

令和5年第3回 府中市地域公共交通協議会会議録（要旨）

日時 令和6年3月26日（火） 午前10時～午前11時15分

場所 府中駅北第二庁舎3階会議室

出席者

委員 委員出席者14名、代理出席者4名、出席者18名

区分	委員名	出席	備考
学識経験を有する者	もりもと あきのり 森本 章倫		
	あかむら としゆき 岡村 敏之		
公共交通事業を行う者又は公共交通関係団体の構成員	くらしな だいち 倉科 大地		
	にぎりまわ まさし 濁澤 雅		
	いわさわ たかあき 岩澤 貴顕		
	そうだ しゅんすけ 早田 俊介		代理 安井氏
	ふるや ひろがみ 古谷 弘文		
	いしかわ まさみ 石川 正己		
	ひらの けいいち 平野 景一		代理 阿久津氏
関係行政機関の職員	かまづか としみつ 鎌塚 俊充		代理 関口氏
	すずき あつし 鈴木 淳		代理 染谷氏
	たけやま のぶゆき 武山 信幸		オンライン
	いぬたけ みきと 犬竹 幹人		
	なかはら つよし 中原 幹		
福祉関係団体の推薦する者	こまち しのぶ 小町 篠		
	のだ かずひこ 野田 和彦		
	かわい あや 河井 文		
公募による市民	きたむら のぞみ 北村 のぞみ		
	はやしだ あゆみ 林田 あゆみ		
府中市の職員	まつむら ひでゆき 松村 秀行		
合計		14	

事務局 5名

高橋都市整備部次長、松本計画課交通企画担当主幹、

山下部計画課交通企画担当主査、小野崎計画課主任、荒井計画課事務職員

委託業者 3名

株式会社建設技術研究所

議事次第

1 開会

2 議題

バス路線再編案の検討について（審議）

今後の進め方について（審議）

ア 新たな移動手段の検討状況について

イ バス路線の再編に関する『地域意見交換会』開催について

ウ 地域公共交通ネットワーク再編計画の策定スケジュールについて

令和5年度実施事業及び令和6年度実施予定事業について（報告）

3 その他

4 閉会

公開・非公開の別 公開

傍聴者 なし

会議内容

- 1 議題 の「バス路線再編案の検討について（審議）」は、事務局より資料を説明し、検討段階の案であることが分かるよう注記を加えるなど、資料を一部修正することを前提に、内容について了承された。
- 2 議題 の「今後の進め方について（審議）」「ア 新たな移動手段の検討状況について」は、事務局より資料を説明し、内容について了承された。
- 3 議題 「今後の進め方について（審議）」「イ バス路線の再編に関する『地域意見交換会』開催について」は、事務局より資料を説明し、内容について了承された。
- 4 議題 「今後の進め方について（審議）」「ウ 地域公共交通ネットワーク再編計画の策定スケジュールについて」は、事務局より資料を説明し、内容について了承された。
- 5 議題 「令和5年度実施事業及び令和6年度実施予定事業について（報告）」は、事務局より資料を説明し、内容について了承された。
- 6 「その他」については、人事異動による事務局人員の変動について事務局より報告した。

会議録

事務局

定刻でございますので、開会に先立ちまして、事務局からご連絡いたします。

本日はオンラインによる出席も可能としております。オンラインでご出席の方は、議事の進行の際は、原則としてマイクはミュートにさせていただき、ご発言の際は、手を上げるボタンを押してからご発言くださるようお願いいたします。

それでははじめに、都市整備部次長の高橋よりご挨拶申し上げます。

事務局（都市整備部次長）

委員の皆様、こんにちは。都市整備部次長の高橋でございます。本日はお忙しいなかお集りいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、地域公共交通ネットワーク再編計画の策定に向けて、委員の皆様より貴重なご意見をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局

それでは、本日の資料の確認をお願いします。

（資料確認）

事務局

なお、本日は、地域公共交通ネットワーク再編に係る委託事業者の(株)建設技術研究所のスタッフも本会議に同席させていただきますので、ご了承願います。

また、議事録作成のため、本会議の録音や記録用の写真撮影をさせていただきますので、併せてご了承願います。

以降の議事進行につきましては、会長の森本委員が欠席ですので、副会長の岡村委員をお願いしたいと思います。それでは、岡村副会長よりよろしくお願いいたします。

副会長

ただいまから、令和5年度第3回 府中市地域公共交通協議会を、開会いたします。まず、本日の委員の出席状況について、事務局から報告をお願いします。

（犬竹委員の欠席、早田委員の代理として京王電鉄バス株式会社の安井氏、平野委員の代理として京王バス労働組合の阿久津氏、鎌塚委員、鈴木委員の代理とし

て国土交通省関東運輸局東京運輸支局の関口氏、染谷氏が出席すること及び、武山委員がオンラインで出席することを報告)

副会長

つづきまして、傍聴者の有無について報告します。

(傍聴希望者はいないことを報告)

副会長

傍聴希望者はおりませんので、このまま議事を進めます。

副会長

それでは、事前にお配りした次第に従いまして議事を進めます。

次第2「議題」の、「バス路線再編案の検討について(審議)」、事務局より説明をお願いします。

事務局

(資料1及び2に基づき説明)

副会長

説明が終わりました。ご質問やご意見はありますか。

委員代理

資料1、5ページの について、維持困難路線の選定条件の一つとして、「府中市内で完結している」と記載していますが、ここに記載しております、乗入れている市外エリアの見極めというところで言いますと、飛田給駅なども生活圏になっておりますので、候補の一つとして入れてもよいと考えております。

2点目に、資料2の4ページについて、再編後のコミュニティバス運行目的(案)の3つ目に関して、念のために発言させていただきますが、全てをちゅうバスで担うのではなくて、特に鉄道が平行してるエリアでは、鉄道も有効活用して府中駅に接続するという考えを取り入れていただきたいと思います。そうしないと、限りある交通資源では対応しきれないと考えております。例で言いますと、中河原駅がその考え方に該当すると考えております。

3点目に、資料2の5ページ、3の再編案の提示について、時間帯に応じて最寄り駅接続と府中駅接続を変更するという事で記載いただいておりますが、生活圏内でその中の輸送を手厚くするべきという意味合いで、時間帯ではなく

エリアで分けてもよいのではないかと考えており、中河原駅や飛田給駅などが最寄り駅接続に該当するのではないかと考えています。時間帯で分けると複雑になりますし、この時間は府中駅に行くべきだというようなご要望も出ることで、煩雑になると考えています。

4点目に、資料2の20ページについて、運賃については、弊社としては、路線バスと同等にするべきだと考えています。ちゅうバスがないエリアの方には、恩恵が全くないほか、路線バスと同等とすることで、路線バス定期券の活用や、重複課題のハードルをそもそも下げることに繋がり、再編の選択肢が広がるというふうに考えています。重複課題があるところは、停留所を飛ばすという発想もありますが、お客様からすると各停留所に停車してほしいという要望が出ると考えます。

また、運賃を150円にした場合、高齢者や障害者割引を設定することは、路線バスの目線からすると、ベース運賃を150円に下げているにもかかわらず、そこからさらに割引きをするということになりますので、賛成できません。

副会長

今後の具体的な再編検討に際してのご意見ということでよろしいでしょうか。他はいかがでしょうか。

委員

資料を見やすく作っていただきありがとうございます。

初めに資料1の8ページで、現行路線で利用者数が多く、混雑等が見込まれる区間を中心に台数を分配するとありますが、これは、台数を多く分配して同じ時間に2台走らせるのか、それとも、運行間隔を短くすることを想定しているのかわからなかったので教えてください。また、先ほどご意見もありましたが、時間帯で行先を変更することは、利用者にとっては把握するのが難しく、混乱が生じるのではないかと思います。

つぎに、資料2の10ページについて、再編後ルートが11ルートに分かれています。将来に渡って乗務員の確保が非常に難しいと言われているなかで、これだけ細分化して30分間隔で運行できるのか疑問に思いました。見込みがあつてこういう計画をされているんだろうとは思いますが、事故等で運行が乱れることもありますので、細分化して本当に維持できるのかと思いました。

副会長

こちらのご意見には事務局から現時点での考えをお願いします。

事務局

まず1点目について、運行間隔を短くすることで、1便当たりの乗車数を減らすというイメージで検討をしております。逆に言うと利用者数が少ないところは、運行間隔が長くなるため、1便にまとめて乗っていただくこととなりますが、詳細は検討中です。

2点目に、時間帯で分ける件について、利用者にとって分かりにくくなるということは事務局としても一定程度懸念はしております。資料の説明の中でお伝えした通り、府中駅行きの需要というのがどうしてもある中で、例えば一部は府中駅につなぐ、一部は最寄駅につなぐというようなエリア分けの考え方についても、合わせて検討する必要はあると考えています。また、例えば、資料2の8ページ、最寄り駅再編案の白糸台循環として整理した路線など、府中駅に繋がらない状態で利用者がどこまで見込めるのかということも、合わせて検討する必要がある旨部会等でもご意見がありましたので、引き続き詳細を検討する必要があると考えています。

つぎに、資料2の10ページについて、路線が細分化するなかで、運転手不足に対応しつつ、30分の運行間隔を維持できるのかということについては、資料中でご説明した通り、おそらく一部の路線で30分間隔は維持できなくなります。

一方で、利用者数が多いところは便数を増やす必要もありますので、この件についても運行事業者と調整をしながら、どのようにダイヤを組めるのか検討する必要があると考えています。

また、後ほどご説明しますが、4月に入りましたら、地域の皆様と意見交換をするような場を設ける予定になっています。その中で、府中駅に繋がらない方がいいのではないかと、便数を増やした方がいいのではないかなど、いろいろとご意見出てくると思いますので、まずはそういう地域の皆様のご意見を聞いて、ニーズを把握した上で、さらにどうするかを考えるための下案としてご理解いただければと思っております。

副会長

他にいかがでしょうか。

委員

運賃設定の考え方について、運賃を例えば150円にした場合、高齢者や障害者への割引も検討すると思いますが、実際に運営できるのでしょうか。

事務局

平成31年3月時点の合意内容として、運賃を150円にしつつ、高齢者等に割引をする案が提示されていますが、現在の状況においてこれで運行できるかという、簡単に試算した感じだと、新しい路線で仮に時間帯を分けてやった場合、当然運行距離が多少増えますので、3億5千万の経費からプラス1千万か2千万増加する想定となります。当然100円の運賃で維持できるような状況ではなくなりますので、値上げはすることになりますが、150円均一でやったとしても補助金額は今より減らすことはできないし、割引を入れるとさらに財政負担が増えていきます。ちゅうバスを利用していない方も含めた市民全体の1人当たりの補助負担額は、概ね年間600～700円ですが、財政負担が増えれば市民全体の負担が増えていきます。路線をどうするかを決めた上で、運賃を考えていくということが必要になってくるので、運賃についても引き続き検討していく必要があると思います。

委員

例えば70歳以上の高齢者が乗る場合に100円ということにすると、どのように見分けをつけるのでしょうか。そのような運用面のことについての疑問です。

事務局

100円かどうかはまだ決まっていないことは前提として、仮に割引をするならば、高齢者であることを証明するものを出していただくか、専用のパスのようなものを作れないかということも含めて、検討する必要があります。

副会長

4月から地域に入って、基本的にこの資料を案としてお見せしてご意見を伺うことになると思いますが、案というのは文字通りの案で、案をお見せしないと全く議論ができないので、かなり固まった形の案というよりは、かなり柔らかい案として提示するというということだと思いました。

だとすると、案の内容はこの後にもかなり変わる可能性があるということが、資料上明記されていないと思いました。

例えば資料2の8ページの下の方には、協議により修正を行うとか、技術的な問題で運行できなかつたらできないかもしれないということは記載されていますが、再編後路線の需要の想定はまだこれからという状況です。

この再編ルートになった場合に、1日どれくらい利用があるかというのは、これから試算するため、その結果としてあるルートは実現が厳しいという判断も

あり得るので、流動的な案であるということをもう少し記載できないかということがお願いです。特に、需要の検討をしていない状態を出す資料だということ、わかるようにできないでしょうか。

事務局

おっしゃる通りまだ流動的な部分がありますので、それがわかるようにしたいと思います。また、今回の資料だと、委員の皆様は今までの議論を知っていることが前提となりますが、初めて見る市民の方にお見せすると、かなり複雑で混乱してしまいますので、もう少し簡単で分かりやすい資料を作ろうと思っております。その際には、流動的な案であることが分かる記載をしたいと思います。

副会長

路線がほしいという要望はあっても、そこに多くの需要はありませんという議論はしにくいと思いますが、参考の数値をざっくり出すと、路線ごとにお客さん多い少ないという差があって、是政循環以外は乗車率はそれほど違うわけではなく、うまく均等になっています。

簡単に計算した結果だと、8時から20時まで1台12時間で250人運んでというのが平均値でした。なので、仮に運行間隔を1時間おきにしたとしても、1台のバスが12時間動いてお客さんが250人いるのであれば、現状くらいのお客さんがいるし、250人も乗らないという想定であれば、もうちょっと別な考えをフィードバックできると思うので、今後そういった資料を出していただくと、地域の方もわかりやすいかと思います。

台数を増やして本数増加させるときに、1台あたりにしたら250人も利用が想定されないの、20分間隔にするのは厳しいそうですという話も、数字として提示すればできるのではないかと思いますので、引き続きお願いいたします。

資料2の20ページの運賃について、これは次回検討とのことですが、以前のコミュニティバス検討会議においては、150円ということは合意事項として出したのですが、正直なところキリがいいから出しているところがあります。そこから補助金額は26%増えているということなのですが、根拠は何かという話はいずれ出てくるかと思しますので、例えば、ちゅうバスが最初に運行した頃から、費用は単価としてどのくらい上がっていたという資料があったとしたら、仮に費用が50%以上上がっていたとしたら、運賃も少なくともそれ以上はあがっていないと厳しいというご説明は、納得しやすいと思います。いくつかそういった説明のパターンを用意していただけるといいかと思いました。

委員

私もコミュニティバス検討会議に出席させていただいていましたが、記憶をたどれば、そのときに150円と180円の案があって、でも150円でも180円でも逸走率等を考慮すると、市の負担額はそれほど変わらないため、150円でいいんじゃないかという議論をしたと記憶しています。

このときの議論の前提として、コミュニティバスのルートとか運行間隔を維持するために、運賃をどれくらい上げたらいいんだろうかということを中心に話をしていたように思いますが、今回は路線も再編し、運行間隔もひよっとしたら30分ではなく1時間のところも出るかもしれないというように前提が変わっているので、検討会議の結論に縛られる必要はないかなと思います。

純粹に、市の負担がここまで来てしまっ、将来の経費がこのくらい増加することが見込まれているので、コミュニティバスを維持するためにこれだけの運賃が必要だすってというような議論が必要かと思います。

副会長

おそらく運賃は来年度以降、かなりじっくり協議会でも議論しなければならないし、地域の方とのご意見ということでも踏み込んだ話をしなければならないと思っております。

副会長

他にはよろしいでしょうか

それでは、今いただいたご意見をもとに、非常に具体的にわかりやすい一方で、かなりまだ流動的なものであるということがわかるような形で地域住民にはご説明いただくということになりますが、今日の資料としても修正するかどうかは事務局としてどうですか。

事務局

公表する資料になりますので、誤解等が生じないように、修正を加えた上で公表したいと思います。

副会長

本件は審議事項となりますが、資料1と資料2については、再編案は、かなり流動的であるということ、未検証のものもあるということについて、一部注釈等を加えるということで、基本的には原案どおり承認するということがよろしいでしょうか。

副会長

つづきまして、「今後の進め方について」のうち「ア 新たな移動手段の検討状況について」です。事務局より説明をお願いします。

事務局

(資料3に基づき説明)

副会長

審議事項ではなく、経過報告ということによろしかったでしょうか。

事務局

このように検討を進めているということについて審議事項とさせていただいています。

委員代理

資料3の2ページ右側、メリット・デメリットについて、デマンド交通のメリットの3つ目に、予約がない場合は運行しないため無駄な運行コストが生じないとありますが、燃料等のコストはかからないものの、バスと異なり常に動けるように待機する運用となりますので、人件費は発生します。

委員

1点目に、デマンド交通で使用するワゴンタクシーは、車いすに対応する車両を考えているのでしょうか。

2点目に、2ページ目の事業採算性の検証の収支比較について、1ページに記載の子供、高齢者は半額という要素は反映されているのでしょうか。また、高齢者の割合をどのくらい見込んで計算しているのでしょうか。北山町周辺は高齢化率が高い地域のため、それが反映された収支なのか伺います。

事務局

具体的な車両まで現時点では検討していませんが、コミュニティバスにおいては車いす利用に対応していますので、同様に対応しなければならないと考えています。その場合、利用可能人数等に制限が生じることはあり得ます。

高齢者の利用割合については、全体の44%を高齢者として見込んでいます。

委員

ジャンボタクシーを使用するとなると、私を知る限り市内でジャンボタクシーを所有している事業者はありません。他の自治体でもありましたが、それを用意するだけでも初期投資で相当な費用がかかり、結果的に導入しないことになればタクシー事業者としても大変困ります。デマンド交通のメリットのところに、タクシー車両を有効活用できると書いてありますが、よく検討する必要があると思います。

調布市内にも府中市内にも営業所がありますが、府中市は多摩地域のなかでもバス路線が大変恵まれていて、結果的にタクシーが稼げない状態になっています。具体的には、府中エリアと調布エリアでは乗務員の年収の差が100万円ほどあり、結果的に府中にはタクシー乗務員が集まらないということにもなります。デマンド交通等を検討することはよいと思いますが、競合の問題などタクシー事業者にも配慮していただきたいというのが率直な感想です。

副会長

確認ですが、北山町循環のコミュニティバスを再編する場合と、そうではなくてA I オンデマンドにする場合の比較をするとどうなるかという検討をしている理解でよいでしょうか。

個人的には比較をすれば結果はコミュニティバスになるだろうなと思い、ワゴン車1台で年間38,188人乗るという想定も無理があると思いますので、検証してみたという程度の印象です。今後どのような検討をする予定でしょうか。

事務局

バス路線の再編をするという前提で検討を開始していますが、他自治体でもオンデマンド交通等が導入されている状況もあります。そういったものを入れた場合どうするかという検討をしないまま、バス路線の再編だけで進めていったときに、デマンドだったらどうなんだっていうような声が当然あると思いますので、客観的に比較できるような資料を用意した上で、デマンドがいいのか、バスがいいのかという判断をしていただく材料として検討しています。

副会長

そうだとすると、もう少し実現可能性があるところで比較をした方がいいのではないかと思います。この比較だと、結局A I オンデマンドは非効率ですという結論が出るだけで、結果的に、再編案の新規路線のように、需要が少なそうな場所で試算をするべきだという話になってしまうのではないかと懸念します。

試算をする分には構わないと思いますが、実証実験を念頭においた計画というよりは、試算だということだけで理解いただければと思います。

事務局

デマンド交通については、実際に車両を走らせる実証実験をやって検証するという方法もあるなかで、その費用をかけないように、AIでシミュレーションができるということがメリットだと思っていますので、時間・費用を有効活用するためにやっていることをご理解いただければと思います。

副会長

この資料だけ出ていくと、この地域で何か検討するのかなと思われるのが心配にはなりますが、この議事録も含めて見ていただくということであればいいかなと思います。

それでは、こういった試算もしているということでご了承いただいてよろしいでしょうか。

(異議なし)

副会長

つづいて、「今後の進め方について」の「イ バス路線の再編に関する地域意見交換会開催について」です。事務局より説明をお願いします。

(資料4に基づき説明)

副会長

この件についてはいかがでしょうか。

(発言なし)

副会長

つづいて、「今後の進め方について」のうち「ウ 地域公共交通ネットワーク再編計画の策定スケジュールについて」です。事務局より説明をお願いします。

事務局

(資料5に基づき説明)

副会長

この件についてはいかがでしょうか。

(発言なし)

副会長

つづいて、議題の「令和5年度実施事業及び令和6年度実施予定事業について」です。事務局より説明をお願いします。

事務局

(資料6に基づき説明)

副会長

この件についてはいかがでしょうか。

(発言なし)

副会長

つづきまして、次第3「その他」でございます。
事務局より説明をお願いします。

事務局

(令和6年4月1日付人事異動による事務局職員の変動について報告)

副会長

この件について、ご質問等がありますでしょうか。
ないようですので、次第3「その他」については以上とします。

副会長

それでは、本日の日程は以上でございます。
以上を持ちまして、本日の府中市地域公共交通協議会を、閉会とさせていただきます。
ありがとうございました。