあるのかなと思います。

事務局：

そうすると指標と補助金が別々の数字になってしまうんです。そうするとわかりづらいところが出てくるのを懸念しています。

事務局：

補助金の収支率とガイドラインで示す収支率は別指標と考えています。そのため、市民の方にわかりやすく、かつ利用によって

ある程度の努力が可能な範囲というところで考えると、減価償却を含まない形と考えています。逆にどうせ別ならば、12年にする、15年にするというところはあるのですが、またその年数には恣意性があるかなというところがありまして、そこを何年にして、いくらで割って入れていくのかというところは設定と説明が難しいところかなと思って除いたところもございます。

早田委員：

補助金を精算する上での収支とこのガイドラインを考える上での収支を一緒にするか別にするというところが1つあるかなと思います。事務局は大変だと思いますが、私は別のほうがいいかなと思って先ほどの発言をしました。補助金の精算については、お金の話もありますので別の考え方でいいと思うのですが、指標に関してはC o C oバスの事業性を検証するためのものだと思いますので、補助金の精算とはまた別に数字があってもいいかなと思っていたのですが、その辺は事務局のほうで2つの数字を管理していくのは煩雑だというのも一理あると思いますので、そこは考え方かなと思います。ただ、減価償却費を入れないということのデメリットはあると思いますので、そこは何かしらケアが必要かなと思います。

先ほど関根さんがおっしゃったとおり、減価償却を入れないことで黒字みたいな数字になってしまって、C o C oバスは黒字だ黒字だと、その黒字だけが一人歩きすることも十分考えられるので、そこは何かしらケアしたほうがいいかなと思います。

坂本委員：

これは非常に悩ましい問題だと思うのですが、収支率というのは事務局の方は説明されましたが、乗る市民の方たちの努力で何とかなる。要するにランニングコスト的な、限界利益的なところを見ているわけですね。全体の赤字か黒字か、どんな財政とか収支状況になっているのかというのはこのガイドラインの検討するときに当然なければいけないですね。これを一緒に込みにして、例えば減価償却だけ入れても、ほかの固定費が入っていないわけです。

池内委員：

停留所の維持管理費や、設備を新設したりという費用ですよ。

坂本委員：

だから、減価償却だけ今捉えています、減価償却費は入れたとしても、ほかのものは入っていない。実際のバス事業者さんに払う費用全体だって払っているのだから入れるべきでしょうということになりますよね。ですから、この収支率というのをガードマンとか、こういう費目だけ入れる入れないということよりも、この収支率で何を見るかという目的が大事だと思うんです。関根

委員が言われたように、収支率だけ見ると非常によく、黒字になっているというイメージを抱かせるのは悪いですが、それについては他のところで、C o C oバスの事業の収支全体の状況を伝えるもの、今検討しているガイドラインの収支率は市民の方とみんなが盛り立てて頑張っってやっいていこうという中で、自分たちの努力でたくさん乗ったり広告収入を取ったり、ということを反映するものだと捉えるのがよいのではないのでしょうか。収支率がオールマイティだと考えるからそういうことになると思うんです。

もしも固定費も込みにするのだったら、ほかのすべての固定費も込みにしないと僕はいけないと思うんです。減価償却、ガードマンの費用とありますが、ほかのコスト、労務費とか、トータルコストを考えなければいけない。ですから、収支率というのはある前提で、ガイドラインとしてはこういう指標ですよということを認識して、それを見守っていくということにして、事業全体がどうなっているのかということと両方合わせて総合的に勘案しなければいけないと思うんです。

これはいくら議論してもどちらがいいとも悪いとも言えないと思います。これは考え方で、要するに収支率をあまりバラ色に見せてはいけないから償却を入れたほうがいい、ガードマン費用も入れたほうがいいという考えもあると思いますが、そうすると我々の努力ではどうしようもないですよねという意見が出てくると思うんです。いっぱい乗りましょう、たくさん広告宣伝もしてくださいと言っても、それだけでは限界があるとなりますよね。ですから、私は第1回目のガイドラインとしてはこういう住民目線、乗る方目線のところでの議論に使われるものだとするならば、今回の整理に行きつくのはやむを得ないのかなという感じがしています。

会長：

1つ整理しておかなければいけないのは、ガイドラインの中で言っている指標としての収支率というのは何らかの目安にするための数字です。だから、そのために必要なものは何かという意味で言うと、坂本さんがおっしゃったようなことが非常に大切な部分です。

だから、判断をする、あるいは評価をするための指標ということであれば、減価償却、ガードマンの費用は入っていませんということであれば、それに見合った基準を作るということもあるわけなので、そういう設定の仕方はあると思います。

今回ここで数字は実際には入れませんので、7年度ということなので、数字を設定する段階で、これはあくまでもランニングの部分での収支がどういう状況で評価するのか、判断するのというようなことがきちんと説明できれば、これはこれでガイドラインの指標としては成り立つ話です。

収支率という言葉から言う本来のあり方と、ガイドラインの指標としてのあり方は違う面もあるということをご理解いただきたい

いと思います。

関根委員：

何%を2年連続下回ったから廃止となっていれば、どちらでもいいんです。入っていても入っていなくても、基準をそれに合わせればいいことなので。

米澤委員：

そうなった場合にはわかりやすいほうがいいかなと私は思います。

早田委員：

それであれば、「収支率」という言葉は変えたほうがいいかなと思います。どうしても不安なのは、黒字だということ、その数字だけを見て、それだけが一人歩きしてというのはすごく不安が残りますので、収支率はあくまで事業全体の固定費も全部含めたものが収支であり、収支率であって、今回の指標の目安として考えるものについてはまた別の数字だということがわかるように名前を変えたほうがいいかなと思います。

池内委員：

「収益性」とか、そんな感じになるんですかね。

会長：

タイトルとしては、池内委員がおっしゃったようなことでもいいかもしれない。使う言葉としてどのようにするかというのは難しいのですが。

池内委員：

これだけで判断するわけではなくて、例えば2年で本当に廃止みたいになってくると、当然その年に導入した車両の償却費を入れるとドーンと入ってきてしまうじゃないですか。2年で本当にその指標を下回ってしまう可能性というのはあるわけで、ただ、きっちりとしたこういった指標を作っておかないと、いざというときに、路線を変更するというときに何もできない状況になってしまうと市としてもつらいのではないかな。廃止だけではなくて、路線変更のときにはかなり大きくこれは影響すると思うので。行政として何もできない状況に置くというのはよくないのかなと思います。利用者数も一応入っているのです。

事務局：

参考にですが、話がずれるかもしれませんが、コミュニティバスが15年から北東部を走り始めて、17年にも新規路線を始めているのですが、平成27年にリエッセからポンチョへ車両を交代している。イコール、そこから10年間は新車両の費用が補助

金としては多く出されている。そう考えると、約10年、12年ぐらいです。

ミニになると、平成20年から運行していて、今年新車に変えたので、そうすると大体12年ぐらいが車両がもつ期間なのかなというところでございます。

これまで車両の遍歴を踏まえると、大体バスは10年から12年ぐらいとなります。

池内委員：

その間補助金は出ているのですか。

事務局：

減価償却という形ではずっと出ています。それがポンチョで言うとも10年、ミニで言うとも5年。なのでミニだと5年間分は減価償却費のない補助金を支払っているという状況です。

名前ですが、「ランニングコスト率」とか、そういうことですね。

会長：

そういうことであれば、コンサルさんのほうから出た運行にかかるという言葉を入れるとか、そういうことかなと思うのですが。

小泉(伸)委員：

「運行継続判断収支率」とか、そういうことでは。

事務局：

なかなかランニングというカタカナの言葉を入れるのがわかりやすさというところで決めかねています。

会長：

確かにただ「収支率」という言葉を使ってしまうと誤解なり、別な数字の取り方との混同のおそれがあるということであれば、表現の仕方については考慮する必要があるでしょうね。

米澤委員：

収支率の見方の甘め、辛めというのは4ページのグラフなわけですよ。今議論が集中しているのは、辛く見るか、緩く見るかというところですが、そうすると大体10%は変わらない。5~6%のインパクトの差ですかね。そうすると、それに応じて運行継続の可否も5%ぐらい今回で言えば上昇するということですね。甘くするということは。

池内委員：

補助金の限度は30%でしたっけ、3割と書いていましたよね。

事務局：

基準をどの線にするかというところはまた別なので、基準が甘くなる、辛くなるというものではないかなと思います。

米澤委員：

ほかの市から見ると、小金井市さんはずいぶん高めに設定するんですねということになるのでしょうかね、この基準は。

事務局：

基準の数値については、お示ししているとおり令和7年度に決定なので、令和5年4月から再編で、運賃も変わる、一部ルートも変わってくるというところでの収支を見ながら最終的には数字も利用者の人数も含めた中で令和7年度に数字として決めていくというところです。

池内委員：

バッファーを見ないと、これにすごく縛られると怖い。

事務局：

逆に言うと、ここが現状でのただ単に広告収入とか減価償却費を入れただけのものなので、事務局としてはルート、運賃が変わることによって利用者がどう変動していくのか。今まではサラリーマンとか学生が乗られているルートが、北東部はそういう方が多かったけれども、今後どうなっていくのだろうという不安材料も持っていますし、貫井前原は逆に日中、国分寺の市境も走るとなると、一定利用者は増えるだろうとか。ただ高齢者が多いだろうから収支としてはそうでもないのかなとか、そういう想定は今は経験の中で想定していますが、実際やってみなければわからない。それは地域によって利用者の層やニーズも違ってきます。

関根委員：

収支率は前々から言っているようにあまりこだわらないほうが良いというのが私の意見です。1ページの基準でも、東大和市みたいに車を買っていないところもあれば、さいたま市のように車の費用が入っているところもあったり全然違うんです。だから、一律に並べても、20%、30%、40%と全然中身が違うので、さいたま市は20%以上、私どもが受けている西区の路線は下回っていますが、運行をやめるといったことは全然話としては議論にも上がらないので。

だから、今回いろいろ整理していただいて、抜き抜きでも良いかなというのは確かに妥当かなと思いました。道路整備でガードマンが要らなくなった場合もあるのに、道路整備をしていないからガードマンを配置する必要があるということで東のコースが不利になるというのはよくないと思ったので、前回意見を申し上げたので、これは抜きでも良い。減価償却費も乗せれば基準とそこのバランス、下げる、上げるを逆にすればいいだけの話なので大

した話ではないかもしれませんが、早田委員が言っているように、事業的に黒字というのを吹聴されるというのは事業者としては嫌な面があるので、ランニングコスト率とか、そういう形に変えてもらえればそれだけでいいと思います。この3番でも全然問題ないと思いますし、よくいろいろ整備していただいて、8番までいくつも出していただいたなと思います。減価償却費抜きの込みでもいいし、3番でも良いしという感じです。あまり収支率にこだわらないという形で整理していただいたのはよかったですと思います。そこはどちらでも、決める問題だと思います。

会長：

最終的に数字を決める段階ではどういう条件で設定しているかということのを考慮した基準の作り方をすればいい話ではあると思います。

関根委員：

逆に言うと小金井市さんのほうで行政サービスにかかる公的負担の割合みたいな取り決めを見ていただいて、そこに合わせればいい。例えば図書館だったら0円じゃないですか。スポーツセンターは200円、300円、自転車置き場はいくらというところで、バスはどれぐらいのカテゴリーの整理をされて、その公的負担率を小金井市としてどう考えるか。そこに最終的に合わせたようなガイドラインの基準を敷いたときに、償却が入っていたほうがいいのか、入っていないほうがいいのかというところで最終的に処理すればいいと思うので、それは7年度までに考えればいいと思いますし、コンサルさんにはぜひここまでやっていただいたので、7年度までの残務処理としてしっかり関わっていただくのが重要かなと思います。

会長：

小金井市の状況の中で話をしていますが、償却費の中には車を市で買って事業者に貸与しているケースとか、東京ではあまりないですが、一切車は市は買わないで、事業者が持っている車両を使ってやるというケースも地方では結構あるので、そういうことによつてこういうのは変わってきてしまいます。そういう意味では運行にかかる部分、ランニングの部分の基準にして考えるというのは、それはそれでありだろうと思います。

とりあえず事務局案の「なし」「なし」で進めさせていただいて、7年度の実際の評価基準を決めていくに当たってどういう条件で、どういう判断の仕方の中で考えるかというあたりの議論がこの先できればいいかなと思うのですが、どうでしょうか。

坂本委員：

私は今の会長のまとめでよろしいと思います。これはいくら議論しても切りがない。

基本的には「ランニングコスト回収率」みたいな格好でやっていくということで名称を考えていただければいいと思います。よって、今回は収支率という言葉が使われると、事業者さんとか一般側からは本当の損得だとなってしまう誤解を招くということを言われているので、今日各委員からご意見があったように収支率という言葉を使わない名称に変えて、この概念指標は今まで議論を何回かやってきたので、1番と3番で行けばいいと思います。

池内委員：

ガイドライン（案）ではきっちりこれで確定という部分は避けたほうがいいのですか。令和7年に。

会長：

数値的なことは。それはそういう作りになっていますので。今回このガイドラインのパブリックコメントに出すものとしては、これは今後C o C oバスのあり方についての市の意思表示としてこういうものを作っていきますと。ただし、今の社会状況を考えたときに、その数字を今ここで入れるのは決して適切ではないので、7年度に確定していきますということです。

そんな形で進めさせていただいて、言葉については選択をさせていただくことにしたいと思います。

ほかには何か。

平野委員：

教えてください。資料1の4ページの私が注釈についてということで指摘しましたが、地域公共交通会議、これを適宜注釈を加えているというのはどこにあるか教えてください。

事務局：

ガイドラインの7ページ下の5番です。

平野委員：

もう少し親切に、構成がどうなっているか。再編計画（案）の資料の中で設置要綱が出ているわけですが、もう少し「〇〇で構成する」とかいうような表現ができないのかなど。私の意図はそういう意図だったのですが、いかがでしょうか。

具体的に言いますと、運行ガイドラインの8ページのSTEP②で見直し検討会議の開催ということで、ここで2段目には「〇〇等で構成」となっています。見直し検討会議というのはこうなんだとはっきりわかるのですが、その下の地域公共交通会議というのは何なのだろう。この説明を読んでも構成メンバーが全然わからないから、「〇〇等で構成する」とか、我々みたいに公募でやるのとバス会社の方が含まれるとかいうようなことを付記したほうがわかりやすいのではないか。これは必ず質問が来ると思います。

事務局：

わかりました。そもそもの国土交通省での設置の基準要綱がありまして、その記載と合わせて、それだから小金井市はこうしているというところがあるので、一旦は国土交通省の基準での記載で極力わかりやすいような形にさせていただきます。その都度によって構成員をどうするかはまた別の議論がありますので必ずではないので。

平野委員：

構成員が変わる場合もありますものね。

事務局：

そうです。

平野委員：

運行ガイドラインの質問でもよろしいでしょうか。34ページのアンケートの(8)と(9)ですが、複数回答が可能なのかどうか。これを表示していただかないと、多分これは複数回答可ではないかと思ったのですが、いかがでしょうか。

事務局：

複数回答で問題ありません。

平野委員：

では、付記してください。

池内委員：

最近、男性、女性回答なしというのが多いのですが、これはどうなんでしょう。

会長：

これはあくまでアンケートを取る場合のイメージですので、その辺を含めて検討させていただければと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

特にないようでしたら、先ほどの議論の件は私のほうでまとめさせていただいたように、今回市の1つの意思表示という意味合いのガイドラインを今後こういう形でやっていくということで、社会状況を鑑みて指標そのものについては、中身そのものについては7年度の設定について表現をしてパブリックコメントに臨むということで、このガイドラインの案について、そういう形で今後パブリックコメントを行う際の最終的な素案とするということにご異議ございませんでしょうか。

(異議なし)

会長：

ありがとうございました。それでは、ご異議なしと認めたいと思います。そのように進めさせていただきます。若干の文言の設定、アンケートの表現の仕方、この辺については調整させていただいて、申し訳ありませんが、時間的なこともございますので、一任いただければ幸いです。

それでは、協議事項③については以上で終了します。

④の地域説明会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4に沿って説明—

会長：

ただいまの説明についてご意見、ご質問があればお願いしたいと思います。

名称については、今までと形が違うのに同じような「懇談会」という名前だとかえって地域の方たちも混乱するのではないか。今までのようなやり方を期待して来られても今回は違うということだったので、「説明会」にしたほうがいいのではないかという話は私のほうからさせていただきました。

よろしければこんな形で進めさせていただくということでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、以上で協議事項は終了となります。

次に、(2)その他ですが、今後のスケジュール等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5に沿って説明—

会長：

ただいまの今後のスケジュールについてご質問等ございますでしょうか。

特にないようであれば、このようなスケジュールで進めさせていただくということですので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

ほかに何か皆さんからその他は。

平野委員：

今回は7月なので、情報だけお話しします。2点です。

1月28日に東町3丁目の近藤皮膚科クリニックへ行ったんです。そうしたら受付で署名依頼をお願いしますと言われたんです。東小学校に停留所を作ってほしいということで署名集めをしてい

ました。私は署名はしてきませんでした。そういった情報がありますので、地域懇談会の際にこういう話が出ると思います。

もう1点は、以前の会議でバス停の椅子の設置についてということで、見つけたら撤去するというのをこの会議で話しましたが、実際見てみると、北東部循環の20-2番のバス停のところで地蔵通り西で2個の木製の椅子が置いてあります。中町循環では14番の中町3丁目にはスチールの丸い椅子が3個と木製の椅子が1個置いてあります。こういった状況で、私はここしか見えていないのですが、ほかのルートでも結構椅子を置いてある。その辺はきちんと撤去するという決めにするのか、それとも椅子はやむを得ないものだから置いておくか。交通弱者の移動のニーズに配慮するというCOCOBASの基本方針があるので、市民の方からすると椅子ぐらい置いていただきたいのではないかと思うんです。置くか置かないか、置いた場合は撤去するかどうか、このあたりもきちんと決められたほうがいいと思います。意見です。

会長：

ありがとうございます。今の件、事務局からコメントはありますか。

事務局：

情報提供ありがとうございます。1点目については、いろいろな取り組みをされている方がいるので、それは情報として受け止めさせていただきます。

2点目のベンチについては、難しいところもございます。

池内委員：

バス事業者と同じにしているベンチはありますか。

事務局：

バス事業者さんは車道幅員があり、基準を満たすようなところに設置されているようなところ。道路管理課長、何かありますか。

日野委員：

道路管理課長です。ベンチにつきましては、バス事業者さんから道路法に基づく道路占用申請をしていただいて、道路管理課のほうで許可をして安全上問題ないという確認を取った上で設置しているものについてはもちろんOKです。

ただ、道路の中に勝手に置かれているベンチにつきましては、道路法違反になります。そういう通報があれば、道路管理課としては撤去せざるを得ないです。

ただ、私有地の中に収まっているものについては道路管理課としては何もタッチできない状況になります。ただ私有地の土地所有者が、これは邪魔だという判断になれば撤去ということにはな

るかもしれません。

会長：

その辺のことは実際に置いた方が知っているとは限らないので、どう判断するかは難しいところです。中には自分の民地の中に好意でしてくれているケースもあります。一律にこうだということはなかなか言いにくいかもしれない。

ほかにはよろしいですか。

よろしければ、以上で令和3年度第5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。長時間にわたりまして大変ありがとうございました。

以上