

# 平成 25 年度第1回 国立市地域公共交通会議 要点記録

◆日 時 平成 25 年 4 月 25 日 (木) 9 時 30 分から 11 時 30 分

◆場 所 国立市役所 第 1・2 会議室

◆出席者

国立市地域公共交通会議委員 (代理出席含む) 14 名

会長	岡村 敏之	学識経験者
副会長	佐々木 一郎	都市整備部長
委員	佐藤 祐浩	一般乗合旅客自動車運送事業者
〃	窪田 洋	〃
〃	原田 弘司	一般乗用旅客自動車運送事業者
〃	清水 光司	〃
〃	(代理出席)	国土交通省関東運輸局
〃	(代理出席)	一般旅客自動車運送事業者労働組合
〃	野崎 元	都道管理者
〃	江村 英利	市道管理者
〃	井上 伸一	警視庁立川警察署
〃	田中 義忠	公募市民
〃	三好 幸雄	〃
〃	熊井 大	〃

(欠席)

委員	池田 洋介	公募市民
----	-------	------

(敬称略)

事務局	3 名	都市整備部交通課交通係
-----	-----	-------------

◆配布資料

①次第

②委員名簿

③資料No. 1 ワゴン車による試行運行ルート図 (案)

④資料No. 2 ワゴン車による試行運行のルート (案) 概要

## ◆要点記録

### 1. 新任委員の紹介（事務局）

### 2. 資料確認（事務局）

事務局：第二回の要点記録（議事要旨）については、ご確認いただき修正等ありましたら 5/7 までに事務局あてお知らせいただきたい。

### 3. 議題～ワゴン車による試行運行（案）について

事務局：資料 No.1、No.2 を説明。

委員：ワゴン車による試行運行で使用を想定している車両はどのようなものかを考えているか。始発バス停では、一定の時間バス停に停車したままになるが、青柳コースの始発バス停でそれが可能か。途中バス停で乗りきれない人が出ることはないのか？乗りきれない人が出た場合の対応はどうなるのか？これは利用者と接する乗務員に直接響いてくる問題なので十分な配慮を願いたい。

委員：現在の「くにっこ」も、石田街道を南下して甲州街道を右折する交差点（矢川駅入口交差点）での渋滞が原因で定時性の確保がなされていない。泉ルートは泉団地始発にしてもらえば定時性が確保されるのではないか。また、泉ルートは青柳ルートとあわせて現在と逆回りで運行できないか。矢川・東ルートとの乗り継ぎなどは検討されているか？

事務局：車両については、矢川・東コース／泉コースは車幅 1.88m のワゴン車、青柳コースについては 1.69m のワゴン車を考えている。定員は 11 人未満ということでコミュニティタクシーという扱いになる。いずれも車椅子対応である。始発バス停待機場所についてはどのルートも問題の無い箇所を想定している。乗りきれない場合の対応については、青柳コース、泉コースについては現状の利用状況を考えて発生する可能性は低いとみている。既存データの無い矢川・東ルートについては実験の中で確認していくことになるが、具体的な対応についてはこの会議の中で検討を頂ければと考えている。乗り継ぎについては、すべての車両が福祉会館を経由するのでそこでの乗り継ぎが可能な他、矢川駅から路線バスを使ってもらうことも可能である。定時性の確保については、車両小型化によって右折のしやすさなども変わってくるので試行運行の中で確認をしていきたい。

委員：30 分毎、60 分毎のダイヤを考えているようだが、本数ありきの設定と感じる。ルートが長くなれば運行頻度は下がり運行遅れも多くなりがちである。ルート設定の基本的な考え方として、ルートは短く頻度を上げた方がサービスとしては間違いなく上であり利用も見込めるのではないか。

事務局：運行時間については余裕を見てあり、パターンダイヤによる利便性確保のために 30 分毎、60 分毎の運行としている。今後、実際に車両を走らせてみる

中で所要時間やダイヤの検討は深めていきたいと考えている。泉ルートと青柳ルートを一つにまとめてはどうかというご提案については、各ルートを独立させることで運行頻度が上がりサービス向上になると考えているが、試行運行の中でのバス停利用状況なども考えながら将来的には一つにまとめることも検討したい。

委員：ルートを見ると高齢者を市役所や福祉会館に送迎することが大きな目的であるように見えるが福祉会館はそれほどに魅力ある施設なのか？

事務局：高齢の方の娯楽・交流施設として年間3~4万人の利用がある。富士見台地域からの来館が多いが、東地域からも徒歩や自転車でかなりの数の高齢者が来館している実態がある。今回のワゴン車による試行運行は、通勤/通学のための駅アクセスよりも高齢社会における外出支援としての交通サービスとして実施するものである。

会長：福祉会館だけでなく、矢川駅や多摩総合医療センターなどへのアクセスも含めて一便あたり3~5人という設定になっていると理解している。どこからどこにどんな利用者に乗ってもらえるのかイメージしやすいのではないかと。

事務局：矢川・東ルートは、矢川団地周辺から市役所/福祉会館/保健センター等への往復と、東地域から市役所/福祉会館/保健センター等への往復という二つの路線が一つになっていると考えて頂いていいと思う。このほかに多摩総合医療センターや矢川駅周辺などへの利用なども見込んでいる。いずれにしても運行コンセプトを整理し利用者イメージを明確化することが必要と考えている。

委員：1時間に一本のダイヤの場合は、定時性の確保が重要である。また、福祉会館などとの連携を深めることによる相乗作用で利用者が増えることもあるのではないかと。最後に、ルートが長いので整理した方がいいように感じた。

事務局：ルートを短くしつつ各地域の需要を満たすためには、数多くのルートを開設する必要があり、結果として車両が多く必要になる。このあたりは経費との兼ね合いとなる。

委員：今回提示されたルートのうち、特に泉ルートについては路線バスと重なっている部分も多く、もしこの形でやるのであれば、路線バスの運行回数の見直しも必要になってくると思われる。

事務局：限られた経費の中でできるだけ利便性を確保したいということで今回の見直しになっている訳だが、バスでやるかタクシーでやるかについては今後の業者選定の中で決まってくることであり、十分に経費の圧縮ができるということであれば今後の会議の中で議論頂き決めていければと考えている。ただし、現実問題としてバスでの実施は難しいのではないかと思われる。また、需要が薄い地域での路線バスとコミュニティバスの役割分担についても考慮する必要があると考えている。

委員：路線バスを成功させるポイントは、短い路線を高頻度で走ることである。利

益が最優先ではないという部分はあると思うが、最終的に財政的な負担などを考えると路線設定を短くしておくのは重要である。また市役所付近で、路線バスと輻輳している箇所があるが、この辺の整理も必要かと思われる。また、営業係数の上限など、試行運行を評価するための指標をきちんと示しておき、本運行に入る基準を明確にしておくことは非常に重要である。

事務局：ルートが長いというご指摘はもつともである。国立の状況を考えるとすぐに対応するのは難しい部分もあるが今後対応を考えたい。営業係数については、さまざまな状況を勘案しながらこの会議の中ではっきりとした基準を決めていきたい。

会 長：次回には、ある程度のダイヤと何通りかの運賃の想定、それに伴う営業係数などの資料が示されるのではないかと考えているが、試行運行を評価するための基準についても整理してお示しいただければと考えている。実験前に評価基準と、それをうけて本運行をどのような形にしていくのかを決めておくことは重要である。たとえば、利用者が多かった場合はあえてワゴンでの本運行はせずに路線バスを入れるなどの方向もある。このあたりをきちんと議論し議事録に残しておく必要がある。試行運行の想定ダイヤなどを提示いただくときに、試行運行の評価基準とそれともなう方向性もセットで出してもらった方がいいと思われる。

事務局：了解。

委 員：新たな交通サービスを導入すると、既存事業者にいろいろな形で影響が出るのは必至である。しかし来たるべき高齢社会を視野に入れるとこのようなサービスが始まるのはやむを得ない部分もある。今後必要なのは、地元の店舗、病院などの施設がこのような交通サービスを積極的に活用し、市民生活の豊かさを増していくような取り組みであり、そのような方向の中で利用者も増えていくと思われる。高齢社会に向けた交通サービスの一つとして、さまざまな形での試行を重ねていただければいいのではと考えている。

事務局：役割分担を常に意識しながら関係機関と調整を図りながら進めていきたいと考えている。

委 員：市民と交通事業者の共存共栄の方向を目指すことは市民としても重要と考えている。福祉タクシーに補助を出すなどこのワゴン車の試行運行だけでなくさまざまな方法を考えていく必要があるのではないかと。

会 長：運賃の設定などにも深くかかわるテーマなので、今後も議論を進めていく必要がある。また、福祉部局との連携などを深めるようなことも考えてもらいたい。また、町内会や自治会なども利用向上に対する取り組みを考えるなど、地域が一体となって取り組むことが非常に重要である。

委 員：コミュニティバスが成功するかどうかの一つのポイントとして、運行間隔が30分程度ということがある。ルートをもう少し短くなるように検討していただき30分程度の間隔で運行できるようなルートも考えてもらえないか。また、このような試行は「小さな成功を積み上げて育てていく」という取り

組み方が成功に到達する近道である。最初から何もかも取り入れるよりは、本当にやるべきことをしっかり絞り込んで試行を積み重ねていくような進め方で取り組んで頂ければと思っている。

会 長：今回の事務局提案は「大きくはじめていいものだけを残す」方向だが、国立市の場合は現行の「くにっこ」の青柳・泉ルートの見直しや、東地域からの公共施設アクセスの要望が出発点になっているのでやむを得ない部分もあると思う。現行の「くにっこ」を少しずつ育てるという方向も含めて、今後議論をすすめていくというのでいいのではないか。

会 長：今回の会議の確認事項として、①バスでやるかタクシーでやるかについて、本日の結論はどうするか？②細かな見直しは行うが、基本的に矢川・東ルート、青柳ルート、泉ルートの三本のルートは承認いただきたいということによろしいか。

事務局：①については同等の経費で同等のサービスが提供できればバスでもタクシーでも同じだと考えているが、他市の状況や実際にかかる経費を考えるとコミタクになるのではないか。また車幅 1.88m のワゴン車については定員 15 人の車種もあるが、車椅子対応を考えるとベース車両の関係で 11 人未満の車両にならざるを得ないと考えている。

委 員：参考までに 15 人乗りのワゴン車に車椅子リフトがついた車両は現在のところ存在しない。仮に改造するとするとそれだけで 250 万円かかってしまうため現実的ではないと思われる。トヨタのワゴン車で、車椅子リフトがついた横乗りの車両があるが、これが 500 万円を切るくらいの価格設定となっている。

委 員：乗り合い交通は定員 11 人以上の車両で実施するのが原則であり、公共交通会議の合意が得られた場合に例外的に定員 11 人未満の車両での乗り合いが認められることになっている。このことを考えると、今回の会議でルートや運行事業者のありかたについて合意が得られたと考えていいか若干疑問が残る。

事務局：青柳ルート、泉ルートについては現行の「くにっこ」のルートがあるのでこれをベースにサービス向上と経費削減を実現し、さらに要望に応える形で提案している。矢川・東ルートについては以前から要望があったが、このルート案を固めるまでには相当な検討を積み重ねバス事業者／タクシー事業者にも相談している。ただ、道路事情が想像以上に厳しくこのようなルートとなっている。このルートを大きく変えるのは難しいと考えている。また、運行間隔もバス・タクシーとの棲み分けということも考えたうえでの設定となっている。

委 員：現行「くにっこ」の利用実態をみると、この地区で乗り合い交通サービスを実施する意味はあるのか。そのあたりももう一度考えた上でルートを考えてもらいたい。ルート長と運行頻度はよく検討していただければと思う。

事務局：青柳ルートについては、今回、ワゴン車にすることで甲州街道の南側に入れるようになり、都営青柳南団地に対する利便性を向上させたという意味合い

がある。なお、みのわ通り（青柳大通り）を北から来て、甲州街道をこえてそのまま南下できない交通規制になっているのは、地元からの強い要望によるものであるのご理解いただきたい。

会 長：基本的に今回の提案いただいた3ルートをもとに次回に向けての検討をすすめてもらうということで承認をいただきたいが、今回頂いた意見をもとに内容を整理する方向（必要ならルートをショートカットするなども含めて）でお願いしたい。

委 員：会長の提案で進めて頂いていいと思う。

委 員：既存の交通事業者にはいろいろな影響があるだろうが、試行運行ということでそのあたりも含めてじっくり検証していただければ構わない。

会 長：①試行運行を検証するための基準の設定と、②本運行に向けての内容の整理も含めるということを経験として、今回のルートについて承認頂ければと思う。

委 員：現行の「くにっこ」の一番の問題点は、市民の不公平感にあると思われる。谷保地域は今回の資料で「対象地域」として示されているが、ここをどう具体化していくのかは今後慎重な検討が必要になってくると思われる。

会 長：以上ふまえて、次回の資料を出していただくということでよろしいか？

一同：異議なし。

#### **4. その他**

事務局：次回の日程は、平成25年5月24日午前10時から市役所3階会議室で開催したいのでよろしくお願いします。また国立市地域交通計画の素案についてもまとまった時点で報告するのでご意見を頂ければと考えている。

委 員：バス停でなくても、手を上げれば車が止まってくれて乗れるようなシステムはできないか？

委 員：現在検討を進めている内容は、定時定路線であり車両が定員11人未満のワゴン車（＝一般乗用旅客運送事業用（タクシー）の車両）であってもバス（＝一般乗合旅客運送事業（バス））として走らせるものであり、手を上げて空車を止める通常のタクシーとは異なるものである。ご提案いただいたのは、タクシー事業者への影響も大きいことからかなり慎重な議論が必要である。

会 長：自由乗降区間を設定している路線もあるが、交通管理者などの許可を得る必要もありハードルは高い。

（11：30終了）