

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1月31日（金）午前10時～正午 |
| 開催場所 | 小金井市商工会館2階 大会議室 |
| 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、古谷弘文、関根康洋（代理出席）、鈴木章介、小池毅、信山重広、鈴木一弘、鈴木文彦、堀越千秋（代理出席）、日野靖久、若藤実 [市事務局]堀池浩二（都市整備部交通対策課長）、府川真之（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(株) |
| 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 令和元年度第3回小金井市地域公共交通会議 会議録の確認 3 ココバスの運行水準の拡充を求める要請書について 4 議題 <ol style="list-style-type: none"> (1) 小金井市コミュニティバス再編事業スケジュールについて (2) 小金井市コミュニティバス再編運行基準（案）について (3) 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） 5 その他 6 閉会 <p>〔資料〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和元年度第3回小金井市地域公共交通会議会議録 0 令和元年度第3回地域公共交通会議指摘事項と対応方針について 1 小金井市コミュニティバス再編事業スケジュール 2 小金井市コミュニティバス再編運行基準（案） 3 再編ルートの検討について 4 ココバスの運行水準の拡充を求める要請書 <p>参考資料 1 道路幅員図 参考資料 2 小金井市地域公共会議委員名簿 参考資料 C o C o バスパンフレット 参考資料 多摩地区のタクシー運賃の改定について</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、ただいまから令和元年度第4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—

—資料確認—

事務局：

これを持ちまして私の職務は終了いたしましたので、会長と交代いたします。鈴木会長、議事の進行をお願いします。

会長：

おはようございます。今年もよろしくお願ひいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。次第2「令和元年度第3回小金井市地域公共交通会議会議録の確認」です。事前にお送りしている会議録について何かお気づきの点、修正等がある方はご意見ををお願いします。特に問題ございませんか。

(異議なしの声あり)

それでは、会議録については確定とさせていただきます。確定版については事務局で準備が整い次第、市のホームページに速やかに公開します。

続けて、まず東京ハイヤータクシー協会からタクシー運賃改定についての報告があります。ご説明をお願いします。

小池委員：

—**参考資料**に沿って説明—

会長：

何かご質問があればお受けしますが、よろしいですか。

では、本件についてはご報告ということで、ぜひタクシーのご利用をお願いできればと思います。

続きまして次第3「ココバスの運行水準の拡充を求める要請書について」です。この要請書は地域の方から出ているものと聞いております。大きく3つの要請項目について、事務局より内容・市の考え方についてご説明をお願いいたします。

事務局：

令和2年1月29日付けで「ココバスをよくする会」から要請書をいただいております。内容といたしましては、ココバスに関するアンケートにおいて、ココバスに対する満足度で「不満」との回答が半数以上であった点、高齢ドライバーの免許証返納が増え、公共交通としてのココバスの重要性が増している点、年金収入の減少や介護保険料、医療保険料の上昇、消費税増税等で生活

が厳しくなっている経済的な点や、アンケートの結果等から現状の100円運賃の維持について声が上がっている、といった問題点が提起されています。

文中の「今回のサービス水準の設定」の箇所は運行基準（案）を指すものと認識しておりますが、こちらについては利用者の実態が反映されていないというご指摘でございます。

これらに対し、裏面に大きく3点の要請項目が記載されています。こちらにつきまして、市としての現行の考え方をお話しさせていただきます。

1点目については、後ほど運行基準（案）の議題がありますので、その際にお話しさせていただきます。

2点目については、主に利便性向上という観点での要請と受け止めています。運賃、シルバーパス等の利便性向上策については、運行基準（案）資料「運賃」の項目に記載の通り、委員皆様のご意見を踏まえ、今後検討していく課題であると認識しています。

3点目については、去年、第1回目の地域懇談会を実施いたしました。今後第2回目の地域懇談会も考えています。市といたしましても、その際に地域と意見交換をさせていただきたく、ご理解いただければと思います。

会長：

この要請書は会議直前に提出されたものであることから、今回の会議で各項目について皆さんから意見を頂くことはしないことにいたします。ただし、今後、この要請項目については本会議の中でも議論していくべき事項であると思っています。

当然、市民の皆さんのご意見を反映しながら進めていく基本的な方向性は変わりません。今後、地域懇談会も予定されており、その中でもご意見を確認する機会があると思いますので、今後こうした地域のご意見に対して我々も耳を傾けながら議論していくということで本会議は進めていくつもりであります。

したがって、今後の進め方の考え方として、会長の私から事務局に対して申し送りをさせていただければと考えておりますが、よろしいですか。

(異議なしの声あり)

それでは、そのような形で進めさせていただきます。今後の具体的な議論の中ではこういったご意見についても参考にさせていただきますながら議論を進めさせていただきたいと思っております。

それでは次第4、議題に入りたいと思っております。

議題(1)「小金井市コミュニティバス再編事業スケジュールについて」です。スケジュールについては本年度第1回の本会議において説明していることですが、少し変更点が生じていますのでまずは事務局より説明をお願いします。

事務局：

—資料 1 に沿って説明—

会長：

基本的な進行の詳細については第 1 回会議でご議論いただき、ご承認いただいた流れと変わりないですが、地域懇談会のスケジュールについて、議論の進捗に応じて少し後ろ倒しにしたという変更点になりますので、もし質問があればお願いします。

よろしければ次の議題に入ります。議題(2)「小金井市コミュニティバス再編運行基準(案)について」、こちらは平成 30 年度第 4 回本会議において最初にお示し、その後、地域懇談会を実施し、地域の方や利用者側のご意見を確認し、第 3 回本会議において主に運行事業者からのご意見も伺うという形で今まで議論を進めてきたところです。前回会議でも触れましたが、運賃と収支率以外の項目については本日決定させていただきたいと思っています。

まず事務局より運賃、収支率の部分を除いた最終案について説明をお願いします。

事務局：

—資料 2 に沿って説明—

会長：

この間、特に前回会議において様々なご意見をいただいております、また、先ほどの要請書を含め、地域懇談会でも多くのご意見をいただいているところです。したがって、特に運行間隔と運行時間帯の項目が中心の議論になるかと思えます。

今回の主な変更箇所として、記載表現を変えています。もともと運行基準については「最低限確保する基準」という意味合いであったはずですが、「9 時台から 19 時台」「1 時間に 2 便」という書き方をしていたために、これまでの議論や地域懇談会において、今よりも低下したサービスが標準的な形になるのではないかと、といった意見が多く出ていたように思いました。そこで、この基準はあくまでも最低限確保する基準であり、運行事業者から現状維持であれば対応できるとの意見があったように、可能であればこの基準から少しサービスを上げることもできるため、現行サービスを必ずしも低下させるものではないということが明確に伝わるよう、今回「最低限確保する基準として」という記載表現へと変更しています。こうした点やこれまでの経過等も踏まえて、運行間隔、運行時間帯について、ご意見等をお願いします。

坂本委員：

今会長からご説明があったところが 1 つのポイントだと思います。今日配られた要請書にもあるように「現状のレベルは確保する」として、市民の皆さんが享受している今のサービスレベルは維持した上で、足りないところがあるのかといった議論をしてい

くのか、それとも今回示された「最低限確保する基準」としてベースを同じにすることから始めるのか、とでは市民に対するニュアンスが全然違うと思います。

地域懇談会でも様々な意見が出ましたが、バス会社の事情や市の財政事情から、現状からサービス水準が後退する地域も出るのではないかという危惧からの発言であったと私は思っています。

この会議として示す案が「現在のレベルを確保する」と書けないのかということをお聞きしたい。事務局はどうお考えですか。

事務局：

坂本委員のご指摘ですが、市としては、今後更にドライバー不足が深刻になっていくことを踏まえますと、これまでもご説明しているとおおり、ゼロベースで見直しを行うに当たり、まずは統一的な基準を作った上で、地域の要望、状況、事情を踏まえて、必要などころには少しサービスレベルを上げていくといったイメージを持ってございます。

会長：

今回は路線全体の再編となりますので、今の路線がそのまま残る形ではないことを考えると、「現状のサービスを維持する」という書き方は非常に難しいところがあるため、今回示されているような「最低限のサービスレベルとしてこの水準は維持する」という書き方にせざるを得ない部分もあると思います。

池内委員：

一番重要な部分は、持続可能ということだと思います。持続可能でなければ、いくらサービスを上げて民業を圧迫して運行事業者が経済的に損失を受けて継続できなくなる。将来的にはバス会社さんも継続できない状況が出てくるかもしれないことを考えると、将来10年、20年、C o C oバス事業を続けることができる落としどころを見つけないと駄目だと思います。

その点で、市民の方に、このままではC o C oバス事業自体が本当に撤退に追い込まれる、という危機感を持っていただくこと、将来的には公共交通機関自体が成り立たなくなる恐れがあるということをお話を理解していただくことは絶対に必要だと思います。前回会議でもお話ししたように、市としての負担はどこまでが許容範囲なのか、どこまでが民業を圧迫しないものなのかということをお話を本会議で考えていかなければいけません。

全てを30分に1本という形で統一するのは良いですが、増やすということにしても、実際の利用が無いような場所や時間帯に運行するのではなく、長期的に続けられる議論をしていきたい。今回の要請書のように、これ以上サービスを低下させないでほしいというのは、税金を納めている立場の市民としては当然の発想です。しかし、サービスを提供するためにはその分税金負担がかかるということをお話を理解していただくことが必要なのではないかと

考えます。

1つ気になるのは、本数を減らすことによって野川・七軒家循環のような乗り残しが新たに発生しないかどうかは乗降客を踏まえ考えていただいきたい。乗り残しの発生可能性に関しては、貫井前原循環を1時間に2本とした場合などについて、事務局では検討しているのですか。

事務局：

ご指摘の乗り残し可能性はあるかと思えます。そういったことがまさに地域特性、地域の問題であり、今後、地域の方とお話をし、運行事業者とも協議の上、総合的な観点で検討する必要があると思っております。

鈴木章介委員：

今回示された再編基準（案）の中で、今問題になっている運行間隔、運行時間帯の「最低限を確保する基準として」という形で書かれている部分について、バス車両や運転手の人員数、市の予算など、限りある資源の中で運行するものであり、決して青天井ではないということは認識しておく必要があります。

その中で、移転する新市庁舎を結ぶバス路線を作るために新しい道を通す必要がありますが、現状のバス車両台数、バス運転手の人数で現状の路線を維持しつつ、新しい路線を作る、という対応はできないと認識しています。絶対的な総量として今の資源でやりくりしていくことになるため、現行よりもサービスが落ちる部分があるということは共通認識として持つということが大前提にないと、全員が違う夢を持ちつつ、最終的にでき上がったものが違うという話になってしまい兼ねないと思えます。

ぜひ、今あるものが絶対そのまま維持すること、それ以上増やすことは難しいという、共通認識を持ちながら路線の再編を考えていかなければ議論がかみ合わなくなることも考えられるため、確認も含めて意見を出させていただきたいと思えます。

会長：

ありがとうございました。これまでに大前提として方向性を議論する中で、資源が限られているという点は前提条件として出ています。その前提がある中でサービス水準として考えたときに、最低ラインを決めておいて、それをベースにできるところまでの範囲のことをやっていくという考え方になると思えます。

例えば、あるルートを30分に1本でのダイヤで引いてみたけれど、同じ資源、同じ車両数、同じ乗務員数を使って、労働基準にも合った中で、もし20分間隔での運行ができるのであれば、そこは対応できる部分になります。そういった意味での「最低限確保する基準として」という書き方であると理解していただけると良いかと思えます。

池内委員：

結局、バス事業者さんの資源を借りて市は運営しているため、それを無視しては恐らく何もできないという状況にあると思います。そうすると、バス事業者さんからこれだけの本数は運行できますという部分がある程度示されれば、市民の方も納得せざるを得ない状況ではないでしょうか。市としてはバス事業自体ができないでしょうから、そういったことを明確に情報開示することが必要なのではないかと思います。そうでないと次の地域懇談会でも「この地域は黒字なのだから4本にしてくれ」といった意見が出るのは目に見えていますので、それをまずは市民の方に開示していただきたい。それは非常に必要なことではないかと思います。

また、財政状況についても、赤字という部分も開示していただいて、その上で議会等がこの範囲の歳出であれば許容するから運賃は100円を維持しようということであればそれで良いでしょうし、そういった部分は情報開示がまだされていないと思います。

会長：

恐らくこの会議体の中では皆さん同じ認識を持っているのですが、どこまで広く知られているかということ、まだまだという状況であることを私は他地域でも実感しているところですので、情報開示は必要だという認識を事務局も持っていただきたい。

平野委員：

基本的には先ほど市の方が説明なさったゼロベースのスタートには私は賛成です。そこで、1つ目は市の財政の問題、2つ目は運行会社の内容、3つ目には私ども委員会の意見と市民の皆様の意見、この3つの要点をきちんと整理する必要があると思います。初回の地域懇談会では、やはり不平不満が多く、出席者のほとんどがこの3つのことをご存じない方で、言いたいことを言う。そうするとますます混乱します。次回の第2回地域懇談会では、現状や近い将来の背景の資料をきちんと整理して、市民の皆さんにご提案、ご提示をしていただきたいと思います。

会長：

C o C o バスの運行事業者さんからは何かございますか。

早田委員（京王電鉄バス）：

当社としての意見としては、前回の会議のときにお話ししたとおりです。前回会議の議事録の中にも書いていただいている内容と基本的には変わりませんが、何度もお話が出ており、バスの乗務員の不足が非常に深刻な状況になっております。当社だけでなく、他バス会社さんもそうですし、恐らく東京だけではないということは皆さんご案内のとおりだと思います。

我々もC o C o バスに限らず常に考えるのですが、今ある力をどう配分するかという考え方がどうしても基本になってしまう。

先ほど池内委員からもご発言のあった、5年後、10年後、20年後にはもっとパイが小さくなっているかもしれないという状況下で、どのように路線を考えていくかということがベースになるのとおもっております。

そのため、「今あるサービスを維持」としてしまうと、この再編事業においてゼロベースで考えるとした時に、プラスもマイナスもなく、恐らく現状とあまり変わらないというような結果になってしまい、ルート案の検討に際し、少し議論の幅が狭くなってしまふのかと感ずるところです。

ルートの再編に当たって一定の基準を設けなければならないとなれば、ひずみが出てしまうことはある程度仕方がない面もあるかと思ひますが、そうした中で「最低限」という文言を使って基準を作るといふのも致し方ないのかなと思ひます。一方で、運行間隔に関する基準「1時間に2便」といふのも、例えば1時間に1便の運行で十分なところがある場合でも、2便を運行しなければならないということとなりますので、ある意味縛りになってしまふことは認識しておいた方がよいと思ひます。

今後ルートの議論は当然C o C oバスを中心に考えることとなりますが、市内の公共交通という広い枠の中で議論した方がよいと思ひます。私としては、正直なところ、公共交通を考える上では運賃100円は非常にひずみがあると考えています。まず1つとして、そもそも100円でバス事業は成り立ちません。もう1つは、当然人間は安い方を選択しますので、100円のバスがあることによって既存のバス路線からお客様が流れていくことは止められなくなってしまひます。このように既存の路線バスがコミュニティバスとの競合により痛手を受け、市の公共交通としての路線網がなくなってしまうことは大きな損失だと思ひますので、市内の公共交通全体を考えて、ルートや運賃、時間帯を考えなければならないと思ひます。

会長：

つくば観光交通さんは何かご意見はありますか。

信山委員（つくば観光交通）：

京王バスさんから全体的なお話はしていただいて弊社としても同様ですが、特に現在のルートを維持するということを含めてでも、慢性的な人手不足等からこの地域の賃金が上がってきているということをご認識いただきたいと思ひます。現在の給料的待遇では厳しいと乗務員から申し出も出てきており、今後の経費の増加に繋がっていくと思ひますので、こういった点も含めて検討を進める必要があるかと思ひます。

また、我々交通事業者としては大切な利用者様をお乗せして運行しておりますので、安全性と乗務員の待遇を第一に考えて運行しているという点も考慮いただけると非常に助かります。

会長：

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

運行基準につきましては、運賃と収支率等の今後の継続基準については今後の議論にさせていただき、それ以外の部分についてはここで決定という形にさせていただきたいと思います。

小金井市コミュニティバス再編運行基準として原案のとおり一部決定とすることについて、いかがでしょうか。

(異議なしの声あり)

それでは、原案のとおり運行基準につきましては一部決定とさせていただきますと思います。

なお、これまで様々な議論をし、先ほど触れた地域懇談会あるいは要請書等の中にもあるように、地域のご意見等も踏まえつつ、今後の議論を進めていくということには変わりはありません。また、様々な情報を公開しながら、市民の方等へきちんと理解をしていただく努力を事務局にはしていただかなければなりませんので、これについては改めてお願いしたいと思います。

それでは次の議題(3)「小金井市コミュバス再編計画(案)(運行ルート)について」に入ります。これまで議論した再編基本方針、それから運行基準については、あくまでもルートを設定していく上での前提条件になります。今回の会議から実際のルートの検討に入っていきます。本日資料としてルートを定める上での条件、現段階でのルート案とその考え方等が提示されているところですので、まずは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：

運行ルートの再編計画(案)についてご説明をいただきました。確認ですが、ルート案について今日確定するものではありません。

まずは今回の資料を基に委員の皆さんからご意見をいただく。そして次回の第5回会議では、本日の会議における指摘事項等を受け、精査した上で、大枠の図面へ反映し、更に具体的なルートにした形で提示していただきます。そのルート案に対する指摘事項等を踏まえ、次年度の第1回目の本会議において、再度ルート案を示し、そのルート案をもって第2回地域懇談会において地域の方からご意見をいただく。といったスケジュールであると事務局から聞いております。

本日は具体的にどこを通るという案ではなくて、ざっくりとしたルート案を出している形としておりますので、これについて様々な意見をいただきたいと思います。まずは資料3の1～5ページ、ルート検討に当たっての条件整理について、ご意見をいただきたいと思います。その後、3つのルート案が示されてお

ますので、ご意見をいただければと思います。

それでは、ルート検討時の条件整理の部分についてご意見があればいただきたいと思います。

早田委員（京王電鉄バス）：

ルートを議論する上での前提条件として、資料3の1ページに車両の保有台数が記載されていますが、ポンチョとハイエースとそれぞれ記載の台数が上限であり、これを超える分は運行できないという点が1つになります。ポンチョの場合7台あり、内1台が予備車でございますので、稼働するのは6台になります。

距離が長くなれば、1周に要する時間も長くなり、車両台数が必要となるため、路線数を減らさざるを得ないこととなります。

例えば資料3の11ページ、野川・七軒家循環はハイエースで運行する路線になりますが、それ以外はポンチョで運行するとして、緑色と青色の円については路線の長さから恐らく2台運行になると思います。ピンク色と黒色の円は車両1台で回れるのかと思います。そうすると車両の合計が6台となるわけです。

例えば、黒色の北東部循環を武蔵小金井駅まで延ばすという話になると、車両が2台必要となるため、車両合計数がオーバーしてしまいます。

資料1ページに戻っていただくと、1台で1時間2便の場合には○km程度と記載がありますが、先ほどの再編基準案の中で運行間隔については「1時間に2便を最低限確保する」という形にしましたので、1時間1便で路線を長くする、ということとはできない状況となっています。大体の目安ではありますが、こういったところを頭に置きながらご議論いただければと思います。

池内委員：

今貫井前原循環は1時間に3便ですが、これは車両2台で運行しているのですか。また、仮に1時間に2便での運行としたときに、1台で回すことは距離的に難しいのでしょうか。

早田委員（京王電鉄バス）：

現在は、2台で運行しています。また、1時間に2便としたときでも距離的な問題から2台は必要となります。

会長：

前提条件等について、他にご意見はありませんでしょうか。

鈴木章介委員：

確認ですが、資料3の1ページ「通行する道路」について、参考資料1の道路幅員図における「一方通行」とは、バスが一方通行だったなら通れるということなのか、道路が一方通行だったなら通れるということなのか、どちらなのか。

事務局：

道路自体が一方通行であれば通行可能、という意味です。幅員図の色の上に矢印が入っている箇所は道路上一方通行の制限がかかっている個所であり、この向きであれば通れるということです。

青木副会長：

関連ですが、濃い青色と水色は一方通行なら通行可能となっていますが、実際道路そのものは一方通行になっていない箇所がありますよね。バスを通すためには、地域の方のご協力の上で一方通行の規制を新たにかける必要があるという理解でよろしいか。

事務局：

お見込のとおりです。地域の方にどこまでご協力いただけるか、という点はございますが、法令上はそのような整理です。

なお、現在の基準から見ると通行できない箇所を現状C o C oバスが運行しているところも見受けられますが、この幅員図については、道路台帳上の数値について、現在の道路幅員と基準から運行が可能かどうかを判断するという観点でご覧いただければと思います。

池内委員：

実際の道路幅員と台帳上の道路幅員が違っている場合があるということと、台帳上は通れなくとも今通っているところは許容されているということですよ。

会長：

恐らく最初にココバスを走らせた時の警視庁の判断によって、この台帳で言うと今回引っ掛かりそうなところが通行できているケースがあるかもしれないということです。

特に条件整理のところの問題がないようであれば、3つの案についてご意見をいただいきたいと思います。条件整理につきましてはよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

それでは、ルート案について議論を進めてまいります。今日は資料3の8ページ「再編ルート案の路線全体の考え方、個別の路線の考え方」と、事務局より挙げていただいた論点等を踏まえてご意見をいただきたいと思います。案1、案2、案3という大括りの区分だけしてご意見を伺っていただきたいと思いますので、ご了承いただきたいと思います。

まず、資料9ページの案1「現行ルートをベースとした改善案」について、ご意見をいただければと思います。

平野委員：

中央循環の連雀通りを往復するというのは具体的にこの路線図から行くとどこからどこをどのようになるのか。

もう1つは、北東部循環で西側部分を除き路線を短縮すると記載がありますが、これは具体的にどの部分を言うのか。

事務局：

まず、今回のルート案は、具体のこの道路、このバス停というところまではまだ議論が尽くせていないということが前提の条件としてお考えいただければと思います。

まず、北東部循環に関しては概ね公共交通不便地域である黄色い網がかかっていない区間、図中の白い部分を通るあたりが路線として短縮できるかと考えております。

平野委員：

そうしますと郵便局の前辺りは通らないということですね。

事務局：

はい。次に中央循環に関しては、連雀通りの往復もしくは農工大の前の通りを通ることも一部考えられるところですが、往復という表現を入れたのは、これは矢印がWの形になっており、行きと帰りがあるので往復という表現をしております。今は循環ですので片方向だけですが、反対向きも考えているということでご理解いただければと思います。

橋岡委員：

貫井前原循環と野川・七軒家循環、これは従来と変わりなく運行エリアベースがそのまま適用されるということですね。

地形的に急坂があったり、曲がり角があったり、狭かったりしますので、今の路線のようなルートで駅まで行って、駅で乗り継ぐと理解いたします。

会長：

先ほど事務局からの説明にもありましたように、貫井前原循環と野川・七軒家循環については走れる道路が限られているという前提で想定をされた図になっていると思います。

青木副会長：

図の見方で、矢印が右回りや左回りで記載されていますが、循環であればこの向きで回る想定であるという理解でよろしいか。

事務局：

道路の一方通行等の制限もございまして、逆方向への走行が可能な道路があれば考えることもあるかと思いますが、今のルート状況やアクセス性を考えるとこの向きの方が良いのではないかと

という考えから、今回のような矢印の向きをお示ししています。
また、逆向きの方が良いというご意見がありましたらご指摘いただきたいと思っております。

早田委員（京王電鉄バス）：

北東部循環は新庁舎等に立ち寄るということですか。

事務局：

そのように想定しています。

早田委員（京王電鉄バス）：

新庁舎等は線路よりも南側にありますので、北東部循環を新庁舎等に入れるとそれだけ所要時間もかかってしまうことから、もし速達性を重視するのであれば、高架下の道路沿いにバス停を作って、「新庁舎入口」として運行することも1つのアイデアだと思います。新庁舎に向かう利便性はそこまで落とさずに、効率的な運行という面を重視するのであればその方が良いと思います。

会長：

他によろしければ案2に移ります。案2について、資料3の8ページも参照いただきながらご意見をいただきたいと思っております。

池内委員：

中央循環は8の字ですが、距離的にバスは2台必要になりますか。案1と案2の違いは、中央循環をWの形にするのか8の字で循環にするのかで、他は同じという理解でよろしいですか。

また、8の字で北側に行く意味、利点はあるのでしょうか。

事務局：

中央循環は2台必要となります。また、お見込みのとおり、案1と案2について、中央循環以外は同じです。

8の字で北側に回る意味は、1つは市内南北を結ぶという点、もう1つは北東部循環で逆回りの要望をいただいております、中央線の北側で部分的に逆回りとなることで、新庁舎に行く場合、北東部では大きく回る必要がございますが、中央循環を使うと比較的短時間で新庁舎へアクセスすることができるという点です。

池内委員：

従来の北東部循環の利用者もここで拾えて、仮に1時間に2便の運行となる場合、減便に関してもある程度フォローできるということですか。

事務局：

はい、そういう形となっております。

会長：

続いて案3についていかがでしょうか。これはピンク色の中央循環が非常にコンパクトになって、青色の中東循環がJR中央線の南東地域を広域にカバーする案になっています。

坂本委員：

中央循環はこのぐらい小さいと、利用者数という点ではあまり有効性がないのではないかという感じがするのですが。

事務局：

路線をコンパクトにした理由は、C o C oバスのみならず鉄道や民間路線バスの接続が多い武蔵小金井駅からの乗り継ぎによる利用も含めた新庁舎へのアクセスを考慮しているためです。

坂本委員：

Wの字や8の字の方がカバー範囲を広くできるのかと感じます。使用車両数についてこれだけタイトな条件で議論している中で本当に有効なのかという気がいたします。ご検討いただきたいと思います。

青木副会長：

案3の中東循環は比較的長い路線となっており、踏切が2か所あり連雀通が意外と混んでいます。2台であれば、30分に1本の運行は一応確保できるという認識でよろしいのですか。

事務局：

あくまでも距離だけで見ると確保できるという整理ですが、実際の走行可否については詰めていかなければなりません。

平野委員：

今までは中町循環で新小金井駅の発着がありましたが、今回の3案とも新小金井駅には立ち寄らない案となっていることについて、何か理由があるのでしょうか。

事務局：

理由としては、ポンチョの使用可能台数が6台という制約の下で考えた時に、新庁舎へアクセスする必要性を踏まえ、新庁舎へのアクセスを確保すると、路線の走行距離上、新小金井駅に寄ることが難しいことから今回のようなルート案としています。アンケート調査等の結果からは、駅（鉄道）を使うために新小金井駅で乗り降りしている方はあまり見受けられず、一方で駅周辺に用事があり行く方はいたため、路線として駅に近い道路を通り、そこで乗り降りをすることで、駅周辺へのアクセスが可能ではないかと考えております。それでもやはり新小金井駅に寄った方が良く、というご意見があれば伺いたいところでございます。

会長：

新小金井駅へ結節した方が良い、というご意見があれば、本日も意見として伺って反映します。

坂本委員：

駅に寄る場合、不便地域である連雀通り南側へも回るためには時間がかかってしまうという点も勘案し検討していただければと思います。新小金井駅に寄るか、連雀通り南側の不便地域の方を通すのか、ということになるのではないかと思います。

石川委員（堀越委員代理）：

現状、民間バス事業者さんの停留所を含めても、新小金井駅だけはCOCOBASしか入っていない状況かと思えます。再編基本方針2「路線バスを補完するサービスの提供」、方針3「日常生活に即した運行サービスの提供」という点で、交通結節点を結ぶということは現状できていることから、新小金井駅そのものを使う人がいないため他の交通アクセスも考えた上で乗入れない、という考え方は1つの案かと思えますが、それが基本方針上、問題ないかという点をご検討いただいた方が良くと思います。

平野委員：

新小金井駅は、以前はICU（国際基督教大学）の学生の利用が非常に多く、武蔵小金井駅から西武線を使う人と、新小金井駅からCOCOBASを使う人がいましたが、今ICUは独自でスクールバスを発着させているようで、それにより新小金井駅自体の乗降客は以前と比べてずいぶん減ったとお聞きしています。

また、ICU近くの東町1丁目や5丁目の方はほとんど新小金井駅へ歩いていきます。健康のために待つよりも歩くという雰囲気地域だそうです。この辺りの状況も勘案しながら、新小金井駅へ寄るのか寄らないのか、寄らないのであれば、東町の他の不便な地域に寄られた方が良くのではないかと思います。

会長：

次に、今回の案3つとも現行の北東部循環を縮小し、武蔵小金井駅方面へのアクセスをしない案となっておりますが、サービスレベルがどうなるかということよりも、武蔵小金井駅へアクセスする案がないということについて、ここにバス車両を集中させてでも武蔵小金井駅まで行った方が良くのか、ご意見があればいただきたいと思えます。

平野委員：

私自身、緑町に住んでおり、雨の日は北東部循環を使っています。乗車状況を見ますと、小金井郵便局ぐらいまでは皆さん乗られますが、稲穂神社ではあまり降りません。まして21番の小金井市役所入口にも降りず、終点で降ります。そのため、個人的に

は小金井郵便局から競技場通りを真っ直ぐ南下して武蔵小金井駅へ行かれてもいいのではないかと思います。

一方で、買い物については、緑町地域の方は、自転車もう乗れない年齢になりますと18番の三光院前のいなげやさんに行く状況です。よって、この付近を運行している場合、稲穂神社の付近にはダイエーがありますが、そこまで皆さん行きません。

坂本委員：

今北東部循環を利用している方、特に年配の方は、武蔵小金井駅付近へお買い物に行くことが多いと思っています。市役所は年に1回ぐらいだと思いますが、武蔵小金井駅は毎日に行っていますという人もいますので、平野委員が言われた趣旨も含めて勘案していただければと思います。恐らく郵便局から西の方ではほとんど乗降もないですし、真っ直ぐ駅に入るように検討していただければ良いかと思います。

武蔵小金井駅にアクセスしたいという要望が特にご老人の方は多いと思います。また、イトーヨーカドーなどで買い物して、お昼でも食べて帰るというパターンを見受けることが多いです。

池内委員：

そうであれば、武蔵小金井駅にアクセスしない案では、ハレーションが大きいかもしれませんね。

会長：

ご意見として、工夫して残せるのであれば、武蔵小金井駅へアクセスした方が良いということですね。

坂本委員：

その場合、市役所に用がある人は中央循環などで乗り継ぐという形かと思っています。

池内委員：

乗り継ぎ券を導入するなどすると良いかと思っています。

青木副会長：

個人的には武蔵小金井は入った方が良いかと思っています。東小金井駅のみ結節して速達性を確保するのか、多少距離と所要時間が長くなってでも武蔵小金井駅へアクセスするか、という論点となりますが、武蔵小金井駅は始発があり、商業施設の集積も東小金井駅よりずっとありますから、そこを踏まえての判断かなと思います。最終的には地域の方がどちらを取るか。武蔵小金井駅にアクセスするのであれば、路線が長くなり、東京方面に向かう時には場合によってはJRの運賃が高くなるけれどもそれで良いか、あるいはそれなら東小金井で良いとなるか。そういった観点かなと思います。

会長：

全体の車両台数が限られる中で、どこまで対応できるのかというところがありますが、武蔵小金井駅に入る案を検討してみる必要はありそうだということですね。こちらはご意見として伺っておいて、今後の検討の中に活かしていただければと思います。

他に、全体を通してどうでしょうか。

青木副会長：

今北東部循環で西側は運行しないという案が出ていますが、多少不便地域が残っています。ただ、ここは面積としてはそれなりにありますが、実際には市営グラウンドと市立第二小学校、市立第一中学校がある場所ということと、そこを除く範囲にお住まいの方に関しては、実際のところは300mの基準に対して320～330m程度の距離というところで、小金井街道を通るバスや、中大循環を使うことができそうだというところで、相対的に優先度はあまり高くないという理解でよろしいですか。

事務局：

市内全体的に不便地域をカバーするというのが一番理想的で、そうしたいという思いはあるのですが、一方で全体の連結、効率性といった様々な要素を総合的に考えると、どうしてもカバーしきれないところは出てきてしまうという点については、致し方ないとは考えております。

会長：

小金井市のことだけでなく、どこの地域でも、ポツンと残るような不便地域はあります。そこは必要性の問題等を勘案しながらどのようにすべきは考えていく必要はあるところです。

鈴木章介委員：

今回、民間バスとの競合の問題についても議論してほしいと提案があったため、意見させていただきたいと思います。

民間バスとコミュニティバスとの競合については、特に運賃の差がある中で、コミュニティバスは市の公的なお金が入っていることを考えれば、圧倒的に民間事業者は不利になっていると思っております。そのため、競合の観点から、今回の見直しに対して諸手を挙げて「賛成です」と言うわけにはいかない。あくまで民間とコミュニティバスは共存共栄でやっていく、もしくは民間バス事業者の路線が基本路線であって、コミュニティバスはそれを補完するものだという観点で捉えていくというのが本来の筋であると言言わせていただきたいと思います。

その中で、具体的に弊社の路線ですと、五日市街道を走ってきて小金井街道を真っ直ぐ武蔵小金井駅の方へ下りる路線を運行しております。この状況の中で、北東部循環が武蔵小金井駅に入ら

ない案が今回提案されておりますが、まさに私たちの路線と被っていた区間であるため、今回のルート案を見た時に、東小金井駅に行くということであれば、競合ではなくなるのかな、と置いていたところではあります。

北東部循環の今の利用実態については詳しく承知しておりませんが、時刻表を見ると朝のラッシュ時間帯に15分に1本走っている路線であるということでは、この路線を走っているお客様が東小金井駅に行けば用が済むのかということ、そうではない。武蔵小金井駅には始発がある、買物先もある、ということを見ると武蔵小金井駅に行きたい。では仮にCOCOBASをなくすのであれば、同頻度とまではいわずとも関東バスが運行してもらわないと困る、という話を突きつけられてしまう議論になると、今の人手不足と、車両の投入状況等を考えると、「はいわかりました」という回答をできるような状況でもありません。また、その路線を増やした時に採算性が取れるのかという問題もあります。補助金をもらえるわけではありませので、「そうです」とすぐにお答えできるような状況ではないということで、非常に難しい問題だなど思っています。

会長：

わかりました。もちろん今日いただいた意見は、これは今後の議論に反映させていただきまます。武蔵小金井駅にアクセスさせるかどうかという点も、今の鈴木委員のご発言内容も踏まえた上での検討になろうかと思えます。

池内委員：

運賃との兼ね合いもあります。同じ金額であればどちらを取るかという選択肢は市民に任せれば良いという議論になります。

会長：

今後の運賃の議論に当たっても、既存のバスをご利用されている市民の方も多くいるわけですから、当然既存のバスとの関係性を踏まえて議論をさせていただきます。

今日いただいたご意見は事務局に持ち帰っていただいて、次回会議ではもう少し具体の案を提示していただいた上で議論させていただくという形にしたいと思います。

議題は、本日はご意見をいただいた段階で終わらせていただきたいと思います。

最後に「その他」、事務局よりお願いします。

事務局：

その他として、まずCOCOBASにおけるバスロケーションシステムについてご案内いたします。

現在、COCOBAS・ミニ野川・七軒家循環を除く4路線につきましては、運行している京王バスのバスロケーションシステム

が対応しており、パソコンやスマートフォン等により京王バスHPへアクセスすることで、バスの位置情報がリアルタイムで確認できますので、ぜひご利用ください。

また、現在ロケーションシステムに対応していないCOCOBAS・ミニにつきましては、今後、再編事業における利便性向上策の1つとして検討をしてまいりたいと考えております。

日野委員（市道路管理課）：

一武蔵小金井駅北口バス停へのベンチ設置のお礼一

会長：

もし何かご質問があればお伺いします。

橋岡委員：

バスロケーションシステムはHPから見れば良いのでしょうか。

事務局：

はい、現在市HPにおいても掲載しておりますが、京王バスのHPよりご確認いただけます。

橋岡委員：

利用させていただきます。

会長：

それでは本日は長時間にわたりましてお疲れ様でした。

以上をもちまして、令和元年度第4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。ありがとうございました。

以上