

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3年12月24日(金) 午前10時～正午
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)] 青木亮、坂本敬、平野武、池内隆司、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、藤本義章、清水直樹、日野靖久、山岸秀実、若藤実 [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)、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3回会議の指摘事項と対応方針について ② 東町地域会議の協議結果の報告 ③ 再編計画(素案)の検討について <ul style="list-style-type: none"> ・ 再編ルート案について ・ 運賃及び割引制度について ④ ガイドラインの検討について (2) その他 3 閉会 <p>[資料]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 令和3年度第3回会議の指摘事項と対応方針について 2 東町地域会議の協議結果報告 3 再編ルート案について 4 C o C o バス再編に伴う運賃及び割引制度について 5-1 ガイドラインの検討について 5-2 ガイドラインの論点について 5-3 C o C o バス運行ガイドライン(案) <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 —

— 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。

お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。どうしても延期延期になっていた会議がこの時期に集中する傾向がありまして、私も来週までまだ会議がいくつかあるような状況が続いております。皆さんもお忙しいことと思いますが、ぜひお体に気をつけてお過ごしください。

いつコロナが収束するのかまだまだ見えない状況の中であり、C o C oバスの再編とガイドライン策定についても当初の予定よりは遅れて進んでいるわけですが、きちんと議論して着々と進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。

議題としては協議事項として4件、その他となっております。まず順番に進めていくことにしまして、(1)の①、令和3年度第3回会議の指摘事項と対応方針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1** に沿って説明 —

会長：

第3回会議の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、①につきましてはこのような形でまとめさせていただきます。

2つ目、東町地域会議の協議結果報告について、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 —

事務局：

東町会議におけるルート案の会議結果について市から一言意見を申し添えさせていただきます。

まず、この場をお借りしまして、東町会議に出席していただいた町会、自治会、また要望者、公募により参加していただいた方々には3回と限られた時間の中でルート案を決定していただき、感謝申し上げます。また、この検討の際にご尽力いただきました、警察、運行事業者の方々にも併せて感謝申し上げます。

さて、東町会議では、現状の要望、意見等を踏まえ、再編の基本方針、運行基準を念頭に置き、理解していただきながら、委員の皆様からは闊達な意見交換、協議がなされたと感じております。

少し具体的に紹介しますと、意見、要望に対しては、何とか要望をかなえられないか、東町全体の不便地域を少しでも解消できないか、現状より利用者を増やして補助額の削減を図れないか、今後の高齢化を踏まえる中で持続可能な運行をなすにはどういったルートがいいか、などございました。

一方、ルート作成においては、意見、要望がどうしてもかなえられないところもありました。C o C oバスは生活道路の狭隘な道路を運行するため、地域の方々にC o C oバス運行の趣旨をご理解していただく中で、委員の皆様にとっては難しい判断だったと感じております。

よって、今回会議に提案させていただいているルート案については、この会議の委員の皆様から強い思いのこもったルート案であるということを一言申し添え、伝えさせていただきます。市からは以上です。

会長：

ありがとうございました。それでは、東町会議の結果として8ページのような形で新たなルート案が示されたところです。次の協議事項の再編ルート案のところでも全体の中でも記載は出てきますが、まずこのルート案についてご意見、ご質問がありましたらお願いしたいと思います。

平野武委員：

平野です。今回初めて東小金井駅の北側に移し、東大通りをストレートに行くルート案が出ました。それから、連雀通りの南側に運行する案が出ました。この2つは新しい案ですが、これはあくまでも第3回の会議で住民の方からのご提案だったのでしょうか。

事務局：

資料2の5ページ、6ページをご覧ください。第2回までいろいろ議論していただく中で、最終的に整理する中ではこのルート案4案を提示させていただく中で、この4案がいいだろうという

形での決定になったところでございます。

平野武委員：

1つ質問です。東小金井駅の北口から富士見通りへ入る部分について、今あそこは工事をしていますが、どのあたりを通過して富士見通りに入るのですか。

事務局：

現在工事をしているので、運行開始になったときの道路状況も現時点では明確ではないのですが、東小金井駅北口の区画整理事業の計画上では東小金井駅北口のロータリーのあたりから、そのまま東のほうに真っ直ぐ大きな道ができる予定です。その道から富士見通りへは、3・4・8号という高架下を通る道ができますので、将来的には大きくL型に曲がって富士見通りに出るという予定です。

平野武委員：

わかりました。その結果を踏まえてなのですが、私、第4案に賛成です。理由としては、東町1丁目まで延ばすということ。それで東町1丁目についてですが、できれば8ページのルート案で三角になっている部分の右と左に1個ずつバス停を付けていただくとうよいと思います。三角の右側、東中に突き当たるところに設けられれば東町1丁目の方々、左側のいちご橋のあたりであれば、東町5丁目の方もいちご橋を渡ってバスに乗れるようになりますので、そうできると非常にいい案ではないかと思えます。ただ、西武線のところにガードマンを置かなければいけないということがありますけれども、これはすごくいい案だと思います。

それから、住民の方にとってみれば東小金井駅の北口に行くというのは中央線にも乗り換えられるし、北東部循環線にも乗り換えられるんですね。皆さん医者に行くとか買い物に行くとかで東小金井駅の利用者もここは多いんです。そういった面でも非常にいいと思えました。

また、さくらクリニックさんの前を通らないということについては、ここの道は狭いですし、逆に東大通りを通ったほうがストレートで駅へ行きます。それと、さくらクリニックさんは遠いと言っても、北東部循環の桜町病院のことを考えれば大体同じぐらいの距離です。さくらクリニックさんに行くには信号を渡って行かなければいけない点がありますが、バス停からの距離というのはほぼ同一ですから、これは問題ないのではないかと思います。

それから、運行間隔よりも運行範囲を優先するということが、これは大賛成です。ぜひこれを第4案で推進していただきたいと思えます。以上です。

会長：

ありがとうございました。事務局、何かコメントはありますか。

事務局：

ご意見ありがとうございます。1点だけ、バス停の件については、7ページの会議でも意見の内容の3番の2つ目に同じようなご意見が出ております。ただ、バス停設置については近隣のご理解や住宅があるとなかなか設置できないとか規定もありますので、今回のこの件については貴重なご意見として承っておきたいと存じます。以上です。

会長：

ほかにいかがでしょうか。

関根委員：

東町の会議でこういったルート案のご意見が出たというのは大変素晴らしいことだと思います。1点気になるのが連雀通りの踏切のガードマンの件です。踏切の右左折が伴うとなると警察さんのご指摘は当然でございます、ガードマンが必要というのはあると思うのですが、今の運行時間を考えても10時間～10時間半ぐらい、全時間ガードマンを配置するとなると年間経費でいけば500～700万、もうちょっとかかるかもしれませんが、かなりの経費がかかります。車両1両の規模の運行ルートに対してそれだけの経費が掛かるとなると、全体の経費からすると30～50%ぐらいの経費増になるので、後のガイドラインのほうの維持・存続に関わる収支率の方との兼ね合いが懸念されます。収支率のハードルを上げていくと、経費がかさむことによって収入がそれほど上がりませんので、維持・存続にかなり支障があるのではないか、という点を考慮したうえで、ガイドラインの収支率の議論をしたほうがいいかと思います。

会長：

ありがとうございます。事務局から何かありますか。

事務局：

ガードマンの費用の件について、まだ決定事項ではないのですが、現状市として想定しているのは、貫井前原ルート案が一応今了解をいただいている状況となっております。そのルートの中でガードマンを配置しているところもございますので、それについては今回のルート案でガードマンは必要ないかなという考えを持っておりますので、そのガードマンを代替えとして東町のほうに配置できれば、費用について特段問題はないかという考えを持って進めているところでございます。以上です。

関根委員：

ガイドラインの収支率を考えなければそのとおりなのですが、C o C oバス全体の経費からすれば、ガイドラインでルートごと

の収支率を定めるとなると、そういう問題が生じますということ
です。

事務局：

了解です。

会長：

その辺はガイドラインのところでも課題になるかと思いき
ますので、また議論させていただければと思います。ほかにいかが
でしょうか。

池内委員：

南口商店街を通らないということに関して、よく考えられた案
だと思えますし、地域住民の方もこれで合意が取れたというのは
すごくあれですが、1点、C o C oバスの振動によって被害を被
っている方に関しては、これはOKが出たという認識なのでは
しょうか。それが一番重要な部分だと思うのですが、それだけ気にな
っているのですが。

会長：

事務局からいかがですか。

事務局：

武蔵野市との境の要望箇所の件ですが、市としましては会議の
中でルート案と決定していただいたというところで、要望者の方
については一定ご理解はしていただいているという考えはござい
ます。ということで、資料の3ページでは市として、吹き出しの
③のところですが、こちらについては安全対策の強化等々をして
いくという形で方策を練っていくという見解でございます。以上
です。

池内委員：

定期的にヒアリングなりフォローアップは必要かなと考えてい
ます。その辺はお願いしたいと思えます。

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。

坂本委員：

私も今回ご提示いただいた8ページの案は、各委員からも話が
ありましたが、住民の要望と警察も含めた調査でここまで案を作
り上げて非常にいい結果だと思います。

今池内委員がおっしゃいましたが、この一番の問題点の振動
の問題については、7ページで相変わらず振動問題について特定
の人に負担がかかるのはどうかと思うという意見が出ていますの

で、せっかく住民が喜ぶようなルートになっても、ここにお住まいの方からは常にこういう問題を発信してくると思うんです。車両も今と変わらない車両が通るわけです。道路もどんどん経年劣化で余計に問題になってくるでしょうから、フォローするという言い方はおかしいのですが、常に耳を傾けてウォッチしていないと、また定期的に投書とか陳情書が出てくる可能性がありますので、市側のほう、この委員会としても住民がかなり我慢をしている方もいるという前提でここを通っているんだということを次世代の委員の方も忘れないでウォッチしなければいけないということで、強く留意しておかなければいけないなと思っています。

ただ、ルート案としては、すべての人に百点満点はできないのですが、住民の意見を取り入れた案ということで、よくでき上がったのではないかと私も思っています。以上です。

会長：

ありがとうございます。2人のご意見のように、今後きちんとフォローアップもしながら進めていきたいと思っています。

私も途中の2回目は出られなかったのですが、1回目と3回目は同席しまして非常に強く感じたのは、お互いの意見をきちんと聞いて、もちろん要望を出された方、実際に振動や騒音等を被っておられる方もいらっしゃるのですが、一方で、同じ地域にここにバスが通ってほしいという方もいらっしゃるって、それぞれがお互いの意見を理解しながら議論が進んでいったというのは非常によかったことだと思っています。

それから、最後にこのルートで行こうということになったときに、一応運行基準上では時間2本を最低ラインとするような形で進めているわけですが、このルートで丁寧に走るとなると30分を超える可能性があるというようなときに、かっちりとガイドラインの30分を守るためにどこかを削るとか、そういうことではなくて、それだったら5分なり何分余計にかかってもこのルートで行きたいという、これは参加していた委員の皆さんから出たご意見ですので、そういう点でも非常にいい議論ができたかなと私も思っています。

そんなことで、東町ルートの案としてこのような形で進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、東町ルートに関しての議題についてはそのような形で、③の再編計画のほうにこの案で進めていきたいと思っています。

それでは、次の再編計画（素案）の検討について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

—資料3に沿って説明—

会長：

これまで東町ルート案を除いたほかのルート案については一応ご承認をいただいているところですが、今後パブリックコメントを行うときの最終案という形になりますので、東町ルートを加えた形で全体についてご意見、ご質問をいただければと思います。また、確認事項がありました。これはパブリックコメントに出すときには運行間隔をこうするというのは出すということです。

事務局：

そうです。

会長：

この辺についてのご意見をいただければということです。いかがでしょうか。

青木副会長：

貫井前原循環の運行頻度のところですが、私は30分間隔のほうがわかりやすいかなと思います。25分ですと確かに50分に2本で、最終的には30分よりは増えることは増えるのですが、5分の差でしたらわかりやすさの方を重視した方がよいかなと思います。バス停での待ち時間を考えると、30分ですと平均15分、25分でも13分なので、東京の水準だと苦痛かなという気がしますから、25分でも30分でもどちらでも本数が減ったという不満は出ると思います。それを考えるとわかりやすい方がよいかなと。

ただ、9時台と19時台の西之久保循環と重なるところは、間隔調整をする必要があると思うので、25分というのが少しあり得るかなという気がします。以上です。

池内委員：

再編後は武51系統が9時から19時まで運行していないことを考えると、1本乗り過ごすとかかなりの時間を待たなければならぬというのが1つあります。そうすると、5分でも短いほうがいいのかなという気がします。ただ、重なっている時間帯に関しては30分に1本でもいいのかもわかりませんが。この件はすぐ決めづらいというか、パブリックコメントのときに聞いていただいた方が、よいのではないのでしょうか。私の場合は小金井街道に出ればすぐにバスに乗れるのですが、小金井街道にすぐ出られない人たちというのは1本逃すと何も交通機関がなくなってしまうというがあるので、聞いていただいたほうがよいのかなという気がしないでもないです。

会長：

ありがとうございました。確かに池内委員がおっしゃるように、

2つの案を出してパブリックコメントの中でどちらがいいですかというのもありだと思います。

ほかにご意見はございますか。事務局はいかがですか。今のご意見の中でも、30分間隔でピタリと出すのと、少しでも詰めて25分なら25分間隔にするのと、むしろパブリックコメントで意見を募ったらどうかという意見ですが、その点についてはいかがですか。

事務局：

今回資料で確認事項という形でお伺いさせていただいた理由としては、市としては例えば30分でということによって一本化を図った中でご意見を伺いたい、ということによって会議での意見をまとめていただきたかったのですが、やはり会議の中でも難しいという判断ですと、そういう意見もあるかなと思います。

結論といたしましては、次回の3月に予定している会議のときまでにその辺は整理をさせていただければという考えでございます。確かに言われるとおり、2本出して、そこでご意見を伺うのと、1本で出すと逆に言う意見が出ないこともあり得るかなというところも担当課としては思います。意見の伺い方の問題だと思うのですが、そこはもう1回整理が必要かなと考えます。

池内委員：

前回の地域懇談会で、25分に1本とか、そういったものは提示していましたよね。提示していたとなると、結構前回揉めたので、結局30分に1本になってしまっているのではないかということをおっしゃられたときかなり苦しくなるので、そうではなくて、住民の方に決めていただくというのが一番いいのかなという気がしています。2回目でそれをある程度こうなるかもわかりませんと提示した以上は、その部分で反発を買うというか、揉める原因になるような気がしています。貫井前原循環はこれまで20分に1本が30分に1本になるというのはかなりハレーションが前回あったので、そこをどうしますかというのが一番の肝だと思います。運転手の問題であったり、ルートの問題であったりといういろいろな状況を踏まえた上で、どちらのほうがいいですかと。確かに30分に1本のほうがわかりやすいのはわかりやすいんですよ。そのほうがいいような気がしています。

青木副会長：

委員の中でも両方の考えがありますし、もし両方出すことができるのであれば、そちらのほうが良いかと思います。多分パブリックコメントで聞いても両方の考えが出てくるので、どちらか1つだけを出すと、その案に引っ張られるか、もしくはその案への反発でもう1つの案に一気に偏るという可能性がありますから、2案出してよければ2案で意見を聞いた上でのほうがより利用者の意見が反映するのかなという気がいたします。

坂本委員：

私も皆さんの意見と同じように、これは距離が延びたからといって30分に1回になってしまうんですね。1時間に3便を享受していた人から見ればそうだし、逆に言うと時刻が定刻ではないという不便さというか、煩わしさ。交通弱者に対する対策ですから、弱者というのは記憶力も衰えます。30分に1本なら、自分のところは何分と何分だと覚えればいいですが、25分間隔だと時刻表を持って見ていないといけないという、そういう煩わしさがあります。

これは東町と同じように住民の声を反映して決めた格好を取られたほうがどちらにしても収まりがいいと思います。数という利便性を取りますか、それとも時刻の煩わしさを取りますかということ。住民の皆さんの意見で、どちらかを取らざるを得ないんです。ということは前提として、市としても、この会議としてもいろいろ悩んだけれど、ここは住民の方がより喜ばれるほうで行きたいという提案をされて議論されたらいかかだと思います。決め打ちで行くと、もう決まっているんじゃないですかという、さっき副会長がおっしゃったように、俺は反対だと。反対の人が手を挙げて逆の案に行ってしまうということもありますので、じっくりとこの辺は、ルートとしてはこれで行かざるを得ないという前提で、3本から2本に減ってしまうという感覚なのか、25分に1本かということ。住民に、この会議で詰めてきたこともわかってもらった上で、丁寧に説明されて、決めていただくという言い方はおかしいですが、意見を聞いて、その上で決めたほうがいいかだと思います。以上です。

会長：

ありがとうございました。どうですか。

事務局：

事務局からは、先ほどからのご意見を踏まえて次回の会議でお示しさせていただきたいと存じます。以上です。

会長：

皆様のご意見にもあったように、もちろん2つ案を出すときに、例えば30分間隔の運行というのはわかりやすさを重視して提示している案です。少しでも乗車機会を増やし、本数を増やそうと思うと25分間隔という案も可能です。ただ、時刻的には不揃いになりますということで、それぞれの比較がきちんとできるような形で提示をすれば、それに対してのご意見はいただけるのかなという感じはします。そんな形で、2案併記という形で進めるようにしましょうか。

では、この会議の意見としてはそうした方がよい、ということ。でこの部分についてはまとめさせていただければと思います。

ほかはいかがでしょうか。東町ルートの確認事項については、現地でのご意見がこういうことだったので、30分を超えても運行範囲や運行ルートを確保することを優先するということでのよろしいかと思いますが、これについてはよろしいですか。

池内委員：

これは試行運転をして時刻表を決めるということですよ。例えば1周が40分になってくると、1台で運行するのであれば1時間に2本は無理なので、試行運転を何度か繰り返して時刻表を決定するということですか。

会長：

そうです。実際に無理なくどのぐらいの時間で走れるかというのはこれから実際に走らせたり、いろいろ調整をしたりする中で決まってくる。その中でもし30分を超えるようであれば、それは30分を超えた時間で設定しても、そのほうが優先されるというのが東町会議のご意見とさせていただければと思うのですが、パブリックコメントの段階ではこの辺の時間というのはどう示されますか。

事務局：

次の3月の会議までには時間を整理してお示ししたいと考えております。その間で何回か試行運転をして時間を決定して示したいと考えています。

会長：

パブリックコメントに出すときには、例えば35分とか、そういう形で出せるということですね。わかりました。

ほかにはいかがでしょうか。

それでは、ほかにご意見がないようですので、再編ルート案についてはこの素案をもとに再編計画案を作成していただくということでのよろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、そのように進めさせていただきます。

次に、再編計画（素案）の検討についての2つ目、運賃及び割引制度について事務局より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：

前回までに中身についてはほぼ合意をいただいているところですが、今回パブリックコメントに出す中身としてご提示をいただいたものです。変更事項については、高齢者割引の回数券の枚数

を10枚1000円という単位で販売する、ここが変更点ということですが、これについて何かご意見、ご質問があればお願いしたいと思います。よろしいですか。

それでは、この素案をもとに、先ほどと同様に再編計画案を作成させていただくということでもよろしいでしょうか。

ありがとうございました。ご異議なしと認めます。

それでは、協議事項3につきましては、今までのルート案及び運賃割引制度の素案をもとに整理を行っていただいて、最終案を次回の会議に示していただくということでご承認いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

それでは、④ガイドラインの検討について、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：

今回ガイドラインの素案を示していただいたところですが、特に資料5-2にある主な確認事項の6つを中心に今日のご意見をいただいております。それによって次回にパブリックコメントに出す最終案を出していただくという形になります。ご質問を含めいかがでしょうか。

米澤委員：

バス協会の米澤でございます。確認事項の①ですが、このガイドラインはその他の交通を含まないとされています。設置状況を知らずにお伺いしますが、地域交通を協議する上で、この地域の公共交通会議と併せて地域公共交通計画を求められておりました、もしもその計画があるのでしたら、このガイドラインとの整合性の確認ですとか、もしも設置がなければ、ガイドラインはガイドラインで1回フィニッシュして、これを入口とした交通計画の作成をお願いしたいと思います。以上です。

事務局：

現状として交通計画は作成してございません。ただ、今回COCバスの再編が終わった後、市のほうでの長期構想、都市マスタープランを今策定しており、その中で一定今後公共交通のあり方については検討していくという形を記載してございますので、今の私案ではこの再編が終わった後には小金井市としての公共交通のあり方、公共交通計画になるかもわかりませんが、そういうのは策定していきたいと考えているところでございます。以上です。

会長：

よろしいでしょうか。ほかにはいかがでしょうか。

青木副会長：

1つは、5ページの判断指標です。収支率以外のものということで、私は収支率とともに、例えば利用者数の動向とか、平均乗車密度とか、別のもので組み合わせると総合的に見たほうがいいと思います。C o C oバス・ミニですとかなり条件が違っていますので、C o C oバスはこの基準で、ミニはこれだと言うと、どちらかには引っ掛かるけれど、モードが違っていればOKという可能性になっても都合が悪いと思います。複数の指標で、かつそれを組み合わせると合成指標を作ればいいのですが、作ろうとすると大変なので、最後、総合的評価かなという気がいたします。

もう1つ、PDCAサイクルの話で、18ページの需要予測についてですが、実際に需要予測をやるとなると予算その他が関わってきますが、市役所としてはその辺大丈夫でしょうか。ほかの市でも比較的きっちり需要予測をやっているところは実は国の関係でやるように言われているとか、もしくは議会のチェックがかなりきっちり入っているといった場合です。毎年チェックして見直しをやりましようとなるとそれなりに大変で、場合によると何百万というお金がかかるかと思えます。そのあたり市のほうで確実に対応できるのでしたらいいのですが、そうでなければもう少し検討されたほうが後々実際に使えるガイドラインになるかなという気がいたします。以上です。

早田委員：

今の青木さんの意見に関連してですが、12ページにフローが示されていますが、STEP①で地域提案書が提出された後に公共交通会議での協議となっていて、これは、提案書が出てきたら全部この会議に出てくるのか、というのが気になりました。いろいろと提案の条件があると思うのですが、一旦市によるフィルターというか、事務局側で公共交通会議にそもそもかけるかどうかという判断があるのかなというのは少し気になったところです。

先ほどの青木さんの意見と少し似ているのですが、どんな意見がどれほど出てくるかにもよるのですが、公共交通会議もさることながら、事務局側のご負担もかなり大きくなるのではないかと予想されます。再編計画ではコンサルの方にもお力添えいただきながらやっているのですが、そういった労力と予算というのはこのフローにマッチするのかなというのは素朴な疑問として感じたところです。以上です。

会長：

ありがとうございました。ここまでのところで事務局から何かありますか。

事務局：

判断指標についてというところでご意見を伺っております。複数の指標が望ましいという意見については、市としても同じだと思っており、またルートによっても違ってくるだろうなというところがございますので、この指標についてはガイドラインの5ページに再編後2年が経過した後というところで整理することとしておりますので、その中で整理していききたいということで、利用者数の推移とか、いくら利用者数が少ないと言っても、例えば高齢者の割合が意外に多かったとか、どこまでアンケートで整理できるかわかりませんが、この件については関根委員からも複数の指標を持ったほうが良いというご意見も過去には伺っていると思っておりますので、その点を踏まえながら整理していききたいと考えております。

P D C A サイクルとか提案書が出てきたときの市の負担や対応の負荷の部分というところでありがたいお言葉をいただいて感謝しております。市としては、コミュニティバスを運行する、持続可能な運行というところで、市としては汗をかかなければいけないというところで思っておりますし、地域会議が設立されれば、当然市としても支援していくという立場になっていきますので、どうしても今後公共交通を、民間さんが主ではありますが、その中でどう市民の移動手段の確保の部分を担当していくかというのは市の施策として重要だと思っておりますので、そのときは具体的な事例が出てくるとは思いますが、そのときそのときの判断で整理をさせていただきたいと思っておりますし、これはすべての要望に対して受けるものではなくて、前提条件の中で地域との連携ができるとか、基本的にはその組織体が意思を持って変えていくというところが私たちとしてはメインとしておりまして、6ページの5の役割分担の中で、「C o C o バスは……」で始まる6行の部分が私たち市としての思いでございますので、そこについては今後新規での運行、改善については地域の方が主体的に考えて行動してもらおう中で市が支援し、協働してよりよいルートを作っただけであればという思いも含めながら今回のガイドラインとして整理してございます。

またその中では一定フィルターをかけながらしていきますので、そのフィルターを通ったものに対して市としては全面的にご協力していききたいというところがございます。今なかなか具体的に数字とかは言えないので、こういう回答になってしまいますが、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。ほかに。

関根委員：

イメージとして令和7年度まで基準は設定しないということなんですかね。

事務局：

そうです。

関根委員：

そこはある意味拍子抜けに感じます。北東部循環とか特に変わらない路線についても、運行ルートの変更とかコロナの影響もあるからあれですが、令和4年度にガイドラインを策定しつつ、令和7年度にガイドラインの改定のところまでは収支率の指標を策定しないととなると、なぜ今ガイドラインを策定しないといけないのか、というところに疑問が1つあります。

C o C oバスの運行方針のまとめとか、地域提案による仕組みの導入ということにガイドラインの策定はとても大事だし、それでやることについては全然反対しないのですが、指標が収支率だけというのは非常に足かせになると思っていまして、鈴木会長とはほかの市とかでガイドラインを策定したり、それを適用したりというのはすごく長い期間やっていますが、この地域公共交通会議にガイドラインが策定されてあるとすると、それを適用しなければいけないという面があります。他市の事例では、せっかく事務局も苦労してやったのに、ガイドラインの基準に達しなかったからやむを得ず短期間で廃止になってしまった区間があったりとか、今はほかの地域もガイドラインの適用をいろいろな理屈をくっつけて、収支率のガイドラインが多いのですが、令和3年度は見送る、令和4年度も見送るみたいな時期になっているので、ちょっとそこら辺がどうなのかなというところがあります。

収支率と一概に言っていますが、例えば車両の購入費とか償却費を見るかどうかによっても全然違うし、ほかの地域では車両の購入費を見ないで黒字だと言っていた面もあったりしますし、もし東町のルートはガードマンを専属で置くとなると、ガイドライン上、収支率を引き下げてしまい、維持・存続についてすごく足かせになってしまう。せっかく東町1丁目にバスが通ってもガイドラインを適用することによって維持・存続が、令和7年までそのままペンディングにしておいてもいいのかもしれないですが、そういうことにもなりかねないので、収支率だけではどうかと思うというのが感想です。

あと、資料は、大変よくまとまっていて素晴らしいのですが、記載に「運行廃止・見直し」という文字が何となく印象として、ちょっと強すぎる感じがします。小金井市の中でも地域の方々にとって不便だというエリアはあると思うのですが、西武バスのエリア全体から見れば、小金井市ほどコンパクトで、真ん中に中央線が通っていて、2駅もあって、路線バス会社が4社も走っている、C o C oバスもあるみたいな、こういう地域は西武バスの埼玉のエリアではあまりないので、そういった中ではガイドラインによって何らかの基準は作らなければいけないのだと思うのですが、例えば10年間70%赤字の路線を民間だって存続している

のに、都市部の小金井市において、収支率のところでは2年ばかり運行継続基準を下回ったからすぐに廃止みたいな判断をすると受け取られかねない内容では強い気がします。

令和4年度にこれを作って、7年度まで指標を作らないで、さっきバス協会さんからもあったように、国土交通省ではどちらかと言うと市は公共交通計画をできる限り作ってくださいという話になっているところなので、ガイドラインの仕組みは絶対必要なのでいいと思うのですが、それに合わせて維持・存続基準のところでは、今どうしてもこの収支率を据えなければいけないのかなというところがちょっと疑問です。ガイドラインの作成自体に反対するものではないのですが、時期的なものとは違和感があります。

池内委員：

関連ですが、先ほど関根委員が言われたように、これを読んだときに運行廃止というこの文言は強引だなという気がしたんですね。あと、2年というのもそうですし、収支率というのもそうなのですが、こういう基準を作るというのは賛成です。というのは、先ほど事務局が言われたように、役割分担という、これは地域住民も役割を担ってもらわなければならないということがC o C oバスのあれだと思っただけです。ですので、ここの役割分担で、「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んです。「地域」と言うとは自分ではないと思っている人がたくさんいるので、「地域住民」と「市」と「バス事業者」が一体となって運行するというように文言を変えていただきたい。

地域住民はC o C oバスを使いましょうという運動をすべきなんですよね。存続をさせるためにという意識をさせるにはこういうガイドラインを作るというのはすごく大事なことです。例えばこれから水素バスが出てきたり電気バスが出てきたり、それに変わることによって経費がめちゃくちゃかかるわけじゃないですか。その環境基準という部分もきちんと基準に入れなければならないというのは、今後は絶対そうだと思うんです。ただ単に収支率だけでやっていくと、もしかするとこれからの日本にとっては環境基準が一番大事なのかもわかりません。そういうことも含めたガイドラインを作るというのがいいのかなと。

読んで、すごくよく作られているなというふうには、ここまで細かく作るのかというぐらいの部分があったのですが、私としてはガイドラインが出てきたときにすごく唐突だったという部分があって、そういうことがすごく今、先ほど青木副会長が言われた総合評価ということに大事にしたいと感じております。

ただ、地域公共会議、申請にしても何にしても乱立を防ぐという部分の手段を取らないと、今現状は陳情でここを増やしてくださいとか、いろいろな形で議会に言ったりしていると思うのですが、本当はもしかすると議会に任せもよいような案件なのかもわ

からない。素人なのでわかりませんが。その辺がここの場で市の人たちが全部やらなければならないというのは結構きついなという気がすごかったです。

会長：

ありがとうございます。ここまで事務局から何かありますか。

事務局：

貴重な意見、本当にありがとうございます。これも今現状としてはいろいろなご意見を伺って受け止めさせていただきたいと思っております。

私ども事務局、コンサルも含めて、このガイドラインについてはきっちり基準を作り、それに伴った中で基本的には市民の皆様からいただいた税金で運行しているものであるからこそ、よく言われる空気を運ぶ運行では仕方ない。その地域の方が真に必要なとしている公共交通を作っていくというところで一定の線引きというか、こういうガイドライン的なものは必須であると考えています。近隣の他市では、ガイドラインを作成することによってさらに地域の方が意識をし、地域として地域のルートを考え、地域が育てていくような事例もございます。例えば小平市ですが、月に1回毎月集まって会議を行っているような事例もあります。自治会、商店街、学校、関係するところが集まって、利用促進も含めて、どうやったら人が乗ってくれるかという会議を毎月やっている。今後小金井市でもこういったことをやっていきたいという思いもあります。そういう中では、やはり一定の基準は必要ですので、その基準を作りながらというところで、今皆様からいただいたご意見については次回までには何らかの整理、回答を持ってお答えし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。

平野武委員：

ガイドラインですから、もう少し親切丁寧にということで、要望事項を申し上げます。

表紙裏の第2章でPDCAと書いてありますが、これは脚注がないと素人の方はわからないと思います。これが1点目。

2点目は、10ページ、3.4で地域公共交通会議と書いてありますが、9ページの3.2に「なお、構成員は」と書いてありますので、ここも地域公共交通会議は何だろうと初めての方は思われると思うので、なお書きで、「なお構成員は」云々をプラスされたほうが良いと思います。

3点目は16ページ、(5)はちょっと強い表現だと思います。2行目に「沿線自治会・町会等のすべてに確認を取る」、これは「すべて」は取って、「町会等に確認を取る」という、ちょっとやわら

かい表現のほうが私はベターだと思います。

最後ですが、33ページのアンケートですが、ここでちょっと私はわからないのですが、(6)の上にあります「検討(案)をご覧に」とありますが、この「検討(案)」は具体的にはどこを指すのかわからないです。また、(7)から先の設問の番号が違っているとしますので、見直して訂正していただきたいと思います。以上です。

会長：

ありがとうございました。PDCAは誰からも出なかったら私が最後に言おうと思っていたのですが。今の件はいかがでしょうか。

事務局：

修正するところは修正してまいりたいと思います。

会長：

ほかにはいかがでしょうか。

池内委員：

パブリックコメントに提出するのであれば、かなり先のことになれば、当然トライアンドエラーを繰り返してどんどん修正していくべきですので、本当の案として出すのであればいいのですが、こういうカチツとしたものだといろいろなところからハレーションがあったりするような気がすごくしています。特に、パブリックコメントでいきなりこれを出されて、ガイドラインですけれどもどうですか、と言われたときに、私たちは何回も会議をやっているのだから分かるのですが、一般住民の方がこれをわかるのか。肝の部分だけを提出するとか、案として、きっちり基準を作るので、皆さんでC o C oバスを育ててください、といった形のものにしたほうがいいのかという気が非常にしています。

会長：

事務局、いかがですか。

事務局：

今のご意見としては受け止めさせていただきますが、市としては今後の再編が令和5年4月から運行開始というところで進めております。そういった中では今回の再編ルート案とともにガイドラインを出すことによって、これをもとに運行開始ができるというところがございますので、来年に入ったら第5回の地域懇談会もございますので、その中で丁寧に説明できればと考えてございます。以上です。

会長：

ほかにいかがですか。

早田委員：

池内さんがおっしゃった地域住民と市とバス事業者という3者の相互連携の話があるかと思います。C o C oバスをはじめ、コミュニティバスの話をするときというのは、基本的にはバス事業としてはかなり厳しい組み立てにならざるを得ないことが多いとか、それが基本になってしまうかと思います。あまりご乗車がなかったり、道がすごく狭かったり、バスを引くのには非常に苦勞するし、継続するのも苦勞が絶えないというのが多いかと思います。3者の登場人物もそれぞれ相応の負担をしながらやらないと継続できないというのはコミュニティバスを運営しているときにすごく感じることでして、今コミュニティバスで非常に支持されているところというのは地域の方々のご協力、ご理解がものすごく大きいのかなと感じる次第です。

そんな中で、29ページの様式1-1で、沿線自治会、町会等との連携で「連携を取りながら検討を行うことに同意する」というチェックがありますが、ちょっと厳しい言い方になってしまうのですが、この提案書を出すに当たっては運行を始める、もしくは運行を継続する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いいのかなと思います。

ちょっと言い方は悪いのですが、言うだけ言って何もしないとか、それぞれのところに地域組織がやるということがいろいろ書いてあって、先ほどすべてに確認を取るの厳しすぎるとかいろいろご意見があるかなと思うのですが、書きぶりのレベル感はいろいろあるかと思うのですが、地域の方々のご協力、ご負担というのはどうしても必要になってくるかと思いますので、そこのところはちゃんとご理解いただけるような記載ですとか、やりますというように意思がわかるような提案書になればいいなと感じた次第です。

池内委員：

「沿線自治会・町会等のすべてに確認を取る」というのは、すべてに確認を取らないと運行できない、という立てつけと違ってよいでしょうか。

事務局：

16ページ、先ほどご指摘いただきました地域から提案をした場合に、その提案内容について、すべての自治会に対して確認を取るといったような形で記載をしているところに関してのご指摘かと思います。こちらは「すべて」にするか、もしくは「合意を得る」という表現もあるか、と検討しましたが、すべてが合意をする、100%OKというところはなかなか難しいだろうと考えて

います。一方で、「ではこの自治会は確認が取れていないけれども、そのまま進んでよいか？」と言われると、そうではないところもあり、確認自体はすべてに行う、という形で考えております。自治会によっては無回答や、関心がなくご意見がないという場合もあるとは思いますが、確認自体はすべてに必要な、ということで少し厳しい書き方ではありますが、このように記載をしています。

池内委員：

基本的に沿線住民のOKが出なければ通せない。防犯カメラもつけられないですからね。周りの全部に確認を取っていますからね。それでかなり小金井市はついていないですが、その案件は決められていますから。それが法的なものなのか知りたい。

会長：

このこと自体が法的にこれがなければ計画ができないという話ではないですが、ただ、ここで確認と言っているのは地域が検討することを了解しているかどうかという話ですよ。だから、これが賛成であるとか反対であるとか、うちには関係ないという回答になるのか、それはわかりませんが、こういう検討が行われていることを沿線地域では了解しているということの確認だろうと思うんです。だから、そういう意味の書き方にしたほうがわかりやすいかもしれません。

池内委員：

通すのを前提ではなくてですね。

会長：

はい。

青木副会長：

今の自治会の話で、確認を取りましょうという、この手の提案としてはそうかなと思う反面、小金井市で、確認が取れる程度にすべての自治会がしっかり活動しているという理解でよろしいでしょうか。自分の住んでいる自治会ですと、多少負担に感じるかと思いますが、何とか対応できるかなという感覚は持ちますが、正直、他の自治会について私はわかりません。自治会が機能してくれないとこの文章は意味を持たないので、そのあたりはどうでしょうか。もし今市のほうでわかっていたら教えていただければと思います。

事務局：

小金井市の町会、自治会については担当部署のほうで名簿等を把握しておりまして、こちらのほうもそれについては会長さんにご連絡を取って確認をするという作業はできます。

青木副会長：

多分この後まだ調整していくと思いますので、実際にどの程度自治会が機能しているのか。どこの自治会も比較的苦労されていて、いろいろされていますので、その辺は見ていただければと思います。

会長：

ほかにいかがでしょうか。

1つ私から確認ですが、これが発効するのは再編による運行開始時点からということですか。

事務局：

そうです。

会長：

そうすると、6つの確認事項があるわけですが、一応今までのところで①、②、③については特に問題となるような意見はなかったかと思います。④については、特に今までの中ではご意見がなかった気がします。⑤については設立の要件そのものについての問題ありというご発言はなかったのですが、確認を取るかどうか、提案書を出すに当たっての課題についてのご指摘があったかと思います。⑥については収支率だけでの判断は非常に厳しいのではないかというご意見があったかと思います。

そういう中で、特に①から⑥に沿った形で何かご意見はございますでしょうか。

坂本委員：

この全体の流れの中で「市」という言葉が何回も出てきます。例えば「市からの呼びかけにより開催」とかです。これはすべて今の事務局のセクションでやられるという認識でよいでしょうか。つまり、町会とか商店街とか、そういう人を司っている部署ではなくて、公共交通会議を司っている現在の事務局の方のところがすべて受け皿になると考えてよろしいですか。何を心配しているかと言うと、縦割りみたいになるのか、そうではなくて横断的に市からの呼びかけによって沿線自治会、町会、そういうものもすべて窓口は交通対策課のほうでやられると考えていいのですか。

事務局：

はい。

坂本委員：

わかりました。それはそれでいいのですが、今自治会をどのように把握していますかとかいう話も、それも市の中で調整した上

で、窓口は一本化されているということによろしいんですね。

それから、今会長からガイドラインの策定というのは再編と同時に実行されるということは、令和5年から実行される。そして、令和7年に改定で基準を設定するということですね。要するにガイドラインが決められるのは再編事業が実施されると同時だということですね。

そうしますと、私も不勉強で申し訳ないのですが、皆さん方のご意見を伺っていると、せっかく何年もかけてやってきた再編計画、住民に何度も説明したり意見を吸い上げて作ってきた。それと同時に、今このままのトーンで出すと、片一方でこれだけ作り上げてみんなで作っていきましょうと言っているのに、このガイドラインがあると2年後にチェックをかけて、さっき関根委員がおっしゃったように、すぐ解体が入りますよというような感じがしてしょうがないんです。そう受け取られないように、こういうことで事業としてやっているわけなので、ちゃんと評価をしないといけないので、ぜひ皆さん方で育てましょうというトーンになっているのならいいのですが、書いてあるのがこの3者のトライアングルだけで、文章の方は、ウォッチしてすぐダメにするよ、乗らないところはダメにするよというふうに受け取られかねないトーンになっているのがすごく気になるんです。

ですから、何年もたって再編をしました。そして、それなりに皆さんに少しは喜んでもらえる運行案ができました。ついてはこういう事業について、こういうのを作ってみんなで見守りながら、育てながらやっていきましょうというのならいいのですが、何かやって、2年たったらすぐチェックを入れて通信簿を出すよというふうに受け取られかねない。冒頭で行政が収支も苦しい中とか、バス事業も苦しい中でやっていけば、再編はしてくれたけれど、2年後にはかなり厳しい結果も出るのかなというふうに、むしろダメージを与えるような感じにならないほうがいいかなと私も思っているんです。

ですから、すべての表現というか、持っていき方をみんなで見守っていきましょうという感じで、少し文言なり、構成も考えて、これからみんなで議論していけばいいと思うのですが、実際に示す案に持っていったほうがいいかなという気がするんです。あまり査察するようなイメージが入りすぎてしまっていると一般の市民も引いてしまうのかなという感じがしないでもないです。原案をいただいたときに、よくできているけれど、本当にこれできちんとできたらいいと思うんですね。ですけど、ちょっと抽象的な感想で申し訳ないのですが、これから3月に向けて、それ以降に向けてちょっと考えていったほうがいいかなと私は思いました。以上です。

会長：

ありがとうございます。全体的にそういうご意見が多かったので、表現の仕方については次回までの間に十分に議論していた

できればと思います。

事務局：

わかりました。忌憚のないご意見本当にありがとうございます。私どもがお示したものに対して、そういう印象を与えてしまったということは大変申し訳なく思っております。皆様の意見を踏まえて3月までに整理をさせていただきたいと思っております。

会長：

6番目の判断指標の話ですが、実は判断指標として収支率だけにしてるところも実際にはあります。それ以外に、例えば私が直接関わったところでも、乗車率を指標に加えているところもあります。これは実際に乗車人数にしてしまうと、ロケーションとか、車両の大きさとか、便数とか、いろいろなことによってこの数字というのは測れる数字になかなかならない、基準にするべき数字にしにくいので、実際に運行便数、このぐらいの車両を使ってこれだけの運行をしていて、そこにどれだけ利用されているのかといういわゆる乗車率で測るような形にして、それを判断指標として採用しているところが私の関わっているところで2つぐらいあります。

いずれにしても、青木副会長からも言われたように、本当に判断をするときというのはこういう会議の中で総合判断をしているというのが実態ではあります。ただ、私も実際にいろいろなところでやってみて今思っていることとして、私は基本的には最終的にいろいろな状況を見ながら総合判断で、というつもりでやっていますが、私も10年も20年も会長をやっているわけではないので、最終的に地域公共交通会議で総合判断をして決める、そのときにはこのような条件を考えながら判断する。そういうことを何らかの形で記述しておいたほうがよいのでは、と今ほかのところをやりながら思っているところもあります。その辺も3月までの間に検討の上、何か書き加えたり、場合によっては判断指標に関して皆さんに中間でご意見を伺ったりするようなことをしながら次回までにまとめていければと思いますが、どうでしょうか。そんな形にさせていただいてもよろしいですか。

今日の段階で、収支率だけではちょっと、というご意見がかなり多かったのと、今回このようにしまししょう、というところまではこの点に関しては行けませんので、そのようにさせていただければと思います。

ですから、①～⑤については、いくつかの文言の修正意見はありましたが、大体方向性としては確認できたかなと思うのですが、⑥についてはそういう扱いにさせていただければと思います。そんな形でどうでしょうか。

よろしければ、そのように進めさせていただければと思います。

坂本委員：

今の会長のご意見に賛成です。私は収支率にしても何率にしても、指標を使うときに、どういう使い方をするのかわかりませんが、ある予想された収支率を下回った場合とか、そういうふうになってしまいますよね。今回の小金井のC○C○バスの見直しというのは交通弱者に対して云々で始まっていますが、例えばその地域の方の交通弱者が増えた場合、減る場合もありますよね。だから、絶対値として何かの基準の数値を決めておいて、その基準を下回るとか上回るとかではなくて、現状から増えているのか減っているのかなど、路線によって指標の考え方が変わってもいいのではないかと思います。市民のためのC○C○バスなのですから、もう少し流動的に設定できてよいのではないのでしょうか。東町循環であれば、ガードマンが立つので、コスト面、収支率は下がるわけですよね。その下がったところからさらに下がるのか、上がったのかとか、乗客の増減がどうなのかとか、そういうことを見るというように、それぞれの地域で基準値の考え方を明確にしつつ決めて、これが2年たって下がったのか、上がったのか。そういう考え方を導入されたらいかがかと思えます。

会長：

ありがとうございます。その辺もこの後の事務局の議論の中で使わせていただくことにします。私も総合判断をするときに、よく言うのは、基準の数字の上か下かということももちろんそれは基準を定めた以上はあるのですが、それが上り調子なのか下がり調子なのかということはやはりきちんと見ながら判断するということはずっとやってきましたので、そういうことも実際に判断するときどういう判断をするのかというあたりを複数示しておくことによって、今皆さんから出てきている足切りイメージみたいな、そういうものではないんだ、ということを示せばという気がしています。

ほかにこの確認事項に関して何かご意見等がありますでしょうか。そろそろ予定した時間になってしまいましたので、よろしければ、今いただいた皆さんからのご意見等を踏まえて、事務局で再度修正を行っていただいて、次回の会議で提示してパブリックコメントにかける最終案を決定したいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

以上で協議事項④を終了します。

(2)その他ですが、何かその他で皆さんかございますか。特によろしければ、ここでその他になるのですが、事務局から説明事項があればお願いしたいと思います。

事務局：

—事務局連絡—

会長：

事務連絡がありましたように、次回は3月29日午前中とのことですので、よろしく願いいたします。

最後に何か全体を通してありますか。

よろしければ、以上をもちまして、令和3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。長時間にわたりまして大変お疲れさまでした。ありがとうございました。

以上