

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7年9月30日(月) 10時00分～12時00分
開催場所	萌え木ホール 3階 A会議室
出席者	<p>[委員(敬称略)]</p> <p>鈴木文彦、岩澤貴顕、富樫秀樹、三浦裕介、宮下誠、作井啓介、小池毅、信山重広(代理出席)、平野景一、中山俊夫(代理出席)、小林聰、並木正彦、青木亮、池内隆司、永田尚人、平野武、小田切美穂、紺野有佳、斎藤健夫、山本善万、若藤実、日野靖久</p> <p>[市事務局]渡邊健介(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)、堀池浩二(都市整備部交通対策課交通対策係主査)、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>2議題</p> <p>(1) 交通ネットワーク再編事業について</p> <p>ア 報告事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ①令和7年度第一回協議会の指摘と対応 ②第四回部会の報告 ③要請書について <p>イ 協議事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ①地域懇談会・オープンハウスの実施について ②市南部の再編に向けたスケジュールについて <p>3報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ①令和6年度野川・七軒家循環の乗り残し状況 ②路線バスのダイヤ改正(9/16京王バス武41、42系統) ③バス運転士不足に関する情報発信 ④自動運転バス試乗会の報告 ⑤Cocoバスだより vol.11 <p>4閉会</p> <p>[資料]</p> <p>資料1 令和7年度第一回協議会の指摘と対応</p> <p>資料2 第四回部会の報告</p> <p>資料3 要請書について</p> <p>資料4-1、4-2 地域懇談会・オープンハウスの実施について</p> <p>資料5 市南部の再編に向けたスケジュール</p> <p>資料6 令和6年度野川・七軒家循環の乗り残し状況</p> <p>資料7 バス運転士不足に関する情報発信</p> <p>資料8 自動運転バス試乗会の報告</p> <p>資料9 Cocoバスだより vol.11</p> <p>席次表</p>

<p>発言内容・ 発言者名 (主な発言要旨)</p>	<p>事務局 : ただいまから令和7年度第2回小金井市地域公共交通活性化協議会を開会させていただきます。</p> <p style="text-align: center;">—会議成立の報告—</p> <p style="text-align: center;">—資料確認—</p> <p style="text-align: center;">—会議録について—</p> <p style="text-align: center;">—新任委員紹介—</p> <p>鈴木会長 : 皆さん、改めましておはようございます。ようやく過ごしやすくなつたようですが、もう9月の終わりで、明日から10月というときにこの状態というのはやはり異常なかもしれません。報道によると、12月には早く寒くなると言っていますので、今年は本当に秋があるのかどうかぐらいのようです。今日は事務局も1人体調を崩されてお休みだそうです。皆さんも体調を崩さないようにお過ごしください。</p> <p>本日、これまでに議論したことをまとめつつ、この後の地域懇談会等へ向けての報告事項を整理してまいりたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。</p> <p>それでは、ここから議事進行させていただきます。よろしくお願ひします。</p> <p>それでは、2の議題に入ります。議題としては、再編事業ということで、報告事項、協議事項と次第では分かれていると思いますが、まず報告事項の①令和7年度第一回協議会の指摘と対応について、事務局から説明をお願いいたします。</p> <p>事務局 :</p> <p style="text-align: center;">—資料1に沿って説明—</p> <p>鈴木会長 : ただいまの説明について、ご意見、ご質問がありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。特によろしいですか。</p> <p>それでは、①については以上といたします。</p> <p>②の第四回部会の報告を事務局からお願ひいたします。</p> <p>事務局 :</p> <p style="text-align: center;">—資料2に沿って説明—</p>
------------------------------------	--

鈴木会長：

それでは、ただいまの第四回部会の報告につきまして、何かご質問、ご意見はございませんか。よろしいですか。

それでは、第四回部会の報告につきましては、これで終わらせていただきまして、次の③、要請書について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：

—資料3に沿って説明—

鈴木会長：

ただいまの要請書のご説明について、何かご質問、ご意見はございますか。よろしいですか。

この協議会宛の要請書でもありますので、これまでの協議会での経緯について私のほうから補足をさせていただきたいと思います。

この要請書そのものは、東町循環、中町循環の存続を求めるということと、それから東町循環に対する個別の要望、それから高齢者割引を受けるための証明方法の変更を求められているものです。

まず、東町循環、中町循環の存続につきましては、もともと京王さんからの申し入れの内容は、東町循環、中町循環の廃止ということで当初あったわけですが、部会あるいは本協議会の中でさまざま意見交換をする中で、要するに2台、中町循環と東町循環に充当しているバス2台分を全体の中で削れれば、今後も市内のサービス提供は可能であるという意味合いのものであるという共通認識を持ちました。したがって、京王バスさんの2台分を減らせば今後も一定のサービス提供が持続できるという命題のもとで、どこもなくさないためにどうするかというようなこといろいろな方法を比較検討し、議論を詰めてまいりました。

そういう中で、この後、ある程度その具体的な現段階での案がこの後の協議事項のほうで出てまいりますが、基本的に東町循環、中町循環を存続させるということで、これまでと全体でサービスの提供の仕方が変わる部分はありますが、どの路線もなくすることはないという形の中で今まで議論を進めてまいりました。

そういうことで、この要請書のメインのいわゆる表題の部分でありますC o C o バス東町、中町循環の存続という面については、存続の方向で今も議論をしているということでございます。恐らく実際に提供されるサービスの中身もそう大きく変更されることはないとの認識をしているところです。

また、東町循環に関する個別のご要望についてですが、前回の再編のときに現状の東町循環の形に変更をしたわけです。そのときの変更の経緯ですが、1つまず所要時間や運行間隔の問題ですが、これにつきましては、当時、東町の自治会・町会、東小金井

南口商店街、あるいは沿線の要望を出された方などから構成される東町の会を構成しまして、その中でさまざまな議論をしていただきました。私もその場に何回も立ち会っております。

その中で、まず、運行間隔等につきましては、新たな地域を加えることで、より多くの方が救われるという言い方はちょっとあれですが、新たな利用ができる人たちが増えるのであれば、新たなところに回すことによって所要時間が延びるのはやむを得ない。それによって、それまでのいわゆるわかりやすい運行間隔から多少ずれていったわけですが、そのことよりも、新たな人たちが救われるほうが好ましいという判断をこの東町の皆さんとの会議の中でされたという経緯がございます。

それから、東小金井駅北口に南口から変更した件ですが、これはもともと栗山通りの商店街から、いわゆる軒先すれすれのような形でバスが走るので、歩行者も多いところで危険であるので、ここを通さないでほしいという要望からスタートした話でございました。これにつきましても、同じ会議の中でかなり綿密に意見交換をした結果としまして、主に安全性の観点を重視することにより、栗山通りの商店街の要望をベースに経路を変更して北口のほうに持っていったという経緯があります。

これにつきましては、地域の要望からのスタートということもありますけれども、一度変更しておりますので、再度これを栗山通りにということを検討することは可能なのですが、かつての、つまり C o C o バスが当初運行開始したころの状況と現状では、国の許可を受けるにあたっての状況もかなり変化をしております。例えば安全性の問題はかなり厳しく審査をされることになりますので、新たにここを許可路線にしようとするとかなりハードルが高いと言わざるを得ないという面もございます。

いずれにしても、これだけ多くの方から署名が集まっているということは認識した上で、例えば高齢者割引の証明の方法であるとか、今後も検討できる部分については進めていきたいと思います。ただ、今回の再編の中ですべてをクリアすることは恐らく時間的にも非常に厳しいと思いますので、東町、中町循環の存続という形で今進めているということを今後の懇談会等の中でも伝えていければと思っております。

以上、補足をさせていただきました。

特にほかにご質問がなければ、次に進ませていただきたいと思います。

それでは、協議事項ということで、先ほど報告があった第四回部会を踏まえまして再編案について改めて整理したものを地域懇談会・オープンハウスの実施についてというところでまとめておりますので、この点について事務局から説明をお願いしたいと思います。

事務局：

—資料4－1に沿って説明—

鈴木会長：

それでは、まず中身に入る前に、地域懇談会とオープンハウスについて何かご質問があればお願ひしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、地域懇談会の中身になりますが、資料4－2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4－2に沿って説明—

鈴木会長：

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、ご質問、ご意見があればお願ひしたいと思います。

青木副会長：

確認ですが、10ページに時刻表のイメージがあるのですが、7時、8時台と17時以降についてはC o C oバスの「C o」と書いてあるのが北東部循環ということは、20分間隔で本数を確保していく意図で、それ以外の昼間の時間帯についてはC o C oバスと関野橋が交互なので30分、そのようなことでよろしかったですね。

事務局：

そうです。関野橋循環については、部会などでの意見や、実際に乗車した我々の認識としましては、朝の時間帯と夕方の時間帯はかなり多くの人が乗っておりますので、京王バスさんほうで対応していただけるということになると思います。

鈴木会長：

ほかには。

斎藤委員：

私は途中からの協議会の参加なものですから以前このことについて話されたかどうかわからないのですが、3ページの路線バスの関野橋循環のところですが、採算性に課題があるという表現があります。これは具体的にどれぐらい採算性に課題があるのかという数字を聞いたことがなかったものですから、どれぐらいなのか。このレジュメには直接関係ないかもしれません、ちょっと気になったので、もし今この場で教えていただけるようだったら教えていただきたいのですが。

事務局 :

部会を開催しているというのは、この辺の営業の根幹に関わるようなデータを扱う関係で、協議会ではお示ししていないという事情があります。採算性の具体的数値については、昨年度の部会で資料をお示ししておりましたので後でお伝えできればと思います。

今バスの運転手さんがすごく少ない中、京王バスをはじめ、民間の運行事業者の皆さんも路線バスの7~8割が赤字路線らしいんです。収益性が高い高速バスとか、そういうところで赤字をカバーしているというのがバス会社さんの事業行動としてあって、ただ、ここであえて採算性と書いているのは、バスの運転手さんがすごく少ない中、人があまり乗っていないようなところに人手を回し切れるかというのが課題としてあるのでこのような表現になっているところでございます。そういう形で整理しております。

鈴木会長 :

京王さんから何かござりますか。

三浦委員 :

この場で詳細な数字を申し上げるのは控えさせていただければと思うのですが、我々乗務員数を充足させていかなければいけないという中で、ほかのバス事業者さんも含めて、待遇改善、運転手の給料を上げていている取り組みをしております。そのためには個々の路線の採算性というところも、それがすべてではないものの、気にしていかなければいけない事情がございます。個々の路線の收支というところも踏まえた中で、減便ですか路線廃止にも対応していかなければいけない状況にあるわけです。

そういう中で言うと、関野橋循環も路線延長の短さですか、決して黒字の路線ではないというのが偽らざる状況でございまして、それを踏まえた中で、こういった減便をやらざるを得ないと判断をしていったわけです。そのあたりをお考えいただければと思っております。

斎藤委員 :

ありがとうございました。

鈴木会長 :

ほかにいかがでしょうか。

永田委員 :

部会なり協議会の中でいろいろ議論させてもらってきたことは承知しています、採算性という話が今出たのですが、北東部循環は時間当たり3便から2便に減るということで、C o C o バスの中では一番の稼ぎ頭だと思うのですが、その場合、採算性に関

してどれぐらいの影響が出るかということは僕はちゃんと把握しておりますがよろしいのではないかと思っております。そのあたりを追加して検討いただければと思います。

事務局 :

案が今まで無数にございましたので、すべて収支を出すと逆に混乱してしまうかなと思いましたので、ここで市民の幅広い皆さんに案を周知した上で、今後、採算性についてもご覧いただきたいと考えております。

永田委員 :

採算は黒ではないと思うのですが、赤字幅がどれぐらいなのかということは押さえておいたほうがいいのかなと思いますので、お願いたいと思います。

事務局 :

コミュニティバスの一番最初のスタートというのが、路線バスが運行している中で、道の狭さを理由に通れないところを通していくというようなことを想定としておりますので、収支がマイナスになることも想定で走っていただいて、そこを補助金で補填して、京王バスさんとつくば観光さんに担っていただいているという経過がございます。採算性のバランスなども考慮して今後資料でお示ししていきたいと考えております。

鈴木会長 :

ほかはいかがでしょうか。

斎藤委員 :

資料を見て、6ページですが、評価が一番下の段にあります。「○」や「△」を示していただけるというのは非常にビジュアル的でわかりやすいと思いました。

これを見ると「○」と「△」だけなのですが、若干メリハリをつけるという意味から、「×」をつけるということを考えていただいてもいいのかなと。

例えばこの中では案2で、「△」の上から2番目、「C o C o バスの運行基準を満たさない運行頻度になり」というところでさらっと書いてあるのですが、実際はC o C o バスの運行基準30分に1便と言われている中で、1時間15分に1便ということは倍以上なんです。なので、こここのところはかなり頻度が落ちるということから、こういうところは「×」をつけてもいいのかなと。

「○」「△」があってもちろんいいのですが、こういうメリハリをつけるようなところもあったほうがいいのかなという気がいたしました。

事務局 :

部会の中で斎藤委員からご意見あったように、もっと点数化で

きると一番よかったですと思うのですが、難しいというところがあります。

例えば、私ども交通対策課に寄せられた意見で、1時間に1本でもいいから残してほしいみたいな、直接市民のお声も上がってきているというのが実情としてあります。その両者の意見を聞いている私どもとしては、どちらかに「○」とか「×」とかつづらくて「△」になってしまっているというところでございます。

おっしゃっていただいたように、評価のところは本当は明確にパッとお示しできたほうがわかりやすいとは思いつつも、市内4路線というのは市内の多くのエリアが今回の再編では対象になっていることから、なかなか明確につけづらかったというのが事務局の作業をやっている中での感想でございます。

斎藤委員：

どうもありがとうございました。点数化については別に途中の検討段階で使えばいいだけの話で、このような場に出すときに関しては「○」「×」「△」でいいと思っています。今のお話についてはそれで理解いたしました。事務局もかなり苦労されていることがわかりました。

鈴木会長：

ほかはいかがでしょうか。

青木副会長：

これまでかなり部会その他でいろいろ議論してきましたし、委員からの意見も事務局で丁寧に対応していただいたと思います。この後、地域懇談会で説明をする際に、そこら辺をしつこいぐらい言っていただけだと理解が広がるかなと。地域懇談会に来る方自身はかなりこの問題について関心が高いですから、一般市民の中では詳しくいろいろなことをご理解していただいていると思うのですが、正直我々委員もそれなりの時間をかけて理解しているので、突然懇談会の場に出てきて、市役所の方が説明をされて、そうかわかったと言ってくれるかは少し疑問のところがあります。事務局の方から見るとここまで丁寧にしなくていいだらうと思うかもしれないですが、少しでも理解を増すように工夫していただければと思いますので、よろしくお願ひします。

鈴木会長：

そのとおりだと思いますので、よろしくお願ひいたします。

どういう段階を経てこのルート案に至ったかというあたりのところを少し説明を丁寧にしていただいたほうがよろしいかと思います。

池内委員：

東町循環をC o C oバス・ミニに位置づけているということ

は、つくば観光さんとの合意はできているという認識で出されるということですか。それができないと結構厳しいと思うのですが。

事務局 :

現段階では、既に野川・七軒家循環を運行していただいていることもありますので、いろいろとご相談に乗っていただいたり、協議はしております。他のタクシー事業者さんにもご意見を伺うなど、その辺の手順はしっかり踏んでいきたいと考えてございます。

池内委員 :

車両のこともありますしね。

事務局 :

そうですね。

池内委員 :

それと、今回関野町の朝の時間帯と夕方の時間帯、京王バスさんに協力していただいて残していただくこともあるって、運行事業者さんも協力していただいてこういった案ができるということは地域懇談会では一言つけ加えていただいたほうがいいかなと考えています。

鈴木会長 :

ありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

小田切委員 :

ちょっと話が逸れてしまうかもしれないですが、今回の中でルートを考えるときに、新しい市役所の関係は考えないということで、私たちはそれを理解して進めてきたのですが、地域懇談会の中で地域の方はそういう情報も知らないので、北東部循環のほうはちょうど新しい市役所の近くを通るじゃないですか。なぜ減便になるのか、そういう話も出てきてしまう可能性もあると思うので、その対応も考えたほうがいいという心配というか、懸念のところになります。

事務局 :

前回の令和5年の再編のときも、市役所新庁舎のところをどうするべきかという話があったのですが、市役所へ行く手段は別に切り離して考えますというふうにまとまったところです。

今交通対策課だけでなく、市役所全体として新しい庁舎ができたときの交通手段については別途検討することとなっておりますので、今回の再編につきましてもそのところは除いているということを、説明ができますと存じます。

紺野委員 :

前回部会で自分の意見をお伝えできていなかったので、改めて拝見して、案1と案2を見たのですが、私も東町、中町循環は、資料3の存続を求める意見書とかでも、運行時刻を改善してくださいとか、C o C o バスミニに変えることも検討してくださいというのもあったので、案1がいいのかなと。

あと、北東部循環と関野橋循環は今後東小金井の開発が進んでいくのかなというのと、時間帯とか遅延のことも見通して全体的に考えれば案1がよいかなという意見です。

鈴木会長 :

ありがとうございました。特に事務局からはよろしいですか。

事務局 :

ありがとうございました。

鈴木会長 :

ほかにはいかがでしょうか。

斎藤委員 :

資料の15ページですが、市北部の案2として北東部循環と関野橋循環のルートを合体する案と書いてあって、北東部循環で2台、関野橋循環で1台が、北東部循環1台、北東部循環その2で1台と書いてあって、要は関野橋循環という表現がなくなっているんです。右のほうに関野橋循環エリアと書いてあるから見ればわかるじゃないかという考え方もあるかもしれないですが、この辺は北東部循環だけではなくて、例えば「北東部循環・関野橋循環エリア」とか、表現が長くなってしまいますが、入れていただいたほうが親切なのかなという気がいたしました。

鈴木会長 :

今のは案2の説明の赤いところですかね。

斎藤委員 :

赤いところと、その下のグレーになっているところです。

事務局 :

こちらについては、ご懸念のとおり、入れてみて長いようだったら口頭で説明するなどして、いずれかの方法でご覧いただく市民の方にも伝わりやすい内容で検討したいと思います。

鈴木会長 :

ほかにはありますか。ほかにないようであれば、こちらの資料を使用して地域懇談会とオープンハウスを実施するということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

委員一同 :

異議なし。

鈴木会長 :

ありがとうございました。それでは、そのように進めさせていただきたいと思います。

次に、②の市南部の再編に向けたスケジュールについて、事務局から説明をお願いいたします。

—資料5に沿って説明—

鈴木会長 :

特に車両の手配が今メーカーの事情があつて大変厳しくなっている現実があります。私の実の弟もバス事業者にいるのですが、ある自治体からの受託事業があつて、来年度から始めたいという話で、ハイエースを手配しようとしたところ、2年かかると言わされた。仕方なく、ハイエースと同等の車両で日産のキャラバンというのがあるのですが、日産に尋ねたところ、ハイエースが手配できなくてキャラバンにという需要が高まってしまったために、キャラバンも1年半かかるというようなことを言われたらしくて、今中古とかリース車両を探して奔走しているような状況です。

とにかく状況がそうなので、なるべく早く車両の手配ができるようなスケジュールで進めないとかなり後が厳しくなりそうだと思います。そこで、今このスケジュール案を出していただいたということでございます。

何かご質問、ご意見はございますか。

青木副会長 :

かなり車両手配に時間がかかるような感じで、正直2月末で大丈夫かなという気がするのですが。

事務局 :

かなり厳しい状況かなと思っています。現段階で我々としても、もうろろの手続きを飛ばしていきなり決めるというわけにはいかないので、通常の手続きを経ると2月が最短かなと思っています。

今後、府内で協議をしつつ、市議会にも報告し、もう少し早められるようであれば、早め早めで動きたいと思っております。現段階でお示しできるスケジュールとしてはこちらのスケジュールになるということです。

青木副会長 :

わかりました。多分この後、予算を算定したり、受託事業者の

関係もあるので難しい点はあると思うのですが、もし早められるようでしたら少しでも早めて下さい。

たしかハイエースは予備車があったはずなので、その辺でうまく書類上何とかなるならばご検討いただければと思います。

鈴木会長 :

ほかにはいかがでしょうか。先ほどの説明にもありましたように、東町ルートを C o C o バス・ミニで運行することが最終的に確定したわけではないのですが、今までの部会での議論の中でもミニに切り替えることで東町循環の運行を確保するという形が取れそうだし、それがよきそうだという方向性が出ておりますので、車両の調達の都合などから、なるべく前倒しでやりたいというこのスケジュールについて、このような形で進めるということでよろしいでしょうか。

委員一同 :

異議なし。

鈴木会長 :

ありがとうございました。それでは、そのように進めさせていただくことにしたいと思います。

それでは、続きまして、報告に移ります。①として令和 6 年度野川・七軒家循環の乗り残し状況ということで、説明をお願いいたします。

事務局 :

—資料 6 に沿って説明—

鈴木会長 :

何かご質問、ご感想等があれば。

永田委員 :

自分が住んでいるエリアということもありますが、料金の値上げというのがこの表を見ると顕著に出ているなというのがあるのですが、それに対してコメントさせていただくと、回数券を買わないといけないという手間が大きいのかなと個人的には思っています。自分が使わなくても多分そういうところなのかなというところはあるのですが、そういう意味で、ミニということで IC 決済が共通的なものではないというのは十分理解しているのですが、そのあたりを改善していただくと、コロナの前の平成 29 年とか 30 年ぐらいの利用に戻っていくのかなという感じはしております。いずれにしてもなかなか難しいことは十分理解しているのですが、そのあたりご検討いただければと思います。

鈴木会長 :

ありがとうございました。何かありますか。

事務局 :

今いただいたご意見は、再編とは別に、かねてからある問題かと思っておりますので検討させていただきます。

先ほどご紹介したとおり、交通系 IC だけではなく、クレジット決済みたいなものもあったりしますので、そういうものの情報収集にも努めておりますので、検討していきたいと思います。

永田委員 :

いずれにしても前原町二丁目とか中前橋のあたりはちょうど中間あたりなのですが、そこでの乗り残しが多いというのは1つの課題ではないか。多分一番使われるエリアだと思っています。そのあたりも聞くとなかなか難しいのですが、そのあたり今後検討いただければと思います。

事務局 :

確かに改造して席数を増やしたときと、コロナの影響でぐっと乗り残しが減ったのですが、これ以降何か手立てがあるかが課題です。これまでも手法がないか検討してきたところですが、なかなか悩ましいところだなと感じております。

紺野委員 :

第二中学校東のところは中学校もあるし、そこで降りると近くに保育園もあって、雨の日とかは結構待っている人が多いイメージです。道も狭いので、車もあまり行ったり来たりするのが難しいところなのかなというところで、もしかしたら今後増えていくのかもしれないなというのが個人的な感想です。

鈴木会長 :

ありがとうございました。ほかにはどうでしょうか。

これは乗り残しがあるからと車を増やすというわけにはいかない事情がありますので、すぐに何らかの解決策があるかというと、非常に難しいことなのですが、実際私も現地で見ていて、例えば中前橋のあたりは武蔵小金井駅から乗ってきた人がこの辺で降りる、それからこの辺から乗っていくという端境の場所にあるので、結構満席で来て、待っている人がいると、その次ぐらいで降りる人が、じゃあ私、ここで降りて歩いて行くわと降りたり、そういうお互いの譲り合い、ふれあいみたいなものがある。それは逆によかったなと思ったりはしているのですが、ただ、先ほどの説明の中にもありましたように、武蔵小金井の駅で見ていると、確かに人数を数えて、これは乗れないなと思ったら歩いていったりする人もいるので、これは実を言うとこの会議の前身の地域公共交通会議として発足してきたときからずっと課題なんで

す。そういう意味で言うと、これからも課題として、どういう方策があるかというあたりのところはいろいろ検討していきたいと思います。

とりあえずこういう状況が続いていて、一時期乗り残しが少なくなったかなと思ったら、またちょっと増えているというあたりの状況を把握しておいていただければと思います。

池内委員 :

雨の日はNGになると思いますが、例えばここにレンタサイクルを置いて、自転車に乗れる方はレンタサイクルで駅まで行っていただいて、駅で返却するというような、いろいろな工夫をしないと、これからもしかすると増える可能性もあるので。貫井南循環は私は結構乗っていますが、大きな車両なのであれなですが、その部分は乗り残しで結構きついのかなという気がするので、何か対応を考えていただいたほうがいいかなと思います。

鈴木会長 :

ありがとうございました。自転車での坂を登るのはきついかなという気はしますが。

池内委員 :

電動だったらいいんじゃないですか。

鈴木会長 :

方法はいろいろ検討していきたいと思います。

そうしましたら、次の報告移りたいと思います。②路線バスのダイヤ改正について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局 :

口頭でのご報告になります。

京王バスの路線バスで、武蔵小金井駅と小平団地間を運行する武41、武蔵小金井駅と国分寺駅を運行する武42のダイヤ改正について報告します。

これらは、武蔵小金井駅北口から出て西へ進み保健センターや学芸大学の南側を通っていて、国分寺市境の本多交番までは重複しているルートです。

小金井市民としては貫井北町にお住まいの方や、こども家庭センター、乳幼児健診などで保健センターへ行く方、また、学芸大学の学生や職員などに利用されている路線です。

どの様な改正かというと、小平団地系統を大幅に減便し、それに伴い国分寺駅北口系統を増便するもので、トータルとしては、平日106便から81便となります。日中の時間帯は、1時間あたり6便が5便になります。こちらは、既に今月、9/16から改正されています。

鈴木会長 :

京王さん、何か補足はありますか。

三浦委員 :

今お話しいただいたとおりの内容でございまして、小金井市域の方で言うとそれほど大きな減便はないのですが、小平市の周辺域の方にとってはかなり減便が発生しているというところでございます。

小平団地のあたりで行きますと、当社以外にも西武バス様ですか立川バス様が走行重複しているエリアになっておりまして、代替性を鑑みた中での減便をさせていただいたところでございます。ご不便をおかけしますが、よろしくお願ひいたします。

鈴木会長 :

ありがとうございました。何かご質問はございますか。

斎藤委員 :

実は私、住居が貫井北町で、もろにかぶる部分ではあるのですが、自分にとって大きな影響があったかというと、特に大きな影響はないです。時間さえ見て家を出ればいいわけで。

ちょっと気になったのは、小平団地に住んでいる人とか、情報通信研究所、あの辺から通う方は影響はあるのではないかと思ったのですが、実は国分寺から小平団地行きが出ていまして、そのバスが今まで小さめのバスだったのが、普通サイズのバスに変わった。見ていると、お客様もそっちのほうが増えている。ということは、小平団地とか、そっちに住んでいる方が国分寺経由のほうで利用されるようになっている。その辺もうまく対応しているのかなと見ていて感じました。

なので、見ていてうまくいっているのではないかという気はしているところであります。

鈴木会長 :

ありがとうございました。

青木副会長 :

確かに小平団地の路線は私のところも関係しているのですが、国分寺系統が分かれる手前なのであまり影響はないのですが、市役所とか京王バスさんの方ほうに利用者の方から特に考慮しなければいけないような意見は出されていましたりしているのでしょうか。2週間なのでまだ出ないのかなと思いますが。

事務局 :

バス停に告知している日にちからすると、2～3週間たったところなのですが、今のところ市の方には1件もありません。

三浦委員 :

小平団地行きの減便については改正前の段階から多少なりともご意見はいただいているところではあります。ただ、実際にダイヤ改正が行われた日付以降、目立ったご意見は、事務局同様ないので、状況を静観しているところでございます。

鈴木会長：

ほかにいかがですか。私もかつて40年も前に学芸大の大学院に通っていましたので、小平団地系統は当時まだ国分寺に行く系統はなかったので、武蔵小金井から小平団地に行く系統はしょっちゅう乗っていたので、寂しい面はあるのですが、まあしょうがないですね。

それでは、次の③バス運転手不足に関する情報発信について、それから④自動運転バス試乗会の報告について、事務局から説明をお願いします。

事務局：

—資料7、資料8に沿って説明—

鈴木会長：

何かご質問はございますか。

青木副会長：

資料7のバス運転士の募集について、バス業界がピンチで、小金井市に関連するバス事業者の運転士の年齢構成というのがあるのですが、私は実際のサイトを見ていないのですが、どういうデータなのでしょうか。以前の会議のときに、東京都とか関連するところで何かありませんかという意見に対して、データがないのでということで全国的なものを使っていたと思うのですが。

事務局：

部会用に市内を運行するバス事業者の平均年齢について収集しましたが、やはり経営とか採用の根幹に当たる状況なので、全社合計すれば公開してもいいという条件整理がついたのでこういう形でまとめたという流れだったと思います。

池内委員：

これは市が運転士を募集するという感じですか。事業者ですね。

事務局：

各事業者さんのホームページのサイトに飛ぶようになっています。市にお問い合わせをいただくというよりは、運行事業者の皆様のところに応募いただける方が増えればいいなという思いで作成しました。

池内委員 :

例えば小金井市に関わるバス運転士になった場合には家賃を補助するとか、事業者さんもやっていると思うのですが、空家を提供するとか、結構ドラスチックなことを考えないと運転士は増えないような。これだけだと増えないように気がします。そのあたりを検討いただければと考えています。

事務局 :

今まにおっしゃっていただいたような家賃補助をやっている自治体が、葛飾区でなされているというのは情報としては存じ上げております。

ただ、葛飾区さんがやり始めた理由というのが、たしかコミュニティバスが廃線した後のことでのことで、運転士を確保するために、やったものですが、今のところまだコミュニティバスが復活しておりませんので、実施して1年ぐらいだと思うので、その辺については情報収集に努めていきたいと思っております。

現在私ども市の考え方としては、バスの運転士さんは始発から終バスまで365日のシフトを組まれているので、お住まいのこととか、お給料の保証とか、小金井市単体というよりは、広域でやってほしいというお声もいただいているところです。

池内委員 :

中央線沿線でやったりというのは重要なかなと思います。

事務局 :

そうですね。東京都とか国に処遇の改善について市としても要望を上げさせていただいております。運行事業者が、要はこれからも市民の支えていただけるように何かお力添えできないかということで市としても進めていきたいと考えております。

永田委員 :

資料8について、お話ししたいと思います。

自動運転のバスは今後検討していかないといけないというのは皆さん方の共通理解だと思っているのですが、特に2番の海の森公園の事例ですが、非常にわかりやすいルートで、道路の車線数も十分確保されているということと、現状も危険なので、横道からの合流車両が多分ない。そういうルートでまず実験されているのだと思います。

こういうところでかなり実績を上げて、もともとティアフォーという会社自体が名古屋大のベンチャーから出ている会社だと思うのですが、そういう意味で非常に何年も研究してきたものを導入されている事例だろうと思います。

なので、これは小金井市の密集市街地に対して導入という的是かなり難しいところがあると思うのですが、今後10年とか、そういうタームで検討していかなければいけない事例だろうなと思

って興味深く拝見したところです。

日本工営がやられている高尾のところ、これも多分坂道であるとか、自転車で行くのも結構大変というか、そういうエリアだらうなと思いますが、いずれにしても、ハードルは高いのですが、高低差があるようなところを運行するというのはかなり今後重要になってくる。高齢者が増えていけばだんだんこういうところにシフトしないといけないだらうなと思いますので、こういう事例があるということで、いろいろ集めてご検討いただければありがたいと思います。

鈴木会長：

ありがとうございました。よろしいでしょうか。

事務局：

今まで実はグリーンスローモビリティとか乗りに行っていたのですが、当時は地域公共交通計画も策定していなかったのでご報告していなかつたのですが、これからはこういったものは私どもが参加したものとか隨時ご紹介していきたいと思います。

永田委員：

お願ひいたします。

鈴木会長：

ほかはいかがでしょうか。

私から1つだけ。資料7の情報発信ですが、タクシーも不足しているはずなんです。タクシーもかなり厳しいというか、特によく東京のタクシーは充実していると言われますが、都心部と多摩地域ではかなり状況が違うので、多摩地域はかなり不足気味で、なかなか夜間のサービス提供が十分できなかつたりということが実際にあるわけなので、できれば私はバスだけではなくて、タクシーもやれればいいなと思っているのですが。タクシー協会の小池委員からもぜひ考慮いただければなと思います。

ほかにいかがでしょうか。

斎藤委員：

情報発信というのはもちろんこういう広報活動というのも1つの例ではあると思うのですが、例えば全然違う観点から、宅配便とかも含めて運転士が不足しているということで、外国の方を入れたらどうかという話も一部出ているみたいに聞き及んでいます。

ただ、外国の方は言語等のコミュニケーションの問題とかもあつたりするので、だとするならば、例えば今タクシーも運転士さんが足りないというお話だったのですが、ポンチョの場合だと大型の二種もしくは8トンの限定なしの中型二種だと思うのですが、例えばその免許が必要だというところを規制緩和して、今の普通の二種を持っている人を、一定の研修、それから実技の試験

をやった上で乗れるように、限定免許的なものにすることができるないか。そうすれば、運転士さんの不足も少しは解消に向かっていく。完全に解決するとは思えないのですが、解決していく方向性のうちの1つの手段にならないかというような気がしています。

同じような悩みを持っているのはもちろん小金井市だけではないので、全国の自治体、バス会社の方もまとまって、これは交通法規の関係なので国の管轄なんですよね。なので、すぐできるとは思わないのですが、政治的なところに陳情して、規制緩和に向けて何か動きを取るということもあるのかなという気がいたしました。

鈴木会長 :

ありがとうございました。これは全国的な国のレベルの話になってくるので、小金井市でどうこうという話ではないのですが、一応事務局からコメントをもらえますか。

事務局 :

運行事業者様にヒアリングする中で、そういうご要望があるかと聞いたのですが、安全にかかわるもの規制緩和については、人様の命を預かって移動しているというようなこと也有って、安全性の確保というところで、今のところそういう要望には至っていないと。なので、自動運転とかで安全性が担保されていくとこういった人の解消にはなるかもしれません。

私が拝見する中で、自治体側から規制緩和してくださいみたいな声は行政としてはなかなか出しづらい内容なのかなと考えております。

斎藤委員 :

どうもありがとうございます。

鈴木会長 :

ほかにはありますでしょうか。よろしいようでしたら、次に報告の最後ですが、⑤C o C o バスだより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9に沿って説明—

鈴木会長 :

何かご質問、ご感想はありますか。

平野委員 :

C o C o バスだよりですが、非常に人気がある。皆さんよく読

んでいる。こちらのおもてよりも、裏のお店の紹介ということで、これを見て皆さん行っておられるんですね。今後ともぜひ続けていただきたいと思います。お願いします。

事務局 :

ありがとうございました。

鈴木会長 :

ほかにはいかがでしょうか。

C o C o バスだよりについて、ほか何かござりますか。よろしいですか。

それでは、以上で本日の予定していた内容はすべて終了となります。

最後に、全体を通して、あるいはそれ以外のことについてご質問、ご意見があればお願いしたいと思います。

平野委員 :

地域懇談会の資料 11 ページですが、会議での議論に当たって以下にご注意ください。上から 3 つ目、「他者の意見を尊重し、否定、批判はお控えください」と書いてあるに、すごく文句を言う人がいるんです。これはもう少し強く「おやめください」という表現にしたほうがいいと思うんです。次に「お控えください」というのが 3 つ並んでいるのですが、一番初めは「否定、批判はおやめください」のほうがいいのではないかと思います。

鈴木会長 :

ほかにはいかがでしょうか。

よろしければ、以上で本日予定していた内容はすべて終了となりましたので、事務局にお返しします。

事務局 :

一事務連絡一

事務局 :

本日はどうもありがとうございました。

以上