

# 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24年11月14日(水) 午後3時～4時30分
開催場所	小金井市前原暫定集会施設A会議室
出席者	[委員(敬称略)]鈴木文彦、橋岡和子、鴨下歌子、窪田洋、吉田雄一、関根康洋、徳永秀昭、藤崎幸郎(代理出席)、信山重広、宮里安博、遠藤恭弘(代理出席)、野崎元、東山博文(代理出席)、藤山一哉、酒井功二 [市事務局]畑野伸二(都市整備部交通対策課長)、大久保裕広(都市整備部交通対策課交通対策係長)、竹内明(都市整備部交通対策課交通対策係主事)
傍聴の可否	(可) ・ 一部不可 ・ 不可
傍聴者数	0人
傍聴不可等の理由等	小金井市地域公共交通会議設置要綱第5条第8項の規程による。
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 新委員の紹介</li> <li>2 市事務局の紹介</li> <li>3 議 題 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 小金井市コミュニティバスの路線別状況について</li> <li>(2) 東町循環の始発・終発時間の拡大(試験運行)の結果について</li> <li>(3) 貫井前原循環の早朝便及びルート延長に対する運行事業者の提案の結果について</li> <li>(4) 野川・七軒家循環の乗り残しに対する方策について</li> <li>(5) 車両の購入について</li> <li>(6) 小金井市コミュニティバスの導入ガイドラインの策定について</li> <li>(7) ココバスデザインの使用申請について</li> <li>(8) 羽田空港直行バスの運行開始について</li> <li>(9) 交通マイスターについて</li> <li>(10) その他</li> </ol> </li> </ol> <p>[資料]</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 小金井市コミュニティバスの年度別・路線別実績表</li> <li>(2) 東町循環試験運行期間中の利用者数</li> <li>(3) 貫井南町周辺の朝の時間帯の増便について</li> </ol>

	<p>(4) 野川・七軒家の乗り残し人数  (5) 現行車両買い替えの資料  (6) コミュニティバス導入ガイドライン（国交省、さいたま市）  (7) ココバスデザインの使用申請について  (8) 羽田空港⇄武蔵小金井駅南口のパンフレット</p>
<p>発言内容・  発言者名  （主な発言  要旨）</p>	<p><b>会長</b>  議題(1)「小金井市コミュニティバスの路線別状況について」を事務局から説明をお願いします。</p> <p><b>事務局</b>  資料(1)「小金井市コミュニティバスの年度別・路線別実績表」について説明</p> <p>北東部循環＝平成23年度も順調に黒字となっています。  貫井前原循環＝武蔵小金井駅南口交通広場の整備を契機に、赤字額が年々減って来ています。  東町循環、中町循環＝赤字額が微減  野川・七軒家循環＝毎年少しずつではあるが、赤字が解消されています。</p> <p>貫井前原循環、中町循環及び野川・七軒家循環については、平成21年3月の武蔵小金井駅南口交通広場のオープンを契機に乗客数が増加しています。  東町循環については、1便当たり10人前後と伸びておりません。</p> <p><b>会長</b>  南口交通広場の整備・乗り入れが利用者増加の要因、それを裏付ける調査等は行ったのでしょうか。</p> <p><b>事務局</b>  調査は行っていませんが、元々のバスターミナルが駅からかなり離れた所に在ったので、利用者からは「乗り易くなった」という声は寄せられています。</p> <p><b>会長</b>  よろしければ、この件は報告ということにします。  議題(2)「東町循環の始発・終発時間の拡大（試験運行）の結果について」を事務局から説明をお願いします。</p> <p><b>事務局</b>  資料(2)「東町循環試験運行期間中の利用者数」について説明</p>

試験運行の概要を説明

継続の条件として、7時から9時まで及び19時から20時までの1便当たりの平均乗車人数が18人以上を満たしていることを目安に総合的に判断する、としていましたが、試験運行期間中の利用者数は、1便当たり6.7人でした。

したがって、事務局としては本運行を見送りたいと考えております。

#### **A 委員**

朝・夜のラッシュ時は路線バスが運行しております。場合によっては北東部のように朝の需要が高い所も有りますが、実験の結果、見送るということは路線バスとしては有り難いと思えます。

#### **会長**

3月31日で実験そのものは終わって、その後は元に戻しているのですよね。

#### **事務局**

はい、そうです。

#### **会長**

それでは、この実験結果をもって本格運行は見送りということによろしいでしょうか。

#### **一同**

異議無し

#### **会長**

それでは、東町循環についてはそのように処理させていただきたいと思えます。

議題(3)「貫井前原循環の早朝便及びルート延長に対する運行事業者の提案の結果について」を事務局から説明をお願いします。

#### **事務局**

資料(3)「貫井南町周辺の朝の時間帯の増便について」を説明

貫井団地付近の住民からの早朝便の要望を基に路線バスで対応することになり、「新町二丁目北」バス停を平日6時6分と6時20分。土・日・祝日は6時38分始発の運行を平成24年7月16日より開始しております。

次に、新小金井街道、小金井街道及び東八道路で囲まれた三角形の付近にお住まいの方が交通不便地域ということで、路線バ

スの停留所新設の要望が出されていましたが、武蔵小金井駅南口・東府中駅間の路線バス運行会社さんで、バス停の新設を検討していただいた結果、この場所にはバス停は設置できないという結論に達しております。小金井警察署からも、一般車・商業車の往来が激しいため、バスの退避場所を設けなければバス停の新設はできないと言われていました。

### **B 委員**

現在6時台に2本を運行しておりますが、この地域のご要望は7時台なのでご要望の時間帯に走っていないのが一つ。もう一つは、「新町二丁目北」というバス停一か所だけでそのご要望を叶えるのは厳しい。東八道路上にもう一、二か所バス停が無いとこの系統は生きない。そういった課題は承知の上で、できるだけのことはやってみようということで現在運行しております。

一方で、早朝時間帯に貫井前原循環が走った場合には、通勤の方が100円の方にシフトします。その結果として、路線バスに乗らなくなりますので、減便等を考えざるを得ない。

貫井前原循環を早くすれば解決する部分もありますが、一方でその煽りを路線バスが受けて確実に影響されるので、路線バス事業者としては二の足を踏んでいるというところでございます。

もう一点、小金井南中西交差点と前原交番西の間のバス停については、地域のご要望もさることながら我々としてもこういった場所にバス停を置きたい。現状では難しいということになってはいますが、引き続き諦めずにやって行きたいと思っています。

### **会長**

貫井前原循環の早朝便の話は、スクールゾーンの問題もありましたよね。

### **事務局**

現行ルートにはスクールゾーンが入っていますので、ココバスであれば迂回をせざるを得ない状況であったこと、路線バスが影響を受けること等の理由により、この方法で対応しているところでございます。

平成22年度の調査以降、平成24年9月に陳情が出て審議をしている最中です。朝と夜という要望は継続して有るのかな、というところです。

### **会長**

東町循環の方でも要望があって延長して、結果がああいうことだった。

本当にバスの利用に繋がるかどうかの調査はきちんとやらないと、実験はやってみたけど全然利用はされなかったという、同じことの繰り返しになる可能性もありますので、その辺の本音が引き出せるような調査をやっていただきたいと思います。

議題(4)「野川・七軒家循環の乗り残しに対する方策について」を事務局から説明をお願いします。

### **事務局**

資料(4)「野川・七軒家の乗り残し人数」を説明

平成21年度導入当初から平成24年10月までの乗り残し人数は、特に平成23年度は飛び抜けて数が多くなっていました。それに比べて、色々な理由が考えられるところですが今年は乗り残しが減って来たという結果が出ています。

現在、野川・七軒家循環は1,200万円強の赤字です。

現在の車両2台で20分運行ができないかを実験をしてもらいましたが、時間的にまた安全面で無理があるという回答でした。もう1台増やして3台運行にすると、赤字が約2,000万円近くになる見込みです。運賃を値上げできない中で良い案が見付らないのが実情でございます。

運行会社さんや地域公共交通会議でご教示をいただき、前向きに進めて行きたいと考えております。

### **会長**

以前から乗り残しの課題は出ていたわけですが、何かご質問やご意見はございますでしょうか。

### **C 委員**

乗り残し的人数が、平成23年度より平成24年度の方が減って来ているのは、どういうことですか。

### **事務局**

「待っていても乗れない」ということが皆さんに広まってしまったことが考えられ、乗れないのなら並ぶのはやめようという現象が起きていると思っています。

### **会長**

つまり、乗れないという経験を何度かしたり、「待っていても乗れないよ」という話が広まってしまうと、最初から諦めてしまうと、私もそういう感じがするんですけどね。

つくば観光さんの方から、何か補足等ございますか。

### **D 委員**

今、事務局さんの方からお話しがあったとおり、なかなかお乗りになれないということで、夏場は特に暑いですので長時間、日影が無い場所ですと待てないということで諦めて帰られる、というようなことを乗務員からは聞いています。

### **C 委員**

ココバスが実施される前は、こういう地域の方はどのような手段で駅まで出ていらっしやったんでしょうか。

### **会長**

導入の頃には調査されていましてよね。何かその辺は、資料ございますか。

### **事務局**

平成19年3月の調査では、最寄駅までの交通手段は徒歩が半数近く46.6%、次いで自転車が26%、バスが16.7%ということになってございます。

### **会長**

これを解決するとすれば、車両台数を増やして行くしかないんですけど、新たにお金の掛かる問題ですので一概に「じゃあ、そうしましょう」という話はできない。

「非常に悩ましい条件の所」＝道路条件が非常に悪い中で現行の車しか走れなくて、需要がそれなりに有ることが、こうやって乗り残しが出ることで分かる。

限られた人数しか乗れませんから収入も限られますので、赤字額もトップ・クラスなんですよね。更に新たな補助を加えて増強することに対して、全市的に見た時にコンセンサスが得られるかということも考えながらやらなければいけません。

いずれにしても、簡単に増車するという結論が出せない以上、もう少し様子を見守りながらその状況を確認して行くとしか言いようが無いのかなという気がします。

### **E 委員**

ワゴン車タイプの車で駅まで行くのではなくて、狭隘路線をぐるぐると回数をこなし、小金井街道や連雀通りで路線バスとの乗り継ぎポイントを作って路線バスを利用していただく。車を増やして赤字が増えるよりは、一時の投資だけで済むのかなと思います。小さい車では乗り残しがあつて当たり前なことなんじゃないのかなという感じがします。

### **会長**

今のご意見も方策の一つではあるというふうに思います。ただ、乗り継ぎをしても残り僅かで駅まで行けるといふ地域な

ものですから、乗り継ぎがどのくらいの規模で成り立つかという議論も一方では出て来ると思います。

いずれにしても間の崖をクリアすることが交通手段の使命があるのかと思います。

検討材料は、沢山あるにこしたことは無いので、更にご意見をいただきたいと思います。

これは、今日の段階で結論が出せる問題ではありませんので、更に検討を続けるということで、回答も乗り残しをさせていただきたいと思います。

議題(5)「車両の購入について」を事務局から説明をお願いします。

### **事務局**

資料(5)「現行車両買い替えの資料」について説明

北東部循環は、平成15年から運行開始しているため、7台のリエッセのうち3台が製造後10年となります。車両修繕費も増加傾向であり買い替えを検討したいと思います。

現在のココバス（リエッセ）の問題点として以前からブレーキ鳴きが大きく、運行会社さんで修理対応していただいています。解決には至っていない。CNG改造を施しているため、製造元（日野自動車）のサポートを受けられないということもあります。

当初導入した3台は、色落ち・白焼けが激しく、利用者から「みすぼらしい」というお話しもいただいています。

買い替え車両の候補は、現在のリエッセは生産終了となっており、このタイプのバスとしてはポンチョしかありません。ポンチョは、次の利点があります。

ノンステップで高齢者や小さいお子様も乗降し易くなります。車椅子対応リフトがポンチョは手動式であり、操作が簡単である。

使用燃料について、10年前はCNG車が環境に良いとされていましたが、現在はディーゼルの環境性能が良くなり同等となって来ていると言えます。CNG車は、改造車となりメーカーの保証が利きません。ディーゼル車にすれば改造の必要が無く、メーカーの保証対象となります。

### **会長**

現状の車両の状況、耐用年数が来始めていることから車両更新についてのご提案があった訳ですが、何かご質問ご意見がございましたでしょうか。

### **B 委員**

この資料に出ている車両は、全て現在当社が保有している車両です。特に頭の3台は、来年2月をもって丸10年という状況でございます。通常、ディーゼルの路線バスは、一般的に12年は使っており何ら問題は無いんですが、CNG車はここに来て色々弊害が出て来ています。2003年当時は環境負荷が非常に低いということで、他市さん・他区さんのコミュニティでも導入されておりますが、メーカー側が独自に造った車両ではなく元々ディーゼル車を改造してCNG対応としている。リエッセは車両本体価格900万円くらいで買える車ですが、改造費も900万円と非常にコストが高く付いていること、改造したメーカーと日野自動車さんで、ここからここはお宅だ、ここからここはウチだ、という境界壁がどうしても確定し切れな。誰が一番困るのかというと、結局お客様に迷惑をかけてしまう、という現状があります。

年数が経つにつれてCNG車両の故障する割合というのは、ディーゼルの比ではない。12年は使いたいところではあります。が、今回の10年を契機にディーゼル車へ代替えさせていただきたいというふうに思っております。

残った4台につきましては、2年後になりますけれどもディーゼル車の方に替えて行きたいと考えております。

### **E 委員**

当社はCNGではないんですけど、外国の車両で花バスというバスを走らせておりますが、これもクラッチ等に負荷がかかって年中故障しています。行政に買い替えをお願いし、2年間それを議会にかけて「費用がかかる」というような話で、最終的には、その2年間で新たに車を購入したんですけど、1台買える金額を1年間の修繕費でかかってしまったということで、市の内部それからうちの方からも指摘をされています。

ですから今回、小金井市さんの中でこういった状況が出て来ているのであれば、平成24年はもしかすると1,000万円近く修繕費がかかっている可能性もあり、バスが買えちゃうんではないですかという話が出て来ます。早急にご決断をいただかないと、無駄な税金の投入になると思われま。

### **会長**

心積もりとしては、平成15年購入の3台をいっぺんに？

### **事務局**

予算の状況と併せてという形になりますが、担当者レベルでは、「平成15年購入の3台をいっぺんに更新」の意向です。

### **会長**

京王さんの方で、実際に故障等で代車を出されたケースってい

うのは、どれくらいになりますか。

### **B 委員**

数えてはいませんが、夏は何日かにいっぺんのペースです。別にココバスに限ったことではなく、この近隣のコミュニティバスはCNGが主流ですから、正直、車が追い付かないのが実情です。現在はそういった形で、ディーゼルへディーゼルへという代替えをしております。

CNG自体の技術は、残念ながらあまり進歩していない。その間ディーゼルはどんどん進歩して、現在ではディーゼルで十分環境負荷をクリアーできている状況です。

### **会長**

10年前くらいは、国の方も天然ガス＝CNGを奨励する方向でやっていましたし、当時の考え方が窒素酸化物＝NOxの低減が非常に大きな命題でした。そうすると確かにCNGって効果があったんですが、世界的にはCO2をいかに減らすかという話になって来ると、低減効果ってそれほどCNGは大きくないということもあって、丁度今から5、6年前くらいのところから奨励されるのはハイブリッドになって来て、その後、電気バスの実験が行われる方向性の中でCNGはそれ以上進まなくなってるんですね。

そういう中で、今の日本の新車のディーゼルエンジンは世界的にもトップクラスの低公害エンジンになっています。その辺のところはきちんとアナウンスされていないもんですから、イメージで天然ガスとか電気がいいよっていう話がよく出て来ます。実際はトータルで考えた時に、ディーゼルが一番環境に負荷が無いエンジンって今言っていいたいと思うんですね。今後はディーゼルという方向性で進むべきと、私も思っているんですけど。

もう一つは、現状選択肢が殆ど無いということもありますので、今事務局から提案があった形で、予算が絡むことですから最終決定は市の方でされることになりますが、日野のポンチョに代替えして行くという方向性でよろしいですか。

### **一同**

異議なし。

### **会長**

ここでは、市が考えている代替えの手法でよろしかろうということでもまとめておきます。

議題(6)「小金井市コミュニティバスの導入ガイドラインの策定について」を事務局から説明をお願いします。

## 事務局

資料(6)「コミュニティバス導入ガイドライン（国交省、さいたま市）」について説明

平成21年9月の野川・七軒家循環＝ココバス・ミニの運行開始をもちまして、小金井市の交通不便地域は概ね解消したと認識しております。そうは申しましても、市民ニーズとしては陳情を含めて様々なご意見・ご要望をいただいています。

そこで、そういった市民ニーズに対応するために導入ガイドラインを策定したらどうかというご意見を頂戴しました。本日は国交省さんのモデルガイドライン及びさいたま市さんで策定なさったガイドラインをお示しさせていただきました。さいたま市さんの策定については、会長も携わられたと伺っております。

今後の小金井市の方向性＝コミュニティバス導入ガイドラインをどのようにして行ったら良いのか、ご意見を聞かせていただきたいと考えています。

## 会長

いろんな意見・要望があって、今走っているココバスも状況としては、成績が良い路線がある一方で課題を抱えている路線もある中で、色々考えて行かなければならない。

国交省さんの資料は、全国のコミュニティバスを考える際のガイドラインということで設定されている物ですけれども、さいたま市の場合は、私が策定の時の座長だったんですけど、さいたま市として今後コミュニティバスに取り組んで行く新たに始めるケースと、今走っている物を改編して行くケースと二つに分けて進めて行きましょうというガイドラインをさいたま市なりに作ったものです。

小金井市としても検討して行く術をきちんと定めて行きたい、というのが趣旨＝事務局のご提案です。

実際には、さいたま市が作った、これの小金井市の状況に合わせた小金井市版のような物を新たに策定をして行きたいということな訳ですけど、ご意見・ご質問があればお願いしたいと思えます。

## A 委員

私もこのさいたま市のガイドラインには、会長と一緒に携わっていました。

小金井市としては、空白地域を概ね解消したということ、収支的に優秀なこと、市の人口や面積等の規模が違うことといった理由から、さいたま市のガイドラインはあまり参考にならないと思えます。

## 事務局

私どももこれからガイドラインについて勉強して行こうというところで、さいたま市さんの物は勉強の材料として出させていただきました。

どういう方向性が良いのかという中では、今ご意見をいただいたようなもっと簡素な物でも良いのかなとか、その辺を今後勉強して行きたいと思っております。

## B 委員

市全体を面で捉えて、その中の交通ネットワークをどうするのか、当然 100 円ですからココバスを走らせてくれ、ということになりますんで、これは当然の話でございますから、その辺をどういうふうにして全体として捉えてやって行くのか、ということは大切なことだと思います。それを要望とか陳情が出る度に、これは良いとか悪いとかって判断するのは大変だと思いますんで、ガイドラインというのが有った方がより判断がし易いのかなと思います。

さっき収支率というのがありましたけど、じゃあ、どれをクリアしなかったらどうするんだ、黒字を出すってことが目的ではないにしても、赤字ではやはり運行はできない。そのところをどうするのかってことは、やはり一つ作られた方が良いのかな、とは思っています。

## F 委員

議題 9 番の「交通マイスターについて」で、説明しようと思ったのですが、丁度良い話が出て来たので今お話しをさせていただきます。

コミュニティバスを始めて、だいたいどこの市町村でも見直しが図られておりました、国土交通省の方でも情報等を蓄積しまして、関東運輸局の方で地域公共交通マイスターというのを任命する制度を始めました。あまり認知度が低いということで、こういうご案内をさし上げているんですけど、詳しい説明は関東運輸局のホームページに出ていますので、是非ご覧ください。

管内 1 都 7 県を全て網羅しております。交通マイスターの人に連絡を取ってアドバイスを聞けるという制度になっていますので、是非ご利用ください。

## 会長

ある程度具体的にこんな物というのが見えて来ないと議論もしにくいと思いますので、私の方も事務局と相談して「こんなイメージの物」っていうのを次回にでもお出しできればと思いますので、基本的には、今ご意見をいただいたようにガイドラ

インを作って、今後に対応するというふうに進めさせて頂ければと思います。よろしくをお願いします。

議題(7)「ココバスデザインの使用申請について」を事務局から説明をお願いします。

### **事務局**

資料(7)「ココバスデザインの使用申請について」説明

洋菓子店さんから昨年9月初旬にココバスはピンク色で可愛いデザインであることで、是非お菓子を入れる箱にそのデザインを使わせてほしいという旨のご相談でございました。法務担当と調整しまして、それまで曖昧であったココバスの車体デザインの著作権を明確化＝市に帰属するという覚書を締結しました。

平成24年3月1日にココバスデザインの使用に関する要綱を施行いたしました。この要綱施行を受けて、先述の洋菓子店さんからココバスデザインの使用申込書が提出されまして、こういったものがスタートしております。

### **A 委員**

使用は有料ですか。

### **事務局**

無料でございます。

### **会長**

どこの洋菓子屋さんで、どこに行けば買えるんですか。

### **事務局**

実は小金井市内ではなくて、府中市の洋菓子店さんです。

### **会長**

これは、そういうことがありましたということで終わらせていただきます。

議題(8)「羽田空港直行バスの運行開始について」は、事務局からの説明で良いですか。

### **事務局**

資料(8)「羽田⇄武蔵小金井駅南口のパンフレット」説明

はい。引き続きご説明させていただきます。

武蔵小金井から調布を経由いたしまして、羽田空港への路線バ

スが10月1日から運行開始をいたしました。  
こちらの運行事業者さんは、京王バスさん及びリムジンバスさんでございます。これにより、武蔵小金井から羽田空港利用者の利便性が向上しました。

**会長**

京王さんから何かございますか。

**B 委員**

数年前に市長の方から「武蔵小金井の駅前が綺麗になったので、何とか羽田行きを」ということでお話しを頂きました。晴れて10月1日から運行させていただいております。これが小金井市の力になれば、といったところで是非空港まで使っていただければと思います。

**C 委員**

小金井からこのバスが出ることは、本当にありがたくて便利です。帰りも同じ回数だけ出ているのでしょうか。

**B 委員**

空港方向には小金井の駅から12本のバスが出ております。逆に帰りは15本、空港からご自宅の方に帰られる便が多くなっています。

**会長**

行きの方は予約でしたっけ。

**B 委員**

行きは予約があります。帰りは、どうしても飛行機の到着が100%ではございませんので、大変申し訳ないのですが券を買っていただいて並んだ順にご乗車いただいております。

**会長**

よろしければ、次の議題は先程ご説明があったんですけども、交通マイスターについて補足やPRがありましたらどうぞ。

**F 委員**

いいえ、特にありません。会長も選定委員ですよ。

**会長**

はい、選定委員です。

行政の方、民間の方或いは事業者の方でも非常に熱心な方がいらっしゃいます。候補を各支局の方からお決めいただいて、選

定をさせていただくんですけど、本当に頭が下がる人が非常に多いです。

本当は、全国にそういう人が沢山いますんで、関東運輸局だけではなくて全国に広がれば良いなど、そういう方達を活用していただくのと、関東運輸局にお願いしたいのは、そういう方達と意見交換ができるような場を設定していただけると、そういう場があると行ってみようかなということになるかも知れませんが、そういう場を是非お願いしたいなと思います。冊子を作りましたよね。せっかく私も巻頭のところに載っていますので。

#### **F 委員**

分かりました。積極的に活用したいと思います。

#### **会長**

是非PRしてください。

それでは、特になければ、これで平成24年度第1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。

本日はお忙しい中、大変ありがとうございました。

以下余白

そ の 他