

# 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25年3月13日(水)午後3時～5時00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、田村恵子、鴨下歌子、青木亮、窪田洋、吉田雄一、関根康洋(代理出席)、徳永秀昭、藤崎幸郎(代理出席)、信山重広、影山真季雄、遠藤恭弘(代理出席)、野崎元、東山博文、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	<input checked="" type="radio"/> 可・ <input type="radio"/> 一部不可・ <input type="radio"/> 不可
傍聴者数	0人
傍聴不可等の理由等	
会議次第	1 新委員の紹介 2 議 題 (1) 26市のガイドライン作成状況について (2) 野川・七軒家循環の乗り残しに対する方策について (3) 平成24年度地域公共交通セミナーについて (4) 委員の任期満了に伴う諸手続きについて (5) 見込み需要者数の捉え方について (6) 利用者数を増やす方策について (7) その他  〔資料〕 (1) 26市ガイドライン作成状況 (2) 野川・七軒家の乗り残し人数 (3) 平成24年度地域公共交通セミナー (4) 地域公共交通会議委員の公募
発言内容・ 発言者名 (主な発言 要旨)	<b>会長</b> 議題(1)「26市のガイドライン作成状況について」を事務局から説明をお願いします。  <b>事務局</b>

## 資料(1)「26市ガイドライン作成状況」について説明

資料(1)をご覧ください。

前回の地域公共交通会議でコミュニティバス等導入のガイドライン（以下「ガイドライン」という。）について、さいたま市のものを参考にしましたが、さいたま市は小金井市と比べて人口や面積が大きくあまり参考にならないと思うので、小金井市版を作ったらどうかというお話でした。

そこで小金井市と類似している市で策定している市があれば、参考にしたいという考えから、多摩の26市の策定状況を調べました。

結果としては、これら類似市を含めてガイドラインを策定済みの市はございませんでした。ただ、東村山市のみがガイドライン策定のために、2か月に1度地域公共交通会議を開いており、今度の5月か6月頃に策定予定とのことでございます。

現在、小金井市の地域公共交通会議は毎年2回開いておりますが、ガイドラインを2年間で策定することを考えると、来年度以降は少し開催回数が増えるかもしれません。委員の皆様のご協力をお願いいたします。

### 会長

ガイドラインを作っているところがそんなに無い中で、前回は、さいたま市のものを参考にしたわけですけど、さいたま市は政令指定都市で広域であり人口の集積しているところもあり、小金井市とはかなり状況が違うというところです。小金井市なりのものを今後考えようというところで近隣市を参考にできればということですが、現在多摩26市の状況は事務局の説明のとおりです。この件に関して何か質問又はご意見等がございますでしょうか。

### 会長

今お話の出た東村山市ですが、既存路線の改善を図ることと残る空白地域を救済することの方策を考えていく上で、市民の皆さんにも積極的に参加していただく、そして市民、行政及び交通事業者の役割分担をどうしていくかというところで、ガイドラインの策定にとりかかっています。本年度本格的な議論を行い、次回の地域公共交通会議で概ね完成に近づき、来年度の早い時期にスタートする予定となっています。小金井市の場合も既存路線をどう考えていくか、他をどう考えるかというところで皆さんのご意見を聞きながら考えていきたいと思っております。

### A 委員

この資料(1)のコミュニティバスなし以外の市は、コミュニティバスはあるが、ガイドラインは無いということですのでよろしいでしょうか。また、無いところはこのような会議を開いているとい

うことでしょうか。

### 事務局

はい、そのとおりでございます。小金井市のような地域公共交通会議のような会議を開催しているところが多いです。

### 会長

他にご意見等ございませんか。

### 事務局

何路線か走らせている中で、市民からもいろいろな要望があり平成22年度にアンケート調査も行いましたが、より良いものにしていくにはどうしたら良いか、貫井前原循環の運行時間の拡充を求める陳情、野川・七軒家循環の積み残し、今後新庁舎を建てた際のルート変更、北東部循環の2ルート化や逆ルート化の問題等があり、ガイドラインのようなある程度のルールをつくり、市民の役割、行政の役割及び運行事業者の役割をはっきりさせておくことが今後いろいろな問題を解決していくうえで動きやすくなるのかなと思っていますので、皆様ご協力をよろしくお願いいたします。

### 会長

どのような点をどのように議論しどう決めこんでいくかの計画を提示して頂いて、次回意向、具体的なご意見を賜りたいと思います。

### 会長

議題(2)「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(2)「野川・七軒家の乗り残し人数」について説明  
今回は、C o C oバス・ミニの予備車の取扱いにポイントを当てたいと思います。

まずは資料(2)をご覧ください。

これらは、野川・七軒家循環の乗り残しについて平成25年の2月までの分をグラフにしたものです。

1枚目は、「月別の乗り残し客数」です。今年は4月、5月、7月、8月が多くなっています。

2枚目は、「時間帯別乗り残し客数」です。今年も、9時から10時まで多くなっています。

3枚目は、「停留所別乗り残し客数」です。今年も、天神橋から質屋坂下までの間で多くなっています。

現在のC o C oバス・ミニの運行状況ですが、11人乗りのハ

イエースが2台あり、1台を運行、1台を予備車にして、30分間隔で運行しています。30分間隔を5分でも良いから、早くして欲しいという要望があり、例えば資料(2)の4枚目の9人乗りの運行会社様所有のジャンボタクシーを予備車として2台のイエースを運行にまわせないかと考えております。

経費をなるべく増やさず、料金も今のところ100円でいきたいと思っておりますので、法的な面からこのことが可能なのかどうかを関東運輸局様に、また予備車にまわして頂けるジャンボタクシーがあるかどうかを運行会社様に、ご意見を賜りたいと思っております。よろしくお願いたします。

### **会長**

現行の車両2台を常時運行にまわして、9人乗りのジャンボタクシーを予備車にすることで乗り残し解決の一つの方策にならないかというところで、制度的、法的に可能かまた技術的に可能かどうかというところで、ご意見を願いたします。

### **B 委員**

運用の仕方として、常時C o C oバス・ミニの予備車として借り上げるのか、また普段は運行会社のジャンボタクシーとして使用して非常時に流用するのか、その辺はどう考えているのですか。

### **事務局**

非常時に流用させて頂ければと思います。

### **B 委員**

基本的にこのような地域公共交通会議で合意が得られれば問題ないと思いますが、運転手の収入が減ることが予想されるので、その辺のルール作りも一緒に考えた方が良くと思います。

### **会長**

運行会社のジャンボタクシーの使用に制限がかかってしまうことも考えられるので、その辺も含めてご意見はありますか。

### **C 委員**

弊社は6台のジャンボタクシーを所有しており、平日の午後は送迎等に使用していますので、午前中なら可能かなと思います。

### **D 委員**

私もこの地域に住んでいますが、高齢者が多い地域ですので、バスが増えれば助かると思います。

### **E 委員**

この地域の需要を探るのにアンケートをやるのも良いと思いますが、アンケートをすると皆さん乗ると答えるので、なかなか正確に需要をつかむのは難しいところです。

### **事務局**

1台新たに購入すると1000万円以上の経費が増えるというところでこのような提案をさせて頂いていますが、今後も経費とのバランスも考えながらいろいろ提案していきたいと思っています。

### **会長**

ご意見の中で、この方策について可能性が示されたので、今後調査も含めて具体的なものを出していただいて、また議論していきたいと思っています。

### **会長**

議題(3)「平成24年度地域公共交通セミナーについて」を事務局から説明をお願いします。

### **事務局**

資料(3)「平成24年度地域公共交通セミナー」を説明  
「平成24年度地域公共交通セミナー」に参加しましたので、報告します。

このセミナーは、地域公共交通の専門家である「地域公共交通マイスター」という方がいて、その事例発表を聞いたり、そのアドバイスを受けることができるというものです。

資料(3)は、その多くの資料の中からごく一部を抜粋したものです。

1枚目は、議事次第です。地域公共交通マイスターは17名ほどいらっしゃるようですが、3名様的事例発表を聞く事ができました。

2枚目は、1都7県から集まった私のような役所の担当者がAからFまでの6つの班に分かれて、質疑応答を行った時の席次表です。それぞれに地域公共交通マイスターが2名ずつ配置され、お話を聞くことができました。

3枚目と4枚目は、三郷市の大野マイスターの資料を一部拝借したものです。公共交通の必須要件は、地域住民・利用者、自治体、交通事業者及びNPO・商工会等であり、4者が協働し、適切に役割分担を果たすと、まちの装置としての地域公共交通が実現するとのことでした。

われわれのような、小さい自治体ですと、なかなか公共交通についての情報が得られないので、今回のセミナーは大変参考になりました。また、機会があれば参加したいと思っています。

## 会長

この交通マイスターについては、前回の会議でも話が出たと思いますが、改めて何かありましたらご意見をお願いします。

## B 委員

来年度にならないとまだ具体的に申し上げるものはないのですが、何か情報が入ればこのような会議で情報発信していきたいと思います。

## 会長

この交通マイスターの中には、自治体職員の方やNPOの方また市民の立場で活躍されている方も増えてきています。これは関東運輸局の制度ですが、今後は全国に発信していただければと思います。

## 会長

議題(4)「委員の任期満了に伴う諸手続きについて」を事務局から説明をお願いします。

## 事務局

資料(4)「地域公共交通会議委員の公募」について説明

来季の小金井市地域公共交通会議の公募委員の募集及び決定をしましたので、報告いたします。

資料(4)をご覧ください。

現公募委員の方もこの3月31日で、任期満了となりますので、市報や市ホームページ等で来年度の公募委員の募集をいたしました。

募集人数は5人です。

対象は、18歳以上で、市内に在住・在勤・在学の地域公共交通に関心のある方です。

委嘱期間は平成25年4月1日から平成27年3月31日までです。

応募は、男性6名、女性4名で合計10名でございました。

応募者には、「自治体におけるコミュニティバスの役割について」という題目で800字以内の小論文を提出して頂きました。厳正な選考の結果、5名を選出しました。

## 会長

来年度からまた新しく公募委員になられた方が小金井市地域公共交通会議に参加するということによろしいですね。

## 事務局

はい、そのとおりです。

## 会長

よろしければ、この件は報告ということにします。  
次に、議題(5)「見込み需要者数の捉え方について」を事務局から説明をお願いします。

## 事務局

議題(5)「見込み需要者数の捉え方について」を説明

ここでは、バス停の増設やバスの運行経路を変更する時に、どのようにしたら事前に需要者数といえますか利用者数を把握できるのか、皆様のご意見を賜りたいと思います。

前回の地域公共交通会議で報告しましたとおり、約半年間行った、東町循環の試験運行は、無作為抽出した15歳以上の市民988名、C o C oバス5路線の利用者771名及び駅前でのグループインタビュー187名の回答を集約した、平成22年度の「コミュニティバス事業調査委託」のアンケート結果に基づき実施したところですが、なかなか利用者が増えずに終了してしまいました。

運行してみて、実際にどのくらいの人が増設したバス亭を利用してくれるのか、またバスを利用してくれるのか、事前に計るのは難しいと思いますが、運行会社様はどのように需要を探っているのか、なにかアドバイス等あればお願いしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

## 会長

それでは、皆さんご意見ををお願いします。

## F 委員

前回東町循環の試験運行をやらせて頂いて、利用者数は目標の半分くらいだったわけですが、何かしらの方程式があるわけではなく、やはりフタを開けてみないとわからないというところが正直なところでは、一般的には、駅からの距離、高低差、道がせまい、歩きづらい、駅まで最短のアプローチであるか及びバス停は便利などにあるかなどの多くの要素を掛け合わせた結果が利用者数になってきますので、予測するのは難しいものがあります。実際運行してみて、予想より多い時もあるし、少ない時もありますし、その点では東町循環の試験運行は中庸であったと思います。ただ経費等考えると続けるには至らなかったということだと思います。

## E 委員

事業計画をたてる際に、その地域にどのくらい大きなマンションが建つのか世帯数はどのくらいなのかファミリータイプなのかそうでないのか駅までのアクセスはどうなのか買い物はどのようなルートなのか通勤通学はどのルートなのか等を考え

ます。

### **G 委員**

便数を多くするにしてもマンションの住人1000人のうちバス利用者は2%から3%ということもあり、なかなか需要者数を予測するのは難しいです。

### **H 委員**

我々はバス停は約300メートルごとに作っているのですが、要望があっても、その真ん中にバス停を作っても両側のバス停から利用者が流れるだけで新規利用者はあまり見込めないところでは。その家の前の人便利になっただけで、利用者増には結びつかない感じ。大規模な再開発がないかぎり、大きな需要者増は見込めないのかなと思います。また大きな道路ができたとしてももともと人口の少ないところではできることが多いので、これもまた需要者増に結びつかないことが多いです。

### **D 委員**

今回この議題を取り上げたのは、何か新規路線の導入を考えているのでしょうか。新規路線を導入すると赤字が増えるのではないのでしょうか。

### **事務局**

今回この提案をさせて頂いたのは、東町循環の反省もあるのですが、例えば現在バス停はおよそ200メートルごとに作っていますがいろいろな条件で立てられないところもあります。新しくバス停を作りたいという要望があっても作ったとしても利用者がいなかった、またはバス停の目の前の人だけだったでは困りますので、路線バス事業者さんにご意見をいただければということでございます。

### **I 委員**

ある程度の人数がバス停を作りたいと言えば立つのですか。

### **事務局**

その辺のところを今後、ガイドラインのなかでルールを作っていければ良いのかなと思っています。

### **会長**

今バス停の無いところの人は、通勤通学等にすでに自転車などのなんらかの移動方法を持っています。そこに新しくバス路線ができたからといってすぐ切り替わるものでもない。需要増を考えるとなんらかの移動方法を持っていない人に乗ってもら

うしかない。高齢者のお買い物などが中心になってくるのかなど。また、野川・七軒家循環のように坂道を挟んでいるところは利用率が高いという結果が出てますし、坂道は一つの要素として大きいものがあります。

私のコミュニティバスに関わってきた経験上、事前のアンケートで新規路線に乗ると100人が答えたら実際乗るのは15人ぐらいかと。今すでに走っている既存の路線に対するアンケートはある程度信頼性がでてきて、100人乗ると答えたら実際は50人ぐらいが乗る感じです。そういう意味でもアンケートの取り方は難しい。ただアンケートの結果だけをもって何かをするのではなく補完するような調査も必要になってくるのかなと思います。

### **J 委員**

大学の調査でも当たれば大喜びするぐらいなので、なかなかこの問題は難しいと思います。また、例えば新規路線をやる場合にはこういう条件を満たさなかったら中止しますとかの判断基準をガイドラインの中に盛り込んでいったらどうかと思います。

### **会長**

ガイドラインはそのような意味合いがありますので、要望があったら何でも路線を作れるかということでもないので、そのへんも含めてガイドライン策定をしていきたいと思っています。

### **会長**

議題(6)「利用者数を増やす方策について」を事務局から説明をお願いします。

### **事務局**

議題(6)「利用者数を増やす方策について」を説明

ここでは、どうしたらココバスの利用者を増やして収入を増やせるか、皆様のご意見を賜りたいと思います。

ここ2年ほどのC o C oバス・ミニも合わせたC o C oバス全体の収支は、毎年約2,500万円ほどのマイナスとなっています。今の100円という運賃のままで、収支改善するために利用者を増やしたいと考えています。転入者にリーフレットを配り、更に周知を図る等いろいろ方策を考えたいと思います。

何かコミュニティバスでできそうな方策がありましたら、いろいろなご意見を伺いたいと思います。

例えば、私は通勤に京王バスさんを利用させてもらっていますが、土日祝日は現金支払いで小学生50円としています。これはこんな効果があったとか他にこんなことをして効果があったなど、教えて頂ければありがたいと思いますので、皆様よ

ろしくお願いいたします。

**会長**

皆さんご意見がありましたらお願いします。

**B 委員**

収支率を上げることを考えると他市もやっておりますが、運賃を上げるということもあるのかと。例えば路線バスの初乗り運賃並みの170円とかにして割引制度を併用すれば、それほど利用者数も下がらないと思います。

**会長**

先ほどから事務局のほうからは、運賃は100円という話がでていますが、それは市としてそういう方針があるということでしょうか。

**事務局**

他市のなかでは、150円や170円等いろいろな運賃の話は聞いていますが、小金井市としては利便性も考慮して、ワンコインの100円でいきたいと考えています。

**会長**

いずれ収支率が悪くなってきた時にこのままの運賃ではどうかという話にもなってくると思います。他にご意見ございませんか。

**F 委員**

当社は、土日祝日は現金支払いで小学生50円ですが、特に利用者増になっていることはございません。ただ、50円で気楽に乗れる、往復でも100円で乗れるということで親からしてみると自転車で行くよりは安くて安全かなと思います。1路線だけの収支を考えるのであれば、便数を増やす、運行時間帯を増やせば確実に利用者は増える。しかし、その周りを走っている路線バスがその影響を受けて衰退してしまう。運賃もそうだが総合的に判断していただきたい。

**E 委員**

私は他市の地域公共交通会議にもでているのですが、そこでは交通不便地域では運賃100円、それ以外では便数は多いですが運賃170円です。すると市民から同じ税金で不公平だという声が出ています。小金井市ではそのところはどうか。

**事務局**

やはりC○C○バスの無い地域は路線バスを利用しています

ので、100円のC o C oバスに乗れる地域と比べて不公平だという声はございます。C o C oバスの無い地域にC o C oバスを通して欲しいとの声はございます。

### **E 委員**

例えば全路線を170円にして、コミュニティバスという考え方でなくて地方でやっているように、バス事業者に補助金を出してトータルでバス事業者にまかしてもらったほうが他の地域も含めてバス事業者としてはもっとサービスを計れるのではないか。コミュニティバスが公共不便地域を埋めてはいるが反面近くの路線バスが衰退しているなかで、料金も100円ということにこだわらないで考えていけないものかと思えます。

### **事務局**

そもそもC o C oバスの出発点は武蔵野市の「ムーバス」を発端にして、交通弱者の外出の機会を増やしたいという小金井市の考え方があります。周囲の路線バスやタクシーと整合性を図っていくことが今後難しくなっていく、例えば100円運賃のコミュニティバスの運行で西之久保循環の本数も減ってしまい元からの利用者様にご迷惑をかけているということもありますが、今現状としては出発点の考え方を継承して、今後運賃の議論はあるとは思いますが、今のところはワンコインの100円でいきたいということでご理解を賜りたいと思えます。

### **会長**

例えば国立市では、コミュニティバスを設定する際にその運賃の話がありました。大きな道路には初乗り170円の路線バスが走っているなかで、交通不便地域に市がお金を負担してそこだけ安い運賃というのはいかかなものかという議論があり、議論を尽くした結果分かりやすくしたいということもあり、170円均一に落ち着いたという経緯があります。

このような議論は今後も出てくるだろうし、ガイドラインを策定する際には、これは私の提案ですけれども運賃を100円を前提にはしない方が良いでしょうと、つまり運賃について柔軟に議論できるようなスタイルにしておいた方が良いでしょうなと思えます。その辺は、事務局でも考えておいて頂ければと思います。

### **会長**

それでは、ここでは利用者数を増やすというよりも運賃の話になってしまいましたが、今後のテーマでもありますのでご意見があればお願いしたいと思います。

### **会長**

それでは、今日の議題はひととおり済みましたがその他という

ことで何かご意見がありましたらお願いします。

**D 委員**

最近C o C oバスの車体の色がだいぶ薄くなってきましたが、ちょっと寂しいような気がします。塗り替えとかしていただけたらなと思います。

**会長**

その辺は事務局としてはどう考えていますか。

**事務局**

北東部循環は平成15年運行開始ですからそろそろ10年が経ちますし、野川・七軒家循環は平成20年からですからそろそろ5年が経ちます。前回の会議でも出ましたが、車両買い替えで対応していければと、なかなか塗り替えだけやるというのは難しいかなと思います。市民の方からも桜色が白色になったとよく言われています。ただ経費がかかるものなので京王バスさんともよく相談して決めていきたいと思っています。

**会長**

京王バスさんから何かご意見はありますか。

**F 委員**

先ほど事務局からも話がありましたが、ちょうど10年ということ買い替え時期をむかえてまして、そのタイミングを見ている所です。色の塗り替えについては100万円単位でお金がかかるので、それなりにその先バスを使用するという前提がないとできないところですので、やはり買い替えで対応したいと思います。

**会長**

他にご意見はございませんか。皆さん、事務局の方から特になければ、これで平成24年度第2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