

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	平成30年3月23日（金）午前10時～11時30分
開催場所	小金井市役所第二庁舎8階 801会議室
出席者	<p>[委員（敬称略）]鈴木文彦、坂本敬、青木亮、境智子、豊嶋吾郎、田崎達久、古谷弘文、竹島達也、小川将和、門井正則、信山重広、生田浩二、柳瀬光輝、吉野茂、日野靖久、桂川泰広、東山博文</p> <p>[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）、旦那未来（都市整備部交通対策課交通対策係主事）</p>
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	0人
傍聴不可の理由等	
会議次第	<p>1 あいさつ</p> <p>2 議題</p> <p>(1) 小金井市コミュニティバス再編事業について</p> <p>(2) 市内公共交通における諸問題について</p> <p>(3) その他</p> <p>[資料]</p> <p>(1) 小金井市コミュニティバス再編事業概要</p> <p>(2) C o C oバス導入経過及び各路線概要</p> <p>(3) 武蔵小金井駅南口～武蔵境駅南口系統の再編について</p> <p>(4) 小金井市地域公共交通会議設置要綱</p> <p>(5) 小金井市地域公共交通会議委員名簿</p> <p>(6) C o C oバスルートマップ</p>

発言内容・発言者名（主な発言要旨）

事務局

本日はお忙しい中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。それでは、只今から平成29年度第2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—

続きまして、前回の会議以降、人事異動等により1名の委員の方が変更となりました。平成30年2月26日付けでご就任いただきました、小金井警察署交通課長、桂川泰広様です。よろしく願いいたします。

それではお手元の配布物を確認いたします。

—資料確認—

これをもちまして、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。

それでは、鈴木会長、議事の進行をお願いいたします。

会長

それでは、進行を引き継がさせていただきます。議題(1)「小金井市コミュニティバス再編事業について」、議題(2)「市内公共交通における諸問題について」、事務局より説明をお願いいたします。

なお、事務局より説明後、一括質疑とさせていただきます。

事務局

それでは議題(1)「小金井市コミュニティバス再編事業について」ご説明させていただきます。資料1-1「小金井市コミュニティバス再編事業概要」をご覧ください。こちらの資料は、ただ今開催中である、本市市議会第一回定例会にて提出している資料となります。

小金井市コミュニティバス「C o C oバス」は、平成15年3月の北東部循環の運行開始から、現在市内を5路線が運行しております。しかし、運行開始から約15年が経過し、その間のJ R中央本線連続立体交差事業や駅前再開発等により、市内の交通状況及び市民ニーズが変化してきています。

本事業は、これまでの状況及び今後の新庁舎建設計画等を踏まえ、コミュニティバスを含む既存路線の運行状況や利用実態、要望等の調査分析による課題抽出を行い、再編の基本方針及び運行基準及び再編計画を策定した上で、コミュニティバスの総合的な見直しを行い、コミュニティバスの更なる充実を図ることを目的としております。

本事業を推進するにあたっては、民間事業者による技術的支援の下、市民及び地域公共交通会議等の意見を踏まえながら、

平成34年度の運行開始を予定しております。

次に、予算額についてですが、平成30年度は当初予算約1,110万円の内示が出ており、平成31年度から平成33年度まで、約2,180万円の債務負担となります。

なお、こちらはあくまでも内示額であり、予算については来週26日の本会議における可決をもって正式決定となりますので、現時点においては平成30年度から実施予定ということで、ご査収いただければと存じます。

平成34年3月の新庁舎等の竣工予定と合わせ、平成30年度より4年間をかけて再編を行うことを想定しておりますが、4年間の大まかな事業スケジュール予定については、3の表をご覧ください。

年度毎に見ていきますと、初年度の平成30年度につきましては、再編事業を支援していただく事業者（コンサルティング業者）の公募、決定の後、概ね6月頃から事業開始を予定しております。

平成30年度の調査・検討項目としては、表にありますとおり、大きく3点ございます。初年度についてはもう少し具体にご説明させていただければと思いますので、資料1-2をご覧ください。

まず1点目に、コミュニティバスを含む市内交通現況の整理及び既存路線における課題・要望の抽出、ということで、具体的にはアからウの調査等を想定しております。アでは現在のコミュニティバスを含む市内バス路線について、現行路線の運行状況や市民ニーズ等を整理し、課題等を明らかにします。イの利用実態調査については、コミュニティバス利用者を対象に、利用実態、満足度、要望等を把握するためのアンケート調査と、また、各バス停での乗降者数をカウントし、バス停での利用実態を把握するカウント調査を行います。それぞれの実施方法等については、資料のとおりです。対してウの市民アンケート調査では、コミュニティバスを普段利用する人も、利用していない人も含め、市民の移動実態や現状の交通環境に関する満足度、ニーズ等を把握することを目的としております。

これら調査等により抽出した課題等を踏まえ、(2)に記載のある民間路線バスとの共存共栄といったコミュニティバスのそもそもの役割、運行目的、運行時間及び運賃等、再編における基本的な方針を検討し、再編基本方針の策定を考えております。

これに併せて、(3)道路幅員の制限及びバス停設置に係る条件等に加えて、基本方針を踏まえた再編における運行ルート、運行間隔、時間帯、運賃、使用車両等の設定基準等を検討してまいります。

平成30年度につきましては、大まかになりますが以上となります。

続いて、次年度以降については、再度資料1-2をご覧ください。平成31年度については、大きく3点を

考えております。

(1)前年度と継続して運行基準を検討、策定した後、これら再編基本方針と運行基準を踏まえた上で、(2)コミュニティバス再編計画の検討ということで、具体的な運行ルート、時間、運賃等の検討を進めてまいりたいと考えております。

また、コミュニティバスの再編に関して、市民の方からの意見を徴収する機会として、地域懇談会の実施を考えております。

平成32年度においては、引続き具体的な運行ルート等の検討をする中で、ルート、バス停位置の選定に係る関係機関等との協議を行い、地域懇談会を実施し、地域の方から徴収した意見等を踏まえながら、平成32年度中の再編計画の策定ということでルート、時間、運賃等の決定等を想定しております。

平成33年度においては、運行開始に向けた準備期間ということで、各関係機関等への届出及び周知活動を行い、

平成34年度4月より、新体制における運行開始、ということで予定しております。

以上がC o C oバス再編事業についての概要となります。

続きまして、議題(2)「市内公共交通における諸問題について」ご説明させていただきます。

資料2をご覧ください。こちらは、平成28年第2回地域公共交通会議資料と同内容のものとなりますが、先ほど議題(1)でご説明させていただいたとおり、今後コミュニティバスの再編を行うにあたっては、まずは既存ルートの課題を抽出し、整理していきたいと考えています。そこで、今回はこれまでに寄せられた要望や課題等について、お示しさせていただき、これらを踏まえた上で、委員の皆様からのご意見等を頂戴できればと考えております。

1から4については、前会議の内容と重複する部分もありますが、簡単にご説明させていただきます。

まず、1「コミュニティバスの基本的な考え方」ですが、こちらは国土交通省のコミュニティバス導入についてのガイドラインより一部抜粋しております。ここで「路線定期運行を基本しつつ」とあるように、民間事業所様が運行しないような地域を、行政が補うことで、地域全体として整合性のとれたネットワークを構築し、いわゆる交通不便地域をなくすことがコミュニティバスの目的の一つとなっております。

2「交通不便地域」については、資料をご確認ください。

続きまして3についてです。平成15年度まで、小金井市内は路線バスのみしか市内を運行しておらず、民間路線が補いきれないいわゆる交通不便地域を解消させるために、コミュニティバスの運行を開始いたしました。この導入にあたっては平成12年度に検討調査を開始し、はじめに緑町、貫井南前原町地区の運行を検討し、次年度の平成13年に、コミュニティバスの1ルート目については1周約6.4キロ運賃100円、バス

停間隔200mとすることといたしました。検討当時はこのように決定しましたが、実際、北東部循環が運行している距離は約6.8キロとなっております。また、(最終行の)利用者数については、平成27年度の数値となっておりますが、平成28年度の利用者数は約103万6千人となっておりますので補足させていただきます。

4の各路線の概要については、表のとおりとなります。

以上が、C o C oバスの運用概要です。

それでは、資料の裏面、5をご覧ください。今回の議題のメインとなります、これまでC o C oバス全体や、各路線に寄せられた要望を挙げています。平成28年度第2回の会議においては、挙げた課題については皆様のご意見を参考にさせていただき、短期的に解決できる事案については取り組んでいければと考えておりましたが、その後の状況の変化や再編事業実施の見通しが立ったこともあり、これらの課題等については、今後の総合的な見直しの中で、再整理、検討をしてまいりたいと考えております。そのため、記載内容に若干齟齬が生じている案件もございますが、ご了承いただければと存じます。

—資料2(5)「各路線の主な課題と現状」読み上げ—

以上、このように多岐に渡って多くのご要望をいただいております。

それでは質疑に入る前に、ここで前会議において豊嶋委員よりご質問をいただきました、武蔵小金井駅南口ロータリーにおけるバスの待機基準について、ご報告をさせていただきます。

武蔵小金井駅南口におけるバスの待機について、発車まで時間が空いた際、バス停にすぐバスを付けるドライバーもいれば、ロータリー内バス待機所に待機した後、発車時間ぎりぎりにバス停に付けるドライバーもいるため、マニュアル等、対応はどうなっているのか、といったご質問をいただいたところです。

この件について、運行事業者に確認をさせていただきましたところ、中町循環・貫井前原循環を運行していただいております京王バス中央では、ロータリー内における待機マニュアル等はなく、その時の状況等によって対応が異なっている可能性があるとのことでした。

対して野川七軒家循環を運行していただいております、つくば観光交通では、基本的には「時刻通りにバス停に付ける」ことを全ドライバーに対して指示をしており、早めに駅に着いた場合については、発車時刻となるまでロータリー内のバス待機所で待機することとなっているとのことでした。

豊嶋委員ご指摘のとおり、このように路線によって対応が異なっていると現状を確認いたしまして、遅延等の運行状況及び同じバス停を使用する他路線との兼合いや、ドライバー

のトイレ休憩等も考慮すると、なかなか難しい側面もあるかと思いますが、市といたしましては、統一したサービスを提供するといった観点からも、今後の対応につきましては各運行事業者と協議・調整を図ってまいりたいと考えております。

事務局からは以上です。

会長

ありがとうございました。

前回の会議では新たに委員となった方も多数いらっしゃいましたので、今回は少し多めに質疑・意見交換の時間を取らせていただければと思います。今の事務局からの説明はC o C oバスに関することだけでしたが、市内公共交通全般に対して皆さんからご意見等をいただければと思います。いかがでしょうか。

豊島委員

新年度予算で1, 110万円の内示があったということですが、平成30年度予算というのはその年度分しか認められていないということですよ。翌年度以降認めてもらおうとすれば、「〇年間の国庫債務負担行為」ということでやりますが、資料1-1、2(2)の平成31年度から平成33年度まで3年間の約2, 100万円の債務負担行為というのは、国庫債務負担行為ではなく、参考価格というイメージでよろしいのでしょうか。

事務局

予算の考え方についてですが、平成30年度当初予算ということで、平成30年度の予算として約1, 100万円、平成31年度から平成33年度までの3年間で約2, 100万円の金額が上限として設けられているということになります。地方自治の場合、国庫ではなく債務負担という形になりますが、基本的には、約2, 100万円という上限がある中で、3年度それぞれの業務量に合った予算を内々的には持ち合わせている、というイメージを持っていただいて大丈夫かと思います。

豊島委員

これは議会で議決するわけではないのですよね。

事務局

基本的にはこちらも議会における議決事項になります。

豊島委員

では、例えば5年間で100億円の事業だとすると、20億円づつ5年間の債務負担行為になるというイメージになるのでしょうか。

事務局

イメージとしてはそのようになります。

青木委員

C o C oバスのダイヤについて教えていただきたいのですが、ダイヤというのは、例えば市役所の方で運行事業者と協議をすれば比較的簡単に調整は出来るものなのですか。というのも、要望の方でダイヤを調整すれば対応できるものもありますので、今後の再編事業を考えますと、平成34年度を待たずに対応してしまっても良いとも思うのですが、その辺りはどうお考えでしょうか。

事務局

運行事業者と協議をする中で、ダイヤを変えていくこと自体については、物理的に可能です。ただ、ダイヤ変更によるアクセスや利便性を考えると、慎重に検討していかなければならないと考えております。C o C oバス運行開始から15年という期間が経過しまして、当然、この間に様々な要望が出てきており、また、民間路線事業者との共存共栄や運賃の不均衡という課題もございます。これらの課題等も併せて解消するべく、事務局といたしましては、今回の再編事業では、既存の5路線についてゼロベースで見直しをしていこうと考えております。ダイヤについても、見直しにおいての検討課題の一つであると考えております。

田崎委員

長いスパンで検討していくことと、例えば今の時刻表を1、2分ずらせば使いやすくなるといった、短期的に対応できることがあると思いますので、短期的なところの話は、なるべく柔軟に対応していきたいと考えています。例えば、C o C oバスのことを変える際には、本会議でご承認いただく必要があるのですが、例えば運行回数や経路の変更ですとか、新しいシステムを作るといった時には、事前に協議をし、承認をいただくということが必要になるかと思っております。それに対して、運行ダイヤの若干の変更等、運輸局への申請を伴わないような案件につきましては、市役所と運行事業者の方で調整させていただいて、できるものはなるべく柔軟に、スピーディに対応して、その結果をご報告させていただく、というのもやり方の一つとしてあるのかなと事業者としては思っているところでございます。

会長

今のご意見はその通りでして、例えば便数が変わるとか、経路が一部変わるとなると、本会議で協議をし、合意を得ないと認められないことになっております。ただ、例えば現状の便数や経路は変えずに、時刻を少し変更する程度でしたら、先ほど田崎委員が仰っていたように報告で良いことになるだろうと思

います。ですから、こういった会議の性質を踏まえて、内容によっては柔軟に対応していければと思います。

柳瀬委員

実際に新たに経路を作る、運行本数を減らすといった場合は、本会議で協議していただくのが当然良いのかと思いますが、例えば遅延が発生している等の実態に合わせて、時刻を1、2分変更するといった調整はしていただいて、本会議で報告をしていただく方が、スピーディに対応できるのかなと思います。

会長

時刻の変更を行う際には、そのような対応をさせていただければと思います。

他にはいかがでしょうか。

坂本委員

事業スケジュールについてよろしいですか。アンケートの実施から基本方針の検討策定まで平成30年度に行うこととなっておりますが、地域懇談会の実施というのは平成31年度からになっていきますよね。紙ベースのアンケートにより意見等を出すのと、地域懇談会にてフェイストゥフェイスで意見を聞くというのは、両方とも大事なことだと思います。ですから、基本方針の検討・策定を行う平成30年度においても、できれば地域懇談会を実施された方が良いのではないかと思います。事後的に基本方針ができてから意見等を聞くのではなくて、やはり地域の声を反映させるという意味でも、実際に乗っている人のアンケート、無作為抽出による郵送（市民）アンケート、そして地域懇談会、この3点を、検討策定の段階で盛り込んだ方が、市民も納得するのではないかと思います。なぜ、平成31・32年度の、運行基準等ができた後で地域懇談会を実施するのか、理由があればお聞かせ願いたい。

事務局

委員ご指摘のとおり、地域懇談会につきましては、平成31年度と平成32年度において、市内を4か所程度に分けて、各地域3回の実施を現時点では考えております。確かに平成30年度につきましては、地域懇談会を設定しておりません。理由については、まず1年目においては、市民ニーズ等についてはアンケートや利用者実態調査等で一定把握させていただく予定です。本市議会においても市民参加・市民協働というところは謳われておりますので、地域に出て話をしていこうと考えているところです。ただ、当然、地域によってそれぞれの事情がありますので、それぞれの思い・要望というのが出てくるかと思いますが、バスを走らせるためには道路幅員の制限やスクールゾーン等の交通規制があったり、バス停を設置するには周

辺住民の方のご理解が必要であつたりしますので、やはり地域の皆様の想いだけでは対応できない部分もあります。そういった中で、事務局としては、運行するための基準を事前にお示しすることによって、コミュニティバスは様々な条件をクリアして始めて運行させることができる、ということをご理解いただきたいと思いますということと、再編基本方針を併せて策定してまいりますので、そもそもコミュニティバスというのはどういふものなのか、民間事業者さんが運行する路線との住み分けや、地域間における運賃の不均衡といった、根本的な部分を踏まえて議論ができればと思います、このようなスケジュールにさせていただきます。

坂本委員

お言葉ですが、今仰ったことを市民の皆さんにも説明して、建設的な意見を出してほしいというのが本筋ではないのでしょうか。要するに、方針等の策定が終わった後に説明をするのでは、「後仕舞いの説明」という印象を受けてしまう。今言われたように、C o C oバスというのはそもそもこういうものだ、こういった規制があります、と市民に理解をさせた上で、色々な意見が出てきても良いと思います。市や本会議で受けきれない意見も出てくるかと思いますが、そういった意見も吐き出させることで、基本方針や基準ができるのではないのでしょうか。現状のスケジュールだと、平成30年度にはある程度骨格みたいなものが固まりつつあって、スケジュール表の(1)から(3)を見ますと、平成31年度に再編計画等が決まった後に地域懇談会を実施するという風に読み取れてしまいます。そういったスタンスですと、同じやるにしても、「言ってもしょうがない」となった懇談会では意味がないのではないのでしょうか。その辺りはどうお考えなのではないのでしょうか。

事務局

一応、1年目で市の方向性を一定決めたいと考えております。2年目以降、平成31年度から32年度まで2年間程度をかけて、再編計画というのを作ってまいります。細かいルート、運行本数、時間帯、運賃というのを明確に示したものが、この再編計画ということになります。

地域懇談会につきましては、先ほど各地区3回の実施予定であるとお説明しましたが、1回目については、平成31年度の上半期の実施を考えており、具体的なルート等を構築する前の段階で、再編基本方針や運行基準といった市の方向性をお示した上で、まずは柔軟に意見を聞く場を設けたいと考えております。2回目については、平成31年度の下半期の開催になるかと思いますが、本会議におけるルート、本数等の協議状況を一定お示ししまして、それを踏まえてご意見をいただく場として想定しております。3回目については、ある程度計画等も決

まった段階になり、意見の反映は微調整程度になるかと思いませんので、報告会というイメージでの実施を考えております。

坂本委員

今の説明ですと、ある程度、意見交換のキャッチボールは行われるということですよね。一方通行ですと実施する意味が全然ありませんので、やはり何回か有効なキャッチボールをやっていたきたいです。せっかくこうした過程を踏んで進めていくのですから意味のないものにならないようにしていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

会長

ここで言う地域懇談会というのは、かなり個別の地域に入っただ話になってくると思ひます。実際、全体の方針を決めるに当たって個々の地域に入っただ話といっただのは出でこないことが多いです。そういった意味では、ここでの地域懇談会といっただのは、「具体的な話についてキャッチボールをするための会」といっただ風に思っただいただいた方がよいのではないかと思ひます。

他に特にご意見等ないようでしたら、今後、C○C○バスの再編を考へていく中でも、地域の公共交通全体がどんな現状にあっただ、どんな課題を抱へているのかといっただ辺りも把握しておく必要があるかと思ひます。そこで、突然ではありますが、各バス事業者さんに、小金井地域のざっくりとした現状や、抱へている課題等があればお話をいただければと思ひますが、よろしいでしょうか。

まずは京王バスさん、いかがでしょうか。

田崎委員

当社は、小金井市内において多くの路線を運行さへせていただいっただいて、やはり非常にいい路線もあれば、赤字の路線もあるといっただ状況です。C○C○バスと絡めて言っただと、気になる点はやはり、今のC○C○バスのそれぞれの路線については、他自治体のコミュニティバスと比較すると、実は乗車人員等は非常に好調な部類に属すると思ひます。ただ、その背景には、当社の既存路線と重複している路線が多いといっただ実態があります。

例えば、貫井前原循環でいっただと、当社の武蔵小金井駅から貫井南町の方を回っただ武蔵小金井駅南口に帰っただくる「西之久保循環」といっただ路線がございますが。こちらはC○C○バス貫井前原循環だけでなく国分寺市のぶんバスとも重複していることあっただ、C○C○バスやぶんバスの運行開始以降、お客様が転移してしまひ、元々10分に1本走っただいたものが今は30分に1本といっただ状況となっただていますが。それから、詳細については後程ご説明さへせていただいっただきますが、C○C○バス中町循環等は、当社の武蔵小金井駅と武蔵境駅とを結ぶ路線と重複して

いて、こちらもやはりお客様がかなり転移し、今回、路線を縮小せざるを得ない状況となっております。そういう意味では、やはりこれから路線等の再編を考えていく際には、既存の路線バスとの重複を避ける、ということも含め、市全体の交通網を考えながら検討していかなければならないのかな、と考えているところでございます。

では、実際に今路線バスと重複している部分は、C○C○バスが撤退すればいいのか、というと、現状C○C○バスが既にここまで定着している中では、逆にその区間はC○C○バスに任せて路線バスは撤退する、という選択肢も含めて考えていきたいなと思います。基本的には路線バスありきではありますが、場合によってはC○C○バスに任せるといった柔軟な考え方も、当社としては多少していかなければならないのかなと現時点では思っておりますので、今後調整させていただきたいと考えております。

会長

最近、バス業界における全国的な傾向として、やはり乗務員が不足しているという現状があるかと思いますが、その辺りはどうですか。

田崎委員

バス業界全体の大きな課題となっておりますが、当社においてもバスの乗務員が非常に不足している状況です。最近、ヤマト運輸でも人手不足によりサービスを縮小しているといったこともニュースになっていますが、バス業界においても、大型二種免許という特殊な免許を持っていないと運転ができないということもあり、運送業界の中でも特に人手不足というのが厳しい状況となっている現状があります。正直、今ある路線、今の運行回数を維持していくというのも今非常に厳しい状況です。これまでは、それを維持するために乗務員さんにかなりの負担を強いる形でなんとかやりくりしてきたのですが、一方で、やはり乗務員の健康を守るという点で、労働時間管理等も厳格にしていかなければならないこともありますので、乗務員にはこれ以上の負担を強いることができないという状況となっており、今いる乗務員数に合わせて、逆に路線を縮小せざるを得ない状況に追い込まれているところです。今回、小金井市内におきましても、そのようなことを実際に行動へ移さざるを得ないということになり、路線の縮小、運行回数の減というところを、今回のダイヤ改正で行ったという実態がございました。これは今後も長期的について回る課題かと思っておりますので、C○C○バスの再編を考える際にも、輸送力の確保という観点もぜひ踏まえ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。次に、小田急バスさんではいかがでしょうか。

古谷委員

当社といたしましては、C o C oバスの運行自体はしておりませんが、他自治体においては、コミュニティバスを運行させていただいております。当社でもやはり、一部のコミュニティバスにおいては、8、9割が一般路線と被って運行しております。そういったことも踏まえて、希望になりますが、本来のコミュニティバスのあり方というのを十分考えていただいて、C o C oバスの再編を行っていただければと思います。

会長

ありがとうございます。続いて、西武バスさんお願いします。

竹島委員

小金井市については、当社は西武線から縦に運行させていただいており、C o C oバスと重複している区域はないのですが、特に再開発による駅ロータリー内のバスを停めるスペースの問題と、乗務員不足もかなり厳しい状況に至っております。特に、小金井市内運行路線管内の営業所においては、ドライバーの高齢化が進んできておりますので、定年退職者が出た後の補充が間に合うかという、かなり厳しい状況です。また、先ほど他社さんからもお話がありましたが、労働時間の関係もかなり厳しく、これらに似合ったニーズが入ってこないといった現状です。

当社も各自治体の方でコミュニティバスの運行をしておりますが、こうした状況の他にも運賃の問題も出てきており、路線が被っていない近くを通っていれば運賃の安い方を利用するため、結果的に、一般路線とコミュニティバスとで利用者の取り合いになってしまうという傾向もありますので、これらの状況も加味して再編を検討していただければと思います。

会長

ありがとうございます。関東バスさんはいかがでしょう。

小川委員

当社は、小金井市においては、三鷹駅と武蔵小金井駅を結ぶ「鷹33」という1路線のみの運行となっております。こちらの路線はC o C oバス北東部循環と一部重複している区間となっておりますので、運行本数としてはかなり少ない便となっております。以前は15分から20分に1本で運行する時間帯もありましたが、現在はかなり本数を減らして運行しております。社内的には、やはりバス業界全体の共通課題となっている人

員不足がありまして、乗務員の不足というところで、採用も積極的に行っていますが、その中で未経験者の方の採用というの
もかなり増えておりまして、未経験者というところで運転技術
が低下しております。運転技術を教えるための制度もありますが、
教習中に小さな接触事故を起こしてしまい、自信を無くして
退職してしまう、といった悪循環も見受けられます。

会長

ありがとうございます。それではC o C oバス・ミニを運行
していただいております、つくば観光交通さんから、タクシー
の状況も踏まえてご意見いただけますでしょうか。

信山委員

C o C oバスにつきましては、野川・七軒家循環の1路線の
み当社で運行させていただいているということで、表面立った
乗務員不足等はありませんが、現状3名で回しており、やはり、
様々な事由から辞めてしまった際には、補充が以前よりも厳し
くなってきています。

タクシー事業者の立場からC o C oバスの再編を含めてお話
させていただきますと、例えば前原町4丁目地域は、各路線か
ら遠く、高齢者の中でも、自力では移動できるけれども補助に
近い方については、例えば乗合タクシーやデマンド等の様々な
サービスがありますので、あくまでも対象者を限定した中での
細かいニーズについては対応していくことができると我々は考
えております。また、タクシーとしても、地域交通の一員とし
ての考え方がございます。当然、地域交通のメイン的な部分は
各バス事業者さんに担っていただくこととなりますが、各地域
の細かいニーズに対しては、なかなか路線バスやC o C oバ
ス・ミニでも対応できてない部分もありますので、そうした観
点も踏まえて再編事業を行っていただくと、より多くの市民の
方にご利用いただけるような地域交通網ができると思いますの
で、ご検討いただければと思います。

会長

ありがとうございます。

実際に運行を担っている立場から、生田さん、何かございま
すか。

生田委員

実際に運行している立場からということですが、先ほども各
社担当の方からご発言がございましたとおり、運行時間管理や
乗務員がなかなか集まらないといった諸問題を抱えているとこ
ろでございます。また、小金井周辺の道路は、土日祝日におけ
る渋滞がひどい、というのが実際に運行していて感じるところ
でございます。そういった中で、やはりC o C oバスを運行し

ている乗務員の労務管理という点で運転時間の縛りというのもありますので、そういったところも踏まえながら、運行基準等を慎重に検討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。

今実際にバス、タクシー等の公共交通を担っていただいている皆さんからお話をいただいたのですが、これを踏まえて更にご意見等何かございましたらお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

豊島委員

一つよろしいでしょうか。C○C○バスは全体的に一周ぐりと回る自己完結型となっているのですが、それを路線バスの停留所とうまくリンクさせる、ということはできるのでしょうか。今のC○C○バス路線を見ると路線バスとの連携というのがあまりないように感じています。例えば、どこかの停留所とリンクさせて、途中から路線バスに乗り換えれば、今よりももっと遠くまで行けるようになって便利になりますし、また、民間路線との共存共栄も図られるのではないのでしょうか。そういったC○C○バスと民間路線バスとの連結については何か考えているのですか。

事務局

我々も豊島委員の仰るとおりと考えております。やはりこれから高齢化がどんどん進む中で、当然、地域公共交通に対するニーズはこれからもっと増えていくと思っています。確かにこれまではコミュニティバスはコミュニティバスとして独立して運行しており、結果として民業を圧迫してしまっているような側面がございます。我々がこれから考えていくテーマの一つとして、やはり民間路線バス等と一緒に地域公共交通網を構築してまいりたいという考えを持っておりますので、委員ご指摘のとおり、あるバス停で民間の路線バスに接続させることで別の方向へもスムーズに行けるようにする、といったことも踏まえて検討してまいりたいと考えております。

少し補足させていただきますと、前回の鈴木会長の講演における「やまびこ号」の事例がそういった形になるのかと思います。「ネットワークの作り方」という大きなテーマとして新たな路線の仕組みを作られた、という話を聞いて、今後本市でどう検討できるかわかりませんが、路線バス等との連結も踏まえて検討すべき時代に来ているという認識を持っています。

会長

ありがとうございました。他にはいかがでしょうか。

坂本委員

今のご意見と関連して、当然、既存の民間路線バスとのリンクもそうですが、コミュニティバス同士の連携、というのも考えていただきたい。例えば、東小金井駅でムーバスに乗り換えて武蔵野市の方に行けるといったように、地域のコミュニティバス同士の連携というのも広げて、他の地域へも行きやすくなるよう、せつかく4年間かけて計画を作っていくのですから、一つの視野として入れていただければと思います。

会長

ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。

田崎委員

一つ今の人手不足の話に関連して言いますと、人手不足になりますと人件費や、最近安全面に対しても措置をしなければならぬという側面から設備投資も増えるといったように、コストが上がってしまうという問題があります。コミュニティバスというのは赤字で運行し、赤字分を補助金としていただいているのですが、このままですと市の財政支出というのもどんどん増えていってしまう。そうすると、持続させていくことが厳しくなるという可能性も出てきてしまうので、支出を抑えるという考え方もしていこうと思うと、やはりできる限り需要喚起をして、効率的な運行をしていかなければならないということになります。例えば路線の設定でも、あちこちを回って長時間走って、その分コストがかさんでしまうような設定となるとやはり路線の維持は難しく、ある程度効率良くお客様を運べるような設定ですとか、あるいは運賃で言いますと、多くの方にご利用いただくという意味では今の100円運賃は非常に良い設定ではありますけれども、場合によってはやはり受益者負担といえますか、ご乗車いただくお客様に今よりもご負担いただくことで、支出を抑え路線を維持していく、という考え方も検討していかないといけないのかなと思っていますところでございます。

会長

ありがとうございます。おそらくそこは今後、平成31年度32年度あたりの議論の中で相乗的に上がってくる話になるだろうと思います。いずれにしても、現状のパターンありきではありませんので、先程も事務局からの説明の中でゼロベースという話がありましたけれども、根本的に考え直すということは、運賃のあり方ですとか、路線についても今は循環系統なのですが、では本当に循環系統が適しているのかといったあたりも含めて色々ご議論いただくことになることと思います。根本的に考え直すつもりで、これから取り組んでいければと考えております。

豊島委員

もう一点よろしいでしょうか。私はよく路線バスを利用するのですが、例えば短い区間を特定区間として運賃を安くするといったことは実施しないのでしょうか。今は最低区間として初乗り料金を170円位で設定されていますが、例えば武蔵小金井駅から小金井警察署前までを特定区間として運賃を100円にするとか。結構千葉県などではやっているのですけれど、今の厳しい状況もありますから、そういったことをやれば足代わりに使ってもらえて乗る人が増えると思うのですがどうなのでしょうか。

会長

この件について、どなたかご意見等ございますか。

田崎委員

当社でも、近隣でいうと多摩市や八王子市で実施しており、バス停でいうと2・3区間くらいの駅から近い区間では通常180円のところを100円運賃で設定しています。それによってお客様が増えたという結果もあるのですが、運賃の差額分が減収になりますので、その減収に見合うだけの利用増があったかというところ、そこまでは届いていないという結果も出ています。

ただ、今後の路線維持のためには、こういった発想も含めて検討していくということは必要かと思っていますので、貴重なご意見だと思えます。

会長

ありがとうございます。

都市圏において、例えば駅から1kmの範囲を100円運賃にするといったことは、全国的に見ますとちよくちよくと行われてはいます。その大体は徒歩支援みたいな感じなので、例えば雨の日に、「100円だったらバスに乗ろうか」という話になってくることが多く、歩いている人が結構いるとそれなりの効果はあるのですが、今田崎委員が仰ったように、180円だった運賃を100円にし、では利用者が1.8倍になったかというところ、なかなかそこまでいかないというところが苦しいところですよ。全国的にそういった状況になっていまして、西武さんなんか埼玉県内でいくつか設定されていますが、多分同じような状況なのではないかと思えます。

他にはいかがでしょうか。

青木委員

再編事業で、この後アンケートとか骨子の検討とか色々やっついていかれると思うのですが、コミュニティバスを見ていると、まだ福祉関係や病院、公民館その他市の公共施設を比較的通っておりまして、恐らく、路線設定の際にもその辺りへのアクセ

スの確保ということで話が出てくるかと思えます。そこで、見直しのどこかの段階で、実際にどれ位の方がC o C oバスを使っているのか、施設利用者に聞く機会を設けていただきたい。要は元々近くの方が歩ける範囲から来ているのならば、その施設へのアクセスについてはそこまで重視しなくてもいいでしょうし、逆にかなりの人が実際にC o C oバスを使っているということであれば、かなり重要度は高いということがあります。アンケートだけですと、そういった実際の施設利用者の声をうまく拾える場がないので、可能でしたら、その辺りのきめ細かい対応を一緒に取っていただければと思いますのでお願いいたします。

事務局

事務局としては、そうした状況はできる限り把握し、提供していきたいと考えております。例えば、今後の小金井市の人口及び高齢者数の動向であるとか、新庁舎と福祉会館が蛇の目ミシン跡地に建つ予定で今進められていますので、青木委員が仰ったように、どれだけの人が利用するのかといった数値的なデータ、多摩26市コミュニティバスの運行状況等、そういった情報は資料としてこちらでできる限り提示した上で、委員の皆様にご議論していただきたい、と考えております。

会長

では、そういった方向でやっていただければと思います。

他にはいかがでしょうか。

本日は何かを決めなければならないということではないですから、今後議論を進めていくにあたってのご意見等をいただければ、と思います。他に何かいかがでしょうか。

境委員

少し話が外れるかもしれませんが、小金井市の総合病院として桜町病院というのがあるのですが、今、バスが入っていない状況です。C o C oバスが走る前からお願いしており、病院の先生からも陳情すれば協力しますと言われてたりもしましたが、現在まで入れてもらえていない状況です。C o C oバスと民間路線バスが病院の両サイド、小金井街道と緑中央通りを通っています。バス停から病院までの距離が大体同じくらい離れています。C o C oバスが走り始めた当時、桜町病院入口というバス停で降りた時に、病院までの道がわかりにくかったので、「桜町病院はこちら」という看板を病院に作ってもらったのですけれども、どちらのバス停からでも、高齢者にとってはやはり大変な距離となっています。最近、病院のロータリーが良くなって、何社かタクシーが入ってはいるのですが、唯一の総合病院ですから、ぜひ再編の際にはC o C oバスを入れてほしいという意見が周りからもあります。これから高齢化社会になり

ますし、ぜひ停留所の設置についても考えていただきたいと思います。

事務局

当初、C o C oバスを走らせる時も、やはり市としては桜町病院への乗り入れ、もしくはできるだけ近くへのバス停設置がなんとかできないかと考えたのですが、どうしても道路幅員やルート等の関係上、なかなか病院前まではルートとして入れることができなかったという経緯があります。

境委員

でも病院の北側の道は、一方通行ではなく相互通行ですので、C o C oバスの車両も通れるのではないかと思います。武蔵野市の日赤病院の辺りは、それこそ人がやっと通れるというところをバスが通っていますので、「道が狭くて通れない」というのは理由にはならないと思うのですがどうなのでしょう。

事務局

委員仰るとおり、道路幅員や基準の中で、今後検討はできるものだと考えております。この件については桜町におけるニーズとして非常に高いので、当然、そこは積極的に議論していきたいと思っております。

会長

いずれにしても、今後、市内全体の道路幅員等については確認していただきますので、その中でこの件についても検討していきましょう。

ただ、バスが「実際に通れるか」ということだけでなく、「安全に通れるか」ということもあります。境委員ご指摘の武蔵野市のルートができた頃は、かなり狭隘な道路にも入れたのですが、でもその後色々と安全面の問題や、沿道からの苦情ということもやはりあって、最近では武蔵野市や杉並区のバスが通っているような、そこまでの狭い道での通行は、なかなか許可にならなくなりました。ですので、この件については実際の道路状況や病院のロータリーの状況等を確認した上で、また議論していきたいと思っております。

境委員

それからもう一点よろしいでしょうか。京王バス路線の西之久保循環とC o C oバスの貫井前原循環については、ルートが重複しているためどちらかの運行にする、という意見もありますけれども、利用者にとっては、1時間のうちに4本走っており、どちらも利用できるからありがたいと思っておりますので、できれば廃止しないでいただきたいです。それから、東の方は他市の方へ出るバスがありますが、西側は国分寺市方面に出る

バスが全然ありません。ちょっと歩ける人は、乗り継ぎをして国分寺市に行けるのですが、なかなかそれができない人もいますので、他市との連携をもっとしていただければと思います。

事務局

小金井市内の方はやはり武蔵小金井駅等、市内で色々と買い物等をしていただきたいと市としては思っているのですが、実態としては、例えば貫井南町の方々は、恐らく国分寺方面に行かれない人が多いのではないのかな、と感じているところです。

あとは、公共交通と福祉施策という考え方がある中で、公共交通でいうと市全体のネットワークとしてどう考えるのか、福祉施策でいうとドアトゥードアでどうするかということになってくるので、こうした整理が難しいところであると担当としては感じております。確かにニーズとしては実際にあって、それが福祉だろうが公共交通だろうが関係ない、というのはわかるのですけれども、その中でも、やはり税金を使う事業としては、どう線引きをしていくのか、採算性を含めてどうしていくのか、というところは今後議論していただきたいと思っています。

会長

福祉施策との兼ね合いですとか、どこまでをどうカバーしていくかといったことについては、これから議論の対象になるかと思っていますので、その中で考えていきたいと思っています。

他にはいかがでしょうか。

大体ご意見等が出尽くしたということであれば、今までにいただいたご意見を、平成30年度から33年度にかけての議論の中に反映をさせていきたいと考えております。具体的な議論については平成31年度からになります。平成30年度ではその前段となる、コミュニティバスそのものの考え方と、再編の基本的な方針を考えていくということで、これからスタートしていきたいと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

先ほども申し上げましたが、今後市役所の位置が変わり、C o C oバスを走らせて15年の間にその他市内状況も大きく変化しているところもありますから、例えばC o C oバスは今まで5路線走っているわけですが、必ずしも5路線というのも前提ではありませんし、本当に循環型でなければいけないのか、といったことも含めて、全く白紙から、ゼロベースで色々議論したいと思っています。併せて、各バス事業者からも話がありましたように、限られた人員の中でどういった形で効率的に動かしていくか、ということも視野に入れながらの議論になりますので、よろしくお願ひいたします。

では、議題の(1)、(2)については以上とさせていただきます。

それでは議題(3)「その他」ですけれども、まずは路線バスの平成30年度の運行について、京王バス中央(株)さんよりご報告

があるということですので、田崎委員お願いいたします。

田崎委員

では当社の方から、バス路線の変更についてご報告をさせていただきます。当社では4月16日にダイヤ改正を予定しているのですが、その中でもC○C○バスと関連し、お客様へ大きな影響が出ると思われる路線についてご報告させていただきます。

資料3をご覧ください。武蔵小金井駅南口から武蔵境駅南口系統の再編についてということで、こちらの路線図でいうと、太い点線になりますが、武蔵小金井駅南口から連雀通りを通りまして、井口日赤病院を經由して武蔵境駅南口まで運行している路線がございます。こちらは今1日18回走っている路線になるのですが、細かい点線で表しているC○C○バス中町循環と、武蔵小金井駅と概ね新小金井駅間においてかなり需要が重複しています。そのため中町循環の運行開始後、お客様が大きく転移したということがあり、元々苦しい路線だったのですけれども、正直言いますと今かなり大きな赤字を抱えている不採算路線という現状になっておりました。

今回、この路線を、「武蔵小金井駅南口—武蔵境駅南口」系統といたしましては、現在18回走っておりますのを、朝の3回だけ残して15回の減回をするというところでございます。朝の3回というのは、いわゆる中町循環がまだ走っていない時間帯になります。その減回をした上で、武蔵境駅南口—東小金井間、連雀通りで言いますと、武蔵境駅から新小金井駅の辺りまで、全く路線がなくなるというのを避けるということで、今回新たに「東小金井駅—武蔵境駅南口」系統というものを新設します。こちらは1日7回という運行回数を予定しております。

今回、このような変更するに至りました背景といたしましては、先ほどお話をさせていただきました、バスの乗務員が非常に不足している状況の中で、こちらのような採算の厳しい路線を維持していくというのが難しくなってしまう、路線を縮小させていただいたということでございます。

現在ご利用のお客様で、今回の減便等によりご迷惑をお掛けするお客様も多くいらっしゃるかと思いますので、大体1か月前の3月16日から、お客様向けの周知を現在しているところでございます。

そのほか、C○C○バス北東部循環と重複して走っている路線で、東小金井駅から関野橋を經由して武蔵小金井駅まで運行している路線も、ここまで大きく回数を落としているわけではないのですが、今回の改正にあたって多少運行回数を落としております。背景については先ほどと同様になります。大変恐縮ですがご理解賜ればと思います。

簡単ではございますが、私からは以上になります。

会長

ありがとうございました。今非常にバスの置かれている状況が如実に出てきたような事案だったかと思いますが、周知についてはしっかりやっていただきたいと思います。

何かご質問、その他ご意見等ございますか。

特になければ、これで平成29年度第2回小金井市地域公共交通会議を終了いたします。ありがとうございました。