

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27年3月27日（金）午前10時～11時半
開催場所	小金井市役所第二庁舎8階801会議室
出席者	<p>[委員（敬称略）]鈴木文彦、田村恵子、鴨下歌子、二井田春喜、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、関根肇、影山真季雄、白石和也、東山博文（代理出席）、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	<p>1 あいさつ</p> <p>2 議題</p> <p>(1) コミュニティバス多摩26市の運行形態及び運賃について</p> <p>(2) 野川・七軒家循環の乗り残しの方策について</p> <p>(3) C o C oバス東町循環⑬番停留所名称変更について（報告）</p> <p>(4) その他</p> <p>[資料]</p> <p>(1) 多摩26市コミュニティバス運行に係るアンケート集計一覧及び調査票</p> <p>(2) 野川・七軒家循環乗り残し人員数</p> <p>(3) C o C oバス・ミニ（野川・七軒家循環）実車について</p> <p>(4) 小金井市地域公共交通会議設置要綱</p> <p>(5) 小金井市地域公共交通会議委員名簿</p> <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)「コミュニティバス多摩26市の運行形態及び運賃について」を事務局から説明をお願いします。

事務局

資料(1)「多摩26市コミュニティバス運行に係るアンケート集計一覧及び調査票」について説明。

それでは皆様、資料1多摩26市コミュニティバス運行に係るアンケート集計一覧をご覧ください。

こちらは、平成26年10月1日現在での多摩26市のコミュニティバス運行形態や運賃についてのアンケート集計結果一覧及び調査票です。見方としては、1ページ目が小金井市～小平市の問1～10、2ページ目が日野市～西東京市の問1～10、3ページ目が小金井市～小平市の問11～、4ページ目が日野市～西東京市との問11以降となっています。例えば小金井市をご覧ください。設問項目としては問1は現在の運賃について、コミュニティバスを運行する23市中9市が100円で運行しているという結果でした。続いて問2現在の運賃の運行開始日、そして問3では運賃改定をして、路線バスに影響があったかとの問いに対してどの自治体においても、運賃の値上げに対して一般路線バスの影響はなかったと回答しています。次の問4今後の運賃について20市が今後、運賃の改定について検討中又は改定をするという結果でしたが、進捗状況としては自治体毎に温度差があるという状況です。また、運賃改定については100円で運行している9市において7市が運賃改定検討、または改定すると回答しています。問5は交通弱者への対応について、問6は交通ICの利用状況についてコミュニティバスを運行している23市中、15市が導入しているという結果となりました。続いて問7、8についてはシルバーパスについての設問で、問9は過去ルートの見直しについて、見直した自治体は20市という結果で、主な理由としては路線の延伸、運行ルートの変更、時間帯の延長等で、見直しをかける際には各自治体の検討委員会等に諮問し、審議をして費用対効果が見受けられない内容については実施には至っていないという状況です。さらに問10は市民からの要望を抜粋したもので、主な内容としては増便、新規ルートの追加等で、要望が多くても費用対効果が得られなければ実施には至っていないという状況です。そして問11以降は運賃改定を過去に見直した自治体に向けての問いですが、過去に運賃改定を行った自治体は23市中12市で、改定理由は平成26年4月の消費税増税や一般路線バスとの不公平さの解消などが多く、運賃改定、値上げ後は多くの自治体で補助金額、乗車人員ともに減っているという結果でした。そして、問15の運賃改定後の影響で良かった点では収入の増額、悪かった点は乗車人員の減少など、収支について

の影響が大きいという結果となりました。今後、総合的な見直し、検討を図る際にはこちらのアンケートを活用していきたいと考えております。

事務局

議題1について補足させていただきます。この調査の依頼をさせていただいた際の他市の反応は、早く情報提供して欲しいとの要望が多く、今回のアンケート内容には各自治体、非常に気になっているテーマになっているのではないかと考えております。

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・ご感想等ありますでしょうか。注意点としては各自治体とも状況が違うので、運賃の改定に関して自治体数をカウントしても元々路線バスの運賃に併せて設定している自治体と100円均一で運行している自治体とでは意味が異なってくるので、この表を見るときには各自治体の状況を加味してご意見等を頂きたいです。

過去にシルバーパスや運賃改定についての調査は見たことがあるが、コミュニティバス運行全般についてのアンケート結果は初めてなので資料としては大変貴重であると思います。

藤崎委員（代理）

運賃改定後の影響について3ページ目の小平市の悪かった点では乗車人員の減少とあるが、運賃改定以降一時的に人員が減ったのか、その後利用者は戻ったのかお伺いしたいです。

事務局

その後の現状については確認していません。あくまでも改定し、どのような影響があるのかということで、傾向については把握していません。

田中委員

小平市にじバスの運行を担当しております。細かい数値までは把握していませんが、小平市は以前も100円から150円に値上げしていて、一時的には利用は下がったが徐々に回復傾向に向いています。

東村山市も同様に昨年6月に運賃改定をしていて一般路線バスの初乗り運賃180円にあわせており、一時的に利用は落ちたが、小平市と同様に回復傾向にあります。

会長

小平市も東村山市も運賃改定をした次の年度は前年度比で約20%くらい人員が減少しているが、少しずつ回復しています。

どちらの自治体においても、今までも少しずつ人員は増加していたところ、運賃改定によって減少し、再度回復傾向にあるという流れになっています。さきほどのご報告のように運賃改定前の人員に戻るかは分かりませんが、増加傾向にあるということ、さらに東村山市の場合は運賃改定と同時にＩＣカードを導入し、利用率が６５％と非常に高く、この影響で戻りがわりと良いのではないのでしょうか。

今後の運賃についてという項目で多くの回答があるが、おそらく段階は様々であるので、検討中という回答ではかなり幅が広いかと思えます。改定時期に関してもある程度見込まれているケースとかなり初期の段階のケースと様々ですね。

補足でこの調査の時期には東大和市の改定は反映されていないですね。今年の二月に改定しているので。田中委員その後の状況等聞いていますか。

田中委員

まだ一ヶ月の段階ですが、収支については運賃が上がっているので収支率は上がっています。人員についても他の自治体同様に今後は上がってくる傾向にあるので、次第に収支はかなり上がってくるかと思えます。しかしながら、元の利用者の方々からは苦情等もいただいております、各自治体のご担当者は対応に苦労されているのかと思えます。

会長

ありがとうございます。他にご意見等ありますか。

田村委員

東大和市の１００円から運賃を上げる際には段階的に値上げをするということに対しては面白いと思いました。

会長

この金額の設定は清瀬市も１５０円に上げるなど小平市も同じで近隣市で１５０円という実績があったのでこの金額をワンクッションとして設定したのかと思えます。段階を踏むというのもその都度という手間はありますよね。

田中委員

東大和市での運賃改定理由についてはこれ以降に弊社から一般路線バスとの整合性を保つために金額設定についてはお願いをした経緯があります。東大和市のルート再編をした際にコミュニティバスが弊社の路線バスルートに入り込んでしまい、当時コミュニティバスが１００円でしたので、非常に脅威であるということで、再編した際には既存のバス路線と同様の運賃設定にして欲しいとお願いをしたという経緯があります。１時間に１便でも１００円であれば、そちらを待たれる方が多く、他

の自治体においても既存バス路線にコミュニティバスが入り込み収支が落ちたという事例もあったのでその点は主張させていただき、このような金額設定にさせていただきました。

会長

東大和市に関しては路線再編に際して2ルートにしたが、その時に駅へ乗り入れたという経緯があり、そのような場合はある程度は路線バスと同じような機能を持つことになるので、運賃も同等で良いという議論となりました。

藤崎委員（代理）

運賃の検討では八王子市は距離制となっているがほとんどの自治体において検討中とは均一制という考え方でしょうか。

会長

運賃の支払いやすさとか利便性から均一制は変えたくないという自治体は多いのかと思います。もう一点はコミュニティバスは一区間の距離が長くないので一般路線バス同様に距離制にしなくても良いということがあるので、路線バス初乗り運賃を目指すという傾向にあります。八王子市は非常に距離が長いので距離制という料金設定になっていますね。

田中委員

西武バスでは埼玉地区の自治体のコミュニティバスも運行を担当しています。埼玉地区では経営状況が良くなく、利用者が少ないということで、一般路線バスを守るという意味合いで同じ料金体制を設定しています。

会長

今回のアンケートについて今後の議論等事務局から何かありますか。

事務局

運賃やルート等では市民の要望、継続的な運行をしていく為にいろいろと考えていけない時期にきているかと思っています。こういった調査を参考にしていきたいです。

会長

今後の運賃について検討中との回答がかなり多く占めているので、その後のフォローが必要ではないかと思います。

事務局

今後は消費税増税も謳われているので、10%に際してタイミングについては各市の状況をフォローしていきたいです。

会長

続いて議題（２）「野川・七軒家循環の乗り残しの方策について」を事務局から説明をお願いします。

事務局

皆様、資料２をご覧ください。こちらのグラフは、野川・七軒家循環の乗り残しの客数について、平成２１年度～平成２６年度２月までを停留所別、時刻別、月別に示したものと、平成２６年度の４月～２月までの今年度の１１ヶ月間において朝の９時台から１０時台の乗り残された客数を示したものになります。１ページ目の停留所別のグラフをご覧ください。最も乗り残している人数が多い停留所は０番武蔵小金井南口で次が９番中前橋、１１番はけの森美術館となっております。資料の中にもありますように、０番、８番、９番、１１番の４つの停留所だけで全体の半数、約４８％の乗り残しの人数を発生させているという現状です。また、２ページ目の時刻別グラフをご覧ください。時間帯では９：０５発～１０：３５発の４便だけで全体の約４６％の乗り残しの人数を発生しているという状況でした。３ページ目は月別、４枚目は今年度の２月までの１１ヶ月間の乗り残しの発生が多い朝の９時～１０時台の４便を集計したものとなります。

この結果を踏まえて、事務局としても今年度、何度か乗り残しの対策案を実車実証いたしましたので、あわせてご報告させていただきます。

資料３をご覧ください。まず、ココバスミニの本来の運行形態は１時間に２便３０分間隔の運行となっており、３０分のうち９分を休憩とした２１分での運行ですが、現状としては１運行２５分弱、交通状況によってはそれ以上要する状況も出ております。現在発生している乗り残しを解消する方策としましては、この１時間２便のダイヤを利用の目立つ停留所に絞り、残りは通過させることによって回転数を増やし１周約１５分、休憩５分の計２０分間隔で運行させ１時間３便とするような運行を計測しました。

まず、１回目は昨年１１月７日午後の実車いたしました。１７箇所ある停留所のうち１１停留所に停車する運行で１４時３３分南口発、到着１５時０２分で約２９分、２回目が同日１５時０７分南口発で１５時３１分南口着で、２回目は停車する停留所をさらに１箇所減らした１０箇所とし、さらに通常１分の停車時間を３０秒に短縮して運行しましたが、約２４分という結果となりました。

再度、日にちを改め、さらに停留所を７つに絞って検証を行い、時間帯もより乗り残しの発生が多い朝の時間帯に実車を行いました。２月３日午前９時１２分南口発３３分到着で約２１分、二回目はさらに停留所を６箇所に減少し実車しましたが、

約 23 分という結果となり、やはり 15 分での運行は厳しい結果となりました。

次に 4 ページの地図をご覧ください。今回 3 回目の検証ではルートを変更して、1～12 番までは通常ルートを実行し、その後白伝坊の坂を北上し武蔵小金井駅南口に向かうというルートを走行し、一回目は 1～12 番を通常通り停車し約 24 分、二回目は 5 箇所にて停車して約 22 分という結果となりました。

結果的に停留所を減少させて、短縮ルートに変更したとしても野川・七軒家循環はかなりの狭隘路でスピードを出すのは困難であり、乗り残しが多い朝の時間帯は交通量も多く、今回の検証では時間を短縮し回転数を多くするといった方策では乗り残し解消は厳しいといった結果となりましたが、事務局では引き続き野川・七軒家循環の乗り残しについて、解決に向けて検討を重ねてまいりたい所存です。

毎回ココバスマニの実車ではつくば観光交通様にご協力いただいておりますので、この場をお借りして、お礼を申し上げます。誠にありがとうございました。

以上でございます。

会長

こちらの議題についてつくば観光さんから何か補足等ございますか。

信山委員

野川・七軒家循環はかなり狭隘路で、元々も 3 キロ強といったルートなので時間を短縮させるということはなかなか厳しいかと思えます。

会長

それでは皆さんから何かご質問等ありますか。

会長

バス事業者の方はよくご存知だろうと思いますが、停留所を減らしたからといって時間を短縮するという事は厳しいと思いますね。

特に 0 番武蔵小金井駅の乗り残し人員が今年度多いのですが、何か原因等わかっているのでしょうか。

事務局

平成 23 年度に武蔵小金井南口は年間を通して 540 人程乗り残しを発生していて、今年度も 2 月の時点で 510 人程となっていて平成 23 年度と今年度が目立っているという状況です。

平成 26 年度については何か特定できる原因はつかめていな

いという状況ですが、平成23年度は再開発の関係で南口駅前ロータリーがオープンした影響があるのではと思います。

会長

なかなか解決策がこういった環境下で見出せていないという状況も理解できますが、公共交通というのは設定されている運行が経常的に利用可能でなければならないという前提条件があるので乗れない状況が発生するというのは放置してはいけませんが、かといって資金を投入すれば改善は可能だがむやみにそういったことも出来ないという状況の中で、この問題というのはかなり長期期間に渡って問題となっているので、皆さんからもアイデアを出して頂いたり、市民の方から何を聴取する必要があるのか。今後に向けては検討の余地はあるかと思えます。

以前から状況によって譲りあったり、次の便を待ったりという形であったとは思いますが、そういった現状というのは交通機関としては望ましい話ではないかと思えます。

乗り残し人数が中前橋やはけの森美術館でも多かったので利用者はどういう動きをしているのか掴み難い部分ではあるが、何か地域の方から聞いていますか。

田村委員

私はこの地域に住んでいるのですが、はけの森美術館の停留所はよく問合せがあったりしますし、中前橋も一番路線バスや駅まで遠いので高齢者の方は乗られる機会が多いと思えます。

会長

実際に乗り残しが増えているということは乗りたいと思っている人が増えているということですかね。

田村委員

そうだと思います。中前橋はお花見の時期は特に人が多く利用者が多いのではと思います。

信山委員

資料2、3ページ目をご覧頂きたいのですが、夏休みの利用がかなり増えていて、お子様の利用もあるのではと思います。

会長

そうですね、夏休みの乗り残しは今年度かなり増えていますが、理由は分かりますか。

田村委員

はけの森美術館でもワークショップなどが夏休みに開かれているので利用が高くなったのかもしれないです。

会長

実態を細かく調べる必要性がありそうですね。傾向はある程度見えていると思うが、ピンポイントの目的で乗られているのであったら、そういった実態を見る必要性がありますね。

事務局

はい、ご指摘を受けまして数字では表せない実態を見ていく必要があるかと思えます。今後そういった調査を行ないまして、またこちらでご報告させていただきたいと思えます。併せて過去に野川・七軒家循環において調査を行いましたので、その中での要望もご提示したいと思えます。

会長

来年度に向けての解決策について議論をする必要があるかと思えます。

鴨下委員

美術館に関してはもう一箇所美術館入口という停留所ありますよね。そちらに乗れなかった方への案内とかされていないのですか。

事務局

連雀通りの坂の上にありますので、坂を上ることが難しい方には厳しいかと思えます。

会長

美術館ではホームページ等で案内等はされているか分かりますか。

事務局

恐らくしているかと思えます。

会長

では、新たなニーズも踏まえまして来年度へ向けて解決策を探ることで議論を深めていきたいですね。

それでは議題3「C o C oバス東町循環⑬番停留所名称変更について」事務局から説明をお願いします。

事務局

「C o C oバス東町循環⑬番停留所名称変更について」ご報告いたします。こちらの停留所についてご要望は以前から多くありまして、以前は金融機関の敷地内に停留所を設けていたのですが、移転されてその跡地に病院が入っているのですが、そういった経緯で東町⑬番停留所の名称を平成27年4月1日から「くりやま通り」に変更させていただきました。今後、ホー

ムページ等では周知を図って参りたいと思います。

会長

以上で議題は終わりましたが、総じて何かご意見等ありますでしょうか。

事務局から何かございますか。

事務局

今回でこちらの委員の方々の任期は満了ということになります。現委員の方々で集まるのは最後ということになります。つきましてはまた改めて委嘱について手続き等を進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

会長

ありがとうございます。それでは平成26年度第二回小金井市地域公共交通会議を終了します。お忙しい中ありがとうございました。