

## 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31年3月25日(月) 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、青木亮、境智子、豊嶋吾郎、田崎達久、古谷弘文(代理出席)、関根康洋、鈴木章介、門井正則(代理出席)、信山重広、鈴木一弘、鈴木文彦、柳瀬光輝(代理出席)、日野靖久、桂川泰広<br>[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     | 1人  |
| 傍聴不可の理由等 |   |
| 会議次第     | <p>1 開会</p> <p>2 平成30年度第3回小金井市地域公共交通会議会議録の確認</p> <p>3 議題</p> <p>(1) 報告事項</p> <p>① 小金井市コミュニティバス有料広告の利用促進について</p> <p>② 武蔵小金井駅北口バス停留所案内板の設置について</p> <p>(2) 協議事項</p> <p>① 小金井市コミュニティバス再編事業スケジュール確認</p> <p>② 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針(案)</p> <p>③ 小金井市コミュニティバス再編運行基準について</p> <p>④ 小金井市コミュニティバス再編事業主要施設利用者アンケート調査について</p> <p>(3) その他</p> <p>4 閉会</p> <p>[資料]</p> <p>1 小金井市コミュニティバス有料広告の利用促進について</p> <p>2 武蔵小金井駅北口バス停留所案内板の設置について</p> <p>3 小金井市コミュニティバス再編事業のスケジュール</p> <p>4-1 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針(案)に関する前回会議での指摘事項と対応について</p> <p>4-2 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針(案) A3版</p> <p>4-3 小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針(案) A4版</p> |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>5 小金井市コミュニティバス再編運行基準の検討について</p> <p>6 主要施設利用者アンケート調査について</p> <p>参考1 小金井市地域公共交通会議委員名簿</p> <p>参考2 C o C oバスパンフレット（2019年4月版）</p>   |
| <p>発言内容・<br/>発言者名<br/>（主な発言<br/>要旨）</p> | <p><b>事務局：</b><br/>これから、平成30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。<br/>また、平成29年度から始まりました2年間の任期が3月末をもちまして満了となり、今回は最後の会議となります。</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>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。<br/>それでは鈴木会長、議事の進行をお願いいたします。</p> <p><b>会長：</b><br/>おはようございます。まず初めに、事務局より説明がありました前回の第3回会議の会議録について内容の確認をしたいと思っております。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、修正等がある方がいらっしゃいましたら、ご発言をお願いします。</p> <p style="text-align: center;">—前回会議録の確認—</p> <p><b>会長：</b><br/>それでは、事務局の方で調整が完了しましたら市のホームページにて公開させていただきます。<br/>それでは議題に入ります。報告事項2点と、協議事項が4点ということですが、まず、議題1の報告事項①小金井市コミュニティバス有料広告の利用促進について、②武蔵小金井駅北口バス停留所案内板の設置について事務局より説明をお願いします。</p> <p><b>事務局：</b></p> <p style="text-align: center;">—資料1及び資料2に沿って説明—</p> <p><b>会長：</b><br/>ただ今の議題1の報告事項につきまして、ご意見、ご質問等がございましたらご発言をお願いします。</p> |

**平野委員：**

有料広告の利用促進について、販売価格の軽減策は理解しますが、事前に交通対策課として行った対応、例えば各事業所への訪問等行ったというような実績について確認します。

**事務局：**

交通対策課として行った利用普及に係る取り組みについてですが、市報、ホームページ、そして先ほど説明した小金井市商工会連合会役員会にて周知及び意見交換いたしました。

**平野委員：**

実施するからにはもっと積極的に交通対策課の方に訪問等の普及啓発活動を実施していただきたいと思います。また、軽減策も大事だと思うのですが、最初の1か月が半額になるよりも、例えば、契約は2か月としたら最初の1か月は無料とし、後の1か月は有料等、このような手法は特に携帯電話会社では行っています。無料期間を設けて経過したら正規に戻す、このような手法の方がPR効果が高いのではと感じております。

**事務局：**

今回の対応は、次年度末までの1年間の軽減策として実施する予定としており、今後については実績等を勘案しながら検討していく予定としておりますので、貴重なご意見として受け止めさせていただきますと思います。

**平野委員：**

関連してもう1点、それぞれポスター掲出実績が2件、1件とありますが、1件というと1路線のみという意味ですか。例えば一番利用者の多い北東部循環に掲載したから、次に中町循環も同じ広告をお願いしますというような実績ではないのですか。

**事務局：**

COCOBASの有料広告につきましては、ポスターは1回の申し込みで全車両に掲出する受付方法を採用しております。理由として、COCOBAS車両は予備車を含めて全部で7台あり、運営上1台の車両が連日特定の路線を運行していないことから、路線を指定しての掲出が難しい状況となっております。

**平野委員：**

例えば30年度の運転席背面、1件30日になっていますが、5路線で1万2,600円ということでしょうか。

**事務局：**

ご指摘のとおりです。

**豊嶋委員：**

実績上、掲示された日数は短いですが、全てスポット的な案内広告なのですか。長期的な観点でいうと、例えば病院等が、1年間掲載することはあまりないということなのですか。市としてその辺をさらに促進していき、長期間掲載できるようになればと思います。

**事務局：**

まず、平成29年度、30年度の実績ですが、主にイベント関係の広告が多いと認識しております。

また、今後の長期的なご指摘もいただいております、参考意見として受け止めさせていただきたいと思っております。

なお、こちらの広告事業については、販売に係る一切の事務は(株)京王エージェンシーという広告代理店が主体的に行っており、その点もあわせて報告させていただきたいと思っております。

**田崎委員：**

広告の割引というのは、対外的にアピールしてお客様を呼び込むには非常に意義のあることだと思いますが、一方で、売り方に関しては先ほど平野委員のご指摘のとおり、賛同できる部分があります。広告の価格は需要によって決まりますし、また、売り方も相手によって変えていく必要もあるかと思っております。実際に広告の営業をしている広告代理店にある程度裁量を持たせて売らせると売上も伸びていくのかと思っておりますので、この場で売り方自体を決めるというよりは、この場でいろいろとご意見を賜って、広告代理店にこういう案もあるというアドバイスをした上である程度の裁量を持たせて販売させることが必要かと思っております。

先ほど、市がもっと販売すればという指摘もありましたが、広告の営業は大変なので、普段の業務に合わせてやることも難しいことから、プロの人間がより活躍できるような環境を整えることで我々は支援していく必要があると思っております。

**会長：**

この販売価格について、市での位置付けはどういうものですか。裁量、あるいは価格そのものを変更する際は市として何らかの手続きが必要になりますか。

**事務局：**

その都度金額を変更することについて、市、京王バス、京王エージェンシーの3者で覚書を締結しており、この中で金額等を定めている関係から現行では難しいと考えております。

**田崎委員：**

その点が今後検討の余地があると思っております、定価は定めた上

で、定価を変更した場合は当然に事前に3者の合意を得るという前提の上となります。しかし、営業的に金額を変更したいというときには覚書等を変えることなく、その覚書等の範囲の中である程度の裁量を持たせてやらせてあげるといふ形に今後はしていきたい。そうすると、広告も代理店としても呼び込みやすくなるのかと思います。それは今後検討させていただきたいと思います。

**会長：**

その辺は今後の検討材料としてご検討いただければと思います。ほかにはいかがですか。

**坂本委員：**

アナウンス放送は2年間実績がゼロなのですが、これは単価が高いか、そもそも依頼がないのか。アナウンスの場合には作る方もテープに内容を録音しなければいけないので製作コストもかかると思いますが、住宅街を多く走るCOCOBASについても、停留所の近くの施設や商店の広告を取り特定エリアを攻略していくことも営業的にできるのではないかと思います。

短い路線を乗るのであまり広告をずっと眺めている時間もないかもしれませんが、むしろ耳から入るほうがこの停留所の近くにこういうのがあったのだということを発信することができ、広告主の側からも魅力になると思いますが、どうしたら利用してもらえるかを考えた方がよいと思います。

**事務局：**

この約2年間、どうしても実績が伸びないというところで苦慮しており、また、申し込み件数も極めて低い状況で、どう周知をしていくかというところで、まずは各地域の商店街の会長さんが集まる小金井市商工会連合会役員会に昨年の9月に声掛けをさせていただきました。ご意見も伺った中で来年度より実施することにより、商店街の方々に対しても一定の利用が期待できるのではないかと考えております。委員ご指摘のとおり、アナウンスについても料金的な部分もありどうアプローチしていくかは大きな課題です。

**会長：**

いろいろご意見が出ましたので、今後この有料広告について、少しやり方や仕組みを検討しながら、広告が増えるよう内容を詰めていただければと思います。

次に協議事項に入らせていただきます。まず、協議事項①「小金井市コミュニティバス再編事業スケジュール確認」です。以前にも会議の中でスケジュールを提出していただいているのですが、一部変更等もありますので、再度ここで確認していくこととします。それではまず、事務局より説明をお願いします。

**事務局：**

—資料 3 に沿って説明—

**会長：**

ただいま再編事業のスケジュールについて説明がありましたが、これを踏まえてご意見、及びご質問がありましたらお願いしたいと思います。

**豊嶋委員：**

パブリックコメントの関係ですが、これはインターネット上で行うのですか。また、市のホームページにアクセスしてメール等になるのですか。

**事務局：**

現行では市の主要施設に紙と鉛筆を置いて意見を提出していただく他、ホームページ上でもパブリックコメントへの告知を出させていただけますので、回答方法としまして、交通対策課窓口への持参、FAX及びメールにて考えております。

**会長：**

3年ほど先のスケジュールになっており、今後議論を進めていく中で微調整はあるかと思っておりますので、おおまかな流れとして確認をしていただければと思います。

それでは、次の協議事項②「小金井市コミュニティバス再編事業における基本方針（案）について」です。まず、事務局より前回の会議での皆さんからのご意見を踏まえた方針案について提示していただいた上で、再度ご意見をいただきます。その上で、ただ今のスケジュールでも示されていたとおり、今回の会議で基本方針については決定させていただきたいと思っております。

それではまず説明をお願いいたします。

**事務局：**

—資料 4 - 1、資料 4 - 2 及び資料 4 - 3 に沿って説明—

**会長：**

ご意見、ご質問があればお受けしたいと思います。

**豊嶋委員：**

資料 4 - 2 「路線バスを補完するサービスの提供」で「路線バスとの運賃格差による競合回避」と書かれているのですが、どういう意味なのか。例えば、同じ箇所に路線バスとCOCOBASが走っていて、100円と180円の差があるということですか。

**事務局：**

ご指摘のとおりです。

**豊嶋委員：**

こちらの資料を見ていくと、両者の運賃に差があることで、路線バス利用者の流出は分かるのですが、そういうことなのですか。そもそも根本的な問題として運賃格差がありますよね。要するに市のバスとして例えば100円と180円の差があり、一方で資料4-1では「路線ごとに運賃を設定することは想定しない」と書いてあります。例えば競合している路線について、運賃を上げればいいじゃないかという議論が出ることに對して、そこは変えませんが、全部一律という骨組みになっているところで進んでいったときに、この書き方でいいのかどうかということです。

C○C○バスと路線バスが重複しているところを回避することが大事で、同じところに通っていて賃金格差があるという点は問題にすべきなのかどうかと思います。例えば同じルートにバスとC○C○バスが走っていて、100円と180円の差、この問題はあるのですが、これを議題にするのかということです。抜本的には100円と180円の差があっても、それはルートによっても変えませんが、全部一律だという中においてこういう議論提起をするのか、基本方針でこういうことを言うことになるのかということです。

**関根委員：**

全く豊嶋さんと同意見で、資料4-2の書き方だと非常に問題があると思います。資料4-3の細かい文章になるとだいぶここは意味が分かってくるのですが、資料4-2の「運賃格差による競合回避」と書いてしまうと、じゃあ競合しているところは運賃を上げるのかと解釈されてしまう。

消費税が10%になりますと、100円では実運賃91円欠けるぐらいになるので、そこを変更するのかというのは市の行政サービスの対価の方向性もあるので必ずしも100円が悪いというわけでもないと思うのですが、今後について運賃そのものもいろんなことを検討していきましようというものがあるなら、資料4-3の2でも問題ない。「運賃水準や体系について検討する」というのはぜひ残してほしいと思いますが、資料4-2の「運賃格差による競合回避」だと、あまりにも言葉が不足していると思います。資料4-3が基本方針としてこれを決議していく、今回決めていくという話であれば、運賃の問題も含めていい内容だと思います。

**豊嶋委員：**

資料4-3、2、丸の2番目「地域によって公共サービスに格差」と記載されていますが、この主語は何ですか。運賃格差につ

いてですか。例えば、「運行する地域によって格差」と記載すれば理解できるのですが、これだけでは分かりません。

**関根委員：**

運行本数、始発や終発といった面もあるという考えでしょうか。

**会長：**

確認ですが、基本方針として確定するのは資料4-3ですか。つまり、この先こういう基本方針で進めますと示していく資料としては、今回の資料4-3の内容と考えてよろしいですか。

**事務局：**

最終的には4-3を基本軸として今後の施策を展開していくと考えております。

**会長：**

そうであれば、資料4-3にある各項目の文章について整理しないと、今豊嶋委員からご意見があったような、これはどこに繋がっているのかという疑問が他にも出てくる恐れがある。

例えば、先ほどの資料4-3、2、丸の2番目、1つの読み方としては「両者の運賃に差があることで」というところが以下の文章にリンクしているとすれば運賃の問題ですが、関根委員の指摘のとおり、例えば、運行本数や始発、終発の問題等がリンクしているとすると、豊嶋委員が言われるように主語がない話になってしまう。受け止め方が複数出てしまうような文章が残っているので、本日はそういったご意見をいただいて、文章の構成については、今日決定ということであれば、会長である私に任せていただくようになるかもしれません。他にも特にここは意味が取りにくいとか、そういう箇所があれば細かい部分でもご意見をいただきたいと思います。

**青木委員：**

資料4-3、3、丸の1番目にある「効率性の観点も踏まえながら」と記載があり、当然に効率性の観点を踏まえてもらわないと困るのですが、もう一方で、小金井市の場合は、基本方針の中で公平性の話についても記載した方がいいかと思います。

次に、資料4-3、4、丸1番に「3者が連携」とありますが市は財政支援のみとなっています。利用者とバス事業者の調整に関しては、市はこれまでも行っており、当然に今後も行おうと思いますが、調整という言葉を入れておいた方がよいかと思います。実際に自治体によっては事実上もう調整はやりませんというところも存在します。話がまとまればお金は出すけれどもバスを走らせたいなら利用者と事業者できちんと話をしてよと。今回の基本方針（案）についてはそのような視点は無いとは思いますが。



**事務局：**

ご指摘の点については調整したいと思っております。

**坂本委員：**

先ほどの関根委員のご意見と重複するかもしれないのですが、運賃の不公平感ということは2通りあり、路線バスとの競合による問題だけではなく、C○C○バスが通っていない地域との問題があると思います。C○C○バスは通っていないが民間路線バスが走っている地域の中で、運行本数が少ないようなやや不便な路線バスを利用している方もいるから、100円というのにこれまで踏み込んで検討することがなかったのかと認識しています。

小金井市としては、今回の再編事業においても100円で行くというのは既定という議論はあるのですか。不公平感というのは、いわゆる民間路線バスが通っている地域と交通網が形成されていなかった交通不便地域があり、その不便な地域を通っているから、100円の負担というのはもう変えないのか、もしくは、110円とか120円に持っていくという議論はしないのか。ここでの地域による不公平感というのは、そういう要素もあるのかと思います。運行開始より15年以上運用してきた世の中が変化してきているのに当初の100円で行くのか。この再編のときも検討した結果、やはり100円にしますというのか、アンタッチャブルみたいになっているのか、私が気になるのはその点です。

**事務局：**

委員ご指摘のとおりと考えております。例えば、今年度4月に京王バスの減便があり、当該地域は東町循環、中町循環が京王バスと競合しているというのが1つの理由となり減便となった。また、貫井北町方面はC○C○バスが通っておりません。理由は路線バスが充実しているからです。それが約15年経過している中でどうしても地域での不公平感、あとは先ほどの東町の減便に伴ってありますが、C○C○バスは100円であるのに対し、路線バスはICを使えることもありますが、賃金格差は生じている。また高齢者についてはシルバーパスが使える。不公平感といっても様々な条件があり、一概に判断できない部分があります。今後の運賃の在り方については、今後の議論の中で、100円なのか路線バスと同様にするのか、そういったところを議論していきたいと考えております。

**会長：**

初めから100円固定で変えないという、いわゆるアンタッチャブルではないということですよね。その点では、この文章の中でいうと、「運賃水準や体系について検討する」という文言は入っています。

**田崎委員：**

今の話を踏まえて言うと、もうちょっと大項目にしないと、この文脈だけですと不公平感の観点からしか運賃が検討されないことになってしまうので、運賃は大きな話で、そもそも財政支出でどこまでするのかにも関わってくるし、あとは受益者負担をどう考えるか。今と同じように、すべての人が同じ運賃にするのか。場合によって高齢者だけは負担を軽減するのか。市民の負担のあり方にも関わってくる話になるので、例えばこの方針（案）の4つの項目の1つとしてまで行かないにしても、少なくとも丸の1つとしての項目、運賃を全般的に検討するような項目を設ける必要はあるのではないかと思います。前回にもこういうお話があったかと思うのですが、もうちょっと大きく取り上げる必要があるかと思いました。

**事務局：**

資料4-3、2「路線バスを補完するサービスの提供」の中で「運賃」という言葉があります。こちらは民間路線バスと比較した運賃という観点での記載としております。

それぞれの負担割合や持続可能な負担割合という観点で言いますと、資料4-3、4の「持続可能な運行形態・サービスの提供」において、3者の役割分担、連携の仕組み、現有資源というところでコミュニティバスを長期安定的に継続して運行するための観点として、当然この中にも運賃については含まれていると認識しております。なお、それを踏まえどういうサービスをしていくかは運行基準の中で具体的に意思表示できるものと考えております。

**坂本委員：**

ただ今の田崎委員のご指摘について、確かに運賃については分散して記載されているが、例えば高齢者割引、負担割合等、運賃に係る様々な要素を含めて、運賃についての項目を別途設けた方が議論しやすいのではないかというご意見であると理解しました。

**会長：**

前回関根委員から出てきたご指摘は同じ意味であったのだろうと思うのですが、少し話が矮小化されてしまっている。資料4-1を見ると個別路線における運賃の話に変わってしまっている印象がある。ただ今の各委員のご指摘については同意見であり、仮に、運賃について、市の方針として100円は動かさないということであれば、1つの考え方として受け止めなければならない。

しかし、そうではなくて議論をするのであれば、ただ今の坂本委員のご指摘のように議論していくための根拠として、基本方針の中で定める必要があると思います。資料4-3、2の「運賃水準や体系について検討する」、この文章を基本として、さらに新たな5番目の項目をつけるのは厳しい面もあると思います。入れる

としたら私は4の「持続可能な運行形態・サービスの提供」の中に入れるべきかと思いますが、その中で小項目を設けて「運賃水準や体系について検討する」というこの文言を生かして、交通サービスの地域による不公平感や受益者負担等、あるいは財政支援の観点から運賃水準や体系について検討するといったような項目が1つあったほうが良いと思います。

**事務局：**

基本方針については、大枠的な部分の変更は難しいと考えておりますので、ただ今会長がご指摘いただいたような形で、記載方法は検討していきたいと考えております。

**柳瀬委員：**

資料4-1、②交通不便地域と交通弱者の関係について、C o C oバスについては公共交通が不便な地域に対応することを基本としているので、この表記方法は変えませんというお話をされているかと思うのですが、資料4-3、3の「日常生活に即したサービスの提供」内にある、「市民や利用者からニーズが高い施設を結ぶルートについて設定」とあるが、これはC o C oバスの話でよろしいのでしょうか。

そうだとすると、公共交通が不便な地域に対応することを基本としているので、交通弱者への対応をまずは第1に考えるというお話になってくるのでしょうか。

**事務局：**

基本的にはそのように考えております。

**柳瀬委員：**

交通弱者の方への対応が最優先であり、その後に効率性の観点も踏まえると、本来優先度というのではないのですが、一応1番の公共交通が不便な地域におけるというのが基本方針の中でも特に優先順位が高いということでもよろしいのでしょうか。

**事務局：**

再度確認という形でお話をさせていただきます。資料4-3にある、基本方針（案）の1については、今までのアンケート等での議論の中で、路線バス等の通らない不便な地域を設定し、その中にいる交通弱者に対してどうアプローチしていくかというところを位置付けています。2では本来の考え方である、路線バスを補完する公共交通としてコミュニティバスを設定していくという位置付けです。3では日常生活に即した運行サービスの提供として、基本的に路線バスは駅に向かって発着しているものなので、結節点は駅になるかと思いますが、コミュニティバスのルートを選ぶ中では、公共施設、病院等もルートとして考えていくという

方針です。4では運賃、運行時間、費用負担割合等、バス事業者・市・市民の3者が良好な関係を構築しながら、今後も継続して安定した運行を実施することについて、方針として定めております。

**坂本委員：**

今言われた基本方針（案）1にある「公共交通が不便な地域における交通弱者」とありますが、資料4-3では以下に3つの小項目があり、一般の方を含めずに交通弱者のみを指しているのですか。一般の方でも様々な要望があり、例えばバスが早く終わってしまう、本数が少ない等、このような視点は含まれていないということでしょうか。

**事務局：**

基本方針（案）1で「公共交通が不便な地域における交通弱者への対応」とあり、まず、不便地域ではない交通弱者は今回の案からは基本的には外れております。次に、一般の方については、この項目内では交通弱者が中心という位置付けになると思っております。

**豊嶋委員：**

資料4-3、1には交通弱者の定義について記載があります。私は一般の方を「など」に含まれると解釈しており、それであれば、交通弱者の定義はこれでよいと思っておりました。一般の方が含まれないとすると、この「など」はどのような方を指しているのですか。

**事務局：**

定義の説明にあるカッコ内に記載しているのですが、一時的にケガをしている人などを含む意味合いです。

**坂本委員：**

それは障がい者に近い表現であり、「など」というのが一時的に骨折した人を指すというのはおかしいと思います。不便地域に住んでいる一般の方のニーズをどう考えているのでしょうか。

**会長：**

ご指摘の資料4-3、1の文面だけを見ると、確かに交通弱者に対しての対応のみ行くと解釈できる。本来コミュニティバスは交通弱者だけのものではないのです。提案ですが、交通弱者への対応ではなくて、「公共交通が不便な地域における交通弱者に配慮した対応」というような記載であれば、交通弱者について考えるが限定した話ではないと言えらると思います。このまま「交通弱者への対応」としてしまうと、交通弱者のみと解釈されてしまう。

**坂本委員：**

私が前回強調したのは、「公共交通が不便な地域の方及び交通弱者への対応」だとしたらよいけれど、交通弱者への対応が第一になっているというのはいかがなものかと思えます。例えば高齢者はそんなに夜遅くには出歩かないから、夜は早く終わってもいいとなる可能性がある。そのようにならないためにも会長の言葉でよいと思うのですが、交通弱者に配慮した対応を踏まえて検討する。あくまでも基本方針ですから、カバーされないのはおかしいと思えます。

**会長：**

その点を修正すると先ほどの柳瀬さんからのご質問も解消されるかと思えます。

**柳瀬委員：**

恐らく今後はコミュニティバスの路線を見直していくということもあるかと思えますが、優先は公共交通が不便な地域になってくると思えます。それを見直すとなった時に、交通弱者の方への対応が1番というのは分かりますが、自分で移動できる方にも乗ってもらうような路線にするのか、それとも自分で移動できるのだからと交通弱者の方をターゲットにした路線に変えていくのか。資料の内容は不便地域であっても自分達で移動できるのであれば自分達で移動する、という書き方になっているので、自分たちで移動できる人が多い不便地域もあるとは思いますが、そういった方はどこで対応していけるのか、という点が読み取れないと感じました。市民の方も平等に税金を払っていると思えますので、不便地域と交通弱者の関係を含めて確認したほうがいいのではないかというのが委員の皆様の意見でもあるような気がします。

**事務局：**

様々なご意見ありがとうございます。ご指摘については承知しております。しかし、ココバス導入時の方針では、「全ての人の移動機会の向上」と示している一方で、並列的に「交通弱者の外出機会の提供」とも記載しており、その結果、北東部循環については早朝から夜遅くまで運行し、他路線については交通規制等の諸事情もあり運行していないことから、地域間で運行時間に対して不公平が生じております。

北東部循環は運行当初から黒字路線で、もっと利用者を増やそうということで、朝9時であった始発時間をどんどん早め、同様に夜も運行時間を伸ばしました。その結果として通勤、通学の方が多くなり、車内混雑により交通弱者の方がなかなか座って移動できない状況もある中で15年が経過し、この間、地域における様々な課題が出てきた背景を鑑みますと、事務局としては、一般の方に利用していただくことは当然ですが、コミュニティバスの

対象者としてより明確にするために、優先順位として交通弱者と改めて示すことによって、「そもそもコミュニティバスとは」という原点に立ち返る観点で判断しております。

当然、その時間帯で乗っていただくのは全ての市民の方ではございますが、そもそもの位置付けとして、コミュニティバスができた当時、確か平成12年頃に、核家族化によって高齢者が孤独化になるとか、妊産婦が核家族化で地域に出てきて友達もいない、なかなか外に出られないという、そういった社会情勢の中でコミュニティバスが誕生したという認識を持っておりますので、ここではより「交通弱者」という言葉を強調させていただきました。

**会長：**

誰も交通弱者を中心にする事自体に反対している訳ではなく、交通弱者に対することしか考えていないように読み取れる書き方だということをしており、交通弱者に配慮することは当然としてももちろん大切なことですが、コミュニティバスは交通弱者だけのものではないですね。

**関根委員：**

今お話があった資料4-3、1「交通弱者のニーズに配慮した設定」という記載はよいと思うのですが、資料4-1において一貫して交通弱者に限定している点は、皆さん納得していません。

ただ今の議論を含め、ここにいる皆さんは内容を大体踏まえているので検討経過等が分かりますが、逆に結果だけ見た方、例えば「不便な地域をカバーする」という文章を初めて見た方は、最初の北東部循環から路線が増えていった結果、現行のCOCOBAS路線が不便地域を既にカバーしているという経緯と実際今ある姿という検討背景が分からないため、再編事業において不便な地域に新しくバス路線を通してもらえるといった、非常に期待してしまうところがあると思います。そのため、早急に議論してこの基本方針をまとめたいのは理解しますが、逆にまとめてしまうと後ほど市が困るという事例が結構ありますので、もう少し見直した方がいいような気がします。方針1についても「不便な地域における交通弱者」と非常に限定的になっており、現行のままですといろいろな受け取られ方をする気がしますので、坂本さんの前回会議のご指摘どおりに不便な地域及び交通弱者とかの表現のほう望ましいと思います。

**事務局：**

市としては今回の会議で基本方針を決定させていただく方向でしたが、次回会議にて決定とさせていただきたいと考えておりますので、今回は十分なご議論をしていただきたいと思います。

**会長：**

了解しました。それでは決定は次回となりましたので、本日は議論いただき、複数通りに解釈される文章や文面の問題を整理したものを次回最終案として提出させていただくことに切り替えさせていただきます。

大きなところとして、「交通弱者への対応」という、交通弱者のためのものとしか取れないような書き方がされている点。また、関根委員からご指摘があった本来のコミュニティバス・C o C oバスの方針であった部分と今回の再編事業の方針として出される部分との整合の問題。そして、先ほど何人かの委員さんからいただいている運賃水準や体系についての検討についてどのように表現をしていくか。この3つの問題が残された形になっているかと思いますが、その他も含めご意見があればお願いいたします。

**青木委員：**

「交通不便地域における交通弱者への対応」について、実際には一般健常者の方も乗りますので、その方々のことも考慮しないと特に財政的なものを考えると厳しくなることも考えると、会長ご指摘のとおり「配慮」という表現になるかと思います。

もう一方で、現実には例えば貫井北町にはC o C oバスは走っておらず、逆に京王バスは深夜バスが走っており、条件が市内で異なっていますので、果たしてそれを全てC o C oバスで対応できるのかいうと、特に財政的なものがありますから、ある程度拡大するにしてもどこかで歯止めがかかるような表現にしておかないと、当然これをご覧になった方の中には夜間もC o C oバスを走らせてほしいという方もいれば、もっと言えば自分の家の前まで持ってきてくれ、電話で呼んだら来るようにしてくれというくらいのことを考えられる方もいるかと思いますが、ある一定の範囲内で市としての対応をするということがわかる文章がよいかという気がいたします。

**会長：**

例えばどの辺りが気になりますか。

**青木委員：**

逆に私はここの交通弱者の定義などはあまり気にしていませんでしたが、例えば貫井北町の地域はC o C oバスが走っていないので走らせてくれという意見も確かにあります。ただ、何で走っていないかという京王バスが頻繁に走っているということが大きいいため、逆に言うとそこへC o C oバスを走らせてどうするのかなというのはちょっと感じます。

ただ、貫井北町でも当然人によって考え方が違うのです。例えば、180円払うからいいよという方と、極端な場合、1時間に2本でもいいから100円がよいという方もいます。正直、私自

身は税金を使って貫井北町に100円で走らせるまでもなく、180円払って12、13分に1本路線バスが走っていればいいでしょうという考えですので、そうするとどこかで歯止めがかかる文章がいいのかなという気はいたします。

**会長：**

何でも対応しますというような書き方には多分なっていないだろうとは思っているのですが。

**関根委員：**

どちらにも取れるのです。例えば、資料4-3、1の「公共交通が不便な地域をカバーすることを基本」とあり、これは全てカバーしますよという解釈にも取れる。不便地域を検討対象地域とするぐらいに抑えておかないと、見方によっては厳しいですね。また、そもそもバスはコミュニティバスも含め駅から5分の方はあまりお乗りにならないので、市民の方全員に公平であるなんてことはあり得ませんので、運賃の格差などを埋めていけば少なくとも路線バスとコミュニティバスの大きな問題としての格差は少し埋まっていくという考えであり、西武バスとしてはいつもそういった形でいろいろな地域のコミュニティバスの会議でお話しさせていただいております。

前回も申し上げている南側の路線については、短い距離ですし、100円が決して安いというような路線ではないという質もありますので、例えば他の市ではコミュニティタクシーについては300円取ってミニシャトルでは結構高い運賃を取るといった格差もあったりします。運賃を上げるという前提でなくて全然構わないので、そういったところを見直す、検討していくという記載ぐらいでいいと思う。小金井市さんは非常にコンパクトな市なので、必ずしも運賃を上げるありきではなくていいと思いますが、運賃についても考え始める機会ですので、ぜひやっていただきたい。

**豊嶋委員：**

基本的に事務局が言われるのも私は分からないではないのですが、この資料だけですと分かりにくい。例えば私が文章を書くのだったら、本来コミュニティバスはこういうものだけれど、今回この再編事業に当たっては、今回の4項目をここに記しますという流れで書きます。資料枚数は増加するかもしれませんが、そうすることによって事務局の言う思考過程が分かり、市民にも伝わっていくと思います。あとは細部の事項を詰めていけばよいと思います。また、これにより交通弱者という言葉もそのまま生かせ、基本的には一般市民全部対象ですが、今回弱くなっている部分について対応しますとすれば、全体の計画と齟齬はないと思います。



**関根委員：**

ご指摘のとおりで、結果的にこの資料だけ見ると、例えば、不便な地域にどんどん走らせてくれるといった、いろんな受け取り方ができてしまうので、C o C oバスのこれまでの経緯や、そもそものコンセプトを前提とし、それを踏まえて今回この再編事業におけるポイントはここだと示した方がよい。

**会長：**

構成として、この基本方針（案）の各項目に入る前に前提条件としてC o C oバスはこれまでこういう方針のもとで実施してきており、それを踏まえて、この4つのポイントで進めますという方がよりはっきりしてくる。そうすると資料4-3、1の「公共交通が不便な地域をカバー」という箇所は、前提条件が入ることによって理解されるということですね。

**豊嶋委員：**

坂本さんご指摘の趣旨にも合ってくると思います。

**坂本委員：**

検討されていた方はポンと結論だけ書くということに陥りがちです。ただ、新しい委員が来られたり、また、新しく公示する場合には経過が必要であると感じます。北東部から始まり、導入当初の内容を記載して、その後時が経ち、新しい庁舎も予定しており、少子高齢化がますます進む昨今において、例えば交通弱者に繋げていくようなキーワードを少し散りばめた内容を記載したらどうでしょうか。そうすると、ああ、私たちも高齢になるときは助けてもらえるのねとか、全体を俯瞰しながら抜本的な見直しを図るけれども、以下のことをキーに検討していくとか、そういう基本方針だったら、HP等に出ても納得できる気がします。

**会長：**

そのとおりだと思います。最初に私が基本方針として出るのはどれかと確認したのは、それがそのまま市民にも出ることになるためです。その時に理解してもらうためには、ただ今皆さんからご指摘があったようにまずは基本的なところがあって、こういう経緯の中での再編事業であり、その再編事業はこういう方針でやっていきますという流れが必要でしょうね。

**平野委員：**

今日結論を出さないということは私は賛成ですし、今度の主要施設利用者アンケートの結果を踏まえて、それも盛り込む中で、結果としてこうなりましたとお示しすれば市民の方も納得されるのではないかと思います。

**会長：**

主要施設利用者アンケートは結果がスケジュール上厳しいかもしれませんがその辺はどうですか。

**事務局：**

会長ご指摘のとおり、スケジュール上厳しいと考えております。

**会長：**

今回は5月下旬の会議となり、基本方針を決定しますので、主要施設利用者アンケートの調査結果を待つというのは厳しいかもしれません。アンケート調査がいつ行われ、結果が出るということは後の議題で説明があるとは思いますが、また、ただ今ご指摘があったように基本方針としてきちんと市民に対しても納得できるような流れと書き方、それから文章が不自然なところがありますので、この辺の調整を行うことにしましょう。今までいただいた意見を反映させた形でまた次回に出させていただきます。今後、さらにお気付きの点があれば、直接事務局にもご連絡いただければと思います。

それでは次の協議事項に入ります。協議事項③再編運行基準の検討、及び④施設利用者アンケートということですが、運行基準は本来基本方針の決定を踏まえてとなりますので、本日の提出資料について簡単に説明をしていただき、本日の段階でのご意見をいただくということにさせていただきます。

**事務局：**

—資料5及び資料6に沿って説明—

**会長：**

基準の検討については、本日の段階では基準の内容そのものがどうこうということではなく、他にもこんな項目等が考えられるとか、そういったご意見がもし今日の段階であれば、お伺いしたいと思います。また、アンケート調査についてはこのような内容で進めていくという概要の確認になるかと思えます。

**境委員：**

アンケート調査の方法について、小金井市には集会所が8か所もあるのに集会所が1つも入っていないのですが、集会所利用者のアンケートは取っていただけないのですか。例えば三楽集会所はすごく立派な箇所、老人会でも主として利用していますので、ぜひ集会所も入れてほしいです。交通が不便な地域にあるので少し参考になるのではないかなと思うのですがいかがでしょうか。

**事務局：**

ご意見としてはお受けいたしました。しかしながら、結局集会所を入れると別の施設はどうするのかというところにもなってくるのかなと思います。今回につきましては、以前のアンケート調査結果を踏まえまして、主要な施設ということで公民館や大きな病院を選定させていただきましたので、そこはご理解いただければと思っております。

**豊嶋委員：**

集会所 8 か所のうち 1 か所ぐらい選定してもいいのでは。

**事務局：**

そうすると、他の施設との整理もあり、申し訳ありませんが今回の施設で対応させていただきたいと考えております。

**豊嶋委員：**

そこは理由を考えればよいのではないか。利用者のみしか調査しないのですよね。

**事務局：**

利用者を対象に調査いたします。これまで利用者アンケートと市民アンケートを実施しており、利用ニーズがある箇所として注目すべき施設ということで、その追加的な調査の位置付けであると考えています。

**豊嶋委員：**

じゃあ注目した施設の定義は何なのですかということになる。その辺はどうですか。市民の代表として出ている方が言っているということもあるし、杓子定規にやらなくてもいいような気がするのですが。

**平野委員：**

線引きについて、北東部循環の中で例えば 15 番の桜町病院は入っている。逆に 18 番の三光院前や小金井郵便局あたりはバス停があり、バス停名になっている。代表者や所長などに確認いただき、代表して誰かにやってもらう。そういったある程度の基準を設ければ、今言った集会所もある程度可能になるのではないだろうかと思うのです。バス停に絡めての主要なところをアンケートするというのも 1 つの方法ではないかと思います。

**事務局：**

いろいろとご意見ありがとうございます。ただ、事務局といたしましては、先ほどお答えしているように、アンケートについては市民及び利用者に対し既に取っておりますので、あくまでも今回

の主要施設アンケート調査については、公共施設を今後どう回って運行していくかという追加のアンケートという位置付けでございます。その中でも場所数を多くするということに対しては事務的手続き等も踏まえると難しく、医療機関と公共施設と大きく2つに分けております。公共施設については利用者の多い図書館、公民館、後は主要施設で市を4分割して4か所にあるセンターで一定整理をさせていただきました。医療機関については市内でも大きな病院として整理をさせていただきましたので、この辺はご理解いただきたいと思っております。

**境委員：**

地図を見ますとアンケート対象施設周辺は大抵バスが通っているところなのです。全然通っていない施設を対象として入れてもらえないということは、本当にC o C oバスに絶望するような気がするのは、集会所だから入れないというのではなくて、この全然通っていないところの地域なのです。再編を考えるのならばぜひこの地域にアンケートをお願いしたい。

**会長：**

ただ今のご意見はいかがですか。

**事務局：**

確かにご指摘の集会所についてはそうかもしれませんが、他にも集会所は市内に存在しており、同様な条件である箇所は複数あると思われることから、今回についてはご理解いただきたいと思っております。

**会長：**

市民アンケート、利用者アンケートの補足調査という位置付けであり、まずは現行条件の中で実施し、今後について、さらに何らかの調査が必要であるというようなことが見えてきたら検討するというところで、ここではお願いしたいと思っております。

なお、資料5、6について、他に何かご意見がありましたら、具体的な話は今後の会議の中でまた進めていきますが、もし何かこの時点でお気づきのことがあれば事務局の方へ寄せていただければと思います。

最後にその他として、何かありますか。

それでは、委員の任期が本年3月末をもって終了となりますが、特に今期は会議も多く、ご参加いただき誠にありがとうございました。それでは、本日の会議をこれで終了いたします。