

市議会の動き

(令和6年2月~4月)

第169号

令和6年5月
小平市議会事務局

目 次

議会の記録	1
会議の内容と結果	
幹事長会議	3
議会運営委員会	7
全員協議会	1 1
昭和病院企業団議会	1 3
湖南衛生組合議会	1 4
小平・村山・大和衛生組合議会	1 4
東京都十一市競輪事業組合議会	1 4
東京都四市競艇事業組合議会	1 5
東京たま広域資源循環組合議会	1 6
多摩六都科学館組合議会	1 7
三多摩上下水及び道路建設促進協議会	1 7
多摩北部都市広域行政圏協議会	1 8
関東市議会議長会	1 8
東京都市議会議長会	1 9
議員研修	
東京都市議会議員研修会	2 1
市議会議員研修会	2 1
参考資料	
会議の状況	5 0
図書室だより	5 2
その他	
視察来庁の状況	5 4
一部事務組合等議会議員・協議会等委員	5 5

議 会 の 記 録

- 2月 1日(木) 厚生委員会
三多摩上下水及び道路建設促進協議会第1委員会
- 2日(金) 環境建設委員会
東京都十一市競輪事業組合議会
東京都四市競艇事業組合議会
- 5日(月) 東京都市議会議員研修会
- 7日(水) 全員協議会
議員研修会
- 8日(木) 多摩北部都市広域行政圏協議会審議会
- 9日(金) 湖南衛生組合議会
- 13日(火) 東京都市議会議長会定例総会
- 15日(木) 昭和病院企業団議会
小平・村山・大和衛生組合議会
- 16日(金) 幹事長会議
多摩六都科学館組合議会
- 20日(火) 議会運営委員会
- 21日(水) 東京たま広域資源循環組合議会
- 26日(月) 3月定例会初日
- 27日(火) 3月定例会2日目(代表質問)
- 28日(水) 3月定例会3日目(一般質問)
- 29日(木) 3月定例会4日目(一般質問)
- 3月 1日(金) 3月定例会5日目(一般質問)
- 5日(火) 幹事長会議
一般会計予算特別委員会
- 6日(水) 一般会計予算特別委員会
- 7日(木) 一般会計予算特別委員会
- 8日(金) 特別会計・下水道事業会計予算特別委員会
- 12日(火) 総務委員会
- 13日(水) 生活文教委員会
- 14日(木) 厚生委員会
- 15日(金) 環境建設委員会
- 18日(月) 広聴広報特別委員会
- 21日(木) 幹事長会議
- 22日(金) 議会運営委員会
- 27日(水) 3月定例会最終日

広聴広報特別委員会

28日(木) 東京都十一市競輪事業組合議会臨時会

東京都四市競艇事業組合議会臨時会

4月16日(火) 広聴広報特別委員会

17日(水) 東京都市議会議長会臨時総会

25日(木) 関東市議会議長会定期総会

令和6年2月16日（金）

1 市長報告事項……了承

(1) 3月定例会提出議案等について

- ① 行政報告1件
- ② 初日提出予定議案26件
補正予算4件、令和6年度予算5件、条例16件、規約の変更1件

(2) 本日の報告事項

- ① 議会の指定議決に基づき専決処分した損害賠償の額の決定等について
- ② 定期監査及び例月現金出納検査の結果について
- ③ (仮称)小平市第2期経営方針推進プログラム策定の基本方針について
- ④ 旧鈴木保育園、小川保育園、萩山公園プール管理棟、小平第一小学校校舎及び体育館、小平第五小学校体育館、小平第五中学校校舎及び体育館、小平第六中学校校舎及び体育館に関する更新等について
- ⑤ 第三期小平市子ども・子育て支援事業計画策定の基本方針について
- ⑥ 小平市立学校給食センター更新事業における事業契約の変更の公表について（その3）
- ⑦ 第5次小平市子ども読書活動推進計画策定の基本方針について

令和6年2月16日（金）

1 議長報告事項……了承

(1) 議員提出議案、請願、陳情の受付等について

議員提出議案の受理……1件（予定を含む）

- 第 号 非平時にかかる地方自治法の改正にあたっては地方自治の本旨が守られることを求める意見書提出について

請願の受理……2件

- 第 5 号 有機フッ素化合物（PFAS）による地下水汚染の原因究明を求めることについて
- 第 6 号 有機フッ素化合物（PFAS）汚染から小平市民の健康を守るために、早急な対策を求める意見書の提出について

(2) 令和6年度議会行事予定表の修正について

（2月20日の議会運営委員会において、協議・決定予定）

(3) 当面の特別委員会の日程について

広聴広報特別委員会

3月18日（月）午前9時から

(4) 特別委員会の中間報告について（初日）

- ① 広聴広報特別委員会
- ② 都市基盤整備調査特別委員会
- ③ 公共施設マネジメント調査特別委員会

- (5) 一部事務組合議会に関する口頭報告について
- ① 日時 本会議初日散会后
 - ② 場所 議場（報告は演壇を使用、質疑応答は自席で）
 - ③ 順序 昭和病院企業団→湖南衛生組合→小平・村山・大和衛生組合→東京都十一市競輪事業組合・東京都四市競艇事業組合→多摩六都科学館組合
- (6) 政務活動費に係る関係書類の提出について
- ① 令和5年度政務活動費収支報告書等（令和5年4月から令和6年3月分）の提出について
提出期限 令和6年4月5日（金）
 - ② 令和6年度政務活動費交付申請書等の提出について
提出期限 令和6年4月1日（月）
- ※ 関係書類は本日配付。上記期日までに請求書類、報告書類を議会事務局へ御提出願います。
（担当 市毛主任）
- (7) 議会費の減額補正について
令和5年度予算の不用額の減額
- (8) 令和6年度予算（議会費）の概要について
- (9) 文書質問書及び回答書の受理について
- (10) 特定商取引法の抜本的改正を求める意見書に対する意見・要望

2 協議事項

(1) 議会人事について……決定

東京都十一市競輪事業組合議会・東京都四市競艇事業組合議会議員の選挙について（任期満了に伴う改選）

ア 各議会2人（慣例により同一人を選出）

イ 新任期 令和6年4月7日～令和8年4月6日（2年）

ウ 現議員 福室英俊議員、幸田昌之議員（慣例により再任）

(2) 予算特別委員会の設置等について……決定

一般会計…3月5日～7日、特別会計・下水道事業会計…3月8日審査予定

① 初日質疑終了後、特別委員会設置

（議会運営委員会委員長から設置の動議を提出）

② 委員の会派別配分

	政和	公明	フォ	共産	生ネ	一人		市民	れ新	計
一般		3			1	1				14
特別・下水道		3			1	1				13
計	7	6	5	3	2	2		1	1	27

(前年度配分実績)

	政和	公明	フォ	共産	一人	生ネ	市民	計
一般	◎3	3	2	○2	2	1	—	13
特別・下水道	3	◎3	○2	1	1	1	1	12
計	6	6	4	3	3	2	1	25

◎…委員長、○…副委員長

③ 特別委員会委員の決定について

本日配分決定後、各会派で人選の上、本日（2月16日）の午後5時までに議会事務局へ氏名を御連絡願います。

④ 「予算特別委員会参考資料集」については、2月27日（火）に配付予定です

(3) 各会派幹事長提出の議員提出議案の調整について

3 その他

- (1) 小平町との意見交換について
- (2) 小平町親善訪問の報告について
- (3) 議場の放送設備更新について
- (4) 委員会資料の配付について
- (5) 一般会計補正予算（第6号）について
- (6) 令和6年能登半島地震の犠牲者への黙祷について
- (7) 令和6年能登半島地震に係る義援金について
- (8) 東京都市議会議長会各市提出議案について

令和6年3月5日（月） 臨時

1 協議事項

- (1) 予算審査について……決定

令和6年3月21日（木）

1 市長報告事項……了承

- (1) 3月定例会提出議案等について

- ① 最終日提出予定議案2件
補正1件、条例1件
- ② 本会議終了後の事務報告（専決処分について）2件

- (2) 本日の報告事項

- ① 財政援助団体等監査の結果及び例月現金出納検査の結果について
- ② 選挙管理委員会事務局長の職層の変更について
- ③ 第二次小平市空き家等対策計画について
- ④ 第二次小平市観光まちづくり振興プランについて
- ⑤ 東部公園のプール再整備・萩山公園のプール跡地活用に関する公民連携事業 基本的な方向性（素案）について

- ⑥ 小平市立中央公園グラウンドの改修に関する基本的な方向性について
- ⑦ 小平市地域包括ケア推進計画について
- ⑧ 第七期小平市障害福祉計画・第三期小平市障害児福祉計画について
- ⑨ 第2次こだいら健康増進プランについて
- ⑩ 鷹の台公園整備基本計画について
- ⑪ 小平市用水路管理方針について
- ⑫ 小平市の地域公共交通基本方針について
- ⑬ 小平第十三小学校等複合施設の整備に関する基本計画について

令和6年3月21日（木）

1 議長報告事項……了承

(1) 議員提出議案、請願、陳情の受付等について

議員提出議案の撤回……1件

第 号 非平時にかかる地方自治法の改正にあたっては地方自治の本旨が守られることを求める意見書提出について

議員提出議案の受理……3件（予定を含む）

第 10 号 小平市議会委員会条例の一部を改正する条例制定について

第 号 非平時にかかる地方自治法の改正にあたっては地方自治の本旨が守られることを求める意見書提出について

第 号 パレスチナ・ガザ地区における即時停戦と人道支援のための外交努力を国に求める意見書提出について

請願の取下げ……2件

第 5 号 有機フッ素化合物（PFAS）による地下水汚染の原因究明を求めることについて

第 6 号 有機フッ素化合物（PFAS）汚染から小平市民の健康を守るために、早急な対策を求める意見書の提出について

陳情の受理……1件

第 12 号 小平市に国立精神・神経医療研究センターに抗議してほしいことについて

(2) 令和6年度議会行事予定表の修正について

（3月22日の議会運営委員会において、協議・決定予定）

(3) 常任委員会の視察について

① 生活文教委員会の管外視察について

令和6年5月22日（水）（閉会中特定事件調査）

調査事項：国史跡指定後の遺跡に係る取組について

視察先（予定）：西東京市

② 厚生委員会の管内視察について

令和6年5月23日（木）（閉会中特定事件調査）

調査事項：私立認可保育園のなかまち保育園について

視察先（予定）：なかまち保育園

③ 厚生委員会の管外視察について

令和6年5月23日（木）（政策課題調査に係る視察）

調査事項：ヤングケアラー支援施策について

視察先（予定）：府中市

④ 環境建設委員会の管外視察について

令和6年5月24日（金）（政策課題調査に係る視察）

調査事項：グリーンインフラでつなぐ、まちなかネットワークについて

視察先（予定）：埼玉県朝霞市

(4) 当面の特別委員会の日程について

広聴広報特別委員会

3月27日（水）本会議閉会后

4月16日（火）午前9時から

(5) 議会報告会での意見等に関する回答及び取り扱いの公表について

(6) 広聴広報特別委員会の協議の調った調査事項について

① 市議会ホームページの充実について

② 広報の充実について

(7) 議会報告会の開催について

(8) 小平市議会傍聴規則の一部改正について

(9) 令和6年能登半島地震に係る義援金について

2 協議事項

(1) 令和6年度小平町親善訪問の参加者について……決定

(2) 各会派幹事長提出の議員提出議案の調整について

3 その他

(1) 小平町との意見交換について

生活文教委員会で調査を進めることを提案することに決定した。

(2) 東京都市議会議長会各市提出議案について

議長案のとおり提出することに決定した。なお、提出時期については議長に一任と決定した。

(3) 一般会計補正予算（第8号）について

(4) フォーラム小平の配布物について

(5) 市長に係る配布物について

(6) 教育長に係る配布物について

(7) 来年度に向けて

議会運営委員会

令和6年2月20日（火）

1 市長報告事項……了承

(1) 3月定例会提出議案等について

- ① 行政報告 1 件
- ② 初日提出予定議案 26 件
補正予算 4 件、令和 6 年度予算 5 件、条例 16 件、規約の変更 1 件

(2) 本日の報告事項

(令和 6 年 2 月 16 日の幹事長会議における報告と同様の 7 項目)

2 議長報告事項……了承

(1) 予算特別委員会委員の選任について（幹事長会議で決定済み）

会派	一般会計（14人）	特別会計・下水道事業 会計（13人）
政和	石津、◎外山、深谷、山田	鈴木(洋)、比留間、福室
公明	高橋、橋本、幸田	虻川、◎佐藤(徹)、津本
フォ	岩本、川里、中江	岡田、○吉本
共産	○細谷、三輪	鈴木(だ)
生ネ	柴尾	さとう(悦)
一人	伊藤	安竹
市民	—	水口
れ新	—	中倉

◎…委員長、○…副委員長

(2) 令和 6 年度予算特別委員会参考資料集について

配付予定日 2 月 27 日（火）

(3) 当面の特別委員会の日程について

広聴広報特別委員会

3 月 18 日（月）午前 9 時から

(4) 政務活動費に係る関係書類の提出について

- ① 令和 5 年度政務活動費収支報告書等（令和 5 年 4 月から令和 6 年 3 月分）の提出について

提出期限 令和 6 年 4 月 5 日（金）

- ② 令和 6 年度政務活動費交付申請書等の提出について

提出期限 令和 6 年 4 月 1 日（月）

※ 関係書類は本日配付。上記期日までに請求書類、報告書類を議会事務局へ御提出願います。

（担当 市毛主任）

(5) 議会費の減額補正について

令和 5 年度予算の不用額の減額

(6) 令和 6 年度予算（議会費）の概要について

(7) 文書質問書及び回答書の受理について

(8) 特定商取引法の抜本的改正を求める意見書に対する意見・要望

令和6年2月20日（火）

1 協議事項

- (1) 会期の決定及び会議の日割り（案）について……決定
- (2) 議事日程について……決定
 - ① 第1号（案）
 - ※ 開会宣告後、令和6年能登半島地震の犠牲者に対し黙祷を行う。
 - ② 第2号（案）（代表質問）
 - 政和＝70分、公明＝60分、フォ＝55分、共産＝45分、生ネ＝40分、
一人＝40分（30分＋人数×5分）
 - ③ 第3号（案）（一般質問1日目から3日目までの予定）
- (3) 予算特別委員会の設置について……決定
 - 一般会計…3月5日～7日、特別会計・下水道事業会計…3月8日審査予定
 - 初日質疑終了後、特別委員会設置（議会運営委員会委員長から設置の動議を提出）
- (4) 特別委員会の中間報告について（初日）……決定
 - ① 広聴広報特別委員会
 - ② 都市基盤整備調査特別委員会
 - ③ 公共施設マネジメント調査特別委員会
- (5) 令和6年度議会行事予定表の修正について……決定
 - 本日決定し、3月定例会初日に配付
- (6) 傍聴者の水分補給、電子機器の利用の試行について……決定
 - 3月定例会以降については、規則改正を行い本格実施することに決定した。
- (7) 一般会計予算・決算特別委員会の日数増について……継続協議
- (8) スクリーン・プロジェクターを使用した議場での資料提示について……決定
 - 資料提示の運用（案）のとおり実施することに決定した。
- (9) 事前審査について……決定
- (10) 小平市議会委員会条例の一部改正について……決定
 - 組織条例の一部改正に合わせて、「子ども家庭部」の表記を「こども家庭部」とする改正案のと
おりに改正することを決定した。

2 その他

- (1) 議会運営に関する協議事項について
 - ・ Aチーム
 - ① 委員会のオンライン開催、オンライン視察、中継について
 - ② 小平市議会タブレット型端末機等使用基準の見直しについて
 - ③ 個人用パソコンの議場等への持込みについて
 - ・ Bチーム
 - ① 議会基本条例の見直しについて
 - ア 議長及び副議長の所信表明について
 - イ 政策提言について

令和6年3月22日（金）

1 市長報告事項……了承

(1) 3月定例会提出議案等について

① 最終日提出予定議案2件

補正1件、条例1件

② 本会議終了後の事務報告（専決処分について）2件

(2) 本日の報告事項

（令和6年3月21日の幹事長会議における報告と同様の13項目）

2 議長報告事項……了承

(1) 常任委員会の視察について

① 生活文教委員会の管外視察について

令和6年5月22日（水）（閉会中特定事件調査）

調査事項：国史跡指定後の遺跡に係る取組について

視察先（予定）：西東京市

② 厚生委員会の管内視察について

令和6年5月23日（木）（閉会中特定事件調査）

調査事項：私立認可保育園のなかまち保育園について

視察先（予定）：なかまち保育園

③ 厚生委員会の管外視察について

令和6年5月23日（木）（政策課題調査に係る視察）

調査事項：ヤングケアラー支援施策について

視察先（予定）：府中市

④ 環境建設委員会の管外視察について

令和6年5月24日（金）（政策課題調査に係る視察）

調査事項：グリーンインフラでつなぐ、まちなかネットワークについて

視察先（予定）：埼玉県朝霞市

(2) 当面の特別委員会の日程について

広聴広報特別委員会

3月27日（水）本会議閉会后

4月16日（火）午前9時から

(3) 議会報告会での意見等に関する回答及び取り扱いの公表について

(4) 広聴広報特別委員会の協議の調った調査事項について

① 市議会ホームページの充実について

② 広報の充実について

(5) 議会報告会の開催について

(6) 小平市議会傍聴規則の一部改正について

(7) 令和6年能登半島地震に係る義援金について

令和6年3月22日（金）

1 協議事項

- (1) 議事日程（第6号）（案）について……決定
- (2) 緊急質問について……決定
- (3) 令和6年度議会行事予定表の修正について……決定
本日決定し、3月定例会最終日に配付
- (4) 一般会計予算・決算特別委員会の日数増について……継続協議
- (5) 広聴広報特別委員会からの申し送りについて……決定
申し送りのとおりの内容を答申とすることに決定した。
- (6) 議長の諮問事項について……継続協議

2 その他

- (1) 議会運営に関する協議事項について
 - ・ Aチーム
 - ① 委員会のオンライン開催、オンライン視察、中継について
 - ② 小平市議会タブレット型端末機等使用基準の見直しについて
 - ③ 個人用パソコンの議場等への持込みについて
 - ・ Bチーム
 - ① 議会基本条例の見直しについて
 - ア 議長及び副議長の所信表明について
 - イ 政策提言について
 - ウ その他
 - ② アプリのインストールについて
 - ③ 一般質問の日数増について
- (2) 本会議及び委員会傍聴者の保育について

全員協議会

令和6年2月7日（水）

1 令和6年度予算案の概要について

（市長説明の概要）

令和6年度の予算（案）がまとまったので、その概要について説明する。

「つながり、共に創るまち こだいら」の実現に向けて、市を取り巻く社会環境、市民意識、市民ニーズ等に寄り添った施策、事業を実施できるよう、限られた財源を重点的かつ効率的に配分し、予算編成した。

予算規模としては、一般会計は830億円で、前年度の当初予算との比較では50億1,000万円、6.4%の増となっている。また、公営企業会計に移行した下水道事業会計を除く全会計の合計は1,224億円で、前年度の当初予算と比較して52億1,200万円、4.4%の増となっている。

令和6年度の取組としては、まず、子ども・子育て施策の充実として、義務教育就学児医療費助成制

度の所得制限撤廃について、中学校3年生まで拡大するとともに、保育所及び私立小・中学校での医療的ケア児の受け入れをガイドラインに沿って本格実施する。

また、引き続き、保育園待機児童の解消に向けた緊急対策を推進するほか、小・中学校では授業支援システムの試行導入を行うなど、学校教育の充実を図っていく。

多様性を認め合い、共生を実現する取組としては、年間を通して女性LINE相談を実施するほか、手話によるコミュニケーション支援の拡充や普及啓発、また、高齢者の聞こえを支援し、認知症予防の一助とするための補聴器購入の助成などを行う。

自治体DXの推進では、LINEを活用した行政手続のオンライン化や公共施設におけるWi-Fi環境の試行整備など、市民サービスの向上に資する取組を進めるとともに、生成AIの活用やDX推進に係る外部専門人材を登用するなど、業務執行体制の効率化に資する取組も進めていく。

まちの魅力を向上させ、さらに災害に強いまちづくりの取組としては、公園整備や駅前の再開発、下水道や都市計画道路などの市街地整備を着実に進めるとともに、木造住宅の耐震化を促進する。そのほか、ゼロカーボンシティの実現に向けた取組として、家庭、事業者向けに省エネ、創エネ、蓄エネ機器等の設置費に対する助成件数を拡大するとともに、公共施設への太陽光発電設備の設置やカーボンニュートラル都市ガスの調達などを行っていく。

なお、物価高騰対応への取組としては、令和5年度から令和6年度への繰越しによる事業実施等を検討している。

令和6年度の組織としては、地域振興部に地域コミュニティ担当課長を設置し、(仮称)地区交流センター及び小川駅西口新公共施設の運用に向けた具体的な検討を進めていく。

子ども家庭部においては、さきに条例改正した子ども家庭センター設置のほか、現場をつかさどる学童クラブ担当課長を設置する。

教育部においては、学校支援担当課長を設置し、教育行政を取り巻く多様な課題に迅速に対応していく。

そのほか、地域振興部市民協働・男女参画推進課に多文化共生担当を設置し、第四次長期総合計画の基本目標に、くらしづくりに沿った多文化共生の取組を推進する体制や、生活支援課計画調整担当を計画調整・居住支援担当に名称を変更し、これまで進めてきた社会福祉協議会との連携のさらなる強化を図りながら、住まいに関する相談、支援の機能をより充実させていく体制を整えた。

小平市の財政状況としては、歳入の根幹となる市税収入が定額減税の影響を除くと増額となるが、歳出における経常経費としての社会保障関係費や人件費が大きく伸びたことから、引き続き普通交付税の交付団体になると見込まれ、財源確保策として、財政調整基金を非常に大きく繰り入れながらの財政運営となっている。

物価高騰等への対応など、様々な社会情勢の変化も予想される中、今後継続的に多くの財源を要する公共施設の老朽化への対応も順次進めていく必要があることから、限られた財源を真に必要な事業に振り向けて、持続可能な財政運営を実現し、将来世代に対し責任を持って事業に取り組めるよう努めていく。

「つながり、共に創るまち こだいら」の実現に向け、全力を挙げて取り組んでいく。

令和6年2月15日（木）

1 行政報告

- (1) 令和5年度4～12月期取扱患者実績
- (2) 令和5年度病院事業会計4～12月期収支概況

2 病院事業の設置等に関する条例の一部を改正する条例

3 職員定数条例の一部を改正する条例

4 令和5年度病院事業会計補正予算（第1号）

予算第9条に定めたたな卸資産の購入限度額32億7,800万円を33億3,300万円に改める。

5 令和6年度構成市分賦金の額の決定

小平市分賦金 5億5,106万2,000円

6 令和6年度病院事業会計予算

(1) 業務の予定量は、次のとおりとする。

① 病床数 一般479床 感染症6床 計485床

② 年間患者数

入院 14万5,270人

外来 25万1,505人

③ 一日平均患者数

入院 398人

外来 1,035人

(2) 収益的収入及び支出の予定額は、それぞれ221億9,095万7,000円と定める。

(3) 資本的収入及び支出の予定額は、収入を2,627万5,000円、支出を13億9,853万9,000円と定める。

資本的収入額が資本的支出額に対し不足する額13億7,226万4,000円は損益勘定留保資金及び消費税及び地方消費税資本的収支調整額13億7,226万4,000円で補てんするものとする。

(4) 一時借入金の限度額は、5億円と定める。

(5) 予定支出の各項の経費の金額を流用することができる場合は、次のとおりと定める。

① 各項に計上した予定額に過不足を生じた場合における同一款内でのこれらの経費の各項間の流用。

(6) 次に掲げる経費については、その経費の金額を、それ以外の経費の金額に流用し、又はそれ以外の経費をその経費の金額に流用する場合は、議会の議決を経なければならない。

① 職員給与費 108億8,894万1,000円

② 交際費 61万2,000円

(7) 構成市からこの会計へ繰入れる金額は、15億円である。

(8) たな卸資産の購入限度額は、38億662万円と定める。

(9) 重要な資産の取得は、次のとおりとする。

種 類	名 称	数 量
器械備品	放射線治療装置	一 式
器械備品	心臓エコー画像解析装置	一 式
器械備品	手術室カメラシステム	一 式

湖南衛生組合議会

令和6年2月9日（金）

- 1 令和6年度組織市の分担金の額
小平市分担金 1, 818万2, 000円
- 2 令和6年度歳入歳出予算
歳入歳出予算額 1億2, 783万6, 000円

小平・村山・大和衛生組合議会

令和6年2月15日（木）

- 1 監査委員の選任につき同意を求めること
監査委員 三ツ寺 俊 行
- 2 職員の給与に関する条例の一部を改正する条例
- 3 令和5年度一般会計補正予算（第2号）
予算の総額に歳入歳出それぞれ141億9, 304万3, 000円を追加し、予算の総額を歳入歳出それぞれ170億3, 858万6, 000円とする。
- 4 令和6年度における組合を組織する市の分担金額
小平市分担金 11億4, 925万6, 000円
- 5 令和6年度一般会計予算
歳入歳出予算額 23億8, 200万円
- 6 新ごみ処理施設建設工事請負契約の変更

東京都十一市競輪事業組合議会

令和6年2月2日（金）

- 1 監査委員（識見を有する者）の選任につき同意を求めること
監査委員 小 山 高 義
- 2 職員の給与に関する条例の一部を改正する条例
- 3 令和5年度一般会計補正予算（第2号）
予算の総額に歳入歳出それぞれ23億円増額し、予算の総額を歳入歳出それぞれ

320億4,800万円とする。

- 4 令和6年度一般会計予算
歳入歳出予算額 261億1,700万円
- 5 議会の閉会中における議員の派遣
- 6 諸報告

令和6年3月28日（木） 臨時会

- 1 令和5年度一般会計補正予算（第3号）
予算の総額から歳入歳出それぞれ3億5,288万円増額し、予算の総額を歳入歳出それぞれ324億88万円とする。
- 2 令和5年度収益金配分
小平市 4,000万円
- 3 議会の閉会中における議員の派遣
- 4 諸報告

東京都四市競艇事業組合議会

令和6年2月2日（金）

- 1 職員の給与に関する条例の一部を改正する条例
- 2 令和5年度モーターボート競走事業会計補正予算（第1号）
(1) 予算第2条に定めた業務の予定量を、次のとおり改める。

業務の予定量	既決予定量	補正予定量	計
(2) 1日平均勝舟 投票券売上金額	303,847千円	38,461千円	342,308千円

- (2) 予算第3条に定めた収益的収入及び支出の予定額を、次のとおり補正する。

(科 目)	(既決予定額)	(補正予定額)	(計)
	収 入		
第1款 競走事業収益	9,770,000千円	1,000,000千円	10,770,000千円
第1項 営業収益	9,769,997千円	1,000,000千円	10,769,997千円
	支 出		
第1款 競走事業費用	9,770,000千円	1,000,000千円	10,770,000千円
第1項 営業費用	9,449,155千円	920,000千円	10,369,155千円
第2項 営業外費用	240,844千円	80,000千円	320,844千円

- 3 令和6年度モーターボート競走事業会計予算
(1) 業務の予定量は、次のとおりとする。
 - ① 年間競走開催日数 26日
 - ② 1日平均勝舟投票券売上金額 3億769万2,000円
 - ③ 1日平均有料入場者数 1,500人

④ 場間場外発売日数（受託） 365日

- (2) 収益的収入及び支出の予定額は、それぞれ96億7,000万円と定める。
(3) 資本的収入及び支出の予定額は、それぞれ0円と定める。
(4) 一時借入金の限度額は、20億円と定める。
(5) 予定支出の各項の経費の金額を流用することができる場合は、次のとおりと定める。

営業費用、営業外費用及び特別損失の間の流用

- (6) 次に掲げる経費については、その経費の金額を、それ以外の経費の金額に流用し、又はそれ以外の経費をその経費の金額に流用する場合は、議会の議決を経なければならない。

① 職員給与費 1億2,294万2,000円

② 交際費 30万円

- 4 議会の閉会中における議員の派遣
5 諸報告

令和6年3月28日（木） 臨時会

1 令和5年度モーターボート競走事業会計補正予算（第2号）

- (1) 予算第2条に定めた業務の予定量を、次のとおり改める。

業務の予定量	既決予定量	補正予定量	計
(2) 1日平均勝舟 投票券売上金額	342,308千円	△2,500千円	339,808千円

- (2) 予算第3条に定めた収益的収入及び支出の予定額を、次のとおり補正する。

(科 目)	(既決予定額)	(補正予定額)	(計)
	収 入		
第1款 競走事業収益	10,770,000千円	△90,000千円	10,680,000千円
第1項 営業収益	10,769,997千円	△90,000千円	10,679,997千円
	支 出		
第1款 競走事業費用	10,770,000千円	△90,000千円	10,680,000千円
第1項 営業費用	10,369,155千円	△330,000千円	10,039,155千円
第2項 営業外費用	320,844千円	240,000千円	560,844千円

- 2 令和5年度収益金配分
小平市 1億4,000万円
3 議会の閉会中における議員の派遣
4 諸報告

東京たま広域資源循環組合議会

令和6年2月21日（水）

- 1 管理者報告
2 専決処分（職員の給与に関する条例の一部を改正する条例）の承認を求めること
3 職員の定数等に関する条例

- 4 会計年度任用職員の報酬、費用弁償及び期末手当に関する条例の一部を改正する条例
- 5 職員の給与に関する条例の一部を改正する条例
- 6 令和6年度一般会計予算
 - (1) 歳入歳出予算額 95億6,249万1,000円
 - (2) 一時借入金 of 借入れの最高額は10億円と定める。
- 7 令和6年度負担金
小平市負担金 3億6,734万4,000円

多摩六都科学館組合議会

令和6年2月16日（金）

- 1 行政報告
- 2 専決処分（職員の給与に関する条例の一部を改正する条例）の承認
- 3 令和5年度一般会計補正予算（第3号）

予算の総額から歳入歳出それぞれ298万4,000円を減額し、予算の総額を歳入歳出それぞれ4億6,992万9,000円とする。
- 4 令和6年度の負担金
小平市負担金 9,999万6,000円
- 5 令和6年度一般会計予算
 - (1) 歳入歳出予算額 4億7,402万8,000円
 - (2) 一時借入金の借り入れ最高額は2,000万円と定める。
- 6 監査委員の選任につき同意を求めること
監査委員 森 政 史

三多摩上下水及び道路建設促進協議会

令和6年2月1日（木） 第1委員会

- 1 現況報告
東京都水道局の災害対策
- 2 会務報告
- 3 議題
 - (1) 令和5年度報告書
 - (2) 令和6年度運動方針
 - (3) 令和6年度の役員
委員長（あきる野市）
副委員長（東村山市）
〃 （西東京市）

〃 (日の出町)

多摩北部都市広域行政圏協議会

令和6年2月8日(木) 第2回審議会

1 議題

- (1) 審議会のペーパーレス化について
- (2) 令和5年度専門委員会の活動報告及び評価
- (3) 令和6年度専門委員会の付託事項
- (4) 令和6年度予算

歳入歳出予算額 2, 150万3, 000円

2 報告事項

- (1) 令和5年度多摩六都フェアの開催状況
- (2) 施設の広域連携に関する取組
- (3) 清瀬市立科山荘の相互利用の終了

関東市議会議長会

令和6年4月25日(木) 第90回定期総会

1 会務報告等

- (1) 会務報告
- (2) 慶弔規程に基づく支出報告
- (3) 議長の異動

2 諸報告(全国市議会議長会委員会等活動報告)

3 議案審議

- (1) 会長提出議案 令和5年度歳入歳出決算

歳入決算額 3, 485万7, 971円

歳出決算額 1, 547万3, 800円

差引残高 1, 938万4, 171円(翌年度繰越金)

- (2) 会長提出議案 令和6年度歳入歳出予算

歳入歳出とも 3, 036万5, 171円

- (3) 都県提出議案 認知症との共生社会の実現を目指した支援措置

- (4) 都県提出議案 学校給食費の完全無償化

- (5) 都県提出議案 原油価格・物価高騰への対策

- (6) 都県提出議案 有機フッ素化合物PFASによる汚染の原因究明と迅速な対策等を求める意見書

- 4 役員改選
 - 会長 山形 紀弘（栃木県那須塩原市議会議長）
 - 副会長 田中 政義（国分寺市議会議長）
 - 〃 大津 亮一（茨城県水戸市議会議長）
 - 〃 古屋 始芳（山梨県笛吹市議会議長）
- 5 相談役委嘱
- 6 次期総会開催市決定
- 7 全国市議会議長会等役員及び委員

東京都市議会議長会

令和6年2月13日（火） 定例総会

- 1 報告事項
 - (1) 会務報告
 - (2) 全国市議会議長会第178回社会文教委員会の会議結果
 - (3) 全国市議会議長会第162回地方財政委員会の会議結果
 - (4) 全国市議会議長会第178回産業経済委員会の会議結果
 - (5) 全国市議会議長会部会長の補欠選任結果
 - (6) 全国市議会議長会副会長の補欠選任結果
 - (7) 関東市議会議長会第2回支部長会議の会議結果
 - (8) 第244回東京都市計画審議会の会議結果
 - (9) 全国市議会議長会第234回理事会・第116回評議員会合同会議の会議結果
- 2 協議事項
 - (1) 関東市議会議長会第90回定期総会で審議する都県提出議案
 - (2) 関東市議会議長会、全国市議会議長会及び市議会議員共済会の次期役員等の推薦
 - (3) 北京市訪問割振表
- 3 その他
 - (1) 令和5年度事業日程
 - (2) 令和6年度事業日程

令和6年4月17日（水） 臨時総会

- 1 報告事項
 - (1) 会務報告
 - (2) 全国市議会議長会第179回社会文教委員会の会議結果
 - (3) 全国市議会議長会第179回産業経済委員会の会議結果
 - (4) 令和6年第1回東京市町村総合事務組合議会定例会の会議結果
 - (5) 全国市議会議長会第163回地方財政委員会の会議結果
 - (6) 全国市議会議長会第235回理事会・第117回評議員会合同会議の書面議決結果

(7) 東京都区市町村振興協会令和5年度第2回臨時評議員会の会議結果

2 協議事項

(1) 令和5年度歳入歳出決算の認定

歳入決算額 1, 518万7, 298円

歳出決算額 602万2, 757円

差引額 916万4, 541円 (翌年度繰越)

3 その他

(1) 参考資料

① 令和6年度関係役員

会長 国立市 高柳 貴美代

副会長 福生市 武藤 政義

副会長 西東京市 酒井 ごう一郎

② 令和6年度事業計画

③ 令和6年度歳入歳出予算

歳入歳出予算額 1, 666万8, 000円

④ 会員及び副議長・事務局長名簿

⑤ 令和6年度事業日程

⑥ 会則・諸規程

議 員 研 修

東京都市議会議員研修会

令和6年2月5日（月）午後2時から府中の森芸術劇場において、第62回東京都市議会議員研修会が開催されました。

演題 「今後の自治体の課題と議会に期待される役割」

講師 法政大学総長 法学部教授 廣瀬 克哉氏

市議会議員研修会

令和6年2月7日（水）午後1時から全員協議会室で、令和5年度議員研修会が開催されました。

演題 「小平市の公共交通のこれからについて」

講師 早稲田大学スマート社会技術融合研究機構 電動車両研究所 研究院客員准教授
井原 雄人氏

小平市の公共交通のこれからについて

早稲田大学スマート社会技術融合研究機構 電動車両研究所
研究院客員准教授 井原 雄 人 氏

(井原講師) 「小平市の公共交通のこれからについて」というお題をいただきましたので、小平市のことをちゃんと調べてからと思い、昨日、今日と実は市内バス路線など、全部乗ってきました。

最初に、お詫びさせていただきたいと思います。本日は90分しゃべって、30分質疑という構成ですが、90分、偉そうに小平市の公共交通の話をするんですけども、実は今日の午前中に小平市の地域公共交通会議があったらしくて、なぜ、これに気がつかなかったのかなど。これを傍聴せずに偉そうに話してしまう。まず、お詫びから入りたいと思います。知らずに話す、これは本当にやってはいけないことだと思っているのですが、まず大変申し訳ございません。

(スライド1)

自分なりに、この午前中の時間を使って、全部乗ってきました。全部乗ってきて、逆に聞きたいんです、「皆さん、最近公共交通にいつ乗りましたか」。まさかですよ、今日、公共交通の話をするのにここに車で来てしまった人は絶対いないはずなんです。でも、いつ乗ったかな、そういうようなお話でございます。

調べるだけではなく、色んな自治体に声をかけていただいて、お話しをする機会があるんですけど、やっぱり言われることがあるんです。よそ者が来て、勝手に何しゃべっているんだと。

実はよそ者じゃないです、小平市は。学生の頃までは、花小金井駅の駅前にあるマンションなんですけど、ここに10年ぐらい住んでいたんで、そこそこ分かっているつもりなので、許していただければというふうに思っています。

(スライド2)

(スライド3)

先ほど御紹介いただきましたけれども、僕は色んな所属があるんですけども、大学の中では電動車両研究所というところで、電気自動車を作っている研究室にいます。僕のボスの教授はまさに車屋さんで、まさに電気自動車、電気バスとかを作っているのですが、僕自身は車の免許も持っていない人間で、東京生まれ、東京育ちですから移動手段に困ったことがないんです。だから、小平市に住んでいるときも、別にバスでいいし、大学行くには西武線に乗ればめっちゃ便利、しかも駅前に住んでいたんで、濡れることなく行ける、めちゃくちゃ便利なところに住んでいました。なので、ただ車の研究をしていますが、あまりおもしろくないなと思っていたんです。車の走らせ方、そういうところに、だんだんいろんな疑問を持つようになって。

例えば電気バスを作ったときに、どういう電気バスだったら使ってもらえるのかと、バス事業者に話をしにいくと、「これは性能のいいバスだろうけど、俺たちは買わないよ」と言われたりしました。それこそ、20年前も言われていたんです。「性能いいですよ」と言っても、「いや性能いいのは分かったけど、今のバスと同じ使い方ができないんだったら、そんなバス使わないよ」と言って、追っ払われたこともあるぐらいなんです。そうしたときに、今と同じ使い方ってどうなのだろうと疑問に思い、バス会社、どういうふうに運営しているのかとか、そういうのに興味を持って、今は公共交通の研究をしています。

そんな人だと思っただけならばと思いますので、よろしくお願いします。

さて、おとといの話ですが、とても雪が降ってめっちゃ大変だったと思うんです。公共交通の利用をみんな考えていきましょうというときに、やっぱりこういう言い回しすることあるんです。「今は使わないけど、自分が年取ったときに、免許返納したときに、公共交通ないと困るよ」というような話をする。でも、うんうんと聞いてもらいますけれども、あまり実感がないんです。20年後、30年後かもしれないみたいな話なので、この言い回しって、あまりうまくないなとずっと思っていたんです。

それで最近、こういう話をしているんです。例えば大雪の日、歩いて帰るのがしんどい。普段は10分くらい歩いたり、自転車とかで帰っているけど、こんな日ぐらいはバスに乗りたい。この大雪の中、バスはずっと走り続けてくれるとなれば、バスに乗る瞬間ですよ。困ったときに助けてくれるもの、そういうような捉え方をすると、ちょっと身近になる。自分が乗る機会、それこそ大雪の日、年に一回とかでもいいんです。そういうときに、バスがあったらいいな。バス会社がなくなっていたら、濡れて帰らないといけないのかと思うような、そんな感じになっちゃいますので、こういうときにバスがあるんだよというのをみんなに思ってもら。これが必要なんじゃないかなというふうに思っています。

「公共交通のこれから」というタイトルなので、前半は今の公共交通、そして、それを取り巻く都市ですね、地方都市が今どのようなになっているのかについて、後半はこの先のいろんな技術についてお話をしていきます。先ほど議長とお話ししていて、自動運転とか、そういうようなキーワードとかも出てきたりとか、最近メディアですと、ライドシェアとか、皆さんも聞いたことあると思うんですけども、そういう新しい話、これがこのまちでそのまま使えるのか、それとも使えないのか、そういうようなお話をちょっとしていきたいと思っています。

(スライド4)

ではまず、都市の現状ですが、これはよく言われる話で、皆さんが年を取って、免許を返納したらみたいな話をしたんですけども、その捉え方って実はちょっと間違っている部分、ちょっと思い違いをしている部分があるかもしれません。

(スライド5)

この先、人口は減っていきます。これは多分みんな思っているとおり、高齢化率は上がっていきます。こっちは全国のデータ、こっちは小さな町とか村のデータです。これでポイントになるのは、小さな町や村も同じように人口が減っていく、高齢化率に上がっていく。高齢者の数そのもの、これは全国で見るとこの先、増えていくんです。

ですが、小さい町や村になると、高齢化率が上がるのは、若者の減り具合が早いのが原因なんですね。高齢者そのものの数も減っていきます。

これは公共交通の話で言えばよくある話です。コミュニティバスを走らせましょう、これからは高齢化率が上がって困っている高齢者が増えるから、そうするとコミュニティバスの利用者数は増えるはずだ、というふうなことを考えるかもしれません。ですが、困っている人の割合は増えるけれども、困っている人のそのものの数は減ってしまうので、コミュニティバスの利用者数は放っておくと減ってしまう、これが普通な状態です。まず、ここのポイントを押さえておいたほうがいいと思います。

(スライド6)

ですが、あくまでも全国の統計データでしかないもので、小平市ではどうだろうというのを作ってみました。小平市の規模はちょうど中間ぐらいで、2050年ぐらいまではまだまだ高齢者が増えそうな、

大きなまちと同様の状態。でも、実はほぼ横ばいなんです。あまり高齢者の数は増えていきません。高齢化率は上がっていくので、小平市に当てはめると、高齢者の数はあまり変わらない、高齢化率が上がっていくので、困る人の割合が増える、そういうような状態だと思っていただくのがいいんじゃないかと思うんです。ですので、にじバスとか、ぶるべ一号とかの利用者数は横ばいという計画を担当課が出してきたら、それはそうだよ、もともとのパイはそうだよ、そういうふうに捉えることもできるかもしれない。そういうところが結構な重要ポイントだと思っています。

(スライド7)

同じように免許返納の話、これもよく出てくるのですが、結論だけ先に言っちゃいます。この先どうなるか。免許の保有数ですね、棒グラフが高齢者の人口、そして青い部分が高齢者の中で免許を持っている人の数です。保有率、これが赤い折れ線グラフです。この先、高齢者の数はほぼ横ばい、そして未来は減っていくこと、先ほどお話ししましたけども、横ばいです。ですが、見てください。青の割合、どんどん大きくなりますよね。これは高齢者で免許を持っている人がどんどん増えていくというような状態です。とすると、高齢者でも運転できる間は免許持っているから、別に公共交通に頼らなくても生きていけるような人の割合が増えるということなんです。

何でそんなことが起きるかという、これ免許の男女別の保有率をグラフにしたものですけども、実は今の高齢者の方々のうちの女性で免許を持っていない人がすごく多いんです。ですが、若い世代になると、あまり男女差がなくなっていく。2040年とか、2050年は、このグラフはこのまま横にスライドする状態ですので、この先、高齢者になる人たちは免許を持っている人たち割合がとても多くなる。そうすると、先ほど高齢者数に着目しましたけれども、その中で要は移動に困っている状態ですね、免許を持ってなくて移動に困っている人の数は、むしろこの先はちょっと減っていくかもしれない、そんなような状態だというふうに思ってください。

これは全国の統計なので、小平市で考えるんだとしたら、小平市の中だけに限ったデータをつくっていただいて、見てみるのがいいかもしれません。

でも、ちょっとだけ注意する点は、免許を持っているから移動に困っていないかどうかと言われたら、必ずしもそうじゃないですね。よく言われる免許返納しない理由は、返納しちゃったら移動に困っちゃうから。本当はそろそろ俺も運転やばいなどと思っているけど、手放すと不便だしなどと言って免許を持っているけれども、運転に不安がある人たち、これが一定数いるぞというのはちょっと忘れてはいけません。公共交通がもっと便利になったら、積極的に返納しようかなという人も、この青の中に含まれるというのはちょっとだけ覚えておいていただければと思います。

(スライド8)

もう一方で、交通事業者の状況についてもちょっとお話をしていきたいと思います。交通事業者、特にこれはバスの話をしています。小平市ですと、バスもたくさん走っていますし、鉄道ですと西武鉄道が何本か。僕も今日、子どもの学校が国立市にあるので、国立市に子どもを送って、国分寺市まで戻ってきて、西武多摩湖線に乗ってここまで来たみたい、そんな感じなんですけれども。これはバスだけに限った例です。

バスの利用者数というのは、年々下がっていましたが、年々下がっていたんですけども、実はコロナ禍前の2015年ごろ、東京も含まれる都市部では、むしろ利用者数は増えているんです。公共交通、どんどん衰退している、衰退しているとみんな言っているけれども、実は底の状態からはちょっと実は上向きになっていたのがコロナ禍前の話です。

この部分（2020年の利用者数）が減っているのは新型コロナウイルス感染症のせい、そういうふうにも思っておいていただければと思います。

もちろん公共交通の利用者数が減っているのって、みんながマイカーを持つようになったとか、そもそも人口のパイが減っているよという話もありますし、もう一つよくお伝えしているのは、IT技術の進展ですね。お買い物に行かなくても、物が届いちゃうんですね、ネットでぼちぼちすると。そういうようなお話だというふうにも思ってください。僕はバスマニアなので、移動したくてたまらないんですけども、お買い物したいだけだったら、自分で行かなくても、おうちに届くんだったら楽ですよ。だったら、そっちを取っちゃうよという人が増えている、これも一つの要因じゃないかと思っています。

こちら（スライド8右図）は交通事業者の中の収支、お金の話です。交通事業者は赤字だってよく言われます。コロナ禍前から赤字の会社、今日は小平市なので、都市部の話しかしませんが、4割の会社はコロナ禍前からそもそも赤字でした。そして、コロナ禍になって、1社だけ黒字の会社があったので、100%じゃないんですけども、ほぼ赤字。この1社も、別に交通事業で儲かっていたわけではなくて、そのときちょうどバスの営業所を閉鎖して、不動産収入があって黒字になったというだけなので、バス事業としたら赤字だった。回復してきましたよと言われても、そんな状態だというふうにも思ってください。

そもそも、日本の公共交通事業は公共と言いながら、バス事業者はほぼ民間ですよ。この辺りですと西武バス、京王バス、立川バスとか、走っていますけれども、民間事業者がこんなに毎年赤字でやっつけていけないわけがない。これがまず大前提だと思っただけのほうがいいんじゃないかと思っています。いろんなところでお話しすると、井原さん、事業者のこと擁護し過ぎですよ、もっと経営努力させなきゃみたいなことを言われるんですけど、そうかと思いつつ、真っ向からいつも闘うんです。だって、彼らがいなくなったら、公共交通やる人がいなくなっちゃうんですもん。これは全力で擁護したほうがいいんじゃないかとも思っています。

もちろん立場的には難しいと思うんですよ。一民間企業のために何で公金を出すのかという話は、絶対出てくると思うんです。なので、これ非常に難しい話ですけども、公共交通、要は公共性があるというのであれば、そこに対してどうお金を使っていくかということは、ぜひ皆さんのお立場で考えていただければというふうにも思っています。

そして、お金の話だけではなくて、最近は運転手不足の話、これもよく出てくると思います。すごく大ざっぱな話、後のスライドで出てくるんですけども、お金の話ではないんだと。赤字だったら、赤字補填してあげるよ、お金を出すからバスを走らせてくれたまえみたいな。これが今までの関わり方だったと思うんですが、お金もらっても、バス会社にはそもそも人がおらんのできんのよと、そう言って断られちゃうこと、こういうことが実は増えています。

最近すごく実感があるんです。もう、自治体がバス会社をそれこそ入札とかで選ぶんじゃなくて、むしろバス会社に選ばれているんじゃないかと。ちゃんとお金を出す、これは当たり前。それ以上に、一緒に利用が増えるように取り組んだりとか、いろんな取組があると思うんです。バス会社と一緒に公共交通事業をやっていく、そういうところがむしろ選ばれる自治体になっていくんじゃないかと思っています。

今までは、収支が取れないからサービスを悪くする、要は儲からないところをやめたりとか、運賃を上げたりとか。最近はバスも鉄道もちょっと運賃が上がりましたよね。運賃が上がったのって、何年かに一回上がっているよねと皆さんは思うと思うんです。ただ、今まで上がっていたのって、消費税が上

がったときとかだけなんです。単純にこれじゃ経営が成り立たないから、値上げしましょうって、本当に何十年かぶりの話なので、それぐらい危機的な状況だというふうに思っていたかといいんじゃないかと思っています。

(スライド9)

もう一つは、我々のまち側の考え方です。公共交通空白地域という言葉があります。小平市でも既存の鉄道、そして民間のバス事業者、これだけでは地域の中の移動というものが便利ではないので、公共交通が空白になっている不便な地域というものがどうなっているかというお話をちょっとします。

そもそも実はここで駅から1キロメートルとか、バス停から1キロメートルとかって書いてありますが、国的には何も定義はありません。なので、例えば家から1キロメートル歩いて、駅やバス停がない人って、全体の人口でいうと2%しかおらんのですね。こう思うと、98%の人が1キロメートル圏内に住んでいると思うと、めっちゃ便利、これでいいんじゃないの、さすがに100%は難しいよねという気がしちゃうかもしれないです。でも、これ単純に数字のマジックで、例えばこれを500メートルにすると6%になる。300メートルにすると人口の20%になるということが分かってくる。ここら辺までいくと多分、今の皆さんの実感に近いんじゃないかなと。

そして、(スライドの) ちょっと小さく下に張ってありますけれども、小平市の公共交通に対する基本方針では、鉄道駅から500メートル、そしてバス停までは200メートルを公共交通の空白地域と呼ぶようにしているので、これぐらいの人が不便なところに住んでいるというふうに思っていたかといいいんじゃないかなと。これもぜひ、担当課にどれぐらいか聞いていただければと思うのですが。

実はこういう考え方が必要だと思っているんです。もちろん、バスが廃止や減便になってしまって、公共交通空白地域になっちゃったという人ももちろんいます。ですが、バスも今までどおり走っている。そして、それこそ、ここに50年住んでいるみたいな人がある日、公共交通空白地域の住民になってしまい、不便になっちゃう瞬間というのが存在するんです。例えば、今までは免許を持っていて車で移動ができた人が、免許を返納して、移動できなくなったという人、これもそれに当たります。

もう一つ、見逃されがちなのが高齢化による徒歩圏の減少、すごく小難しく書いてありますが、年を取って歩けなくなったという話なんです。若い頃は家を買って、500メートル先に駅があって、駅近でいい物件を買ったと思うのかもしれない。でも、これが年を取ってくると、500メートル歩くのがしんどい、しかもこの500メートルも普通のきれいに整備された500メートルならいいと思うんですが、道が悪かったり、坂道があったり、お買物の後に両手に荷物を持っていたり、状況によって全然違うんです。そうすると、小平市が設定している駅から500メートルとか、バス停から200メートル、これですら大変な人というものは存在する。住んでいる場所も、周りも、何も変わっていないのに、自分が年を取ったから、不便になっちゃった。こういう人が、これから増えていく。高齢化率が上がっていくので、困っている人の割合が増えていくというのは、実態としてあり得るんじゃないかと思っています。

先ほど、公共交通空白地域に数字の定義はないと言ったので、この表現が適切かどうか分からないのですが、地盤みたいなものがあると思うんです。自分たちの地域、自分の地盤のエリアで地域のおじいちゃん、おばあちゃんたちと一日歩いていただいて、これは確かに不便だとか、距離だけではなくて、歩道がきれいに整備されているとか、そういうことでも全然変わってくるので、一緒に歩いてみてどんなものか調べていただかといいいんじゃないかと思っています。

(スライド10)

そして、もう一つ、移動の問題と見せかけた家庭の問題というものが実は隠れている。送迎人生と最近よく言っているんですけども、デフォルメしてあるので、ここの登場人物はお母さんということ、これはお許しいただきたいというふうに思っています。

お母さんは朝、学校に行く子どもを駅まで送迎しています。そして、家に帰ってきたら、今度は母親を病院につれていきます。そして、母親の病院が終わって、やっとお昼ご飯を食べたと思ったら、子どもが帰ってくるので、今度は習い事に連れていきます。そして、やっと一日終わったと思ったら、夫から電話がかかってきて、「今日ちょっと飲んじゃってさ、ちょっと家まで歩くのがしんどいから、迎えに来てよ」と言われる。こうやって一日の中に何度も送迎というものが出てくる。この例は最大値ですよ。こういうようなことが実は存在するんじゃないかと思っています。

僕も、実は子どもが昨年、小学校1年生になって、朝は学校まで送っています。今は練馬区に住んでいるんですけど、練馬区から国立市まで子どもを送っています。子どもを送るため朝6時半ぐらいに家を出て、7時半ぐらいに学校に着くんです。ですので、ふだん仕事は朝7時ぐらいからやって、午後3時くらいまでに終わるというサイクルなので、僕はスライドして成り立っているんですけど、なかなかそうはいかないですよ、こんな仕事でもなければ。今日も午後3時に終わるのかもしれませんが、それができないとやっぱり、子の送迎をするために、子どもの進学を機に仕事を変えるとか、そういうことを考えたりする必要が出てくる。

今日、国分寺駅の不動産屋で看板を見て、そこに早稲田実業学校の最寄りの物件たちと書いてあるんです。ここはまだ来る側だと思うんですけども、地方になると、子どもが学校に通うのに遠いから引っ越ししようということになる、これもよくあるんです。僕もすごい悩みました。子どもに「私は何で1時間もかけて小学校に通わなきゃいけないの。同じマンションの子は近所の小学校なのに、何で私だけ。私も国立市に住みたい」と言われたら、国立市に引っ越したかもしれないですね。そういうようなことも実はよくある。それくらい送迎というものは、実は見えない負担になっているんじゃないかという気がするんです。

送迎する側も、自分の親の送迎はするかもしれない。でも、義理の親を送迎するかどうか。昔はそんなことはなかったと思うんですが、そういう問題がある。

逆に送迎を頼むおばあちゃんの方もやっぱり頼みにくいから、そもそもお出かけをやめよう。よくあるのは、こういう話です。病院に行く送迎は頼めるけれども、例えばお友達と遊びに行く送迎をお嫁さんに頼めるのかということ、やっぱりちょっと気兼ねしちゃう、そういうようなこともあると聞いています。そうすると、移動ができないという話にもなりますし、その結果として、だんだん要介護になっていく、要はフレイルの状態になっていくことにもつながっている。

でも、これが何で移動の問題じゃなくて、家庭の問題だと言うのかということ、こういう人たちが住んでいるまちで、アンケート調査するんです。皆さん、移動に困っていますかとアンケート調査をすると、あの人もこの人も困っていないと答えるんです。めっちゃ便利ですからね、送迎。タクシーより便利ですよ。なので、誰も困っていないです。その結果を見て、このまちはまだ移動に困っていないから、公共交通の充実なんて図らなくていいやということになっちゃう。でも、実はそれは移動の問題じゃなくて、家庭の中の誰かの負担によって賄われている、そういうこともあるということをぜひ覚えておいていただきたい。これから、市の公共交通のことを考えていくときに、公共交通の問題というよりかは移動の問題、移動の問題というよりかは移動にまつわる人の問題、そういうところまでちゃんと考えて

いくことが重要なんじゃないかと思っています。

(スライド11)

(スライド12)

それに対して、我々はこれからどうしていかなきゃいけないか。もちろん無策ではないです。国もいろんなことを考えています。地域公共交通活性化及び再生に関する法律というのがあります。これは我々、地域交通法と呼んでいますけれども、これができたのが2007年です。それ以前は公共交通の利用者が多かった時代、そしてその次の時代、これは多分僕と似たような世代の方がいらっしゃるの、実感あると思います。いわゆる規制緩和して、いろいろと事業者同士を競争させて、よりよいサービスをしていきましょう、これは交通の話だけじゃなくて、いろんな分野でそういう話があったと思います。それでうまくいっている分野があるのかな。逆にちょっとよく分からないですが、少なくとも公共交通の世界はそれじゃうまくいかなかった。

競争していいサービスをしようではなくて、競争なんかしていたら生きていけないから、競争しそうなところは全部手放そうと言って、どんどん衰退してしまった。なので、ここの話って10年ないんです。ここは規制緩和してどんどんやっていこうぜと言ってた10年後には、活性化と再生をしなきゃいけないという法律をつくった。何か出発点がマイナスなんです。マイナスから頑張ってゼロにしようみたいなことを何とかやろうとしているのがこの10年、15年ぐらいの間だと思っています。競争して、どうしようではなくて、競争どころじゃない、そういうような状態だというふうに思ってください。

小平市は人口もまだまだいて、バス会社も複数ある状態です。昨日、国分寺駅から小平市に移動するのに、途中でにじバスに乗ろうと思ったんです。にじバスのバス停で待っていたら、にじバスをあえてスルーして、西武バスに乗った人たちがいたんです。これはちゃんと考えられて、ちょっと走る路線が分かれているからなんですけれども。同じようなところを走っているのに、本当に複数必要なのかとか、本当は役割分担したほうがいいんじゃないかとか。競争して、ここはお客さんが乗るから、うちの会社も走らせようとかって、そんなことやっていたら、この便は共倒れになっちゃうんです。これからはむしろ、そういうことをうまく調整していかなきゃいけない。

(スライド13)

2020年の法改正、独禁法の適用(カルテル)除外という言葉を入れさせていただきました。バス会社同士とか、あるいは小平市役所が集まって、この路線はこちらの事業者にしようとか、この路線はあちらの事業者にしようと相談する、これはあたかもいい話じゃないですか。でも、あたかもいい話なんですけど、これやると独禁法(独占禁止法)に触れちゃうんですね。カルテルというやつです。なので、今までは、そういうことってやっちゃいけなかったんです。でも、そんなこと言ってられないので、カルテルにしないことにしたり、カルテルだけど、やっていいよということになったので、むしろ相談してやっていきなさいと、そんな時代になったと思っています。

その地域公共交通を誰が担うのか。これは結構、重要なんです。

(スライド12)

地域交通法(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)の第四条の中に、それぞれの役割分担が書かれています。国、都道府県、市町村、公共交通事業者、これが並んでいる状態ですけれども、どこの文章の最後にも、「努めなければならない」と書いてあります。つまり、努力せよということです。

例えば、国が公共交通事業をやります、公共交通事業者が公共交通事業をやりますと書いてあれば分か

りやすいんですが、結論からいくと、日本の今の法律は、誰かがやらなきゃいけないということにはなっていないんです。だからこそ、この人たちがみんなで協力して維持していきましょう、協力して努力しましょう、これが大前提なんです。

ここも議論があるんです。国によっては、公共なので、国がやりましょうというのを法律であったりとか、憲法であったりとか、そういうもので定めているような国もあります。ですが、日本はそうじゃない。まず、ちょっとこれは大前提です。よく公共交通なのだから、自治体でやるべきだというような要望をしてこられる市民の方々いらっしゃると思うんです。気持ちは分かるんですけども、それはごめんなさい、今、日本はどうやらそうじゃないらしい、なので、あなたも込みで、みんなで相談しようというような状態からスタートしないと、最初にそこの部分で闘っちゃうと、多分結論出ないんです。なので、ぜひ皆さん、そういうもんだというふうにまず思うことから始めましょう。

ですが、みんなで話し合おうと言うけれども、一番頑張らなければいけないのは誰なのか。なかには、主体的に旅客輸送サービスの提供を確保している自治体があります。一番主体的に頑張るのは自治体です。小平市が一番旗を振るべきなのですが、公共交通って、一つの市町村でとどまっていることより、ほかの市町村に出ていくものがたくさんありますよね。鉄道が一番分かりやすいと思います。とすると、一つの市町村だけで考えても仕方ないものというのがたくさんあります。そうすると、本来は都道府県が間に入って、一緒に広域的に考えるべきであるというふうに書かれているのですが、正直、皆さんも実感あるかもしれません。東京都はあまり役に立たないです。とすると、都が頑張ってくださいというより、周辺の市町村とよく個別に相談してやっていく、これが今求められている話なんじゃないかと思っています。

(スライド16)

コロナ禍対応で毎月の公共交通事業の利用者の変遷グラフですけど、実は国も2023年3月までは、毎月ちゃんと事業者から話を聞き統計を取っていて、データを出していたんですけど、2023年3月でデータの公開は終わっています。建前ですけども、今どうやらコロナ禍は終わった状態というふうになっていると思うんです。

(スライド17)

その3年間(コロナ禍)に公共交通の利用者はどうだったのか、グラフをつくってみました。このゼロ%のところは2019年比(差)というふうに思っただけならばということで、2019年比がゼロはまだない、そんな状態です。この年末年始で初めて鉄道が2019年を超えました。正確に言うと、2023年の年末は2019年を超えたんです。でも、年始はいろいろなことが起きたので、実は若干マイナスになっていると聞いていますけども、そういうような状態だというふうに思ってください。

では、ちょっと振り返りですけども、最初ですね、新型コロナウイルス感染症がはやり始めて、緊急事態宣言が出ました。そのとき、みんな外出すると言われてましたよね。みんな最初は言うことを聞いたんです。なので、バスや鉄道の利用者は半分ぐらいになりましたが、それ以降の緊急事態宣言でバスや鉄道の利用者数はふだんと全然変わらなかった。これが事実でございます。

その後、徐々に、徐々に回復しているというグラフに見えるかもしれませんが、回復しているんだけどこう思っています、公共交通の業界の人たちは。回復してきた、やっと一息つけるな、でもコロナ禍前には戻らないだろうなと思っています。これが今2019年比ゼロ%、プラマイゼロがこのラインで、今ここなんです。10%減とか、20%減ぐらい。戻っても1割減ぐらいなんじゃないかというのが業界の読みでございまして、これがだったら10年、20年ぐらい、ちょっと少ない状態が続いて

いくんじゃないかと言われていました。

これがもともと儲かっている業界ならいいんです。もともと、赤字な業界でお客さんが1割減、売上げが1割減、本当に生きていけないみたいな、そんな世界だというふうに思ってください。回復しないことというものに問題があります。なので、ちょっとずつ良くなっているから、もう大丈夫だよ、そう思っはいけないというようなところなんです。

(スライド18左)

何でそうなのか。ちょっとこれは人の利用する側の行動の変遷みたいなのを取ったグラフで、それぞれ毎年データを取っています。4年間入っているのですが、ちょっと見づらいかもかもしれませんが、大ざっぱに見てください。移動するときどんな交通手段を使っていますか。電車やバスを使っている人たちというのは、コロナ禍の初期も減少や、やや減少。2023年になっても減少している人っていうものがたくさんいます。一方で、増えているのは自家用車の利用です。この人たちがこっちに転換してしまったので、みんなが外出するようになって、バスじゃなくて自家用車を使おうというふうになっちゃっているのが数字から見てとることができます。

僕らモビリティ・マネジメントという言葉を使っているのですが、小平市なんて、むしろモビリティ・マネジメントの世界では最先端をいく自治体ということになっているというか、実際にいろんな取組をなされています。そういう取組をして、何年もかけて徐々に、マイカーから公共交通の利用に転換しようというのをそれこそ10年、20年かけて頑張ってやっていたんです。それが今、全て失われてしまった。こっちに転換しちゃった。そして、みんな気が付くんです、マイカーを利用して、超便利じゃん。麻薬みたいなものですね。便利だから、コロナ禍ではなくなったけど、やっぱりこっちを使おうという人がどうしても増えてしまう。なので、僕らは多分、これから諦めることなく、また10年、20年かけて、徐々にこっちに転換していこうとやっていくんですけども、その間、10年、20年、バス会社が生き残れるか、これはどうやら怪しいみたいな、そんな世界だというふうに思ってください。

(スライド18右)

もう一つ、こっちです。お買物とか、飲食とかの行動、これの増減を見てみましょう。ショッピングモールとか、飲食店の利用が減っています。特に飲食店なんて、コロナ禍の初期はすごく減ったと思うけれども、実は減少率でいうと、今もあまり変わっていません。飲食店、実際に潰れてしまったところもたくさんあるんじゃないかと思うんです。こっちは何に変わったかという、ネットショッピングとか、デリバリーとか。これは先ほどのICT、IT技術の進展のところでお話ししましたがけれども、お買物なり、何かを食べたいとか、別に行く必要はないんです。特に買物難民みたいな言葉があるじゃないですか。そのときにどうしても僕ら交通屋は、コミュニティバスを走らせようとかってやるんですけども、別にコミュニティバスである必要はなくて、それこそ移動販売のお店が来てくれる、これでもいいですよ。お買物という需要は満たせます。それこそデリバリーでもいいですよ。物が来てくれる。こっちのほうが楽だと思う人もたくさんいらっしゃいます。というような中で、こっちに転換していった。

でも、僕はやっぱりお出かけして、自分でお店に行って、いっぱい陳列棚にある中から好きな牛乳を、このメーカーのこれが好きだからと言って選びたいんです。やっぱり移動販売になると、品数が減ってしまったりとか、各地をぐるぐる回って一番最下流側に行くと、いつも買っている牛乳がない。そういうようなことになるので、お買物の自由度みたいなことを考えると、楽しいのは自分でお買物に行く方が良いかと思うけれども、それは正直、人それぞれでして、移動販売を待つ、こういう人たちも一定

数いると。この人たちが戻ってくる未来はあるかな、何せ便利ですからね。便利なものからはなかなか逃れられない、そういうようなお話だというふうに思ってください。

そういった状況の中、交通事業者は今後どうしていかなきゃいけないか。交通事業者はどういうふうに頑張らしようという話と、これは交通事業者が苦手だから自治体が応援したほうがいいよというお話をちょっとしたいと思います。

(スライド19)

これはどんなグラフかという、赤が今ですね。これは時間、利用者数ですけども、公共交通の利用者は朝と夕方のお客さんが多い。これは当たり前というか、多分、皆さん実感あると思うんです。これの何が良いのか、何が悪いのかですね。交通事業者は、このピークに合わせてバスも電車の編成も持たなきゃいけないし、それを運転する運転手も確保しなきゃいけない。むしろ昼間の時間帯は、客が少ないから、運転手もこの時間だけ働いているわけじゃないので結局、雇用しておかなきゃいけないので、ピークに合わせて資源を持たなきゃいけない。なので、すごくストレートに言うと、コストが悪い状態です。

だとすると、できるだけこのとんがり、これピークって僕ら呼んでいますけど、ピークを下げてできるだけ平準化してあげよう。このグラフですね、縦が利用者数ですけども、赤と青の一日の合計、利用者数の合計はどっちが多いかなと見ると、何か赤が多い気がしませんか。違うんです。これ僕が自分でグラフをつくっているから分かっているだけなんですけど、赤と青それぞれの一日の利用者数を合計してみると同じ数になるんです。そうすると、青の曲線のように（なだらかに）してあげたほうが利用者数のピークは半分ぐらいになりますよね。バスの台数は半分で済む、要はコストが半分で済みます、極端な話。これが実はとても効いてくるというようなお話でございます。

これをやるためには、もちろんピークを減らすということもしなきゃいけない。そして、このピークじゃない時間を上げるということもしていき、これが結構重要でございます。例えばこのピークを減らすため、コロナ禍もよく電車の中でアナウンスが流れていました。「密を避けるためにテレワークをしましょう」みたいに流れていたと思うんです。当時、これは確かに仕方ないと思っていたんですけど、でも今になって冷静に考えると、すごいことですよね。どこかのお店に行くと、サービスを受けているときに、うちのサービスは使わないでくださいとアナウンスが流れている。冷静に考えると、おかしな話なんです。なので、この先もずっとこれが言えるのか、むしろ言うのだったら、自治体が言ったほうがいいと思うんです。

よく自治体の取組で、公共交通に関わるどころだと、ノーマイカーデーとかやっているところあると思うんです。例えば月に一日決めて、その日はみんなマイカーを使わないようにしましょう。それをやってくれる事業者には、表彰したりとか、それこそ入札にげたを履かせたりとか、自治体でよくやっていると思うんですけども、例えばテレワークを推進してくれる会社には自治体が何か表彰しましょうとか、そういうふうにやってあげたほうがいい。やっぱり交通事業者も自分たちのサービスを使うなど言い続けると、だんだん心が病んでいくんです。そういうようなことはきっと自治体を中心にやったほうがいいんじゃないかと思っています。

一方で、もう一個、このピークをシフトしてあげる。これもコロナ禍でも同じアナウンスが流れていました。テレワークなどによってピークを下げましょう、そして時差通勤によって、違う時間帯に移動しましょうという話、これはお客さんがこっちにスライドするだけだから、交通事業者は自分で言ってもいいと思うんです。とすると、このピークを下げる、ピークをシフトさせる、そしてここの時間帯を

上げてあげる、ここは交通事業者が頑張るゾーンだと思うんです。

どのようにやるか。アナウンスするというのだけが今まで行われていましたけれども、最近は時間帯別運賃とか、定額運賃というような取組が始まっています。非常にシンプルな話なんです。この時間帯の運賃は高くして、この時間帯の運賃は安くすることにより、利用者数をスライドさせる。これ日本の運賃制度の問題で、リアルタイムに切符とか、ICカードでの支払い金額を時間帯によって変える。これも手続論なのではしょっちゃいますけども、これをやるのはめっちゃ大変なんです。今できているのはJRの定期券です。定期券はピークの時間帯だけしか使えないとか、ピークじゃない時間に使ってくれたらポイントで返してあげる、そういうような取組の中でこういうものが進められています。徐々に徐々にシフトしていきましょと。

もう一個、こちらにもシフトと書いてありますけれども、これはちょっと違うシフトなんです。これは同じ移動の中で時間を変えましょというシフト。こっちは人の行く先をそもそもシフトしちゃいましょという話です。こっちはどういうことかという、すごいデフォルメして言います。今帰ると電車が混んでいるから、駅前で2時間飲んでいってください。そうしたら、すいている電車で帰れますよ、そのときに居酒屋で使える500円のクーポン券を出しましょという話。これは交通事業者だけではなかなか難しいと思うんです。それこそクーポン券500円はどちらが出すんだみたいなこと。交通事業者と駅前の商店をやっている人たちの間を取り持って、つないで、うまく分担していこう、シフトしていこう。こういうのも自治体がやると、よりいいんじゃないかと思っています。

なので、平準化をやっていきたいんですけども、それぞれの自治体でやった方が効率いいこと、事業者がやった方がいいことというものがあるので、こっちは事業者にも僕もやるように言うので、ぜひ皆さんはこっちの部分ですね、いろんなことを考えていただければいいんじゃないかと思っています。

そして、これが今の現実ですけども、崩壊というちょっとセンセーショナルなキーワードを使っていますように、我々はコロナ禍の中でも交通崩壊という言葉を使っていました。交通崩壊、つまり公共交通そのものがなくなってしまう状態、それが実は始まっています。昨年の秋から冬にかけて、過疎地のバス会社がなくなりましたという話ではなくて、大阪にあるバス会社がバス事業全部辞めますという事例でございます。

実はちょっとからくりがありまして、田舎の赤字のバス会社より、むしろ都市部のバス会社の方がやばいというのが、業界をちょっと分かっている人にはピンとくる話なんです。田舎のもともと赤字のバス会社はもともと赤字だったので、国とか自治体から補助金をもらっていた。なので、コロナ禍でお客さんが減っても、その補助額が増えるだけで、何とかなっていた。むしろ都市部のバス会社は、もともとちょっと黒字だった。それがコロナ禍になって赤字になりました。国の制度の問題もあって、いきなり去年赤字になっちゃったから、来年から補助金を頂戴と言っても、すぐにはもらえないんです。それこそ市の補助金とか絶対そうだと思うんです。なので、もともと儲かっていた都市部の路線は、赤字に転落してしまうと、赤字補填がしてもらえないので、赤字のままです。

さあ、どっちをやめますかという話です。これは特に大きなバス会社で、田舎の路線も持っているし、都市部の路線を持っているときに、どっちを先にやめようか。僕らは素人考えをしてしまうと、儲からない田舎の路線を先にやめると思われるんですけど、むしろやめるのは都市部の路線なのです。小平市はもうちょっと危機感を持ったほうがいいかもしれません。23区内になっちゃいますが、僕もちょっとお手伝いしている世田谷区のバス会社でこの路線はもうやめますよというようなことが始まっている。これが今の現実でございます。

(スライド20)

もちろん収支の話もありますけれども、金剛バスの話(ABCニュース抜粋)はもう一歩進んでいるんです。どういうことかという、金剛バスがもうやばいと言ったときに、周辺の自治体はバス会社に補助金を出すから、何とか続けて欲しいという話を持っていった。ですが、要約するとこういう話です。バス会社からは「金じゃないんだよ。もう人がおらのじゃ」と回答をしてきたと。お金だけじゃなくて、人も足りない状態です。それで、会社そのものを維持しようとする、そもそも経営が成り立たないので辞めますと、そういうふうなお話だというふうに思ってください。

なので、報道だけ見ていると、いきなりみたいな表現をされている。僕も「突然消滅」と書いていますけど、決してそんなことはないはず。会社の経営、もちろん経営者の方々は今からどうなるか、絶対考えているはず。利用者がどうだったかという数字も絶対取っているんです。とすると、いきなり半年後に辞めますとか、1年後に辞めますというのは、あらかじめちょっとずつ分かっているはずなんです。

そうすると、それはどうやったら分かるか。非常にシンプルな話です。ふだんから交通事業者とコミュニケーションを取るか、取らないかだと思うんです。ふだんからコミュニケーションを取っていれば、「今年は経営苦しくてさ」という話が出てくるかもしれません。もともと、そういったコミュニケーションを取っていないと、すごいバス会社も警戒するんですね。だって、バス会社の人からすると、自治体の人を訪ねてくるときは、大概、面倒くさい話のときです。赤字だけここの路線を何とかして欲しいと、無理難題しか言ってくれないので身構えるんです。ですが、ふだんからお話をしていると、「今、このことで困っているけど、ここの部分を補助できないか」とか、相談ができるようになるんじゃないかと思うんです。なので、ふだんからのコミュニケーションを取っておくことは、とても大事じゃないかと思っています。

それを担当課にやらせれば良いと思うんですけど、担当課だけがやれば良いという話じゃないと思うんです。別に、バス会社とコミュニケーションを取るの、皆さんでも良いと思うんです。ふだんからバス会社とお話ししていて、何か最近やばいらしいよというのを担当課にささやいてあげる、これでも全然良いと思うんです。どっちみち、オフィシャルな話には多分できないです。オフィシャルな話になるのは事業を辞めますという1年前とか、6か月前です。ただ、その前までに雰囲気をつかんでおくのは、誰でもできると思うんです。

ちょっと小平市は分からないですけど、本当に地方の地方議会に行くと、お一人ぐらい大体いるんですね、地元のタクシー会社の社長とか、地元のバス会社の社長とか。結構よくいらっしやって、「だよな」と言ってくれることがあるんです。ふだん懇意にしているタクシー会社とか、携帯電話に番号が登録されているんじゃないかと思いますが、社長に聞かなくてもいいんです。むしろ困っているみたいな話は、運転手に聞いても分かるかもしれない、そういうふうに私は思っています。

(スライド21)

こちらは新潟市の路線バスや都内の鉄道会社の話ですけども、そういうところですら減便が始まっている状態だと思ってください。それに対して、赤字を補填しますよ、利用促進を頑張りますよみたいな話です。小平市は特に利用促進の部分では、ほかの自治体より圧倒的に頑張っている。どこの例を見たほうが良いですかと言われたら、むしろ小平市内で行われるバスのイベントとか、見にいったほうが良いんじゃないですかと言うぐらいですけども。今までも利用促進をやっていたんです。今までもやっていたけれども、どうやらこれだけでは乗り越えられなさそうな、そんなところまで来ちゃったとい

う気がしてならないんです。利用促進をやっているから、何とかなるっていうのを一旦忘れる、そういうことが必要なんじゃないかと思っています。

子どもが3歳のときにバスのイベントに連れて行って、バスに乗せてもらったり、バスと綱引きをしました。皆さんも、一年に一回やっておりますので、イベントに御参加いただければと思っています。

利用促進とか、赤字補填とかじゃないこと、我々は何をしていかなきゃいけないのか話をしておきたいと思います。

(スライド22)

これは富山県の事例なので、小平市だけではこの規模の話はできないので、その前提で聞いていただければと思います。富山県は、公共交通の公共交通戦略というものをつくっているのですが、その中でこういう表現を使うようになっています。

今まで自治体は交通事業者に対し、赤字補填しますよとか、利用促進しますよという形で、支援するという言葉をたくさん使っていました。多分、皆さんの小平市の公共交通の取組の中にも支援という言葉、結構使われているんじゃないかと思うんです。ですが、支援という言葉を使うのはやめましょうというふうに決めました。自治体は公共交通に対し、支援ではなくて、投資をする立場ですよという表現を使うようになりました。そして、市民は参画する立場です。今まで、市民の公共交通への関わり方は、基本的には要望だったんです。こうしてほしい、ここにバス停を置いてほしいとか、この時間に走らせてほしいとか。一昔前だと、そういう要望を聞かせてもらえる、これありがたいお話です。なので、別に要望が悪いわけではないです。要望が悪いわけではないけれども、それだけ言われても、できないものもたくさんある状態なんです。

今は要望プラス参画。参画について、僕はこういうふうにイメージしています。

例えば、もっとバスの便を増やしてほしいと言うだけではなくて、このバスの便を増やしたら、こういう使い方をするのにとか、こういう便数にしてくれたら、もうちょっと運賃が上がってもいいとか、自分たちが要望するに当たって、ここの部分は受容できますよと。もうちょっとストレートに言うと、ここは我慢してもいいよみたいな、そういうところまで、はっきり言っていただく。そういうことをしていただかないと、とにかく安くて、速くて便利なもののほうがいいことになってしまうので、要望だけ言うこととは大きな差があるんじゃないかなと思っています。

そして、もう一回戻りますが、自治体の投資、これは今までもそれこそ、赤字補填でもお金を出していましたし、利用促進にもお金を出していました。そういったソフト施策に比べて、もっとハードに対してお金を出していきましようというような、これが投資なんじゃないかというふうに思っています。めちゃくちゃストレートに言います。バス事業者が古いバスを走らせているんだったら、市がお金を出して新しいバスにしてあげる。これもすごく極端に言って投資だと思うんです。それによって、利用者が便利になったりするのであれば、バスの台数を増やす。

聞いた話ですが、バス会社は運転手不足で求人しても人が集まらない。これは全国どこもそうなんです。とある東北の自治体では、バス会社が求人しても集まらなかったんです。全く同じ労働条件、同じ給料で市が臨時職員として募集したところ、なぜかたくさん集まりました。気持ちは分かります。その臨時職員の業務内容は、市のコミュニティバスの運転と書いてあります。結局やっていることは一諸なだけけれど、やろうと思えばできる話なんです。そういうところまで市が関与していく、そういうことが求められています。

(スライド23)

文字ばかり多くて申し訳ないんですけども、中身ははしょっちゃいます。結論だけ言います。これは富山県の中に走っている、今はJR西日本が運営している鉄道事業で、これを第3セクター化しましょうという話です。

第3セクター化するに当たって、県と沿線の四市は合わせて150億円を投資します。それによって、電車を新しくしたりとか、ICカードを導入したりとかして、要は便利にするというようなことです。県と市が150億円を拠出するのなら、JRも150億円を拠出しましょうと、300億円かけて事業を再編する、発想はこういう話なんだと思うんです。

バス会社や鉄道会社も、要望だけする自治体にはきっと1円も投資してくれないです。俺たちも投資するから一緒によくしようよと、覚悟を決めてやってくれるところには、ここはやろうねというような話をする。JR西日本の話で言えば、富山県では150億円を出すとこの話をした一方で、今ちょうどメディアには出ていますね、中国地方の辺りのローカル鉄道、JR西日本が運営しているローカル鉄道は撤退するんじゃないかみたいな話。ここが、自治体の覚悟の差になってくるんじゃないかと思います。今後、これができない自治体は交通事業者には選ばれないことはなく、お金も出てこないし、サービスも続かない。これが一番悪い未来として待っているんじゃないかと思っています。

(スライド24)

この資料は二、三年使っていますが、皆さんもお気づきだと思います。令和6年能登半島地震で一番ダメージを受けた自治体、能登半島の先っぽにある珠洲市です。珠洲市は、もともと民間のバス会社が走っていましたが、これ震災関係ないですよ、震災前からの話で、全部辞めました。その代わりに、市が地元のタクシー会社と一般社団法人をつくって、市営バスを走らせましょうということをしました。しかも、運賃は無料です。これが一番究極系だと思います。先ほど、公共交通は誰が維持するのかと言いましたけれども、珠洲市は覚悟を決めて、これは市がやるものだと決めて、金も出して、そして運行もしています。

これはすごいと思って、直接お話を聞きに行っただけです。そこだけ切り取って話しちゃいますけど、「よく議会を通りましたね」と聞いたら、「むしろ簡単に通りました。皆さん、すごく納得してくれました」という、すごく意外な回答だったんです。「何故ですか」と聞いたら、「日本一幸せを感じられる珠洲市。これが市の都市計画マスタープランのスローガンというか、目標です。その要素として、全ての市民が移動できる社会を実現しますというふうに書かれているんです。これは珠洲市の中で、議会も含めてみんなが理解していることです。だから、公共交通は市がお金を出してやるということは、皆さん当たり前のように納得していただきました」というお話でございます。

もちろん、これはどこのまちでもできるという話ではないと思うのですが、よく聞かれるんです。何かいい先進事例はありませんかと、そういう聞かれ方をするとするんですけども、事例はあるんです。あとは、やるかやらないか。珠洲市のように極端にやることもできる。公共交通に1円もお金を出さない自治体も実はたくさんあります。都市部では、それこそ民間事業者がやれよと考えている自治体はたくさんあります。

多分、小平市は中間ですね。一部お金を出したりとか、自分たちでコミュニティバスを走らせたりと。どこに基準をセットするか、決めるのは皆さん次第だと思うんです。極端な両端の例は出来上がっている状態なので、これがまさに公共交通の最終系なんじゃないかと思っています。

(スライド25)

とはいうものの、財源が必要じゃないですか。この話もどうしても避けては通れません。これはどういうことかという、クロスセクター効果という言葉を使っています。クロスセクター効果とはどういうものかという、ちょっと今日はデフォルメして話しちゃいますけれども、今ある公共交通がなくなってしまうたら、そのなくなってしまう結果として、交通ではないほかの分野、これがクロスセクターですけれども、ほかのセクターで別のことをしなきゃいけない、お金がかかってしましますが、そのお金の価値を積み上げたものです。

例えば今、公共交通を使って学校に通っている子がいたとしましょう。バス路線がなくなったため、代わりにスクールバスを走らせなきゃいけなくなりました。そうすると、もちろんお金かかっちゃいますよね。例えば、スクールバスを走らせるのには1年間に1,000万円かかりますみたいな話だったとすると、むしろその1,000万円はスクールバスに使うのではなくて、公共交通に対して1,000万円投資を行う。今の公共交通を維持するほうが価値はあると思います。その影響を与える先というのは教育だけではなく、いろんな分野に及びます。

(スライド26)

千葉市の事例ですが、千葉市はバスではなくて、第3セクターでモノレールを運行しています。モノレールの事例の中でこのクロスセクター効果が使われています。毎年22億円の赤字なんです。それをクロスセクターの価値として投資をする意味があるという説明をして、議会に対して22億円の予算要求を行い、承認されている。根拠がなければ、毎年何で22億円を垂れ流していくのっていう話になるわけですので、この根拠にそれを使っているというようなお話だと思ってください。

いっぱい書いてありますけど、全部やる必要はないと思うんです。自分たちのまちの中でこれは対象になる、ならないみたいなを選びながら、交通がほかの分野、ほかのセクターに対してどういう影響を与えているのかを把握していただく、これが重要なんじゃないかと思っています。

とすると、小平市では、にじバスやぶるべー号を走らせていますけれども、利用者からの運賃収入だけで採算が取れますよというふうには、どうやってもならないです。計算すれば簡単です。常に満員でお客さんが乗ったとして、ぶるべー号の運賃は150円ですけれども、150円をみんなが払っても、採算が取れる数字にはならない。もともと絶対赤字というものって、たくさん存在するんです。というときに、その足りない分をなぜ自治体が出すのかという根拠を考えていく必要がある。

(スライド27)

そして、その負担割合というものは、これこそルールがないのです。ぜひ地域の人々、そして皆さんと話し合っていきたいところです。分かりやすいのは、病院の社会保険制度だと思うんです。自己負担率が3割と決まっているから、みんな納得しているのかな。納得していない人もいるかもしれませんが、3対7が何となく定着している。公共交通に関して言えば分かりやすいのは運賃です。地域で負担する。究極的には全額、市が税金でお金を出しますよ。税金でなくても、自治会単位で集めますよとか。

ぶるべー号の運行範囲、四つに分割している範囲ありますよね。その範囲で利用しているみんなでお金を出し合うとか、乗らない人も含めて地域で負担しますよという考え方もあるかもしれません。この割合というものをしっかり考えてあげる。そして、みんなが合意をすることが大切だというふうに思っています。

今も合意をした上で150円というものが決まっている。もちろん、これを珠洲市みたいにゼロにし

てあげるという合意の仕方もあるし、いやいや受益者負担なんだから、乗る人だけが金を出すという、もちろんそういう合意もあり得るかもしれませんが。でも、多分そうすると一回運賃が1,000円とかになるんです。そうすると、現実として乗らないよねというようなところになってくる。なので、何対何にするかというのは、ぜひ地域で話し合っただけで決めていただきたい。必ずしも、市の中で同一である必要はないと思うんです。この路線は100円、向こうは200円でも、その地域の中で合意ができていればいい。もちろん市としては、平等に何百万円ぐらいずつしかお金出せないよとか、そういうような話だと思いますが。

例えば運行に年間1,000万円かかります。市がお金を出せるのは年額で700万円が限度です。残り300万円は地域で何とかしてください。ある地域は、残り300万円を全部運賃収入で賄いましょうと決め、運賃を300円にしましたというところがあるかもしれない。

一方で、別の地域は300円だとちょっと乗らないので、運賃はやっぱり100円にしよう。100万円分は運賃収入、そして残り200万円足りないから、200万円分を自治会費、乗らない人も含めて自治会費から出しましょうという方法もあるし、自治会費に参加しない人もいるので、地域のいろんなお店を回って、ちょっとずつ協賛金を集めてくる。要は300万円をどう集めてくるかは地域にお任せしますよ、そういうやり方でもいいかもしれません。ですが、それをみんなで話し合っただけで合意していくこと、これがとても重要だと思っています。

それに話し合うのは、やっぱり地域の住民の人、交通事業者、そして行政の方々、たまに僕ら（学識者）みたいな人がいてもいいかもしれません。そういう人たちがみんなで話し合うとき、その中の要素として、地域の住民は誰が出てきて話すのか。

（スライド28）

この写真も実はそうなんです、自治会長とか、やっぱり偉い人が出てくる。でも、この人たちはバスに乗らない人たちです。乗る人もいるかもしれませんが。乗る人もいるかもしれないけれども、よく乗るのは自宅で子育てをしている人とかなので、そういう乗る人の話を聞く、これが重要なんじゃないかと思っています。

こちらは愛知県の瀬戸市でそういう話合いをしたときの写真ですけど、ここに1人男性が座っているんですけど、このときは普通の住民でした。実際にコミュニティバスを走らせるときに運転もしてくれていた方なんですけど、最近の選挙で一番偉い人になっちゃって、今は市長なんです。これはチャンスだと思って、ちょっとほかにも相談があると言って、川本さんのところにすぐ遊びに行っちゃうんですけども、偉い人が必要な瞬間もあるぞというような話です。

交通事業者、さっきも言いましたが、社長じゃなくて運転手の話を聞いたほうがいいかもしれない、そういう瞬間もあります。自治体も公共交通の担当課の人だけではなくて、移動に係る、学校のことが分かる人とか、福祉のことが分かる人とか、そういうような人にも参加していただくことが重要なんじゃないかというふうに思っています。

こういう会議をすると、僕らみたいな大学の先生を呼ぶことがあると思います。この話をすると、ほかの先生たちから「また適当なことを言いやがって」とよく怒られるんですけど、正直、僕らはそんなに価値はないと思うんです。僕らの価値は、よその事例をちょっとだけ知っている人。そして、もう一個役割があるとすると、この人たちが辞めたい理由があるときに、法律のこれが何条に何とかが定められてると、何か小難しく言うじゃないですか。それをどうやらこういうことらしいですよという通訳をする、そういうようなことが僕らの役割かと思っています。

よく学識者とか、有識者とかって言うじゃないですか。学が必要なら呼んでいただいてもいいんですけども、有識者が欲しいのであれば、この地域に一番知識を持っているのは多分皆さんですよ。僕はしょせんよそ者なので、むしろ地域をよく知っている人同士で話し合っただけのほうがいいんじゃないかと思っています。

そして、もう一個、真ん中のところだけお話ししますが、いつも約束事をやっています。乗る乗る詐欺と、やるやる詐欺だけは絶対にやめましょうと。乗る乗る詐欺は、住民の人たちです。こういうコミュニティバスを走らせたなら乗るのに、乗ったためしが無い。やるやる詐欺は、自治体の方々です。こういう会議をして、ちょっとここでは決められないので、持ち帰って検討しますと言って帰ってくる。次も検討します。ずっと検討し続けるんです。でも、うそは言っていないです。検討すると言ったから検討しているんです、結論を出していないだけで。なので、うそは言っていないんです。なので、それはやめようね。これだけをいつも約束事にして、僕の周りではよくお話をしています。

(スライド29)

(スライド30)

最後に、新しい技術の話もちよっとしておきたいと思います。先に結論を言います。自動運転とか、電気自動車とか、ライドシェアとか、皆さんの任期中の話としては当てにせんでください。何でそうなのか。移動手段の分類をしたものです。

(スライド31)

何で色分けをしているかという、移動に困っている人がいるので、コミュニティバスをやろうか、デマンドタクシーをやろうか、迷っているんですけども、どっちがいいと思いますかと聞かれることがあります。よくある質問なのですが、実はすごく的外れなんです。

どういうことかという、コミュニティバスはこの赤の枠で囲われているように、コミュニティバスもバスという車両で走っているじゃないですか。路線バスもバスという車両で走っていますよね。なので、これはバスという乗り物、赤のグループでいうと乗り物の走らせ方、利用の仕方の違いでしかないんです。

一方で、デマンドって何なのかという、タクシーでデマンド、バスでもデマンド。デマンドは需要に応じて走りますという意味ですけども、バスという車両でもできるし、タクシーという車両でもできるんです。なので、コミュニティバスで走っている車でデマンド輸送もできる状態だと思うと、コミュニティバスがいいですか、デマンドがいいですかと聞かれても、全然比較対象になるものじゃないというのにお気づきになるんじゃないかと思うんです。

そして、今日当てにならないよと言った自動運転だけめっちゃめっちゃでかいんですね。鉄道の自動運転もあるし、バスの自動運転もあるし、マイカーの自動運転もあるじゃないですか。なので、自動運転だけは全部が自動運転になったら、公共交通は便利になるかもしれないけれども、それは一番お若いが高齢者になられる頃には何とか間に合う、それぐらいだというふうに思っただけければ。諸先輩方は残念ながらなんです。

(スライド32)

そして、もう一個、電気自動車は来ないよという話もしました。電動車両研究所に所属していますので、これが本当は一番専門なんですけども。どうやら2050年までに電気自動車というものを普及させて、カーボンニュートラル達成しましょうと言っていますよね。ですが、まだ2021年、2022年でやっとEVって日本の中では1%ぐらいなんです。2050年まで、あと25年ぐらいですかね。

25年あると思うのか、実は25年しかないんです。車って平均9年、大きいトラックだと平均11年、12年とか乗るんです。あと25年しかないんです。あと乗り換えるチャンスって1回とか2回。その1回とか2回の中に、みんな乗り換えるんですかと言われてたら、多分乗り換ええないですよ。なので、無理なんじゃないかなと個人的には思っています。もちろん徐々に普及はしますよ。ですが、本当にこれができるかと言われてたら、難しいんじゃないかな。

今、大看板になっちゃっているじゃないですか。国もそうですし、自治体もカーボンニュートラル宣言とか、ゼロカーボンシティ宣言とかしますよね。するんだけど、本当にできるのかな。僕、日野市で気候市民会議の委員をやっているんですけど、無理なんじゃないのという話をちょうど昨日してきたんです。こういうこと、多分皆さんには実感を持っていただいて考えていくことが必要じゃないかなというふうに思っています。カーボンニュートラル的な話でいうと、それこそ電気自動車にしても、CO2って減りますよねという話をしています。

(スライド33)

ですが、こっちを見てみましょう。今走っているディーゼルバスを電気バスに変えると、大体CO2って4割減ぐらいです。思ったより減らないな。電気をつくるときにもCO2を出しているからというからくりですけれども、これから今後、再エネが増えていくと、もっと下がっていくみたいな話なのですが、これがいつになるかは、それこそ分からない。2050年、2030年の目標でも、まだまだこんなにCO2が出ている。

こっちは何なのかというと、こっちはディーゼルバス1台当たりのCO2排出量、こっちはディーゼルバスに5人乗ったときの1人当たりのCO2排出量です。むしろこっちは国土交通省の世界ではスタンダードなんです。バスはみんなが乗り合えば、1人当たりのCO2排出量はどんどん減っていきますよねというお話だと思ってください。

(スライド34)

これが顕著になったのが、新型コロナウイルス感染症が流行した最初の年です。コロナ禍前、バスのCO2排出量は1人当たり57グラムでした。これが、コロナ禍になったら109グラム、倍に増えてしまいました。非常にシンプルなんです。お客さんが半分になって、割る数が減ったからですねと考える。電気バスを1台買うと6,000万円ぐらいします。6,000万円を電気バスに使うか、6,000万円公共交通の利用促進にお金を使って、利用を増やして、割ってあげる数を増やすか。どっちがいいか、これはぜひ皆さんにどっちにお金を使うか考えていただければと思います。めっちゃ自己否定的な話ですけれども、僕は電気バスじゃないんじゃないかなと今は思っています。

(スライド35)

(スライド36)

もう一つ、自動運転の話もしておきましょう。技術の話は、ちょっと今日は全般的にすっ飛ばしちゃいますけれども、自動運転の今の問題点はここです。自動運転に限らず、車は1秒当たり16メートル、これ時速で言うと時速60キロです。時速60キロで走ると、16メートル、1秒当たり走っちゃうんです。自動運転で安全に走るために、ずっと向こうにあるものをいろいろと検知をして、認識して、ハンドルを切ったりとか、ブレーキをかけたりとかするんですけれども、今のいろんなセンシングをするレーダーとか、あと一番メジャーなのは3Dライダーという光のセンサーですね、こういうもので何百メートルか先を認識しているんです。

今どれぐらいできているかというと、大体100メートルとか、200メートルとか、そういうオー

ダーです。でも、そもそもの話、100メートル、200メートル先まで見通しが利く道がそんなにあるかと言われたら、国道はいいかもしれませんが、そんなにはないですよ。とすると、今の技術だと、ゆっくり走れば自動で走っていく。これは正直言うと技術的にはできますよという話です。ゆっくり精度よく、それこそ数センチ単位で止めますよ、これはできるんです。むしろ速く走ることが苦手なんです。これが結構ポイントです。

(スライド37)

茨城県境町の事例でございます。自動運転は当てになりませんよと言うと、境町では実走されているじゃないですかと、逆に言われることがよくあるんです。でも、実態を見てみると、推奨時速20キロメートルですよ。そして、マックスで15人しか乗れません。今のバスに比べて、遅いし、人も乗れない。そして、めちゃくちゃ高い。これをみんなが受容してくれるんだったら、使えるものはあるんです。さっき電気バス6,000万円と言いましたけど、この自動運転のバスに1億円出してくれるんだったら、明日から走れる。でも、ゆっくりしか走らないので、多分この道を走ったら、後ろに渋滞が起きたりとか、そういうマイナスポイントもあります。そのマイナスポイントを受容できるかどうか。それこそ、ぶるべー号が明日から自動運転にできますか。今、年間幾ら予算を使っているんですかね、そこ分からないんですけど。3路線ですかね、3億円ぐらい御予算いただければ車を持ってきますので、むしろそれで売りたい自動運転やっているメーカーなんて幾らでもあります。

これこそ選択だと思うんです、自治体の。新しいことを進めたい、だったらお金も入れるというような自治体もある。これが本当に市民に受け入れられているかどうか、これはちょっと難しいですよ、審判って多分。次の町長選で分かるんじゃないかなと。でも、僕、行って聞いてみたら、めちゃくちゃ大人気です。これも選択だと思うんです。この自動運転に限らず、いろんな先進的なことをして、それこそ東京から人を集め、国のお金もいっぱい取ってきてということで、うまくできている自治体なので、これも一つのやりようかなと思っています。自分が技術寄りなので応援したいと思うんですけど、公共交通の世界はそうじゃないなと個人的には思います。

(スライド38)

ライドシェアの話をちょっとしておきたいと思うんですけども、今のライドシェアの現行案とありますが、昨年末の規制改革推進会議で短期的にはこういうやり方をしましょうということになりました。ライドシェアのドライバーは、タクシー会社に雇用される必要があります。そして、タクシーが不足している地域、時期、時間帯を限定して、そこだけしかやりません。簡単に言うと、朝早い病院の需要の時間帯とか、夜の新宿、銀座とかの飲み屋需要とか、そういうようなところだけはやりますよ。流しは駄目です。アプリで呼びますよ。運賃は定額、事前に決まった運賃で、通常のタクシーと同じ金額です。ライドシェアになれば安くなるみたいな話があったと思いますが、これは今のルール上できないということです。そして、管理はタクシー会社がしますという縛りをつけて、これだったらやってもいいということにどうやらなりそうです。

これを聞いて、ライドシェア推進派の人は、解禁されると喜んでる人もいますが、正直言うと、これこそよくある骨抜きというやつじゃないかなと思うんです。でも、これはワンクッションだと思っているんです。一旦、タクシー会社の要望を丸のみしました。これでやってみました。やった結果、きっと便利にはならないですよ。やっぱりこれじゃ駄目だから、もう一段階規制緩和しましょうねという話がきて、来年度もう一段階あるんじゃないかというふうに思っています。ここがやるかやらないかの本番ですし、どういう制度になっていくかというふうなところなので、ライドシェアに関

して言えば、今はちょっとだけ見守ってください。次の6月ぐらいまでにはこの結論出しますと国は掲げているので、ここを注視していく必要があると思います。

でも、ちょっと思っているのが、ライドシェア解禁派の人たちって、便利だ、やりたいというか、やったら俺乗るぜみたいな人ってすごくいっぱいいる、よく見るんです。でも、その中でライドシェア賛成、ぜひ解禁すべき、俺がやるぜという人って見たことないんですよ。これがちゃんとマッチする場合、やる人もいっぱいいて、乗る人もいっぱいいるんだったら成り立つけど、やる人いないと、結局成り立たない話ですので、ちょっと疑問として思っています。

(スライド40)

こちらは小平市の地域公共交通の基本方針です。まだ案の段階ですよ。確定ではないので、僕は勝手に突っ込みを入れている。それを真に受けて、同じように担当課を詰めると、多分困っちゃうので、こういうことを言っている人もいるなというふうにだけ覚えておいてください。

この中では、コミュニティバスやコミュニティタクシーの話が書かれています。でも、それだけでいいのですかと思うんです。コミュニティバスやコミュニティタクシーは、乗って市内の移動を便利にする。でも、皆さん市内に住んでいて、結局、西武線ですとか、中央線に乗り換えて、新宿とかに行ったりするじゃないですか。これは市内の話で、外につなぐ幹線と言われるものですがけれども、そういうものどう連携していくかというようなことも、本当は考えなきゃいけないんじゃないかと思っています。

新しい手段を使っていきましょうね。デマンドとか、グリーンスローモビリティ（ゆっくり走る電気自動車）とか。きっと新しいものが大好きなんですね。別にグリーンスローモビリティである必要はあるんですかね。ハイエースは最強ですよ。僕は、ハイエースは最強の乗り物だと思っているので、あれでいいじゃないですか。300万円でハイエースを買うか、1,000万円かけてグリーンスローモビリティのかわいい車両を買うのか。僕だったらハイエースを3台買います。

あと、こっちは地域で支えていきましょう。こっちは利用者とよく話し合っていましょうという話とか、そして運賃形態も書いています。話し合っていましょうという話は、多分、小平市は以前からやっているんです。地域を四つに分割して、ぶるべー号のことを地域でそれぞれ話し合って決めていった。これは今までやってきた話です。だからこそ、これはぜひ続けていっていただきたい。その中で、今はどちらかというに乗る人、今使っている人が多いし、これはもちろん意識する必要はあるんですけども、そうじゃない人、特にさっきも話したような送迎をする側ですね、自分は乗らないけれども、もし代わりに移動できる手段があったら楽になるじゃないですか。そういう人の話も聞いて巻き込んでいくのいいかなというふうに思っています。

そして、「(仮称)小平市の地域公共交通の基本方針(素案)」の方針3ですが、環境にやさしい車両の導入を促進するらしいです。僕、学科としては環境エネルギー研究科というところにいるので、必要な話だと思うんですけども、これじゃなくてはいけないわけではないぞ。もし、付加価値を増やすならと思っているので、その価値が感じられるのであれば、ここにも投資してもいいかな。公共交通課は、いろんな圧力の中で書かされてしまったのではないかと思っています。勝手に僕が思っている。スライド40・41は、僕が勝手に思っているだけだというふうに思ってください。

でも、「地域で支え未来につなぐ地域公共交通」というスローガン、これ重要だと思うんです。地域で支える、自治体がやってくれるわけではないです。それこそ国がお金を出してくれるわけではないんです。地域みんなで支えていくというようなことが必要不可欠だと思っています。

(スライド41)

事業者へのお願いが残っちゃっていますけれども、自治体にお願いしたいのは、公共交通に対する役割、これを再確認していただきたい。先ほどからお話ししている利用促進や赤字補填、支援、これは今までもやっていました。そして、小平市は、今までもほかの自治体に比べれば圧倒的にやっていた自治体だと思うんです。むしろ、誇っていいところだと思うんです。

ですが、それですら維持できなくなっていく。これが今の状態だというふうに思っていますので、どういうふうに公共交通に対して関わっていくか、担当課、議会の皆様も込みで、それに対してどうお金を落とせるかということ、これをぜひ皆さんで考えていただければというふうに思います。

私のお話は終わりです。ありがとうございました。

(スライド1)

小平市議員研修会

20240207

小平市の公共交通のこれからについて

早稲田大学スマート社会技術融合研究機構 電動車両研究所
研究客員准教授 井原雄人
Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

(スライド2)

自己紹介

- 名前: 井原(武末)雄人
- 所属: 早稲田大学 スマート社会技術融合研究機構 電動車両研究所 客員准教授
 - 合同会社ビュアライト 共同代表
 - 一般社団法人日本バス情報協会 監事
 - 地域公共交通のトリセツ 編集会議
- これまでの研究開発プロジェクト
 - 電動車両の開発・実証(東京都、奈良県、本庄市、長野市、川崎市、周南市など)
 - コミュニティ交通などの導入(瀬戸市、沼津市、南足柄市、大井町、三田市など)



20年間車の研究をしていますが 車の免許を持っていません

運転できないからこそ自分事として 「地域公共交通」を考えています

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

(スライド3)

いつ乗りましたか?

3



Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

(スライド4)



4

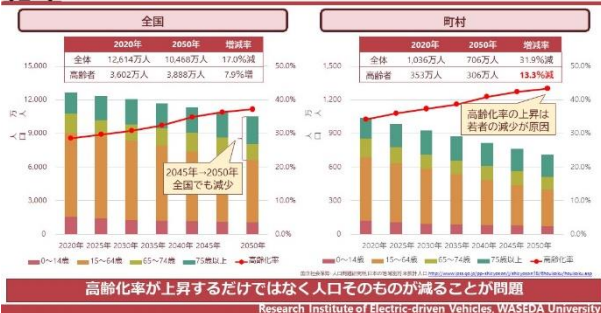
都市と地域公共交通の現状

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

(スライド5)

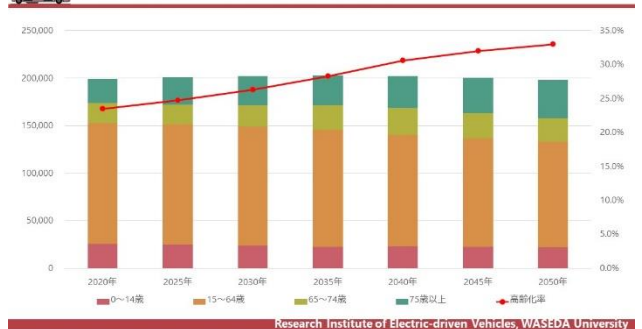
地方都市の人口と高齢化の現状

5



小平市の場合(まだまだ高齢者は増える)

6



(スライド13)

2020年の法改正

<p>地域公共交通計画作成の努力義務化</p> <ul style="list-style-type: none"> 持続可能性のある旅客輸送サービス提供の確保 公共交通マーケティング手法の活用徹底 自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送等地域の旅客輸送サービスの総動員 法定協議会のガバナンス強化、人材育成 定量的な目標設定と、実勢状況の分析評価を明確化 都道府県と市町村の連携強化 乗合バス等の運行費補助の運動化 	<p>地域公共交通利便増進事業の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ハブ・アンド・スポーク型の交通ネットワーク再編 等間隔運行、パターンダイヤなどのダイヤ設定 交通モードを渡った定額制・通し運賃、ゾーン運賃 路線バス、デマンド交通、乗用タクシー、自家用有償旅客運送との組み合わせ、需要に応じた車両のダウンサイジングや運賃の最適化 地域公共交通利便増進実施計画の作成にかかるときの柔軟化
<p>地域旅客輸送サービス継続事業の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄軌道や路線バスの維持が困難な場合に、地域の旅客輸送サービスを継続する仕組みを構築 	<p>共同経営等に係る独禁法の特例</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業者間協議などの独禁法の適用(カルテル)除外 運行回数・距離を動員した収入調整(運賃プール)

地域の輸送資源を総動員し持続可能な旅客輸送サービスを提供

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

(スライド14)

2023年の法改正

<p>ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体または鉄道事業者からの要請に基づき、国が組織する「再構築協議会」を創設(協議会の開催、調査・実証事業等に対して協賛支援) 協議会において鉄道輸送の維持・高度化やバス等への転換により、利便性・持続可能性の向上を図る方案を検討し、再構築方針を作成 協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論し、(R各社は、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて、営業する路線の適切な維持等に努めることが前提) 認定を受けた事業によりインフラ整備に取り組み自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援 	<p>バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通利便増進事業の拡充 自治体と交通事業者が一定の区域・期間について、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 国は、複数年の支援総額を事前明示するとともに、インフラ・補助整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援(上下分離も可能) 道路運送高度化事業の拡充 AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EV/FCVの導入等の交通DX-GXを推進する事業を創設 国は、社会資本整備総合交付金を含む支援とともに、鉄道・運輸機構のほかに国や固定資産税の特別措置により支援
<p>地域の関係者の連携と協働の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 	<p>鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の関係者間の協議が図ったときは、届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設(乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済) 協議運賃の協議を認めるためには、地域公共交通会議とは別に協議会を設置する必要がある

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

(スライド15)

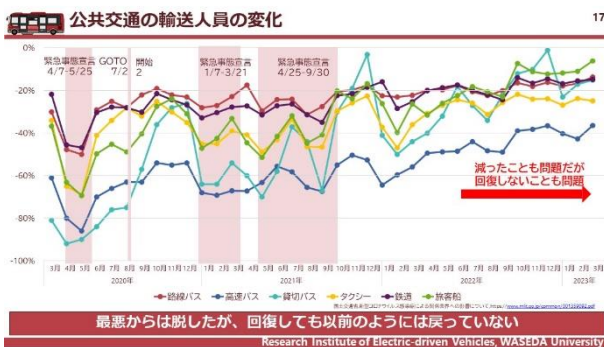
この解説をするとあと2日間くらい欲しいので 皆さんに覚えておいて欲しいのは1つだけ

いろいろな支援制度ができたけど それを使えるのはやる気のあるところだけ!

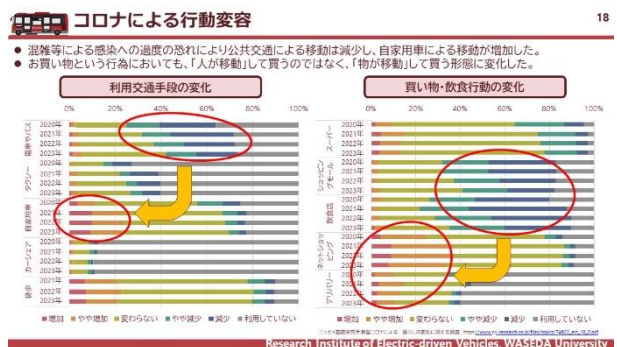
(スライド16)

コロナが与えた地域公共交通への影響

(スライド17)



(スライド18)



(スライド25)

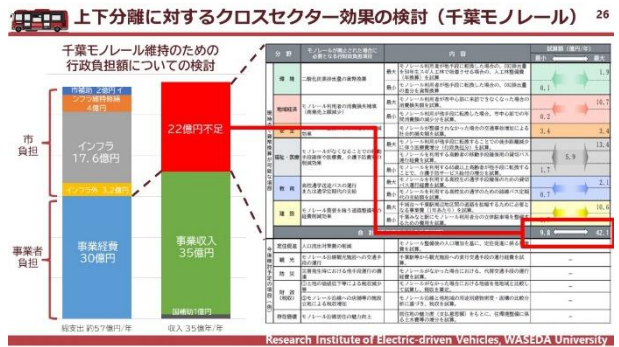
公共交通と様々な施策との関係性

対象分野	効果	公共交通を失った際に必要な施策
医療	● 病院への送迎手段、送迎負担の軽減 ● 外出することによる健康増進	● 送迎のための移送サービスの実施 ● 医師の往診、医療費の増大
福祉	● 高齢者の移動手段 ● 外出による介護予防	● タクシー券配布や福祉有償運送等の拡充 ● さらなる介護予防事業
商業	● 日用品の買い物手段 ● 企業への通勤手段	● 移動販売や買い物代行 ● 企業近くへの店舗による人口流出対策
教育	● 学校への通勤手段 ● 越境進学による人口流出対策	● スクールバスの運行 ● 平等な教育機会の確保
観光	● 観光地やイベントへの送迎 ● 地域の魅力創出	● 観光地やイベント会場への交通手段の確保 ● 需要創出機会の確保
まちづくり・コミュニティ	● 交通施設周辺地域の活性化 ● 地域のブランド価値の維持・向上 ● コミュニケーションの増加	● 土地の価値低下等による格差減少対策 ● ブランド価値向上のための新たな広域対策 ● 加齢感の増加対策(地域コミュニティ強化)
環境	● 環境負荷の低減	● 自動車増加対策としての温室効果ガスの削減
建設	● 道路負荷の軽減	● 負荷に対応した頻繁な道路整備
防災	● 災害時における移動手段	● 移動を伴わない限定的な防災対策
交通安全	● 交通事故の低減	● 交通事故対策、高齢ドライバーの安全教育

公共交通が失われれば、交通だけでなく他部門でも様々な施策が新たに必要

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

(スライド26)



(スライド27)

地域で負担or利用者が負担

- 交通事業者の独立採算(内部補助を含む)で維持することは限界
- 収支率が極く(20%以下も多数、数千円単位)自治体からの補助
 - 議員で走っても収支の取れない運賃設定(コトバス100円、デマンド300円)
 - 1人当たりの輸送コスト(自治体から補助額)より、タクシー券を配った方が安価

利用者負担

- 乗る人が乗る時に運賃として負担する
- いくらなら乗るか?ではなく、いくらかの価値を感じるかで運賃を設定
- 最大限運賃で確保(=利用する)した上で、足りない分を地域で負担

= 自己負担

地域(乗らない人も含めて)負担

- 乗らない人も含めて負担とする仕組み(協賛金・広告・応援券など)が必要
- 数千円単位の赤字だけれど、沿線に住んでいる世帯で割れば1世帯当たり数千円
- 究極的には税金全てで負担

= 社会保険

自己負担と社会保険の割合をみんなで話し合う

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

(スライド28)

話し合うのに何が必要か

- 地域住民
 - 居住者に加えて立地する商店や企業(目的地になる人)
 - 高齢者だけではなく利用する人
 - 偉い人より乗る人や何かしら理由があり乗れない人
- 交通事業者
 - 経営者に加えて現場を知る運転手
 - コミュニティバスより、むしろ身近なのはタクシー
 - 福祉輸送や互助輸送など移動を担っている人
- 行政
 - 交通に加えて観光・福祉・教育・まちづくりとの連携
 - 警察、運輸局など(特に安全性)が分かる人
- 学識・コンサル
 - 移動の仕組みの選択肢と失敗事例の情報提供
 - 地域住民や事業者・行政との連携

目的を共有して本音で議論
乗る乗る・やるやる詐欺の撲滅
運行状況に合わせて柔軟に改善

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

(スライド29)

新しい自動車技術は小平市の公共交通を救うのか?

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

(スライド30)

予告編

今回の任期中に

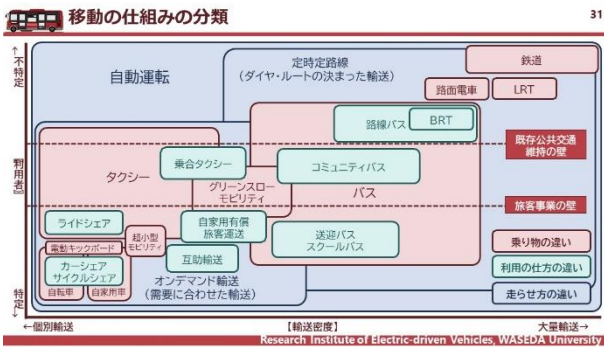
自動運転はやってきません

電気バスにしても利用は増えない

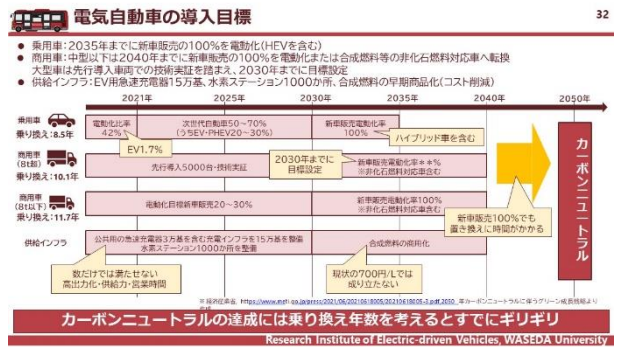
ライドシェアはもうやっています

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

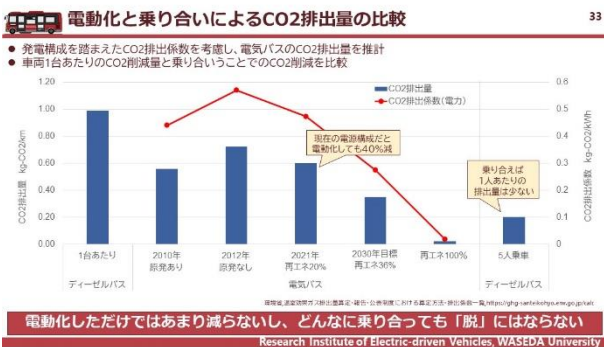
(スライド31)



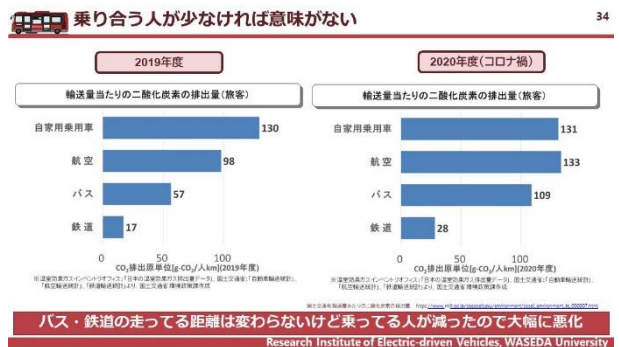
(スライド32)



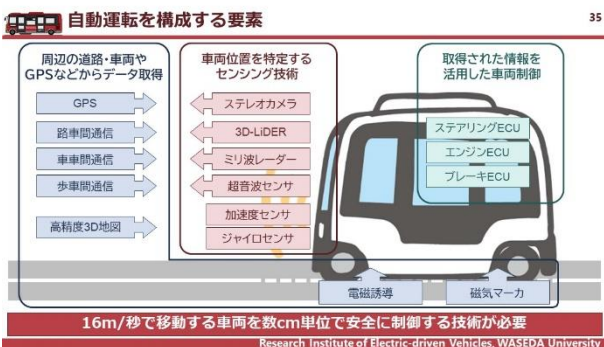
(スライド33)



(スライド34)



(スライド35)



(スライド36)

自動運転の技術レベル

自動運転は、制御する機器の種類や運転手の有無、道路の制約条件などに応じてSAE International J3016によりレベル分けされている。

レベル	定義	運転の主体
レベル0	運転者が全ての動的運転タスクを実施	運転者
レベル1	システムが縦方向または横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
レベル2	システムが縦方向および横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
レベル3	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行。作動継続が困難な場合は、運転者がシステムの介入要求等に適切に対応	システムで困難な場合は運転者
レベル4	システムが全ての動的運転タスクおよび作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム
レベル5	システムが全ての動的運転タスクおよび作動継続が困難な場合への応答を無制限に実行	システム

先進運転支援システム(ADAS)

自動運転(AD)

自動運転システム(作動時は)全ての動的運転タスクを実行

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

参 考 資 料

会議の状況

令和6年2月から4月までに行われた会議の状況は、次のとおりです。

閉会中の委員会調査及び審査（2月）

委員会名	開催日	会議 延時間	傍 聴 人 数	議 案 審 査 結 果				請 願・陳 情 審 査 結 果				委員 派遣	
				※ 可決	否決	撤回	継続	採択	不採択	取下げ	継続		
常 厚 生	2 / 1	0 : 4 5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
任 環 境 建 設	2 / 2	1 : 3 7	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※可決には、同意・認定・承認を含む

閉会中の幹事長会議（2月）

会 議 名	開催日	会議 延時間	傍 聴 人 数	議 案 審 査 結 果				請 願・陳 情 審 査 結 果				委員 派遣	
				※ 可決	否決	撤回	継続	採択	不採択	取下げ	継続		
幹 事 長 会 議	2 / 16	0 : 5 7	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※可決には、同意・認定・承認を含む

閉会中の議会運営委員会（2月）

委員会名	開催日	会議 延時間	傍 聴 人 数	議 案 審 査 結 果				請 願・陳 情 審 査 結 果				委員 派遣	
				※ 可決	否決	撤回	継続	採択	不採択	取下げ	継続		
議 会 運 営	2 / 20	1 : 3 4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※可決には、同意・認定・承認を含む

3月定例会本会議「会期2 / 26～3 / 27（31日間）」

本会議 日 数	会 議 延時間	傍 聴 人 数	議 案 審 査 結 果				請 願・陳 情 審 査 結 果			
			※可決	否決	撤回	継続	採択	不採択	取下げ	継続
6	4 0 : 0 2	7 4	3 1	—	1	1	—	—	2	—

※可決には、同意・認定・承認を含む

3月定例会中の委員会審査及び調査

委員会名	開催日	会議 延時間	傍 聴 人 数	議案審査結果				請願・陳情審査結果				委員 派遣	
				※ 可決	否決	撤回	継続	採択	不採択	取下げ	継続		
常 任	総務	2/26	0:42	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
		3/12	3:54	2	3	-	1	-	-	-	-	-	-
		3/27	0:38	0	3	-	-	-	-	-	-	-	-
	生活文教	3/13	1:36	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-
	厚生	3/14	3:55	0	10	-	-	-	-	-	-	-	-
環境建設	3/15	6:16	21	3	-	-	-	-	-	2	-	-	
特 別	広聴広報	3/18	0:58	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	一般会計 予算	3/5	8:36	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3/6	9:06	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		3/7	8:56	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-
特別会計・ 下水道事業 会計予算	3/8	6:59	0	4	-	-	-	-	-	-	-	-	

※可決には、同意・認定・承認を含む

3月定例会中の幹事長会議

会議名	開催日	会議 延時間	傍 聴 人 数	議案審査結果				請願・陳情審査結果				委員 派遣
				※ 可決	否決	撤回	継続	採択	不採択	取下げ	継続	
幹事長会議	3/5	0:12	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3/21	1:28	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※可決には、同意・認定・承認を含む

3月定例会中の議会運営委員会

委員会名	開催日	会議 延時間	傍 聴 人 数	議案審査結果				請願・陳情審査結果				委員 派遣
				※ 可決	否決	撤回	継続	採択	不採択	取下げ	継続	
議会運営	3/22	1:13	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※可決には、同意・認定・承認を含む

閉会中の委員会調査（3～4月）

委員会名	開催日	会議 延時間	傍 聴 人 数	議案審査結果				請願・陳情審査結果				委員 派遣
				※ 可決	否決	撤回	継続	採択	不採択	取下げ	継続	
特別 広聴広報	3/27	0:06	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4/16	0:25	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※可決には、同意・認定・承認を含む

図 書 室 だ よ り

令和6年2月から4月までの間に、下記の図書を配架しましたのでご利用ください。

○図書

分類	図 書 名	著 編 者	発 行 所
AC263	自治を担う「フォーラム」としての議会－政策実現のための質問・質疑	江藤 俊昭	イマジ出版
DE77	行政手続と自治体法務 法律、条例、判例をおさえて公正・透明な行政手続を実現する	板垣 勝彦	第一法規
AB571	図解よくわかる 地方自治のしくみ 第6次改訂版	今井 照	学陽書房
AB572	DX時代の広域連携 スマートリージョンをめざして	大西 隆、戸田 敏行、スマートリージョン研究会	学芸出版社
AB573	Q&A 空き家譲渡特例のすべて 令和6年施行対応版	大塚 政仁、平田 康治	ぎょうせい
AB574	パブリックスペース活用事典 図解 公共空間を使いこなすための制度とルール	泉山 墨威、宋 俊煥、大藪善久、矢野 拓洋、林 匡宏、村上 早紀子、一般社団法人ソトノバ、パブリックスペース活用学研究会	学芸出版社
AB575	事例から学ぶ・市民協働の成功法則 小さな成功体験を重ねて学んだこと	松下 啓一	水曜社
AB576	実践版！グリーンインフラ	グリーンインフラ研究会、三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング、日経コンストラクション	日経BP
AB577	地域新電力 脱炭素で稼ぐまちをつくる方法	稲垣 憲治	学芸出版社
HE28	Q&A 社会的養育の実践－困難を抱える子ども・子育て家庭の支援－	一般社団法人 日本児童養護実践学会	ぎょうせい
JB48	保育者が育ち、園が機能する 保育の質が高まる組織マネジメント	井上 眞理子	中央法規
HD27	自治体のヤングケアラー支援 多部署間連携の事例からつかむ 支援の手がかり	内尾 彰宏、濱島 淑恵	第一法規
AB578	チームでまちをデザインする・包括的な支援体制・重層的支援体制整備事業－推進体制のための協働形成と基本設計づくり－	藤井 博志、高原 伸幸、井岡 仁志	全国コミュニティライフサポートセンター
AB579	押さえておきたい地域福祉・社会福祉協議会	菅野 道生	ぎょうせい

分類	図 書 名	著 編 者	発 行 所
J C 1 5	問題を解決する 学校法務 Q & A	弁護士法人名川・岡村法律事務所	時事通信出版社
A B 5 8 0	教師の仕事が A I で変わる！ さる先生の C h a t G P T の教科書	坂本 良晶	学陽書房
J B 4 9	日本型多文化教育とは何か 「日本人性」を問い直す学びの デザイン	松尾 知明	明石書店

○資料

書 名	発 行 所	発 行 年 月 日
小平市第四次長期総合計画 第 1 期中期実行プラン 令和 3 (2021) 年度～令和 6 (2024) 年度	企画政策部政策課	令和 6 年 2 月
令和 6 年度 小平市一般会計予算書	企画政策部財政課	令和 6 年 2 月
第二次小平市空き家等対策計画	総務部地域安全課	令和 6 年 3 月
第二次小平市観光まちづくり振興プラン	地域振興部産業振興課	令和 6 年 3 月
小平市立中央公園グラウンドの改修に関する基本的な方向性	地域振興部文化スポーツ課	令和 6 年 3 月
第七期小平市障害福祉計画 第三期小平市障害児福祉計画 令和 6 (2024) 年度～令和 8 (2026) 年度	健康福祉部障がい者支援課	令和 6 年 3 月
第 2 次こいだいら健康増進プラン	健康福祉部健康推進課	令和 6 年 3 月
小平市国民健康保険データヘルス計画 (第三期データヘルス計画・第四期特定健康 診査実施計画) 令和 6 (2024) 年度～令和 1 1 (2029) 年度	健康福祉部保険年金課	令和 6 年 3 月
小平市用水路管理方針	環境部水と緑と公園課	令和 6 年 3 月
小平市の地域公共交通基本方針	都市開発部公共交通課	令和 6 年 3 月
小平市立小川西町公民館 4 0 年のあゆみ	中央公民館	令和 6 年 1 月
令和 4 年度 子どもの健康 (第 4 0 号) 一児童・生徒の健康白書一	小平市学校保健会	令和 5 年 1 2 月
令和 5 年第 2 回定例会 昭和病院企業団議 会会議録	昭和病院企業団議会	令和 6 年 2 月
令和 5 年 1 1 月定例会 小平・村山・大和衛 生組合議会会議録	小平・村山・大和衛生組合 議会	令和 6 年 2 月
令和 6 年第 1 回定例会 東京たま広域資源循 環組合議会会議録	東京たま広域資源循環組合 議会	令和 6 年 2 月
令和 6 年度一般会計予算及び同説明書 東京 たま広域資源循環組合	東京たま広域資源循環組合	令和 6 年 2 月
令和 6 年度 事業計画書 収支予算書	公益財団法人 東京都市町 村振興協会	令和 6 年 3 月
防災士 2 0 年の歩み	認定特定非営利活動法人 日本防災士機構	令和 6 年 3 月

そ の 他

視察来庁の状況

令和6年2月から令和6年4月までの間、当市議会に下記のとおり視察来庁がありました。

市議会名	視察日	視察議員	会派等	視察事項
島原地域広域市町村圏組合	2月8日(木)	17人	島原地域広域市町村圏組合議会	介護保険事業の運営状況について

一部事務組合等議会議員

組 合 名	議 員 名
昭 和 病 院 企 業 団	津 本 裕 子 山 田 大 輔
湖 南 衛 生 組 合	鈴 木 洋 一 吉 本 ゆうすけ
小 平 ・ 村 山 ・ 大 和 衛 生 組 合	佐 藤 徹 柴 尾 ひろみ 外 山 まなみ 三 輪 博 美
東 京 都 十 一 市 競 輪 事 業 組 合	福 室 英 俊
東 京 都 四 市 競 艇 事 業 組 合	幸 田 昌 之
東 京 た ま 広 域 資 源 循 環 組 合	伊 藤 央
多 摩 六 都 科 学 館 組 合	岡 田 しんぺい 鈴 木 だいち

協 議 会 等 委 員

名 称	議 員 名	名 称	議 員 名
東 京 都 三 多 摩 地 区 消 防 運 営 協 議 会	松 岡 あつし	野 火 止 用 水 保 全 対 策 協 議 会	比 留 間 洋 一 細 谷 正 幸 田 昌 之
三 多 摩 上 下 水 及 び 道 路 建 設 促 進 協 議 会	松 岡 あつし		東 京 河 川 改 修 促 進 連 盟
	(第1委員会) 柴 尾 ひろみ	多 摩 地 域 都 市 モ ノ レ ー ル 等 建 設 促 進 協 議 会	松 岡 あつし
	(第2委員会) 深 谷 幸 信		川 里 富 美
	(第3委員会) 伊 藤 央	多 摩 北 部 都 市 広 域 行 政 圏 協 議 会 審 議 会	石 津 はるか 高 橋 政 美
三 鷹 ・ 立 川 間 立 体 化 複 々 線 促 進 協 議 会	松 岡 あつし	東 京 都 市 公 平 委 員 会 関 係 団 体 協 議 会	松 岡 あつし
	川 里 富 美		

市議会の動き 第169号

令和6年5月発行

編集・発行 小平市議会事務局
〒187-8701
小平市小川町二丁目1333番地
電話番号 042-346-9566
電子メール gikai@city.kodaira.lg.jp
¥ 280

