

# 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23年1月28日（金）午後3時～5時
開催場所	小金井市シルバー人材センター作業所（本町暫定庁舎2階）
出席者	小金井市地域公共交通会議委員及び事務局職員 （別添名簿のとおり）
傍聴の可否	可 ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	0人
会議次第	<p>1 新委員紹介 京王バス中央労働組合 書記長 宮里安博様</p> <p>2 報告事項 (1) 武蔵小金井駅南口交通広場及び東小金井駅北口交通広場の状況 (2) C o C oバス・アンケートの中間報告について</p> <p>3 議 題 (1) C o C oバス（貫井前原循環）の改編について (2) C o C oバス・ミニ（野川・七軒家循環）の改編について (3) C o C oバス（北東部循環、貫井前原循環、中町循環、東町循環）の終発バスの統一化 (4) その他 ・委員の任期満了に伴う諸手続について</p> <p>[資料] 1 武蔵小金井駅南口交通広場及び東小金井駅北口交通広場の状況 2 C o C oバス・アンケート 概要版 3 コミュニティバス事業調査委託中間報告書 4 小金井市地域公共交通会議委員の公募</p>
発言内容・ 発言者名 （主な発言 要旨）	<p>報告(1) 武蔵小金井駅南口交通広場及び東小金井駅北口交通広場の状況について</p> <p>A委員 武蔵小金井駅南口駅前広場のトイレはいつ頃竣工するのか。</p> <p>市 駅前広場全体の竣工が平成23年4月からなので、</p>

<p>発言内容・ 発言者名 (主な発言 要旨)</p>		同時期であると思います。
	B 委員	東小金井駅北口の公園化は、どのような経緯で決定したのか。個人的には、商業施設等を建設した方が地域経済の活性化に繋がると思う。
	市	東小金井駅北口の整備計画は、市民参加型の検討委員会を開き、協議を重ねた上で決定された事項です。
	B 委員	防災や住民の憩いの場という役割もわかるが、別の使い方もあるのではないか。
	C 委員	区画整理課が決めたから決定というのではなく、こうした場を含めて様々な意見を聞き入れる必要があると思う。
	市	駅前の用途は、地権者の意向もあります。市としては、そうした声を踏まえた上で総合的な判断をしています。
	会長	今回の会議でのやりとりは一般公開されます。区画整理課で行われた検討委員会も一般公開であると思います。よって、要望・意見を述べることは非常に価値があるということです。 私からも1つ質問があります。(資料1) 東小金井駅北口のトイレの場所は、この点線部分ですか。
	市	ご指摘のとおり、点線の場所がトイレです。
	会長	現段階から細かく言うことでないが、この図を見る限り、バス及びタクシー、一般車の駐車場配置を考えると、かなり窮屈な駅前になるイメージがある。個人的には、今から細部まで議論していく必要があると感じる。
	市	東小金井駅の場合は、武蔵小金井駅と同様に、駅前にタクシープールを作ることで、効率的な配置の有効活用を目指している。
会長	安全上の問題等もあると思うので、今後も慎重に検討していただきたい。	
B 委員	以前、小金井市長から、交通事故が増えていると聞いたことがある。	

発言内容・  
発言者名  
(主な発言  
要旨)

市 市内の歩道等が整備されつつあることで、自転車の交通事故が増えているのは事実です。今後は、事故数を減少させるために、自転車マナーの徹底化を呼び掛け、周辺各市とも共同で対策を講じていく。

報告(2) C o C oバス・アンケートの中間報告について

市 それでは、C o C oバス・アンケートの概要について説明します。市民アンケート調査からご説明いたします。市民アンケート調査は、市内在住15歳以上の男女2,000名を丁目別に無作為抽出したものです。調査内容については、C o C oバスに対する希望等を調査しました。回収率は49.4%です。

利用者アンケートについてご説明します。利用者アンケート調査は実際に乗っている利用者を対象に手渡しにてアンケート用紙を配布し、郵送にて回収しました。平日1日で1,540枚配布し、そのうち771人から回答を得ました。回収率は50.1%です。

グループインタビューは土日の2日間を利用し、駅前のバス停にてホワイトボードを使用しながら、C o C oバスへの要望等を調査しました。回答者数は187人です。

3ページを開いて下さい。

利用者アンケートから得た基本データとなります。3ページが職業別で4ページが年齢別となります。同様に、5～6ページは市民アンケートの職業別・年齢別となります。なお、グラフ1の右側にある「利用者アンケート 項目6-(4)」はお手元にあるアンケート用紙の質問項目となります。

7ページを開いて下さい。

7ページ以降はC o C oバス各循環の主な傾向と要望等を表したグラフをつけております。これからの説明では、まずアンケートとグループインタビューの結果から得られた各循環の主な傾向と要望を説明し、最後に今後の課題について説明します。

それでは、北東部循環から説明します。北東部循環は通勤目的の利用率が高い路線です。下記グラフが、

発言内容・  
発言者名  
(主な発言  
要旨)

それに関連したデータとなります。左側が全体で右側が北東部循環のデータです。グラフ5・6で示しているとおり、北東部循環は全体と比べて利用頻度が高く、通勤目的の利用客が多いことがわかります。また、8ページのグループインタビューでは、逆回り運行や終発時間の延長が要望として寄せられています。

9ページを開いて下さい。

貫井前原循環は、運行時間の拡大に関する要望が多いです。下記グラフが、それに関連したデータとなります。グラフ10は、利用者アンケートの始発終発についての質問に対する回答です。この質問項目は、複数回答となっているため、記入人数と回答人数が同じではありません。ページの1番上が全体のグラフであり、2番目が貫井前原循環で、次のページが貫井前原循環の通勤者に限定したグラフです。3つのグラフを比べてわかるとおり、貫井前原循環は運行時間拡大の要望が強く、グラフ11の市民アンケートの増便の要望についての結果からも、需要の高さがわかります。グループインタビューの主な意見でも運行ダイヤに対する要望が多数ありました。

12ページを開いて下さい。

中町循環は、往復での利用率の高さが挙げられます。下記グラフが、それに関連したデータとなります。グラフ12では、その利用率の高さを表しています。中町循環が最も高い割合です。このような背景には、中町循環の高齢者利用率の高さが挙げられ、かつ専業主婦の利用者が多いことも要因としてであると推測されます。なお、市民アンケートの自由意見欄からは東小金井駅の延伸希望があり、市内3駅を繋ぐといった意見が見られます。

13ページを開いて下さい。

東町循環は、運行時間の拡大に関する要望が多いことが挙げられます。下記グラフが、それに関連したデータとなります。グラフ14では、その要望の高さを表しています。特に、朝の始発を早くするといった要望が多いです。グループインタビューからも、運行ダイヤに関する要望が多数ありました。

発言内容・  
発言者名  
(主な発言  
要旨)

15ページを開いて下さい。

野川七軒家循環の主な傾向と要望として、乗り残しに関する増便要望が多いことが挙げられます。下記グラフが、それに関連したデータとなります。グラフ16では、その要望の割合を表しています。約半数近くの利用者が運行本数について要望があることがわかります。グラフ17では、利用者アンケートの始発終発についての質問回答を載せていますが、始発終発の要望の全体の平均以下ということがわかります。したがって、運行時間の拡大よりも運行本数の増便に対する利用者の強い要望が読み取れます。

以上が各循環の説明です。次の17ページで今後の課題について説明します。

今回の調査結果から、全体の共通課題として運行時間の拡大を要望する声が多く、通勤目的の需要が高いことが分かった。現行の運行ダイヤでは、北東部循環と野川・七軒家循環を除いて終発時間が19時発であるため、今後は2つの路線に合わせて終発時間を20時発に延長するといったことを検討課題として挙げられる。なお、早朝便の運行については、各循環の運行状況を踏まえたうえで検討していく必要がある。

北東部循環は、ルートが大回りであることから、逆回り運行やルートの二分割等が要望として出ていると推測できる。しかし利用者の中には、現行のルートに利便性を感じている方もいるため、慎重に検討すべき課題である。

貫井前原循環は以前から早朝便の要望があり、今回の調査結果からも同様の要望が多数出ている。しかし早朝便を運行する場合、現行ルートではスクールゾーンの問題があるため、ルートを変更する必要がある。市では対策として、早朝のみのルート変更案を考えている。

中町循環と東町循環の利用者の中には利便性を求めて、武蔵小金井駅・東小金井駅・新小金井駅を繋いでほしいという要望が出ている。市では以前から中長期的な構想として、経費削減や利便性向上を図るために中町循環と東町循環の合併を視野に入れている。

発言内容・  
発言者名  
(主な発言  
要旨)

野川・七軒家循環は、以前から乗り残しの問題があり、今回の調査結果からも増便に対して多くの要望が出ている。しかし、現行のダイヤを30分間隔から20分間隔にするためには、新たに車両を購入する必要がある。運行事業者であるつくば観光(株)の試算では、約1,200万円の経費の上積みが予想される。

(以上、アンケート報告)

D委員 アンケートの結果から様々な要望が出ているが、そもそもC○C○バスの基本理念は交通不便地域の解消にある。よって、営利事業ではないことから、既存バスとの共存を第一に考えなければならない。運行ダイヤを変更するにしても、詳細を根拠データに基づいた検討が必要である。

市 D委員の言うとおりに、C○C○バスの基本理念である交通不便地域の解消は一定の成果を得られたと捉えている。しかし、C○C○バスは運行開始から7年以上が経過しているため、この時期を契機に一度見直しをする必要がある。今回は、中間報告から委員方のご意見を踏まえたうえで、今後詳細について詰めていく。市としては、中長期的な計画と短期的な計画を分けることで、できることから随時実施していきたい。

A委員 コミュニティバスは生産性云々ではなく、福祉の観点からという思考から、市域隅々まで行き届いたルートの整備をしていただきたい。今回のアンケート結果の回収率からも、市民の関心が高いことがわかる。しかしながら、市はそうした意識が欠けていると感じる。なぜ、このような検討員会が立ち上がっているのに、市は独自でアンケート調査を進めたのか。

会長 確かに事前に協議をしなかったことは反省点であるが、今回の協議を踏まえたうえで方向性を見出していきたい。

E委員 野川・七軒家循環の乗り残しについては、乗りたくても乗れないといったデータはあるのか。

市 質問についての実数値ですが、直接的なデータはないものの、利用者は増え続けているので、乗り残しの問題は依然として残っている。

発言内容・ 発言者名 (主な発言 要旨)	会長	グループインタビューでは、主にどんな意見があるか。
	市	並んであげくに満車で乗れなかった場合、そこから30分以上待つのが不安だから利用しづらいといった意見はある。
	C委員	季節に関連した意見はあるか。
	市	一通り見た限りでは、直接的な意見はないが昨年8月利用者数は過去最大となっている。やはり夏は熱射病等の危険もあるため、危険を避けるうえでの行動であると推測できる。
	F委員	コミュニティバスは公共事業であることから、ある程度の公費負担はやむを得ない。しかし、公費負担を名目に事業を展開しないのは中身の無い判断ではないか。例えば他市と比較した場合、小金井市の公費負担率はどれくらいなのか。
	市	経費については、どこの市も赤字であると思います。コミュニティバスは、もともと市内の交通不便地域を走らせることが前提であるので、黒字にすること自体が珍しいケースです。
	会長	他市との比較については、路線によって規模や環境が異なりますので、一概に比較することは難しい。しかし、参考にはできると思うので、事務局でも念頭に置いていただきたい。
	A委員	最終的な報告書はいつ頃出来上がるのか。
	市	今年度は調査期間であるので、最終的な報告は次年度以降になる。
	A委員	町内別の要望を集約した資料はないのか。
市	現時点では用意してないが、あらゆる面から分析するので、町内別の要望も検討したうえで運行計画書を作成する。	
会長	では、議題についての説明をお願いします。	

<p>発言内容・ 発言者名 (主な発言 要旨)</p>	<p>市                    本日の議題の中で決定事項はないものの、今回のアンケートの中間報告を基に、委員の皆様方に今後の方向性を示したいと考えている。</p> <p>                      貫井前原循環の早朝便については、議会からも要望が出ている。しかし承知の通り、現行のコースではスクールゾーンがあるため、早朝のみコースを変更することで対応したいと考えている。</p> <p>                      野川・七軒家循環は、以前から乗り残しの問題が多く、従来 of 1 台運行のままで運行間隔を早める対策を考えていたが、安全面から断念した。残る手段として車両購入が挙げられるが、購入費及び人件費等の負担が大きい。さらに、車体の収容人数にも限界があり、大幅な収入増は望めない。</p> <p>                      また、全路線の共通課題として最終便の時間帯を 20 時に統一したいと考えている。最終便を揃えることは市民にとってもわかりやすく、十分な費用対効果が見込めると思う。</p> <p>G 委員              単刀直入に言えば、市の意向をそのまま受け入れるというのは難しい。ただし、アンケートから要望が出ている以上、無視することもできない。かつては、C o C o バスが通ったことで廃止対象に追い込まれた路線もあったが、住民ありきで考えれば不便性が生じるような地域を増やしたくない。今後は、市と十分な協議を重ねながら、要望を擦り合わせていきたい。</p> <p>C 委員              高齢者の行動範囲に見合った対策を練っていただきたい。たとえば、市内南北のルートを繋げるといったことも必要ではないか。</p> <p>市                    確かに以前からそういった要望は受けているが、利用者の傾向を見ると、鉄道駅に向かう目的が多い。今後は需要が見込めるか否か等も含めて検討していきたい。</p> <p>会長                 C 委員のご指摘通り、将来的な構想には入れる必要があると思う。</p> <p>D 委員              2 点ほど質問がある。終バスの時刻については 20 時に統一するのか。また、乗り残しの等も含めた今後の対応として、ガイドラインを作成してみてもどうか。やはり、その都度要望を受け入れていては、コミュニティバス事業が肥大化するだけである。息の長い事業にしていくためには、一定のガイドラインを設け</p>
-----------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

発言内容・ 発言者名 (主な発言 要旨)		<p>ることで、方向性を保つことが必要ではないか。</p>
	会長	<p>D委員が発言したことは、非常に重要なことであると思う。ガイドラインがあれば、将来的な施策の指標にもなる。来年度以降の施策としてみてはどうか。</p>
	市	<p>お話を聞いた限りでは、実現が難しい問題である印象がある。今後、地域公共交通会議の中から意見を聞くことで勉強していきたい。</p>
	H委員	<p>国ではガイドラインが整備されているので、C o C oバスと路線バスとの共存を第一に考えて、ぜひ参考にしていただきたい。</p>
	G委員	<p>運賃のバランスは路線バスが衰退している要因であり、将来的には現行の100円を見直す必要があると思う。</p>
	会長	<p>運賃の問題は将来的に検討していく必要がある。八王子市では、ちょうど昨日から運賃の改定があり、地域公共交通会議の中で発案された議題である。こうした場で議論していくことは、非常に価値がある。</p>
	F委員	<p>C o C oバス・ミニは今でもスクールバスとして活用しているのか。</p>
	市	<p>現在も活用しております。</p>
	F委員	<p>C o C oバスにとって、現在のスクールバス事業は有益なのか。例えば、スクールバスを貸出してレンタル料等は発生しているのか。</p>
	I委員	<p>人件費や燃料費は別会計として計上しているが、それ以外の支出については、コミュニティバスの運行経費として計上している。</p>
	F委員	<p>経費削減に寄与しているのか。</p>
	I委員	<p>スクールバス事業としては寄与しているが、コミュニティバス事業でのメリットはない。</p>
	F委員	<p>C o C oバスを有効活用することで、他の関係機関から経費を負担させることはできないのか。市の会計として考えれば議論として成り立たないが、視点を変</p>

<p>発言内容・ 発言者名 (主な発言 要旨)</p>	<p>えることで経費削減に努めてほしい。</p> <p>会長 F委員の言う通り、他の事業に活用することで、事業を成り立たせる方法もある。場所によっては、独自の精算方法で計上している所もある。ただし、精算方法は市全体の問題であるので、事務局には一意見として参考にしていただきたい。</p> <p>会長 最後に個人的な意見として、通勤エクスプレスは変更ルート上にバス停を設ける必要はないと思う。貫井団地の需要を満たせば最低限対応できる。</p> <p>会長 本日の協議については、これにて終了とします。</p>
<p>そ の 他</p>	