

## 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5月27日（月）15時00分～17時00分
開催場所	市民会館 萌え木ホールA会議室
出席者	<p>[委員（敬称略）]</p> <p>鈴木文彦、岩澤貴頭（代理出席）、米澤暁裕（代理出席）、早田俊介（代理出席）大庭久継、秦野凌、小川将和、信山重広（代理出席）、佐藤武、平野景一、中山俊夫（代理出席）、佐藤義尚（代理出席）、犬竹幹人、田中将太（代理出席）、青木亮、坂本敬、永田尚人、平野武、小田切美穂、兵頭友幸、若藤実、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	4人
会議次第	<p>1 はじめに</p> <p>①地域公共交通活性化協議会条例の改正について</p> <p>2 議題</p> <p>①今回の会議内容と前回会議での指摘と対応</p> <p>②目標達成のための施策・事業</p> <p>③達成状況の指標</p> <p>3 報告</p> <p>①令和5年度公共交通事業者支援金の報告について</p> <p>②令和5年度C o C oバス利用実績等について（速報）</p> <p>4 その他</p> <p>5 閉会</p> <p>〔資料〕</p> <p>資料1 小金井市地域公共交通活性化協議会条例</p> <p>資料2 今回の会議内容</p> <p>資料3 令和5年度第3回地域公共交通活性化協議会での指摘と対応</p> <p>資料4 目標達成のための施策・事業</p> <p>資料5 達成状況の指標</p> <p>資料6 小金井市公共交通事業者継続支援金事業実施状況について</p> <p>資料7 令和5年度C o C oバス利用実績等について（速報値）</p> <p>参考1 目標・施策と指標の対応表</p> <p>参考2 C o C oバス便り v o l . 4</p> <p>席次表</p>
発言内容・ 発言者名	<p><b>事務局：</b></p> <p>ただいまから令和6年度第1回小金井市地域公共交通活性化協</p>

(主な発言  
要旨)

議会を開会させていただきます。

—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、こんにちは。

そろそろ暑くなってきましたが、皆さんご出席いただきましてありがとうございます。

本日、次第が4つの議事、この分につきまして私のほうで進行させていただきます。

それでは、次第1「はじめに」に入ります。地域公共交通活性化協議会条例の改正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に沿って説明—

**会長：**

ただいまの説明につきましてご質問があればお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいですか。昨年の道路運送法の一部改正に係る変更で、どこの市町でもやっていることです。

よろしければ次に進みたいと思います。

それでは、次第2、議題に入ります。本日は議題が①～③と3つ用意されておりますが、まず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お願いいたします。

**事務局：**

—資料2、資料3に沿って説明—

**会長：**

ただいま今回の会議内容と、それから前回会議での質疑と対応について説明がありました。何かご質問、ご意見があればお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、次へ進みます。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4に沿って説明—

**会長：**

今、目標達成のための施策・事業ということで、目標として4つ掲げられている。これは前回のこの場でも話が出ているものですが、その中でどんな施策を盛り込んでいくのかといったあたりの頭出しの説明をしていただいた形になります。

ご意見、ご質問があればお願いしたのですが、多岐にわたる内容ですので、このことについてというのがあればこの項目についての質問あるいはご意見だということ併せて言っていただけると対応がしやすいかと思っておりますので、お願いしたいと思っております。いかがでしょうか。

**中山委員（代理）：**

7ページ、施策1-4、公共交通の利用促進のところの①で公共交通利用の啓発とあって、「マイカーから公共交通・自転車への自発的な転換を促進」とあるのですが、恐らくこれは大人の人を対象に考えていると思うのですが、1度マイカー利用に慣れてしまっている大人に今からバスに乗りませんか、鉄道に切り替えませんかと言ってもなかなか難しいところもあると思うので、例えばその後のページの施策2-2の③では「教育機関と連携」と書いてあるので、公共交通利用の啓発のところでも教育機関と連携して、小学生、中学生を対象に学校教育の中で公共交通教育を実施していくということも検討されたほうがよろしいかと思っております。

**事務局：**

ありがとうございます。

**会長：**

大切なご指摘をいただきました。ありがとうございました。また検討させていただきたいと思っております。

ほかに。

**平野委員：**

6ページ、①移動に関する情報提供についてお願いしたいのですが、公共交通利用者の移動ニーズが高い施設を抽出し、わかりやすい案内情報を作成し提供しますということですが、この件について3点お話しします。

1点は、北東部循環で小金井公園に行く場合に、バス停は小金井公園入口とたても園入口と2つあるんです。よく間違えるのは、こどもの広場に行きたいということで、わからないものだからたても園入口バス停で降りてしまうんです。そうしますと、

こどもの広場まで600～700mぐらいあり結構大変です。お願いしたいのは、小金井公園入口バス停は公園の正面口になりますが、降りたところで何らかの表示をしていただいて、小金井公園入口バス停を降りた場合にはこどもの広場、サイクリングセンター、総合体育館がありますとしていただければ助かります。たてもの園入口バス停はどちらかというとお花見とか、たてもの園に入るという場合です。この両方の区別がなかなか初めての方はできないですから、初めての方、高齢者の方、子どもを対象ということで、表示をお願いしたいと思います。

それから、北東部循環の桜町病院入口バス停についても、バス停を降りてから150m行かないと桜町病院に行けません。それで皆さんバス停を降りたところにお豆腐屋さんがあり、どうやって行ったらいいかとお聞きになっています。

それと、同じバス停で緑センター（公民館）があり、ここもわかりづらいです。皆さんどうしているかというとお花屋さんがあり、そこでどうやって行ったらいいかと聞いています。

北東部循環では、この2つ、わかりやすい説明、情報提供をお願いしたいと思います。

それから東町循環は野川公園（野川公園入口）が新たに設けられました。ここもわかりづらいです。東中学校の真ん前に停留所があって、道路を挟んでは住宅で商店はありません。野川公園まで行くにはすごく複雑です。武蔵野公園もあり、いろいろ公園があるので案内を充実していただきたいと思います。

**会長：**

ありがとうございました。今具体的なご指摘がありました。事務局、いかがですか。

**事務局：**

小金井公園入口とたてもの園入口がわかりにくいということでございます。バス停は限られたスペースがある中で何か対応ができるのか考えていきたいと思っています。

桜町病院につきましては、バス停の横にあります会社のご厚意により、フェンスに案内を掲示できることになりまして、今それに向けて準備中ですので、わかりやすい案内をバス停脇の企業のフェンスに掲示していく予定でございます。

東町の野川公園につきましては、野川公園のほうと調整をさせていただいて、現在既にバス停に案内表示を掲示してございますので、近くに行ったらごらんいただければと思います。

**平野委員：**

お願いします。

**会長：**

ほかにはいかがでしょうか。

**青木委員：**

11ページの施策2-2の公共交通利用マナーの向上の①の心のバリアフリーの推進のところですが、利用者同士の声掛けを推進しますというのが載っていますが、前回の話ですと乗務員の方がお手伝いしますという事でしたので、むしろ内容的には乗務員からベビーカーや車いすを乗せる関係で席を移ってくださいとご協力をお願いすることがあるため、協力してあげてくださいという話だと思っんです。お客さん自身が車いすやベビーカーを持って手伝うという話とは違うと思うので、表現は手直しするほうがいいのかないという感じがいたします。

**事務局：**

バス事業者と表現についてはご相談させていただきたいと考えているところです。席を詰めて座りましょうという話はお客さん同士でもよいのかなと思うのですが、車いすを利用している方については運転手の方に任せたほうがよいのかなというところもありますので、声かけのポイントとか、ここにどのように記載したら良いかみたいなどころもご意見をいただければと思うのですが、いかがでしょうか。

**会長：**

ただいまの件について、具体的に関わっておられる立場からのご意見ということで、何か。

**秦野委員：**

ご説明ありがとうございます。今お話しいただいた車いすの関係はおっしゃるとおりで、基本的には私ども乗務員のほうでやる形がベストかなと思っております。善意でお声がけしてくださるお客様も非常に多いのですが、何かあった場合の対応の責任の所在が不明確になってしまうところもありますので、原則的には事業者のほうで実施させていただくという形のほうが望ましいのかなと思っております。

別件になりますが、17ページで、乗り継ぎ拠点における情報提供の充実化ということで書いていますが、特にこれはバス会社の責に追うところも多いかもしれないですが、バス会社によって乗り方や支払い方法が違うことが多いので、なるべくお客様にわかりやすい案内をしなければいけないともちろん認識しておりますが、バス会社はバス停留所ぐらいしかスペースがございませんから、鉄道のように駅に掲示するとかができないので、どうしても自治体の掲示板に頼るといっのか、ご協力をいただくことが非常に多いかと思っております。

特に私どもの事例ですと、先ほどありましたたても園への外国人の来訪者がコロナ禍前からも非常に多くて、正直対応に苦慮している時期がありました。小金井街道の小金井公園西口をご案内するのですが、中乗り前降りなので中扉で乗車時にタッチし

て、小金井公園西口に着いたら前扉ではなく中扉から降りてしまったんです。乗務員は運賃の収受ができず、何も言葉を発せずに終わってしまったという話がありました。どう対応すればいいのかという話があったのですが、その場でおお客様にご説明するのは非常に難しかったりしますので、我々も課題として認識しておりますが、自治体の協力もいただきながら、何とかわかりやすい案内や運賃の支払い方法を対応させていただければと思っていますとところでございます。

**平野委員：**

小金井公園の案内板が去年一新したんです。1度見ていただきたいのですが、それまではどこに行っても統一の案内板で日本人でも、「何、この案内板は」と。こどもの広場に行きたいと進んでいくとまた同じ案内板なんです。しかし今はそれが縦にしたり横にしたりして、こどもの広場に行く場合には要所要所に、ここですよ、現在地はここですからこう行ったほうがいいですよと、電光板ではないのですが、きれいな案内板が設置されています。あの広い小金井公園の中の要所要所にそういった案内板を作っておりますので、1度参考のためにぜひ見ていただきたいと思えます。

**青木委員：**

関連して、むしろ教えていただきたいと思ったのですが、バス会社さんでも車内放送で英語の案内がたまに入る場合がありますが、あれは基本的にバス会社ご自身でやっているのですか。それともバス協会か何かでひな形があって、それを入れる形なのですか。もしひな形があれば簡単に中乗り前降りですよとか、もしくは主要なバス停のところだけは英語、中国語、韓国語の案内になるとわかりやすいのかなという気がいたします。

**秦野委員：**

私もあまり深く関わっていないのですが、恐らくバス協会の共通のフォーマットというのは特になくて、各社で対応させていただいている状況が現状だと思います。

**会長：**

ほかにはいかがですか。

**永田委員：**

1つ目は、14ページ、歩行者空間・自転車利用環境の形成で無電柱化が書かれているのですが、スケジュールは予算的な関係ですごく長期にわたるといなのが率直な感想です。なので、さらっと「形成を進めます」と書いてあるのですが、こういう書き方がいいのか個人的には疑問です。書かれていることはよくわかっていて、小金井市の道路環境はよろしくないというのは皆さん周

知のことだと思っておりますが、拡幅とかを含めて対応しないといけないのでかなり難しいのだろうというのがございます。書き方としてはわかるのですが、これはかなり難しいということはちゃんと述べるべきであるというところです。

2点目は、15、16ページ、拠点を作るというのがあるが、これは施策3-1の③ですが、再掲で施策2-3の①リアルタイム運行情報の提供というのがあるのですが、17ページの施策3-2の①に持っていったほうが好ましいのではないかと思います。

22ページの公共交通に関するオープンデータですが、まちづくりへの活用に向けたデータ収集・活用の検討が②に書かれているのですが、国とか東京都、各自治体でいろいろな検討を進められているところがありますので、具体的に事例について提示していただければということで、これは自分が知りたいということでお願いします。

あと1点、0ページ目のところ、目標2で安心・安全と書いてあるのですが、この言葉は客観的なものと主観的なものがあるが、この書き方がいいのかといつも私は思うのですが、再検討していただければありがたいなど。検討事項ではないのですが、お願い事項ということで意見だけです。

**会長：**

ありがとうございました。事務局から何かありますか。

**事務局：**

無電柱化のところにつきましては、想定しているところが新庁舎のところの路線と駅前の路線を想定していて、そこについてはこのスケジュールに乗ってくるぐらいのスケジュールでできるかなと考えているのですが、いただいたとおり、全部の路線ではないので、少し記載を検討したいと考えています。

施策2-3の再掲のところ、確かにいただいたとおり、情報の提供のところのソフト面と、環境の形成のハード面のところが今少し混乱してしまっているたり、両方に関わってくるところもあったりするので、ほか目標の施策も併せて再掲すべきところがないか整理したいと思います。

施策4-4のオープンデータのまちづくりのところにつきましては、まちづくりそのものへの活用みたいな事例が先進的なところでしかまだ行われていないところもあるのですが、例えばバスの遅れ時間を詳しくオープンデータを使って検討して遅れの改善につなげるといった事例がございますので、調べて掲載できるようにしたいと思います。

安全・安心のところは事務局で検討させていただければと思います。

**会長：**

安全・安心のところは、これは人によって狭義に捉える人と、それから広い意味で捉える人といったりします。ですから、必ずしもみんなが同じ目線でこれを理解しているわけではない面があって、それは課題ではあるのですが、私なんかは少し広い意味で、特に安心というの広い意味での安心、生活の中での安心といったような意味合いを込めて使うように言っていることが多いのですが、ちょっと考えましょう。

ほかはいかがでしょうか。

**中山委員（代理）：**

11ページ、①心のバリアフリーの推進とあるのですが、ここは先ほどの公共交通利用の啓発と同じで、小さいころからの教育が重要になってくると思うので、連携機関のところで教育機関と連携したり、比較的低年齢のお子さんに向けての教育も考えていただければと思います。実際我々関東運輸局では小学生向けのバリアフリー教室を毎年やっていますので、もしご興味があればお声がけいただければできる範囲で協力いたしますので、その点ご検討いただければと思います。よろしくお願いします。

**会長：**

ありがとうございました。事務局からいかがですか。

**事務局：**

子どもも市内の学校で既にそういった教室が行われていたり、各団体でやっているという情報をいくつか持っているところなのですが、大人への周知が課題であるとなり、この問題に関しては小さなお子様も含めて大人の方へもお伝えする施策を進めていきたという思いもありましたのでこういった表現になっているところ です。

**中山委員（代理）：**

ありがとうございました。

**会長：**

ほかにはいかがでしょうか。

交通機関で移動するときは、例えば情報提供というのは事前に調べるという意味での情報と、現場で実際に動いているときに得たい情報というのがあって、それはそれぞれ違います。そういう意味で言うと、例えばですが、武蔵小金井駅に着いて小金井公園に行きたいと思っている人が北口に出ると西武バスのバス停のところから小金井公園はこのバス停から出るというのがドーンと看板で出されていて、その場で得たい情報としては非常に有益な情報なんですね。

昔はどここの駅でもそういうのがあったのですが、駅前広場をリ

ニューアルするとデザイナーがたいてい駄目だと言うものですから、どんどん全国からなくなっていくって、今そういう意味では情報の得にくいバスターミナルや駅前広場が増えてしまっている。せつかく今小金井がまだそのような表示であったり、それなりに情報が出ているほうなので、大切にさせていただきたいなど。これは会長としてではなく私の個人的な意見です。

それから、この中でも施策として挙げてはいることなのですが、例えば武蔵小金井駅の南口に出ると南口から出るバスの情報はかなり充実しているのですが、南口に出たときに北口からはどんなバスが出ているのかわからずに南口に出てしまった人もいるわけですから、お互い北と南の、南からはこういう路線が出ている、北側はこういう路線が出ているといった情報が必要だと思います。あるいは路面標示で、これはJRの構内を横切るのでJRのご協力も必要だと思いますが、例えば路面標示で各方面、小金井公園だとか、目的に向けた案内を表示するとか、全体で利用しやすくするようなことを常に考えて、またこういう施策を考えていく中でも進めていかなければならないことだと思いますので、具体的な話の中でアイデアもぜひ皆さんから出していただければありがたいと思います

ほかはよろしいでしょうか。よろしければ、先ほど説明があったように、この中身について今回で全部まとめるわけではありませので、またご意見をいただきながら進めていきたいと思しますので、とりあえずのところはこういったことで進めながら、ご意見を反映していくということでもまとめさせていただきます。

そうしましたら、議題③に移ります。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5、参考1に沿って説明—

**会長：**

今回のところは、今ご説明がありましたように、成果指標とモニタリング指標の項目出しをしているところです。具体的な成果指標の中での目標値等については今後の検討となりますので、指標がこういうものでよろしいのかどうかを中心に今日はご意見をいただきたいと思ひます。

**青木委員：**

青木です。目標2の4番目に市内交通事故件数があるのですが、確かに安全・安心のところに関わるのですが、一般的な事故の件数は乗用車関係が圧倒的になると思ひます。1つはバスやタクシーの車内事故の件数を取ってもいいのですが、それもちよつとやりすぎるような気もするので、例えば施策2-3のところでも運行情報の提供などもありますので、運行情報版の設置数とか、

別の事項に置き換えたほうがよいかと思います。参考1を見ると移動環境の情報提供の充実化のところでアウトカムで利用者数も出ていますから、最終的には情報提供すれば利用者が増えたり、そういう関係が読めるので満足度が高まるとか、点線になっているので、ストレートに行く指標か何かがあってもいいのかなという気はいたします。

**事務局：**

市内交通事故件数で、確かに乗用車の事故が出てしまったところはあるかなと思っているのですが、成果指標というよりは、モニタリング指標として考えていて、目標2の中で歩行空間や無電柱化が入っており自転車の安全利用も考えますと、事故件数というものはモニタリングの中で見ていくべき指標のところに入れたということです。

ご提案の部分の検討ですと、こういったデータをモニタリング指標として設定するかということですので、今後の検討とさせていただきます。

**青木委員：**

ご検討いただければありがたいです。

**会長：**

自転車や歩行者に関わるよう事故に絞るような方法もあると思います。

**青木委員：**

その場合も、車同士の事故でほとんど公共交通と関係ない結果になってしまうような気がいたします。

**会長：**

では、それは検討材料とするということにしたいと思います。ほかにいかがでしょうか。

**坂本委員：**

事務局にお聞きしたいのですが、地域公共交通計画、要するに法令に基づいて今計画を作るとなっているのですが、小金井市の周辺の地方自治体の状況は把握されているのですか。

いろいろなところに他地域との連携ということが出てきていますが、お隣の市がどういうことをうたっているのか。我々はどういうことをやっていますよということをほかの市に発信しているのか。1つの市ではなくて、ゾーンで考えないと公共交通は将来的にうまくいかないと思います。そのために東西南北の市が今どういうフェーズにあるのか、そういうことを把握して、またはほかの市から学ぶこともあると思うんです。情報の共有化というのは地方自治体としておやりになっているのか、それとも単独でみ

んなそれぞれなのか、お聞かせ願いたいと思います。

**事務局：**

この法定の計画につきましては、現在策定している市は各市ございます。法律が改正されて、私どもの市のように今後予定する市なども含めると、16市程度が既にできている、またはこれから作ろうという形で今進めているところだと思われま。また、法ができる前に、法定外のこういった計画を作っている市もございまして、そういったところは法律の改正に伴いまして法定に位置づける見直しなど行っているなどと聞いております。先進市の事例なども参考に当然しているところでございます。

**坂本委員：**

例えば西武バスさんは北のほうから武蔵小金井駅に来ますよね。そうすると、西東京市とか、南側だったら調布とか、府中市はどうなっているのか、要するにゾーンで考えないといけないことが出てくるときに、近くの市が今どういうフェーズになっていて、何を悩んでいて、こちらはこういうことを検討しているとお互いに共有することが必要になってくると思うんです。COCOバス再編を検討しているときも国分寺に行きたいけれどコミュニティバスが連結しないという意見があったのですが、自分たちが少し改善したら隣のところにも手を延ばすような動きというのができるのか、それは向こうはやっていないから、こっちは勝手にやっていくしかないと判断するのか、そういう情報の共有化というのは周辺の公共団体とするべきだし、やってもらえるのかと思ってお聞きしました。この計画は令和7年から8年間となっているから、長い目で見ればそういうことが必要になってくるのではないかと思います。

**事務局：**

この計画の中にも、近隣市との協議等ということをやったってございまして、今後必要に応じてそういった場面もあろうかと考えているところでございます。

**坂本委員：**

そこはよろしく願いたいと思います。

**会長：**

ありがとうございます。大切なことですので、人の流れというのは別に行政界で区切られるものではないので、それは恐らく皆さん認識されていることだと思います。必要があれば連絡あるいは意見交換したり情報交換するような場があってもいいのかなと。幸いかどうかわかりませんが、隣接している市でいくつか私が携わっているところがありますので、一緒に何かできるようなことがあれば提案していけるかなという気もします。

**坂本委員：**

いろいろなところで交通結節点や拠点、乗り換え、乗り継ぎ、が出てくるのですが、私が先ほど言った近隣市もそうだし、市内でも乗り継ぎがあったら便利だというのは個人的にはあると思います。そうではなくて、今の路線とかC o C oバスの路線が住民のニーズに十分応えていないのかもしれないから、乗り換えなければ目的地に行けない、ここで1回降りないで1本で行ければ便利だなという、個人的なものがあるかもしれない。多くの方々が良く行くところの一発で行きたいなというニーズがどのくらいあるか調査してみたら、今の路線を延長して相互乗り入れするという考え方とかはできないのか。

例えば、小金井の北口と南口で乗り換えるのではなくて、何本かに1本は一気に行けるとか。電車は相互乗り入れしているけれど、バスは相互乗り入れがないですね。そういう感覚で、運転手さんも少なくなっている傾向の中で少しでも有効に人を、アイドルタイムを少しでも出さないで効率的に運用するには、乗客は車を乗り換ええない、運転手さんだけ変わる、そういう発想や検討というのはこれからの公共交通の中で出てくるのではないか。狭い東京ですらそうあるので、ちょっと広い地方に行った場合には、バスは共有のバスで、電車と同じように相互乗り入れして、運転手だけ自分の得意分野のところで乗り換えて時刻表を調整するとか、難しいことはわかるのですが、令和14年までの計画になったら出てくるのではないかという気がするのですが、バス会社さん、それは難しいですか。

**秦野委員：**

ご意見ありがとうございます。私も20年ほど前に今いる部署に若いころ課員としていたことがあって、当時はまだまだバス需要が旺盛な時代だったものですから、今おっしゃったような中央線を越えた運行というのを1回当時、京王さんだと思いますが、検討したことはあります。

具体的に言いますと、武蔵小金井から南口は運転免許試験所の需要が非常に多かったものですから、計画までは至らなかったですが、運転免許試験所まで通しの利用を増やそうかという話まではありました。ただ実際、バスの運行距離が長くなると遅れたときの対応が非常に難しく、特に私どもの武蔵小金井から北口の場合は小金井橋の交差点や西武線の踏切、新青梅街道の交差点ということでかなり渋滞箇所があるものですから、定時性と利便性をはかりにかけたときに、遅れたときの対応を含めてなかなか難しく、構想レベルでとん挫した経過があります。

利用者目線からすれば直通があったほうが便利だという声は事業者としては重々承知しているところです。貴重なご意見ありがとうございます。

**坂本委員：**

電車は定時性を確保できるからやりやすい。私ども小金井市民は中央線が高架になった途端に南北の回遊を自由にできますねとなったのですが、結局C o C oバスの再編でも南北の回遊というのはなかったんですね、結果的には。それでも住民の方は満足していただいていると思っております。

中央線の武蔵小金井の踏切があった時は南北の回遊はほとんど無理、朝なんて絶対無理なんですね。踏切がなくなった状態になったので、そういう目で市内または周辺の交通を見直すタイミングが来ているのではないかと。バス会社さんとかは運転手不足という問題に目が行っているという気がするので、早くそういう本格的な議論がなされることを願います。そういった視点も絶対に忘れないでいただきたいと思っております。そうでないと本当の地域公共交通計画というのはできないのではないかと私は思っています。

**会長：**

今あるものが最適かどうかというのは、これは議論するとそうではないかもしれない。そういう議論は常にしていくべきだと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

**永田委員：**

目標4のところですが、参考資料では目標が4つほど挙げられているのですが、資料5のモニタリング指標は2つになっています。公共交通を考える上で新たな技術をいかに導入していくかというのは非常に重要な視点だと思っております。1番目のところに新技術の活用に向けた協議の場というのがありますが、こういう検討会を設置するというの非常に重要で、それはアウトプットというよりはアウトカムなのかなと思っております。

新技術の数というのはアウトプットなのではないかと思っております。一番下のところで強調されているのですが、公共交通オープンデータの事業者の数というのが本当にふさわしいのかというのがクエスチョンマークがつくところです。ここのあたりは参考1と資料5の整合性を取っていただくことをお願いできないか。

坂本委員からもありましたが、小金井街道は渋滞が今でも激しいです。なので、南北交通は渋滞を考えると難しい話なのかなと日々見ていてそう思ってしまう。インフラの整備を合わせてやらない限りそういう議論にはならないと個人的には思っています。

**事務局：**

今いただいたところで、参考1の目標4で、11、12、13を挙げていて、このうち11の成果と書いている新たな技術の活用に向けた検討・協議体数というのは成果指標で設定しております。

すので、資料5の成果指標の5番目のところに載せております。

目標4の中ですと、アウトプット、アウトカムのお考え方が難しいというところもあり、新たな技術はどちらかということこれから検討していくというか、国でもそういうことになっています。アウトカムとして設定しようとする、新たな技術を小金井市内で導入し、それがどういった効果をもたらすというところで設定できるのが一番いいとは思いますが、国の検討状況を踏まえたうえで、きちんと市の中で協議の場として委員会などを設置して協議していくということが重要な施策の1つになると思います、目標4の中から重要なところとして成果指標として設定しております。

オープンデータセンターセンターに加盟している数や、EVバスの導入数につきましては、目標4に関係する現状進んでいる部分で大きい2つかなと考えており、公共交通のオープンデータ化と環境配慮型のバスというところが新しいニーズとして国としても導入を推進しているので、この2つはモニタリング指標として設定し、進捗を見ていくという形で整理しております。いただいた意見を踏まえて少し検討させていただければと思います。

**事務局：**

永田委員と先ほど坂本委員からのご意見、小金井街道のバスの過密しているところのインフラだったり、南北交通の話だったり、事業者の方からご発言もありました。今のところの事務局の考えといたしまして、目標1の持続可能な公共交通ネットワークを確保しますというところの1つ目、路線バスのネットワーク維持・改善に向けた連携というところは、この協議会に参加されている運行事業者の皆様、交通管理者、道路管理者とさまざまな方々がいて、さまざまな意見を実際に落とし込むとなると、規制のこととか、どこの路線をどうするということが出てくると思っております。そのあたりを詳しく書ければいいのですが、今回は公共交通のマスタープランということでこのようになっていきます。ただ、おっしゃっていただいたことや想定というのは私どもも大事に考えておりますので、こういった場を設けて議論いただいているという現状でございます。今後施策を遂行していく中で具体的に進んでいくときにはまたさまざまなご意見をいただくかと思っております。

**会長：**

ほかによろしいですか。

**秦野委員：**

資料5の成果指標2のところ、市内公共交通の満足度とあるのですが、これはバスに限った話になりますが、バス事業者としてお客様の利便性をかなえるような路線を引きたいというのはもちろん常々思っているところですが、担い手不足等も踏まえると、輸送力に対する労働力が捻出できないということもあ

り、将来的な見立てになります。現状規模で運営していくことが難しいかと考えております。

バス会社は、一部の黒字路線で大多数の赤字路線を運営しているというスキームで長年やってきましたが、黒字路線が少なくなってきた中で、1民間企業として運用を考えていくとなれば、不採算な系統を畳んで採算系統に投資していかなければならないので、全体的なパイが縮小されるわけですね。そうすると、一般的に満足度、これは市内に住んでいる方の場所やライフスタイルによって全く異なるものだと認識していますが、これ以上上がることはないのかなと事業者としては認識しているので、自治体としては市民の満足度というのはKPIで必ず取らなければいけない指標だというのは認識していますが、バス事業に関して言えば、これは今から下がる一方だということしか申し上げられないというところでご承知おきいただければと思います。

**会長：**

満足度調査の話で何かありますか。

**事務局：**

どうしても数値というのは成果指標上必要となる項目でございます。今おっしゃられた黒字路線がなくなる中、全体的にパイが縮小するというところでございますが、その他の情報提供とか、そういった他の項目でそういった部分をカバーして満足度を上げられるという方法もあるのではないかと考えるところでございますので、この計画、総合的な中で全体的な底上げを図っていければと考えているところでございます。

**会長：**

満足度というのは必ずしもボリュームの表現だけではないので。それは満足度を聞くときの聞き方の問題もあるし、見せ方の問題もあるので、この辺は1つの事象に矮小化することのないように調査をする必要があるかなと思います。

ほかに。よろしければ、基本的にはこの成果指標、表現等につきましてはご意見をいただいた中で修正をかけたたり手を入れていきますが、こうした成果指標、モニタリングの指標でこの計画を進めていくということベースにまた次回資料を出していきたいと思っております。

それでは、議題として上げられたものについては以上になります。

続きまして、次第3、報告に移ります。報告の①「令和5年度公共交通事業者支援金の報告について」、事務局からお願いいたします。

**事務局：**

—資料6に沿って説明—

**会長：**

何かご質問ございますでしょうか。

それでは、続きまして報告②「令和5年度C o C oバス利用実績等について（速報）」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7に沿って説明—

**会長：**

ただいまのC o C oバスについての報告で何かご質問等はございますでしょうか。

**永田委員：**

このデータを見る限り疑問があるのですが、先ほど野川・七軒家ルートに関して、ほかの4路線と違うという説明があったのですが、令和5年の収入と乗客数から1人当たりを計算しますと、野川・七軒家循環というのが100円を下回って56円なんです。なので、データの取り方を精査していただければと思います。

ほかの北東部循環だと1人当たり110円、貫井前原循環は130円ぐらい、東町循環が150円ぐらい、このあたりはかなり東町のほうにいろいろなものが回されているという感じなのだろうと個人的には思っていますが、そういう意味で野川・七軒家だけが結果として非常に異質になっていると思いますので、そのあたりを精査していただければということです。

利用者に関しては、平成30年から令和5年を見ますと、平成30年の8割ぐらいが相場になっている。中町循環は別なのですが、いずれにしても野川・七軒家のところはかなり利用者も減っているみたいな感じで、これは対比で行きますと65%ぐらいということになっていますので、このあたりのデータも含めて見直していただければというところでございます。

**事務局：**

詳細な分析や内訳については次回以降にお出しさせていただきたいと思いますが、野川・七軒家循環を利用された人数を運賃収入で割り返すと客単価が100円を下回ってしまうというところですが、昨年4月から大人の方は180円にしたけれども、介護保険証を提示した65歳以上の方は100円としていて、その都度提示して現金で払えば一番わかりやすいのですが、毎回持ち

歩くのに抵抗があるという方が多くて、京王バスの委託店舗で販売している回数券を買って、それは京王バスの収入となるため、野川・七軒家循環に乗車し回数券で払ったときにそちらでも計上してしまうと二重になってしまいます。C o C oバス再編前から回数券は販売時に収入計上していましたので、同じ方法で計上しており、この表上は無料で乗っている方みたいに表記されてしまうので、どういうデータの取り方がわかりやすいかというところも含めまして、考えて次回以降お示しできればと思います。

**永田委員：**

前回も多分そういうお話をいただいていたと思うのですが、このデータだけ見るとそんな感じがしてしまうんですね。ぜひそのあたり、おまとめいただくとありがたいと思います。

**会長：**

ほかにはいかがですか。

よろしければ、報告として上げられているのは以上2点ですが、東京バス協会から資料を配られていますので、これについての説明をしていただければと思います。

**バス協会：**

— 配布資料に 沿って説明 —

**会長：**

いろいろなところで配れるということがあれば東京バス協会に言っただけであればと思います。

それでは、残りの次第、その他に移ります。事務局からその他についてあればお願いします。

**事務局：**

— 事務連絡 —

**会長：**

予定されていた会議内容はこれですべて終了になりますが、全体を通して何かご意見、ご質問がありましたらお受けしますが、いかがですか。よろしいですか。

よろしければ、以上をもちまして令和6年度第1回小金井市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。ご協力いただきましてありがとうございました。

以上