

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26年11月26日(水) 午後2時～4時
開催場所	萌え木ホールA会議室(小金井市商工会館3階)
出席者	<p>[委員(敬称略)]鈴木文彦、橋岡和子、田村恵子、鴨下歌子、池内隆司、青木亮、田崎達久、岡村淳、田中正紀、畠山英明、藤崎幸郎(代理出席)、信山重広、影山真季雄、白石和也、東山博文、酒井功二</p> <p>[市事務局]畑野伸二(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)、野島希(都市整備部交通対策課交通対策係主事)</p>
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	
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 あいさつ 2 新委員の紹介 3 議題 <ol style="list-style-type: none"> (1) 平成25年度のコミュニティバス実績報告について (2) コミュニティバス要望事項について (3) C o C oバス北東部循環武蔵小金井駅北口停留所移設について (4) その他 <p>[資料]</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) コミュニティバス年度別収支表 (2) コミュニティバス年度別利用者数 (3) コミュニティバス年度別利用者数(グラフ) (4) 議会におけるコミュニティバス要望事項(要旨) (5) コミュニティバス(タクシー)多摩26市収支状況及び運賃一覧 (6) JR武蔵小金井北口ロータリー平面図 (7) 小金井市地域公共交通会議設置要綱 (8) 小金井市地域公共交通会議委員名簿 <p>・ C o C oバスリーフレット</p>

発言内容・
発言者名
(主な発言
要旨)

会長

議題(1)「平成25年度コミュニティバス実績報告について」を事務局から説明をお願いします。

事務局

資料(1)「コミュニティバス年度別収支表」、資料(2)「コミュニティバス年度別利用者数」、資料(3)「コミュニティバス年度別利用者数(グラフ)」について説明

会長

議題(2)「小金井市コミュニティバスの経過」を事務局から説明をお願いします。

事務局

資料(1)「小金井市コミュニティバスの経過」について説明
昨年、平成25年度コミュニティバス決算額といたしましては北東部循環約990万円、貫井前原循環約-500万円、東町循環-760万円、中町循環-460万円、野川・七軒家循環-850万円となっており、北東部循環の黒字につきましては一昨年、平成24年度の決算額と比べれば180万円ほど上がってはいますが、運行開始当初と比較しますと290万円近く下がっています。また、野川・七軒家循環につきましても年々赤字幅は下がってきているという傾向となっております。
また利用者数につきましては貫井前原循環以外の各ルートにおきまして、利用者数は増加しているという傾向となっております。
続きまして資料2、資料3コミュニティバス年度別利用者数をご覧ください。各路線の運行開始からの乗客数を載せていて、資料3が運行当初からをグラフ化したものとなります。
北東部循環については、平成25年に車両を入れ替え、乗車定員としては減少したものの、乗車数は増加しているという状況です。また、グラフを見ていただくと分かりやすいかと思いますが、昨年度同様に他の4路線の合計も約55万人となっておりますので、JR中央線の北と南でちょうど半分ずつの利用者数となっております。
貫井前原循環、中町循環は、大きな増減はありませんが、貫井前原循環は21年3月の駅前のイトーヨーカドーのオープンにあわせて利用者が大幅に増えましたが、23年度を期に利用者数が徐々に減ってきているという状況です。
東町循環は、24年度に乗車数が減っていますが、25年度になり若干、戻ってきてはいますが、こちらも資料3でもわかるように現在もハイエースタイプ、11人乗りよりも利用者数は下回っているという現状です。
野川・七軒家循環は、乗り残しの問題をかかえてはいますが、利用者数といたしましては年々増加し続けているという傾向

です。以上です。

会長

ありがとうございました。それでは、事務局から説明のあった議題1について、何か皆さんご意見・ご感想などありますでしょうか。

池内委員

北東部循環は1便に対してギチギチなのではないでしょうか。私、貫井前原循環たまに利用するのですが、平日の午前や昼間は座れたりします。それでもこれだけの人数というのは。北東部循環と同じバスですよ。

事務局

大きさは同じですが、前年度車両入れ替えまして、ポンチョという車両に替わり主に北東部循環を回っていますが、定員としましては現在も回っていますリエッセよりも38名よりも2名減の36名で回っております。

北東部循環がギチギチという状況なのかというご指摘ですが、現場から聞きましたところ、土日祝は小金井公園を利用する方が非常に多く乗車されるということと、平日は朝7時から運行しておりますので、通勤通学の利用者が多いので、時間帯によっては非常に混雑しているという状況で、雨などが重なると乗り切れないという場面もあるという話は伺っております。

橋岡委員

貫井前原循環はやはり雨の日は大変混雑しているという状況です。

会長

全体的にどの路線においてもそういった傾向にあると思う。北東部循環は説明があったように、休日の利用が多い。あまりないケースだと思う。どちらかというとも休日は減る路線が多く、ある意味ニーズに恵まれているのかもしれない。

池内委員

北東部循環以外の路線は赤字ですが市はこれで良いという見解なのではないでしょうか。コミュニティバスは絶対黒字でなければならぬわけではないが。

事務局

コミュニティバスは交通不便地域を回るバスであるので、黒字というのはなかなか難しいという、どこの自治体も抱えている共通の問題であると思うが、市民の税金であるので、今以上の負担は避けたいという考えはあるが、なかなかうまく解決策

が見出せていないという状況です。

池内委員

北東部が黒字ということが珍しいということですね。

会長

黒字路線があるということ自体珍しいということは事実で、東京でも限られたケースになるかと思えます。

それでは最後のご指摘にも係ることですが、議題(2)に移りたいと思えます。

議題(2)「コミュニティバス要望事項について」について、事務局がこれまでに議会等から出てきた要望等を受けて、皆さんにご意見を聞きたいという主旨で設定したものですので、事務局から説明をお願いします。

事務局

それでは、資料(4)議会におけるの要望事項(要旨)、資料(5)コミュニティバス(タクシー)多摩26市収支状況及び運賃一覧をご覧ください。

資料(4)は先に行われました議会におけるのコミュニティバスについて述べられた意見等を抜粋したもので、資料5につきましてはこちら側の資料として各市のコミュニティバスの状況を議会に提出させて頂いたものです。

主なご意見としては、運賃の改定について、運賃の改定をした市に対して判断基準の調査、IC機器の設置、全体的なルート再編について、野川・七軒家循環の積み残し解消について、運行時間帯拡張のご要望、等さまざまなお意見・ご要望を頂きました。

また、各ルート毎の決算額でいくらかで運行すればプラスマイナスゼロになるかといった積算数値まで頂きまして、赤字を補填するという意味合いで路線毎に運賃を改定をするといったご提案も頂き、4月の増税にあわせて運賃について等ココバスに対して大変注目が集まっているという状況となっております。

次に、資料(5)をご覧ください。こちらの数値は補助金額までが平成24年度の決算額で、運賃以降が26年度現在のものとなります。まず、一番上にあります小金井市の収支状況と致しましてはココバス5循環の合計で運賃等収入額が約1億500万、運行経費が約1億2600万、差引収支額が約2000万円ほどとなっております、運行当初から100円一律の運賃額となっております。

続いて各市の状況をご覧ください。26市中コミュニティバス等を運行している市が23市、その中で運賃が一律100円で運行している市が9市、当初100円であってその

後運賃改定した市が10市、運行当初から100円均一ではない市が4市という結果となりました。さらに、運賃の改定時期としましては平成26年4月という市が8市という状況で4月の消費税の増税が今回の運賃値上がりの大きな理由であると推測されます。

また、ICの設置状況と致しましては、運行している23市中、13市が設置しているという状況です。その中で運賃が100円ではない市が10市という状況でありますので、運賃が100円ではない市がICカードを導入している傾向となっております。

今回の各市の状況を踏まえまして、皆様のお立場からコミュニティバスの運賃に関しましてご意見やご要望など伺いたいと思っております。

補足としまして、議会において、運賃やICカードの設置につきまして非常に多くのご意見等を頂きました。その中で市の現行としては100円、ワンコインという形で運行しております、ICカード等は使えないといった状況です。市としましてはワンコインという形が利便性であると考えておりますので、特段運賃を上げるという考えは持っていませんが、現行としましては各市、運賃の改定を行っているという状況であるという中で、今後小金井市でも見直しをしていく中で運賃の検討を改定せざるを得ない状況も想定される中で、皆様から各立場からご意見をお伺いしたい。

会長

主に運賃の改定についてご意見を伺いたいようですが、今日この場で結論を出すということではないので、お気づきの点や、ご意見をお伺いしたい。

鴨下委員

赤字路線の運賃の試算をした方がよいとのことでしたが、各路線いくらかで運行すればマイナスが解消されるのか伺いたい。

事務局

北東部循環は一人当たりマイナス17.69円、貫井前原循環はプラス21.85円、東町循環はプラス90.07円、中町循環はプラス32.71円、野川・七軒家循環はプラス91.79円、こちらの金額に設定すれば赤字は補填されるという試算でした。

こちらは平成25年度の決算値ですが、いろいろな要素を踏まえてご意見をお伺いしたいと思っております。

今回の運賃改定は運行開始から10年経っておりまして社会情勢も変化していく中で、継続可能なコミュニティバスを運営していく中で、補助金をいくら出すのかということについて、目安として考えるとこういった額になるということで、あくま

でも補助金を出来る限り下げるという方向で受益者負担として単純に数値化したということです。

池内委員

継続可能なコミュニティバスを運営したいということです。

事務局

そうですね。やはり補助金をいくらでも出せるという情勢ではないので。

池内委員

他の市の値上げはやはり消費税が理由でしょうか。

事務局

こちらが聞いた話では消費税の値上げに対応するためという理由が主です。

会長

私もいくつかの市に携わっていますが、実際には消費税が理由というよりはきっかけといった方が良いかと思います。

橋岡委員

資料5のICと現金とでは運賃が違うのはなぜですか。そこで赤字の補填を狙っているのでしょうか。

事務局

ICは1円単位、現金は10円単位の徴収という、あくまでもシステム状の問題かと思います。

会長

ICカードの導入は利便性とこれだけスイカ、パスモが普及しているので、交通機関としての連続性として考えることもできるのではないかとということで、運賃改定と伴にサービスとあわせ

て導入されたケースが多い。私が関わった市でいうと東村山市もそういう形でICカードを今年6月から運賃改定と伴に導入しましたが、これまでの状況をみるとICカード利用率は約6割で一挙にICカードへ移行している傾向にあります。

それぞれのバス業者の方に各市の状況を何かお気づきの点ですとか、これから改定等検討していく中で要望等お一人ずつよろしいでしょうか。

田崎委員

私どもが考える運賃改定についての論点としましては、ひと

つは、収支改善、或いは不公平感の解消があつて運賃を上げることによる財政負担の軽減と、例えばコミュニティバスと路線バスの競合区間では路線バスは初乗り180円とかで、条件としてはコミュニティバスの方が税金も投入されて有利な条件だと知っていて、結果路線バスの収入が減ってしまうという問題が生じる不公平感の緩和、解消のため運賃の引き上げという論点、もうひとつはコミュニティバスが全く走っていない、路線バスをみの地域の方からするとコミュニティバスは自分たちの支払う税金が投入され、自分たちより安い運賃でバスに乗っているという不公平感の緩和のために運賃の引き上げが論点となって運賃改定に踏み切るということであると思う。

路線バスとコミュニティバスとの競合については運賃だけではなく、ルート設定等トータルで考えていかないと競合の緩和には至らず、市内全体の路線網として考えるべきであると思う。

岡村委員

資料5の中で町田市運行の「たまちゃんバス」は補助金が0ということで、これに関しては地域特性として、運行している場所が山側海側とあつて、高齢化が進む山の中とかはバスに頼らざるを得ない中で、以前から要望があつた交通の空白地域をコミュニティバスを走らせるということで、町田市さんと地元のコミュニティバス推進委員会を立ち上げて、運行するにあつてバス停の位置やルートについて住民の意見を取り入れて地権者の交渉等も委員会の会長の方が進め、非常に住民の声を反映した中で運行しているので、地域の方が自分たちのバスだという意識が非常に高いという中でこれだけの収入が得られているのではないかと思われます。

会長

ちなみにこの「たまちゃんバスは」もともと路線バスと同じ金額に設定するという形でのスタートですか。

岡村委員

そうです。

会長

その後、消費税改定と伴に変わったということですか。

岡村委員

そうです。

田中委員

西武バスは埼玉方面は非常にお客様の数も多く恵まれているのですが、コミュニティバスに担当をいくつかの自治体様から頂いているが、全体的にお客様の人数少ないですが、埼玉地区

は一般の路線バスと運賃あわせて頂いている状況です。そこで税金を投入し100円で運行されてしまうとお客様が取られてしまい、一般のバス路線は存続が危ぶまれることになり兼ねますので、既存の一般路線の収支に影響ないようお気遣い頂いているという状況です。

資料5では弊社が担当している自治体様でも路線を改編して駅に乗り入れるとか便利にするということだと既存の路線バスを踏んでしまうので、収支状況も悪化し、バス本数の減少に繋がってしまうので、運賃に関しては路線バスに合わせて頂いているという形です。

畠山委員

西東京市様、武蔵野市様、杉並区様でコミュニティバス運行しております。路線バスがすぐそばを通るという地区なので、100円と220円では太刀打ち出来ない。これを平等な競争にするには、運賃を上げるといった対策をしないと路線バスにまともに影響が出てしまい、減便であるとかいったことになり兼ねない。

昨年から西東京市様では150円の運賃になりまして、少し格差が解消されたかと思えます。

さきほどの話の100円でICカードを導入すれば、確かに使う側の利便性は上がりますが、手数料や設備費等それなりの経費がかかるので、ICを導入する時期は運賃の改定と揃えた方が良くかと思えます。

会長

運行事業者として信山さん何かございますか。

信山委員

私どもの車両(ココバスミニ)11人乗りのワゴンタイプに関して申し上げますと、ICカードの設置は今の形態では物理的に難しいと言えます。現在ココバスミニの料金箱は手動式でして、150円や180円で徴収すると手間もかかり、利用者数も多いため遅延に繋がるのではと懸念されます。

会長

実際に運行に携わる影山さんいかがでしょうか。

影山委員

運転手目線からすると100円或いは回数券、という形で1枚だけなので、運転手は目で見なくても音だけである程度判断できたので、そういった中で10円玉10枚とか入れられてしまうと何枚入れたかわからなくなる。そこを考えると運賃を見ろという負担が今より少なくなれば良いと言う考えはあります。

会長

IC についての要望等出ている中で、青木さん何かございますか。

青木委員

小金井市だけではないかと思いますが、IC を導入したらその後の維持管理が高いかと思います。さらに100円で運行しているとなると、かなり厳しいかと。

本来福祉の目的でやっているのに、100円は仕方ないと思うが、もう一方で路線や利用者数を見ると北東部循環以外はかなり数字がある程度のところで終わっていて、既存バスとの競合もあり、その上で赤字であるというのは将来的には値上げを検討をすることになるのかと。特に京王バスの方のご指摘もあるように貫井北町地区に関しては実際にはコミュニティバスは一切走っていないので、京王バスさんの方でかなり本数は出して頂いているので不便ではないですが、自治体その他からも公式にコミュニティバスの要望もそれほど大きくはない状況ですが、同じ市内でという状況を考えると配慮は頂きたい。

ただ、単純に値上げということは難しいので現実問題は路線を変えるとか絡ませてサービスアップを図って、その際に値段も上げるといったことが望ましいと思われれます。

池内委員

タイミングですよね。2017年の消費税の10%の値上げとか、そういう時でないといけないでしょうね。国とか自治体が民業を圧迫するというシステムは良くないと思う。

会長

運賃改定の議論を私自身も4市持っていて、やはり論点は京王さんが整理してくださったことですね。一つは収支改善、もう一つは西武バスさんからのご指摘のとおり、駅への乗り入れる場合に多少経路が違っても結局同じ目的で利用する方が路線バス、コミュニティバスと分かれるという競合の問題、最後にコミュニティバスが走る箇所と、走らない箇所との公平性の問題と。

以前私は国立市のコミュニティバスの協議会も携わっていて、国立市は初めから170円で運行して今回改定はしていない。この時の議論は調査では既存の路線バスに移動を依存している市民が意識調査の中ではかなり多くて、満足度もかなり高かったのもので、それだけ多くの方が路線バスを利用している中で路線バスが走っていない地区の人の手段としてコミュニティバスを税金を使って走らせるにあたって、国立市は後発ということで周りが100円だから100円ということにはいかないという議論を最初に行った。そこで170円であることに誰からも苦情はないし、確かに100円に比べたら払にくいはある

かもしれないが、それは普通に路線バスでも当たり前なので市民からは払にくいといった話はなかった。

今後運賃を考えるときにはこの三つの観点から必要であり、小金井市の場合是一路線黒字があるということの判断が難しいので、黒字なのに上げるということは理解されにくく、黒字路線だけ据え置くことも難しい。

いずれにしても今後運賃改定について議論をしていくかもしれないということで、他に何かご意見ありますか。

池内委員

国立市は甲州街道より南を運行していますか。

会長

いえ、北側を最初に始めてその後に南西へ行く路線を後から運行して、そちら側が赤字になっています。その経緯があって「くにっこミニ」というタクシー路線に移行しているという状況です。

では、タクシーを運行する側から何かございませんか。

藤崎委員(代理)

市として、財政的な支援という意識は議員の方はあるのでしょうか。

事務局

補助額はいくらまでなら良いのかという話もあった。元々の考えの中に福祉的要素もあるからといっていくらでも市が負担できるというのではない。

池内委員

東町の南あたりにバス路線を増やす考えはないですか。

事務局

要望としては連雀通りの南側が入っていける太い道路がなく、西武線側に入れるが抜けられるような道がなく、なかなか警察とも協議したが難しい。

青木委員

今の場所で道路を拡幅するような予定はないのですか。

事務局

特に予定はないです。

会長

ガイドラインの策定に関して、市民協働についてはいかがですか。

事務局

コミュニティバスが運行開始をして10年経った経過があるので、今後は市民の意見等は取り入れていきたいと考えているが、今すぐに策定するかについてはここでは判断はできない。

会長

先ほどの町田市の「たまちゃんバス」の話でもあるように住民の関わりというのは非常に大切なことで、本来コミュニティバスは住民と一っしょに考えていくべきであると思うので、いろいろな要素によって地域性のあり方はあるが、続けていくためには地域の方に関わっていただくことが望ましいので、今後はぜひ、そのようなアクションをしかけていただきたいと思います。

池内委員

コミュニティバスで宣伝広告をしている自治体はないですか。

会長

宣伝広告というのは車体のラッピングのことですか。

池内委員

はい。車内はやっていますよね。市の広告として。

事務局

はい、市の関係だけで使用率はかなり高い状態です。外のラッピングやバス停等使って収支をあげるという話もありますが、現段階ではなかなか難しいです。

池内委員

イメージもありますよね。

会長

コミュニティバスは独自のイメージカラーもあって、特にココバスはピンクというイメージが非常に強くある中で、ラッピング広告がなかなか難しいかもしれない。

ラッピング広告している自治体も近隣でもいくつかあって、府中市は行っていた。

事務局

小金井市も以前、国体の時に一部車両だけ行った。やはりピンクが強いので色が変わると困るというような意見もあります。

会長

よろしいでしょうか。それでは議題（３）に移ります。
議題（３）「C o C oバス北東部循環武蔵小金井駅北口停留所移設について」を事務局から説明をお願いします。

事務局

それでは、資料（６）J R武蔵小金井駅北口ロータリー平面図をご覧ください。

現在、行っているJ R武蔵小金井駅北口の駅前ロータリー再整備事業により、各バス会社の停留所も順次入れ替わっておりますのでご報告いたします。

今回の停留所の入れ替えの経緯といたしましては、今まではJ R中央線連続立体交差事業に伴った暫定の配置図だったのですが、その立体交差事業も完了して、現在は整備工事が北口ロータリーに移ってきているという段階です。資料（６）の平面図は平成26年11月19日現在での武蔵小金井駅北口のロータリーの平面図ですが、市が運営しておりますC o C oバス北東部循環に関しましては平成26年9月20日（土）から以前の小金井街道沿いの銀行前から資料2枚目にあります西側のディスカウントショップ前に変更となりました。こちらは京王バスの東小金井行きとの併用となっております。各バス会社の停留所の位置は記載の通りとなっておりますので、ご報告いたします。

会長

ただいまの報告事項で何かありますでしょうか。

青木委員

関連したことでお伺いします、西武バスさん等が以前は貫井北町のところで折り返ししていましたが、現在はイトーヨーカドーの北側を利用して回転していますが、これは一時的なものでしょうか。

事務局

以前のバスの回転広場は北側に暫定的に設置していたのですが、正式に道路を含めて復元工事が始まったので、回転場所が設置できないので、廃止をして、イトーヨーカドーの北側道路を利用して回転場所としています。

青木委員

ではこの位置は最終段階ということですね。

事務局

はい。

青木委員

特に、事故だとかはないですよ、イトーヨーカドーは子連れも多いので。

事務局

はい、今のところ聞いていません。

会長

他にご意見はございませんか。それでは議題としては最後になりますが「その他」として、コミュニティバスやその他でも何かご意見あればお願いいたします。

事務局

現在、東小金井駅の北口も区画整理を行っておりまして、ロータリーを整備しています。また、完成図等できた段階では皆様にお見せいたしますが、武蔵小金井駅、東小金井駅の違いとして、武蔵小金井駅は電車が止まった場合はバスで他路線へ動けますが、東小金井駅はバスで他路線へは行けないので、議会等で対応して欲しいといった声も出ておりまして、そういったことについてもまたご相談したいと思っています。

会長

他の路線にいけないというのは他路線とつながっていないということですか。

事務局

例えば西武線に行くであるとか。出来れば三鷹まで行ければ多少は違うのかとも思いますが。なかなか震災時の対応等で何らかの方策が欲しいと思っています。

青木委員

JRは東小金井駅から新小金井駅への誘導はされないのでしょうか。武蔵境駅では西武多摩川線で京王線につながっているし、私が聞いている話では武蔵小金井駅の方がむしろ問題で、利用者数が溢れてバスの輸送がパンクすると聞いています。国分寺駅は西武線が入っているから流しやすいみたいです。

東小金井駅は利用者数の関係であまり大きな問題になっていないのかもしれないが、本当にきつければ歩いて新小金井駅まで行って京王線へ誘導した方が対応しやすいかと思います。

会長

ありがとうございます。他に何かありますか。なければこれで閉じさせていただきます。それではお忙しい中ありがとうございます。