

会 議 録

会議の名称	小金井市地域公共交通活性化協議会
事務局	都市整備部交通対策課
開催日時	令和6年8月1日(木) 10時00分～12時00分
開催場所	本庁舎 第一会議室
出席者	<p>[委員(敬称略)]</p> <p>鈴木文彦、岩澤貴顕(代理出席)、三浦裕介、大庭久継(代理出席)、秦野凌(代理出席)、小川将和、信山重広、佐藤武、平野景一、中山俊夫(代理出席)、佐藤義尚、犬竹幹人、田中将太(代理出席)、青木亮、池内隆司、坂本敬、永田尚人、小田切美穂、玉村有佳、兵頭友幸、山本善万、日野靖久</p> <p>[市事務局]小林大治(都市整備部交通対策課長)、千葉祐生(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)</p>
傍聴の可否	(可)・一部不可・不可
傍聴者数	9人
会議次第	<p>1 はじめに</p> <p>2 議題</p> <p style="padding-left: 20px;">① 今回の会議内容と前回会議での指摘と対応</p> <p style="padding-left: 20px;">② 目標達成のための施策・事業</p> <p style="padding-left: 20px;">③ 達成状況の指標</p> <p style="padding-left: 20px;">④ 地域懇談会の実施</p> <p>3 報告</p> <p style="padding-left: 20px;">① 野川・七軒家循環における乗りの越し</p> <p style="padding-left: 20px;">② コミュニティバスのお盆ダイヤについて</p> <p style="padding-left: 20px;">③ 路線バスの夏のダイヤ改正について</p> <p>4 その他</p> <p>5 閉会</p> <p>[資料]</p> <p>資料1 今回の会議内容</p> <p>資料2 令和6年度第1回地域公共交通活性化協議会でのご指摘と対応</p> <p>資料3 目標達成のための施策・事業</p> <p>資料4 達成状況の指標</p> <p>資料5 - 1 地域懇談会の実施</p> <p>資料5 - 2 地域懇談会のチラシ案</p> <p>資料6 野川・七軒家循環における乗り残しについて</p> <p>参考1 C o C oバス便り v o l . 5</p> <p>席次表</p>
発言内容・ 発言者名 (主な発言)	<p>事務局：</p> <p>ただいまから令和6年度第2回小金井市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。</p>

要旨)

—会議成立の報告—

—資料確認—

—会議録について—

—委員紹介—

会長：

改めまして、皆さん、おはようございます。

大変猛暑が続く中、お集まりいただきましてありがとうございます。どうぞ皆さん、体調を崩さないように元気でお過ごしください。

ここから私のほうで議事を進行させていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、次第に従いまして進めさせていただきます。まず1「はじめに」で、本日は事務局から発言がございますので、まずは伺いたいと思います。

事務局：

事務局からございます。小金井市コミュニティバスC o C oバスに関しまして、京王バス様から去る令和6年7月16日に京王バス株式会社の常務様が市長を訪問し、社長様名による市長宛の申し入れ文書を頂戴いたしました。本件につきましては、委員の皆様と情報共有をすべきものとするものがございます。

つきましては、本日、京王バスの三浦様にご出席いただいておりますので、概要などについてご発言いただけたらと考えております。よろしく申し上げます。

三浦委員：

京王バスの三浦でございます。ただいま事務局からお話がありましたとおり、弊社が小金井市様のほうに申し入れをさせていただきました。そちらの内容及び申し入れに至った経緯につきまして、この場を借りてお話しさせていただければと思います。少し長くなりますので、失礼しますが着座にてお話しさせていただければと思います。

まずは申し入れの内容につきましてお話し申し上げます。

当社が運行を受託しておりますC o C oバスの4ルートのうち、東町循環と中町循環、こちらの2路線につきまして、2027年3月31日をもって運行受託を終了させていただきたいという旨の内容を申し入れさせていただきました。

こちらの内容につきまして協議をさせていただきたい旨、7月16日に当社の常務である玉野が白井市長を訪問させていただきました。当社の社長名発信、白井市長宛の文書と合わせてお話を

させていただいた次第でございます。

次に、運行受託終了の申し入れをさせていただくに至った経緯をお話しさせていただければと思います。

当社では、現在深刻な乗務員不足に悩まされております。最近ではニュースなどでもたびたび報道されていますが、そもそも運転免許を持たない方も若手の方を中心に増加している中で、乗務員採用が非常に苦戦しており、また、転職市場が活性化している中での異業種への人材流出も相次いでおります。さらには、当社の在籍乗務員の平均年齢、こちらが非常に上昇しております。これに伴う定年退職者数も増加しているところであります。ちなみに、当社の乗務員の平均年齢は50歳を超えている状況でございます。

こういった事由が相まって、採用できる人数が退職者数には到底追いつかず、弊社の在籍乗務員数は年々減少している状況にあり、そういった流れというのは今後さらに加速していくことが予想されてございます。

そういった状況の中で、当社では運賃改定を実施いたしまして、それによる収入増を原資とした乗務員の処遇改善を昨年実施させていただきました。しかし、非常に残念なことであります。それ以降も退職の流れというのは止まっておりません。今そういった状況になってございます。

さらに、もう1つの要素といたしまして、いわゆる2024年問題、改善基準告示の変更により、バスを含む運輸業ではドライバーが1日当たりに働ける時間というのがこれまでよりも少なく制限されてしまっております。一人一人に時間外労働で働いてもらって今のダイヤを維持する、こういったこともまた難しい、そういった状況になっております。

以上のことから、当社では昨年春より当社のコミュニティバス以外の一般の路線バスにつきまして、減便や路線廃止を伴うダイヤ改正を各所で実施をしております。今年に入ってから、不採算路線にとどまらず、弊社で言う黒字の路線、実は当社では黒字の路線というのは全体の3割ほどしかないので、そういった多くのお客様にご利用いただいている路線についても減便をさせていただいております。そういった路線につきましては、お客さんが乗り切れない、そういったリスクも抱えている状況となっております。

既存の一般路線をそういったことをやっている状況にあっては、コミュニティバスだけこのまま規模を維持して運行を受託していくことは会社としては大変難しい状況になってございます。そういったところから、今回の申し入れをさせていただいた、そういった経緯でございます。なお、このような申し入れというのは、小金井市様のみではなく、当社がコミュニティバスを受託しているほかの自治体様にも同様に展開させていただいているところでございます。

小金井市様には、2023年4月1日のCOCOバスの再編に

当たり、運賃改定や、当社の路線網を踏まえたルート変更など、多大なるご理解とご協力を賜った中でのこの申し入れとなり、弊社としては大変心苦しく感じているところでございます。当社といたしましても、C o C oバスを含めて、小金井市内の交通を支えているという自負と理解は当然にございます。今後の協議に当たっては、申し入れの文書内容そのものが趣旨ではなく、運行終了が必ずしも前提ではないというふうには考えております。申し入れの結論ありきではなく、乗務員数が今後も減少していく、この前提に立った上で何かしら持続可能な地域交通の運営方法はないか、小金井市様やこの会議体に参加いただいている皆様と議論を交わしながら何かよい方法を模索してまいりたい、そのように考えている次第です。

長くなりましたが、以上でございます。

事務局：

三浦様、ありがとうございます。市といたしましては、今ご発言をいただいたことを踏まえ、今後、京王バス様と丁寧に協議をしていきたいと考えているところでございます。

地域公共交通活性化協議会においても随時協議の進捗内容を共有しつつ進めさせていただきたいと考えているところでございます。事務局からは以上でございます。

会長：

ありがとうございます。今ご説明いただいたこと、これは実は小金井市だけの問題ではなくて、今全国的にこういった傾向が出てきており、実はこの近辺ですと結構一昨年ぐらいからかなり数多くありまして、特に埼玉県とか、あるいは東京でも区部の東北側あたりはこういった動きが少し前からありました。

今ご説明があったように、小金井市でも2路線がこういった申し入れになっているわけですが、ただ、期限といいますか、2027年3月31日をもってということ申し入れをいただいたのは、逆にありがたいことかなと思います。といいますのは、これまでこういった動きがあったケースの大半が今年度いっぱいやめさせていただきたいというような申し入れのもとに議論がスタートするということが非常に多かった。そうすると新たなことを議論して進めるというのには間に合わない。つまり代わりにどこかほかの事業者にやっていただくか、一旦やめるかしか選択肢がなくなってくるような状況なんですね。実際そうやってコミュニティバスを廃止・中止した自治体もいくつかこの首都圏でも散見するような状況にはなっているわけですが、少し早めにこういった申し入れをしていただいたということは、この会議を中心にじゃあそういった状況を踏まえた中で小金井市の路線バスやそのほか公共交通全体を眺めたときにどんなことができるのか、こういったことをまだ議論する余地がありますので、そういったことで皆さんとこれからも議論していきたいと会長の私としては考えて

います。

本日は地域公共交通計画の策定に向けた議論が継続しているわけですが、地域公共交通計画はさまざまな状況の変化等は当然想定される部分ではありますけれども、これがそのまま議論に影響することではございませんので、公共交通計画の策定については策定で進めさせていただきたいと思います。そういった中で、今後起こり得るであろうこういった状況の変化等も視野に入れながら計画の策定に向けて議論させていただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

ここまでよろしいでしょうか。

それでは、予定されていた議題に入らせていただきたいと思います。議題①「今回の会議内容と前回会議での指摘と対応」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、資料 2 に沿って説明—

会長：

今回の会議内容、それから前回会議での指摘と対応についてご説明いただきましたが、何かご質問、ご意見等はございますでしょうか。特段よろしいですか。

それでは、続きまして議題②「目標達成のための施策・事業」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：

今事務局から説明がありました目標達成のための施策・事業、資料 3 について、ご質問、ご意見があればお願ひしたいと思います。特にございませんでしょうか。

私から 1 つ申し上げたいと思います。実施主体があつて、関連・連携機関があつて、今回 5 ページで地域住民が新たな記載になつていて、4 ページにもともと地域住民というのがあるのですが、地域住民が主体的に関わっていただくような事業はもっとほかにもあるのではないかという気がしています。私もこういう地域公共交通計画に直接関わったところは 10 箇所近くになりますが、地域住民に主体的、積極的に連携して関わっていただくような事業というのは少なからずあるはずなので、もう少しその辺が精査できないか。つまり地域住民にもっと関わっていただくような事業があるのではないかと思ひましたので、意見として申し上げておきたいのですが、いかがでしょうか。

事務局：

今現在の記載の仕方として、「市が」という主語がつくところにつきましては市が主体となって実施すべきと考えているので、地域住民の記載はしていないところが多いです。

ただ、積極的に関わっていただきたいところにつきましては関連・連携機関のところに地域住民を追加したいと思いますので、もう1回見直しを進めます。

会長：

ほかはいかがでしょうか。特に今回追加で文章を作っていた黄色い網掛けの部分について何かご意見はございませんか。

特にご意見がないようであれば、基本的にこの方向で進めさせていただくことにして、次へ進みたいと思います。

それでは、議題③「達成状況の指標」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：

それでは、議題③の達成状況の指標について説明いただきましたが、ご意見、ご質問があればお願いしたいと思います。

永田委員：

何点か質問させていただければと思います。まず3ページ公共交通利用者数の目標値の設定について、現状値が令和4年度になっているのですが、この計画自体がもう少し後であるのであれば、令和5年度のデータは人が戻ってきているのではないかと思いますので、4年度のデータを現状値にするのか、データが出そろった段階で令和5年度のもを現状値にするのか、ここで考え方が少し変わってくると思っています。そのあたりいかがなのかお考えを聞きたいのが1点目です。

指標3のバスの利用環境について、前回、武蔵小金井駅北口の駅前広場で渋滞してしまい定時性の確保ができていないという指摘があったと思います。そうしますと、道路の計画に関連してくるのですが、アンケートの項目で、公共交通の場合、定時性を気にされる方がいらっしゃるのではないかと思います。そのあたりの項目を付け加えることが可能かお考えを聞きたいのが2点目です。

事務局：

指標1は、令和4年度の実績が令和5年になればということでございますが、こちらはデータが更新でき次第、更新しますが、令和1年の利用者数にまで戻っているというような観測ではない

状況ですが、そこが戻っているような状況であれば、目標値も変えていかなければいけないので、令和5年度の値を見て検討させていただく形で考えております。

指標3については、基本的には現在設定した現状値が取れるところとの比較というところもございまして、目標値で取るアンケートとしては基本的には同じ項目、もしくは同じ項目を取りつつ、もう少し別の見方で満足度を聞くというところと両方取らせていただいで、利用者の推移を見て簡素な方法に切り替えていくことも考えたいと思っておりますが、基本的には現状値との比較をすること、アンケートの項目としてはここに挙げた項目で考えております。

事務局：

資料4の5ページの下の部分のところ、昨年度、春から夏にかけて実施したアンケート項目の中で、6番の「時間通りの運行」というところが定時性に該当するかと思います。この計画、マスタープランを策定していくにあたり、要望が大きかったところを中心にまとめさせていただいたところではあります。

今後、計画の中間年度でアンケートを取る際に、現状と比較をするために同じ項目で聞くのか、少し聞き方を変えるのかというところは議論があるかと思っておりますが、利用者の皆さんも定時性が確保できることは大きいことだと思いますが、一方で、市民アンケートや地域懇談会で出たご意見を聞くと、雨の日とか若干遅れてしまうのはしょうがないという許容の範囲というところもあって、そこにフォーカスするかというのは、ご意見としては承りつつ、今後そのあたりは注視してまいりたいと考えております。

会長：

よろしいですか。

永田委員：

結構です。おっしゃるとおり、これまでのアンケートと変えることはいかかなものかというのはよく理解しています。バスだから雨の日は遅れるとか、交通状況によっては遅れるというのは当たり前のことだと皆さん認識されていると思うのですが、鉄道事業者だと定時性は命題として大きい話だと思います。なので、バスということで限ってしまうとおっしゃるとおりかもしれないですが、そのあたりというのは事業者としてはかなり気を使われるべき話なのかなと個人的には思っています。

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。

池内委員：

指標1の公共交通利用者数ですが、バス会社さんの減便とかが

あり、これを指標にすること自体が、要は鉄道とバスに限ってしまうと、これは目減りするのとは当然な部分で、それを評価指標にしてプラスにしようという。また、昔であればイベントのときは公共交通を利用しましょうというのがあったと思うのですが、市内の公共交通を考えたときに自転車を利用しましょうとか、レンタル自転車を利用しましょうという形がこれからどんどん出てこざるを得なくなると思うんです。バスが1時間に1本しかないとか2時間に1本しかないとか、この8年間でどんどん変わっていったときに、公共交通利用者数を目標にしているのかどうか。鉄道、バスに限ること自体が今後無理があるのではないかと思います。

指標2の満足度ですが、令和5年のデータというのはアンケートでしたよね。

事務局：

満足度は市長への手紙という長期総合計画の指標を取るアンケートがございまして、令和5年度に実施しているものがありますので、こちらから持ってきたデータになっています。

池内委員：

これは公共交通会議でやったアンケートとは別ですか。

事務局：

別のアンケートです。

池内委員：

いつ実施されたのですか。

事務局：

こちらのアンケートは再編後の令和5年の春に実施したものが今年の3月に公表されたものです。

池内委員：

それが令和5年のものとして出ているのですか。

事務局：

実績として現状値を入れております。

池内委員：

そうすると、計画自体、いつを指標の基準にするのかというのはまた考えていただきたい。実際に値上げをして、そんなに反発はなかったというのは記憶にはあるのですが、その2つですね。

事務局：

指標1の利用者数につきましては、おっしゃるところもご理解

しつつ、バス事業者の方と議論させていただいた際には、路線バスのバス事業につきましては運転手不足が顕在化しているところもあり、路線バス単体で考えると上げることは今後かなり難しいのではないかとのご意見をいただいたところではございます。

他方、今回の計画の中にも運転士不足の対策も施策として入れてございますし、本市の人口が伸びるという分析もあり、全体的に上がるという形ではないかもしれないですが、鉄道の利用者数も入れているというところで、公共交通全体の活性化を図っていくという意味でも目標としてはコロナ前の数値とするのがよろしいのではないかと考えております。

また、自転車及びシェアサイクルについては、ポートの位置などを検討するというところも計画に記載しておりますが、ただそれが必ずしも路線バスの代替になるかということ、そうでもないと思います。シェアサイクルの利用者数もバスの代替になっているのかということも把握が難しいところがございますので、測れる指標ということで考えた際には一旦は鉄道と路線バス、コミュニティバスということかなと考えています。

もちろん実際にはスケジュールのところでも中間見直しを入れているのも、推移を見て、かなり達成状況が難しくなった際には、指標の数値も見直していくと。そのときの状況を踏まえて、シェアサイクルの利用が増えている状況であれば、少し指標の中身を変えることも考えられるということで、一旦は今のところをベースにし、中間見直しの際には状況を踏まえて更新していければと思います。

会長：

ほかはよろしいですか。

私から1つ。今もご意見が出た乗務員が足りない状況の中で、バス路線は恐らくボリュームは増えていくことはない。減っていく可能性が高いわけですが、満足度ということで考えたときに、例えば運行本数とかボリュームが直接満足度の上下に関わってくるかということ、必ずしもそうではなくて、むしろ先ほど永田さんがおっしゃったような定時にバスが走るということが満足度につながることはかなりあるんですね。本数が減っても、時刻表通りにバスが走るという状況であった場合に、むしろ満足度という観点からすると高まっている場合もあるので、必ずしもボリュームが小さくなるのが満足度、あるいは利用者数に直接連動するものではないと思いますので、とりあえずの指標は私はこれでいいのかなと思うのですが、中間見直しのときにまた見直しを図ることかなと思います。

そういう意味では、満足度というときに、前回も申し上げたのですが、単純にバスの運行本数や系統数が直結するものではないということは意識しながら分析していく必要があると思いますので、私からの意見として申し上げておきたいと思います。

池内委員：

恐らく市民の意識も変わってきます。

会長：

いろいろ報道されていることもあって、取り巻く事情というのをわかってくださる方が多くなっているということもあると思います。そういう中で減便であったり、それは減便されて困る部分もあるでしょうし、不便になる部分はあるかもしれませんが、それを例えば定時性の部分、あるいは情報提供の部分で補える部分もあると思うので、こういう計画の中ではトータルで公共交通の利便性、あるいは使いやすさというものをアップしていくという考え方は必要かなと思います。

秦野委員（代理）：

西武バスです。似たような意見程度ですが、先ほどおっしゃったように、バス運行の情報を提供して満足度を上げたり、数年前であればバスの運賃が変わったらとんでもないという話があったと思いますが、このところ、各近隣事業者さんもバス運賃改定についてもご利用の皆様にもある程度理解をいただいているというところもありまして、世相も変わってきているなと思います。

先ほど池内委員からあったように、私も個人的には公共交通利用者数を鉄道と路線バスとコミュニティバスという桁が違うものを足して、それで増える見込みという形の計画を立てるのがいいのかどうかというところはありますが、現時点ではなかなかこれに代わるような指標は見つからないのかなというところで、バス事業者としてもやむを得ないかなというところがあります。

ただ、小金井市域については、3ページにありますように、鉄道とバスの比率が2対1ぐらいで、他地域にないぐらい人数としてはバスも健闘しているのですが、本来的には鉄道とバスの利用者は桁が違うのですが、小金井市域においてはわりと健闘しているのかなと思いますし、今後路線バスの系統数とか運行本数が小金井市域で増えるというのは、先ほどの京王バスさんの事情とか、当社や近隣事業者さんも同じだと思いますので、なかなかないとは思いますが、なるべく満足度を上げていくような形でバスの運営ができればよいと思っていますところでは。

会長：

ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

よろしければ、今いただいたご意見を参考にしつつ、指標そのものを大きく問題視されるようなご意見はなかったと思うのですが、分析の仕方や考え方はその都度きめ細かくやっていければと思いますので、そのように進めさせていただければと思います。

それでは、続きまして議題④に移ります。「地域懇談会の実施」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：

地域懇談会について何かご質問、ご意見があればお願いしたいと思えます。

坂本委員：

この議題のときに言うべきかどうかですが、冒頭課長さんからC○C○バスの京王バスさんからの申し入れの話を伺い、京王バスさんからその内容を伺い、そして少なからずここに参加している委員の皆さんは衝撃を受けられたと思うんです。私も長年こういう会議に出させていただいているのですが、頭の中が無になるような状態でごさいますして、世の中の趨勢とは言え、来るべきものが来たのかなということと、実際にこういう重たいものを突き付けられた中で地域懇談会を淡々とやれるのですか。

要するにこういう会議の場で京王バスさんの申し入れが明らかになり、市としてはこのようにやっていきたいという基本的な考えは伺いましたが、将来にわたる長年の計画、目標というものを作るときに、足元から去年実施したC○C○バスの見直しが崩れていくという現実と直面して、地域懇談会の皆さんからそちらの話ばかりに問題が行った場合、事務局なり協議会なりがスタンスを決めておかないと、地域によってはとんでもない話になる。特に東町や中町の方がこの事実を知ったら、こんな将来の話よりも、今我々は2、3年先はどうなるのかという話が出てきた場合にどう対処するのか。そういうことをこの協議会なのか事務局なのかは別にしまして、9月に実施されるというのはもう1カ月しかないわけです。今日傍聴されている方もいらっしゃいますので、市民はいろいろな形で知ることになるわけです。そうしたときにこの地域懇談会で、小金井市の公共交通における課題と基本方針ということを使った瞬間に、足元でこういう噂が聞こえているけれどどうなのかと言われた場合、どうされようと考えているのか。別にこの場で答えを出さなければいけないというか、出るものではないと思うのですが、そこは慎重に考えないと、この地域懇談会というのは生きたものにならないような気がしてしょうがないです。

事実は事実としてきちんと捉えなければいけないのですが、例えば懇談会のメンバーから、誰もが自由で選択できる地域公共交通をみんなで守り育てると言っても、ベースが揺らぐかもしれないのに何でこんな話ができるのですかと言われたときに、しっかり方針を決めてかからないと、9月の地域懇談会が荒れた場になってしまいか混沌としてしまうのかわかりませんが、その辺のところを事務局として、我々協議会のメンバーもそうですが、スタンスを決めてかからないと、どういう説明までにとどめて、この

計画は全部必要だと。私の気持ちの中では別という感じにはできないという感じがしているんです。

今日皆さん方からあまり活発な意見が出ないのも、かなりダメージを受けている方がいらっしゃるのではないかと。私は長年携わらせていただいて、去年のC o C oバスの見直しもようやく皆さんと力を合わせて、地域の方からも言われているいろいろなやってきたけれども、バス会社さんにはバス会社さんの事情があるというのは十分わかっているつもりですが、やはり鉄道と路線バスとタクシーとコミュニティバス、この4本がどうなるかというのは住民が一番関心があると思いますので、このまま8月を過ぎして9月にというのはいかがなものかという気がいたします。

会長：

ありがとうございました。事務局から何かコメントはありますか。

事務局：

先ほど会長がおっしゃっていただいたことがすべてだと思えます。こういう計画を進める中でこういった事態というのも想定されると。そういったときにどう対処するかということも考えていくのがこの計画であるということでございます。

確かにショッキングな事情ではございますが、逆に計画のほうにしっかり成果物に書き込んで作り上げた上で、具体的な、今日発言があった件については策定した計画に基づいて協議をしていく形を作ったほうが適切な協議ができるのではないかとということで、むしろ計画をしっかり書き込んだものを定めておいたほうが協議をするに当たっては必要ではないかと考えているところでございます。

坂本委員：

私が申し上げたいのは、計画の前提になっているコミュニティバスという大きな市民の足として歴然とやってきたものが今危うくなるというか、そういう申し入れがあって、減っていくこと、バス会社さんなり交通関係の方からすると、今後は路線バスですら減便が進むかもしれないという現実がある中で、そういう視点でこの計画を作っているわけではないわけです。要するに大きな4本柱の1つとして市民バスがあるわけです。それが、今課長さんがおっしゃったような言い方で私は納得というか、言っていることが間違っているということではなくて、わざわざ地域懇談会で将来にわたるこういう計画を作ろうと言って興味を持たれている方が出てきたときに、今置かれている現実をあるがままに伝えるのか、伝えないでやるのかを私は聞きたい。

要するにこういう話があるかもしれない、鉄道会社さんも令和十何年先はわからない。そういう問題が起きたらちゃんと考えますというのは、それはいいわけですが、現実にキックオフされた

問題についてどうするのかということをし少し整理してから臨んだほうがいいのではないですかということをして私は言っているわけです。もう既に起きたことも、起きることの中に表現してありますから、抽象的に書いてありますからと、そこは含んだ上でやりまますと言っても、3年間の間にそんなかじ取りがなかなかできるものではないような気がするんです。ということは、この協議会だって、京王バスさんからの申し入れ、またはほかのバス会社さんも同じような減便だとか思っているのであれば、この計画とは別にもう1つ議題としてこの会議で取り上げるか、ほかで取り上げるかは別にしまして、やっていくような喫緊の課題になっているのではないですかと私は言いたい。

池内委員：

市としてのスタンスをきちんと決めた上で、それが結果としてどうなるかわからないですが、スタンスを決めた上で地域懇談会をやらないと多分炎上する可能性はある。逆に言えば、去年実際に再編をしたから3年後という形で引き延ばしができたのかもわからないですが、再編していなかったら来年みたいな話になっていた可能性もあるのですが、ただ、市としてのスタンスをきっちり決めて臨まないと荒れる可能性が非常にある。

小田切委員：

実は私は中町に住んでいて、さっきおっしゃった2路線を両方普段使っていたので、冒頭に言われてショックを受けています。これを見ながら、でもなくなってしまう。何のためにやっているのかなという部分もあったりして、申し訳ないですが、アンケートとか書いてあるのも、アンケートを取ってもなあ、とずっと考えながら今日は聞いていました。

今の時代はこういうこともあると、運賃を値上げしたりという、自分たちが使いやすいことだけを求めてはいけないということも重々みんな知っているし、運賃を上げればそれで済むというものでもないということもわかっているのですが。本当に難しいところもわかるのですが、市民が何を求めているか、C o C oバスには何を求めているのか、普通のバスには何を求めているのかということもはっきり聞いてもいいのかなというのが私の中ではあります。

会長：

ありがとうございます。その辺を踏まえて、事務局からは何かさらにコメントはありますか。

事務局：

確かにおっしゃるとおりでございまして、キックオフという形ではございますが、市としては一定現状維持を求めていく中で、京王バスさんとの協議を行っていくことを考えておりますが、市

のスタンスといった意味では、基本的には一番望ましいのは再編したばかりでございますし、ガイドラインもまだ数値を策定していない中ですので、何とかして現状を維持できる方策を見出していきたいというのがまずあります。

しかしながら、現実的なものの中で、ルートを廃止しないで、何かしらの変更やダイヤ改正で乗り切れるなら乗り切るというのも1つの方策でございます。そういったことを今後協議していく場を別に設ける形にはなると思いますが、この計画につきましてはマスタープランという位置づけもあるので、策定は進めていくものなのかなと考えているところでございます。うまく説明できなくて申し訳ないのですが。

会長：

私から一言申し上げてよろしいですか。この計画そのものは、もともとスタートした時点でかなりいろいろな厳しい環境というのは見えてきた時期にスタートしていますので、当初から私も言っているように、資源は限られているということは前提条件にせざるを得ない。その限られた資源をいかに有効活用して最適なものにしていくかという考え方は基本的にベースとして持っているものだとは認識をしています。私はそのように進めてきたつもりですし、そのようにしているつもりです。

ですから、この計画そのものはそういう考え方のもとで進めていきますので、今後、小金井市の公共交通の中で何が限られた資源か、つまり現状いろいろな厳しい状況も見えている中で、何をどのようにするのが最適なのかというのを求めていくことですので、これ自体は計画として必要なことだと思います。

ただ、おっしゃるように、期限が限られた中でC o C oバスの利用者についての話が具体化をしてきているということであるならば、先ほど協議していく場という話が出たのですが、実は例えば八王子市ですと、はちバスに課題が出てきたときには、はちバス専門部会という、この協議会の組織の中の部会として具体的にどうしていくかというあたりを、路線再編等の話も含めて、場を設けています。

ですから、例えばですが、具体的に東町、中町地域の今C o C oバスとして運行しているこの地域の今後のあり方として、そこを具体的に議論する部会を立ち上げる。そこで、先ほど課長が言われたような、この計画ができてからその話をしたのでは恐らくギリギリ間に合わない可能性があるんですね。つまり私が冒頭に申し上げたように残り1年という状況になると選択肢が非常に狭まるんです。どうしていくべきなのか。ほかの路線バスやいろいろな手法を噛み合わせていくのか、そういった議論をしてから結論に持っていくためには一定の期間が必要になりますので、そういう部会を立ち上げて、名称は何にするかはともかくとして、中町・東町部会なのかわかりませんが、その部会の中で議論をスタートさせるということの説明できるようにしておくことは必要か

など私は考えます。

池内委員：

対策会議をやるようにということですか。

会長：

これとは並行してですね。

坂本委員：

今の会長のお言葉のように、そういった説明がないと懇談会は無理だと思います。要するに突き付けられた住民は、今がどうなるのか心配するのはしょうがないですよ。我々委員だからこういう状況だというのはリアルにわかっているから、まあ、こう言うってくるのも仕方ないよねと思いつつも、でもねとなっているわけです。一般の市民の方が懇談会に来たときに、それを瞬時に理解するのは無理だと思います。こういう申し入れがあることは事実ですということを経験した上で、市としては、京王バスさんからの申し入れの問題については別途早急に京王バスさんとも協議するし、市としてのスタンスも決めて取り掛かっていますので、このマスタープランはマスタープランとして検討してくださいという言い方でないと、それは市民に対しても非常に失礼な話だと思うんです。ですから、会長が言われたように、この中の部会かは別にしまして、そういうところで受け皿としてやっていきますと。

コミュニティバスについては事務局だけでやれるという話ではないような気がするんです。ですから、そういうことに取り掛かりますということはしっかりその場で表明していただかないと、市としてもなかなか収まりがつかないのではないかと思います。これは提案というか、お考えはよくわかりました。ですから、そういう方向に早急に検討していただけないかと思います。

池内委員：

私も持続可能ということを経験したことを常にここ数年ずっとこだわってやってきた。それが持続可能ではなくなっているわけで、現状として3年後には。でも、何かしら方法はあるはずだと思うんです。例えば他市がやっているように、運転手さんに100万円支給して家賃を補助しますぐらいの。小金井市が運転手さんを出すから京王バスさん、使ってくださいとか、ほかのバス会社に使ってくださいとか、いろいろな方法はあると思います。外国人を雇い入れて大型二種免許が取れるまで、それは国交省の関係とかいろいろあると思うのですが、路線を廃止しないようにそういった努力を市としてしますよ、そういった表明をしないと、市民の方、私たちもそうですが、納得しないと思います。市のスタンスとしてそういう表明をしていただきたい。バス会社さんがどうこうではなくて、スタンスとして、市民の足としてCOCOBUSは重要なので廃止はしない方向性で検討して、アイデアを出して頑張る

いきますという表明は必要なのかなという気がしています。

永田委員：

非常に難しい話というのはよくわかるのですが、足立区でしたか、コミュニティバスが廃止になった。実際そういう話が出ていまして、2024年問題というのはどの業界でもかなり厳しいわけです。まだ東京だからいいというところだと思っています。路線バスが廃止されるエリアも数多くある。その中で全国で結構コミュニティバスも運営が難しくなっているエリアがあるわけで、そういうところの事例をご紹介するというか、今坂本さんのお話を聞いていましてそういう必要があるのではないかと。問題になったところはこういう形でやっていますよと。でも小金井市として、先ほど池内さんが言われたような対応で進めていくという、そういう代案みたいなものも考えるのですが、現状を分析したほうがよいのではないかと感じました。

事務局：

私のほうからは、資料5-1の1ページ目にある地域懇談会の進め方に絡んで、当日はどのようにというところをお話ししたいと思います。

今、皆さんのご意見をお聞きして、確かにそのとおりでと思います。地域懇談会に来られる方は、今日ここでこういう情報がオープンになって、知り得た方ももちろんいらっしゃるでしょうし、もしかしたら知らないで来る方もいると思うんです。9月の話ですので。そのときに、この話をなしにして、ただ計画の中身だけを皆さんワークショップでいろいろ話してくださいというわけにはいかないというのは、先ほど委員もおっしゃったように思います。

この会議の方式の表の中ですが、時間的にかなり余裕を持って、1時間40分で終わるように目安としては作ってはいるのですが、2時間は使えるような形で考えています。なので、どのような形でどういう内容をどこまで説明するかというのはこれから会長や事務局で相談して決めたいと思うのですが、まずはC o C oバスに関する件に関しては情報としてお伝えする必要はあるのかなど。

それを踏まえた上で、計画の中にはこのようにうたってあると、先ほど課長から申し上げたような話もしつつ、市のスタンスもこれから詰めていき、それを説明した上でワークショップで皆さんにいろいろご意見いただくと。計画の中の記載内容についても、また、C o C oバスのことについてご意見をおっしゃりたいという方ももちろんいらっしゃるでしょうし、そこはお話ししていただいて、事務局として受け止めて皆さんで議論していただくような形で地域懇談会を行うのが1つなのかなと思っています。

会長：

どうでしょうか。

永田委員：

そういう方法でやっていただければよろしいかと思えます。

池内委員：

タイミングがよかったかもわからないですね。

会長：

いずれにしても、先ほど申し上げたように、この計画が立ち上がってから具体のC o C oバス2路線のこの先のことを議論し始めるのでは時期的に選択肢が少なくなってしまうので、この議論はなるべく早くスタートさせたいと思っています。部会という話は私が今いきなり申し上げたので、事務局と調整していない話ですので、実際に部会の形にするかどうかも含めて、それはなるべく早くスタートできるようにはしたいと思っています。

事務局：

今会長がおっしゃった部会の話ですとか、事務局のほうでもさまざまな手法でどのような形で協議なり検討していくのかというのは当然考えております。ただ、現時点で皆様に正式にお示しできる状況でないという意味では、課長が先ほど申し上げたようなニュアンスになってしまうのかもしれないけれども、少なくとも本日京王バスの三浦委員からご説明いただいた内容をもとに、これから京王バスともお話を進めていって、どこまでつぶさに皆様にお伝えしていけるかというのもお話の中では出てくるかと思えますが。また、私どもも、本日この協議会に早めにお伝えしたいと考えたことですか、今後について市としてはさまざまな角度で検討していて、ただそれが京王バスとお話をしてから皆様にお伝えしたほうがいい順番というものもあります。私たちとしても、中町、東町循環は多くの方に利用いただいている路線ということは認識してございますので、そのことだけ補足で申し上げます。

会長：

ありがとうございました。懇談会の内容等について、何かご意見はございますでしょうか。

青木委員：

別の視点からのお話になるのですが、こちらの懇談会、8月15日が申し込みの締め切りになっているのですが、今回京王バスさんのお話があったことですか、市報の発行日が8月15日だと思うので、できることならもう少し後ろにさせていただいたほうがいいのかと思います。8月15日ですと、真面目な方ほど15

日を過ぎてしまったから申し込まないとか、当日申し込みになって逆に混乱するような気がします。過去の例ですと参加者は多くありませんので、3日でも1週間でも延ばせるようでしたら延ばしていただければと思いますので、ご検討をお願いいたします。

事務局：

8月1日号の市報や市政だよりを皮切りに、既に募集の周知をさせていただいております。保育がある関係で15日で一旦締め切りをさせていただくように書いてはございますが、前回も前日まで受付をさせていただいております、15日を過ぎたからといって受け付けないわけではございませんので、柔軟に対応しようと思っております。

青木委員：

市報を直すのは無理でしょうけれど、ホームページですとか、それ以外にもチラシとかで15日以降でも対応しますということを広報してもらえればと思います。できれば当日受付を極力減らしておいたほうがいいかなと。一番困るのは当日大勢来られて、実際には参加できませんのでお帰りくださいと言うと一番トラブルになりそうな気がします。

事務局：

ホームページは随時更新することが可能ですので、15日を過ぎた後でも定員に余裕がある場合は、まだ余裕がありますというようなわかりやすい表記にホームページを更新するなど工夫していきたいと思っております。ありがとうございます。

青木委員：

お願いします。

山本委員：

初めて参加させてもらって会議の流れもよくわからないし。ただ、2024年問題で運送業をはじめ、運転手さんがいないということで、何年も前から地方では共同でタクシーに乗せるようなシステムで地域の交通手段をやっているということも聞いております。また、今、白タクではなくて、タクシー業界と協定を結んでタクシーを利用するようなシステムがいろいろなところにあります。そういう方向性も含めて小金井市の交通を検討するというのはあるのですか。それともこの会議の中でやるわけですか。

事務局：

タクシーを共同で利用するライドシェアのことについておっしゃっていただいたかと思っております。今は普通のタクシーを想定していて、鉄道と路線バスを軸として、あとはコミュニティバスとタクシーで補完するようなものを小金井市の公共交通として一旦想

定して、それらを活用してネットワークを構築するという目標にしています。今後は、おっしゃっていただいたとおり、ライドシェアですとか、民間の送迎バスといったものも活用していかないとネットワーク自体が維持できなくなってしまうことも考えられますので、そちらの関連するものも適切に利用できるような役割分担と連携を図りたいということは施策の中に入れております。

山本委員：

この1年、タクシーを予約しても電話を取ってもらえないんですよ。要するに、受けても、車がない、運転手がないという状態が頻繁にあります。私の場合、視覚障害者ですので、コミュニティバスを使うのもヘルパーさんがいないと乗れませんし、タクシーを利用する頻度が多いのですが、運転手さん不足ということで交通機関を見た場合に非常に困っているんです。

たまたま来たタクシーの運転手さんにそういう事情を話すと、アプリの配車、若い人たちはそれでやるとパッとタクシーが来るんです。我々高齢者のアプリを使えない人間とか、駅の前でタクシーを待っていても、後から来た若い人たちがスマホで呼ぶとパッと来るんです。私のような年寄りはずっと並んで待っていて、これは歩いたほうがよかったなという状況になっているんです。その辺も市の交通行政の面で考慮しながら、そのことを含めて考えていく機会があるのかどうかと思って私は来たのですが。

会長：

今のお話に関連するところとしては、目標4の「新たな技術や制度の活用に向けた関係者との連携」で一定の表現はしています。ただ、これを具体的に何を議論するかというあたりのところは少し課題を整理しながら進めていくことになるかと思うのですが、民間資源の活用・連携という形の中で、議論の対象にすることについては書き込んでおりますので、その中で進めさせていただければと思います。

山本委員：

わかりました。ありがとうございました。

会長：

それでは、時間の残りがなくなりましたので、地域懇談会についてよろしければ、次の報告に入らせていただきたいと思います。

それでは、報告①「野川・七軒家循環における乗り残し」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6に沿って説明—

会長：

何かご質問等はございますでしょうか。

永田委員：

前回もご質問したのですが、令和5年度のデータです。これは実数なのか。4年度まではワンコインで乗れた。そのコインの数で利用者の数を算定されたのですが、5年度については運賃体系が変わったということで、これが本当に実数なのか、そこはまだ確定ではないということなので、そういう意味で行くと、1ページの2つ目の文章ですが、「利用者の減少によって乗り残しの人数も減少した」というコメントがいいのかどうかというのは定かではないというのが1点です。

乗り残しに関して、特に武蔵小金井駅で定員が限られているということで、多いと諦めてしまう方が非常に多いわけです。ほかの路線は中型バスになっていて立ち乗りもできる。その辺の違いがあるのは十分承知しているのですが、乗り残しというこのコメントはセンセーショナルに言いすぎないかというか、実はこれは年間の乗り残しの数ですよ。パッと見ると1日と勘違いされる可能性もあるのかなと思ってしまいます。なので、これはあくまでも年間の数字ということを書いているのはあるのですが、パッと見た瞬間にわかるような形で記載されたほうが望ましいのかなと思います。

事務局：

おっしゃるとおり、令和5年度は再編されて運賃体系が一律100円ではなくなったのでカウントの仕方自体は変わっています。令和4年度までは現金収入と回数券の枚数も数えていましたので、100円と回数券の枚数が乗車人員ということで実数です。令和5年度からは、今までもそうなのですが、ミニの運転手は毎回どのバス停から何人乗ったか、何人降りたか、1回1回手でつけているんです。その乗車人員報告書の合計人数がここにある利用者数の人数です。人のやることなので多少の誤差はあると思いますが、こちらの実数になります。

また、見た目について、資料の2ページは年度単位のものになってございます。わかりにくいということで、右下に各年度の1便当たり何人だったか。これで見ると1人はいないような状態でございます。数値としては示してございますし、経年も同じ形で出しているのですが、こちらの方法についてはまた検討させていただきたいと思います。

永田委員：

0.01人ということは年間でいくとほとんどいないということですよ。なので、見せ方の問題だけだと思います。

会長：

ありがとうございました。それでは、報告②、③につきましては一緒に報告していただきます。

事務局：

コミュニティバスのお盆ダイヤについて、市内を運行する、C o C oバスの北東部循環及びムーバスの境・東小金井線については、平日ダイヤと土日祝ダイヤがございませう。今年度より、8月のお盆の時期は、土日祝ダイヤでの運行となります。具体的な日にちですが、今年は、12（月）はもともと祝日ですので、13日（火）～16日（金）が変更となります。よって、トータル9日間が土日祝ダイヤとなるものです。

既に、市ホームページにてご案内中ですが、近くなりましたら、公式LINEやエックス（旧Twitter）での周知も行う予定です。

次に、市内路線バスに係る改正について、今年夏の改正について概要を報告します。

まず、西武バスについては、本年4月13日以降の「土曜ダイヤ」を「日曜祝日ダイヤ」で運行していたところですが、改めて「土曜ダイヤ」を再設定して運行します。また、武蔵小金井駅北口着の系統について、運行回数や時刻表を変更しております。

次に、京王バスについては、武蔵小金井駅南口発着の系統について、夜間や土日祝が減便となる路線があります。

いずれも8月1日からの変更となりますので、利用者への周知につきましては、各バス事業者において、ホームページへの掲載及び該当バス停へのお知らせ掲示を行っております。

会長：

特段何かございませうか。時間がオーバーしてありますので。事業者さんから何か補足はありますか。

三浦委員：

京王バスでございませう。今お盆ダイヤの話があったのですが、こちらについては路線バスのほうも同様にやらせていただく予定でございませう。8月13日から16日、小金井、府中管内につきましては日祝ダイヤでの運行をさせていただきたく予定でございませう。よろしくお願ひいたします。

会長：

それでは、よろしければ、以上報告とさせていただきます。最後に、その他についてですが、事務局から説明があればお願ひします。

事務局：

—事務局連絡—

会長：

特に何かご質問はございますか。よろしいですか。

以上で本日の会議内容はすべて終了となります。特に何かございましたら直接事務局のほうにご意見をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして令和6年度第2回小金井市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。どうもありがとうございました。

以上