

平成 25 年度第2回 国立市地域公共交通会議 要点記録

◆日 時 平成 25 年 5 月 24 日（金）午前 10 時 00 分～ 11 時 50 分

◆場 所 国立市役所 3 階 第 3・4 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
〃	鵜 澤 健 一	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	〃
〃	池 田 洋 介	〃

（敬称略）

事務局	4 名	都市整備部交通課交通係
-----	-----	-------------

◆配布資料

- ・ 資料No. 1 ワゴン車による試行運行概要
- ・ 資料No. 2 ワゴン車によるコミュニティバス試行運行スケジュール（案）
- ・ 参考資料No. 1－1 「くにっこ」乗車状況等調査集計表（青柳コース）
- ・ 参考資料No. 1－2 「くにっこ」乗車状況等調査集計表（泉コース）
- ・ 参考資料No. 2 平成 24 年度「くにっこ」青柳・泉コース乗車人数表
- ・ 参考資料No. 3 平成 24 年度「くにっこ」各ルートの便毎の利用状況表次第

◆要点記録

1. 資料確認（事務局）

事務局：前回議事要旨（要点記録）については6月にHPで公開を予定しているので、お気づきの点等ありましたら5/31までに事務局にご連絡頂きたい。

2. 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。

会 長：今回の会議で3ルートを確認したいということによろしいか？

事務局：その通りです。

会 長：土日ダイヤ、乗りきれない場合の対応、小人運賃や高齢者割引などの具体的な金額については業者選定の前に確定しておく必要があると思われる。

事務局：運賃等については次回の会議で決定できればありがたいと考えているが、必要であれば7月にも会議を開催し業者選定の前に諸条件を確定するようにしたい。

会 長：委員各位においては、そのようなスケジュールを念頭にご意見等いただければと考えている。

委 員：今回提示いただいた、青柳・泉ルートの利用状況調査結果を見ると、車内の利用者数が10人を上回っているケースがかなり見受けられるように思う。定員11人未満の車両を前提にすると利用者の上限は9人になるが対応しきれぬのか？乗りきれない場合はどのようなバックアップを考えているか？

事務局：便数が現在よりも増えるので利用者も分散するものと考えている。また、泉コースの一部データは幼稚園の遠足が入っていることもご理解いただきたい。

委 員：乗合交通の利用者は天候によっても大きく左右される。利用実態調査をやった日に雨の日は含まれているか？雨の日は利用者が増えるので雨の日のデータも必要と思われる。

事務局：今回の調査日はたまたますべて晴れており雨の日のデータは入っていない。

委 員：雨の日の変動の他に季節変動もありうる。必要であれば追走車両を出すなどの対応をお願いしたい。乗りきれないのでは話にならない。

事務局：本日配付した参考資料3にもある通り、現行の「くにっこ」は春から夏にかけて利用者が増える傾向にある。一方、12月～2月は比較的少ない。

委 員：青柳ルート、泉ルートは既存ルートの改良なのである程度の傾向がつかめる

が、矢川・東ルートは全くの新規であるため試行運行の意味合いが異なる。矢川・東ルートについては本当に需要があるかも含めて十分な検証が必要と思われる。また、青柳ルート、泉ルートは前回から多少ルートが整理されて短くなっているが、矢川・東ルートは前回の提案から変わっていない。個人的には短縮してくるかと思っていたのだが、これで試行ということであれば実際の利用状況などを見ながら柔軟な対応をお願いしたい。

事務局：青柳ルート・泉ルートについては既存の「くにっこ」ルートの見直しなので大幅なサービス低下にならないよう配慮しつつ削れるところは削っていくようにしていきたい。矢川・東ルートについては全くの新規であるため、全体の需要やバス停の利用状況なども見ながらルートを分けた方がいいのかなども含めて試行期間の中で検討していきたいと考えている。

会 長：このあたりは評価基準についての内容にも関わってくる部分なのでそのあたりも念頭にご意見をいただきたい。

委 員：経費試算の前提となっている「乗務員の賃金が時給 1500 円」という数字では正社員を当てることは難しい。今回提示された運行時間帯でやるのであれば一日運行するのに 2 人必要になるし、土日もあるならさらに費用がかさむと考えられる。アルバイトでかつ、道路事情を熟知した人材での対応となる。このような理解でよろしいか？

事務局：今回の資料の中の数字はあくまでも経費等を試算するための便宜上のものであり、実際の業者選定の企画提案の中では安全性等を加味した数字をご提示いただければと考えている。

委 員：アルバイトと正社員の違いはどのようなことか？

委 員：基本的に安全の確保が第一であり、違いは賃金だけである。

委 員：青柳ルート／泉ルートと矢川・東ルートは試行運行の意味合いが違うのはそのとおりであるが、①資料の中に、矢川・東ルートが 11 人未満の車両と明記されていない。これは定員 11 人以上の車両（2 ナンバー）を使用する可能性を否定していないと理解できるが実際のところはどうなのか？②運賃についても「基本的に 200 円」と記述してあるが「基本的に」の意味合いを確認したい。③最後に、「便」という言葉は通常「片道」の意味で使う。往復する場合は「一往復」、循環の系統を一回りする場合は「一周」である。ルート設定とあわせて誤解の生じないように配慮をお願いしたい。④参考資料 1-1 の「くにっこ」乗車状況等調査集計表の各ルートの 1 枚目の総括表が、利用者については合計になっているが車内数については最大の数値となっているが、総括表としては利用者数は一日当たりの平均にいただいた方が資料としては見やすくなる。

事務局：①については、矢川・東ルートも定員 11 人未満の車両を用いた試行運行である（資料作成の過程で「定員 11 人未満車両を用いる」との記述が落ちてしまったようで訂正します。ホームページに掲載した会議資料は修正済）。もし試行運行の中で乗りきれないケースが多発する等になった場合には、車

両の定員について改めて検討させていただければと考えている。②については、運行事業者に大人一回 200 円という提示を頂くのではなく、公共交通会議の中で現行の「くにっこ」の運賃体系も考慮しながら小人運賃や高齢者割引の内容についてご意見を頂きたい意味である。事務局としては、乗車定員が限られるコミュニティタクシーとして、路線バスよりはやや高め、しかしタクシーよりはかなり安い金額として 200 円という金額が基本になるのではないかというのが事務局の考え方である。③については、今後の資料作成の中で正確を期するようにしていきたい。

委員：乗りきれなかった場合、待てるのは最大 10 分程度である。他の自治体の乗合タクシーでは、セダン型のタクシーを追走させるケースが多いようだがその場合の料金なども含めてどのような対応が考えられるか？

委員：予備車については 3 通りの対応がある。①各ルート、通常使用する車両と同じ仕様のものを予備車として一台用意する方法。これは予算的に厳しいケースが多い。②「併用」による方法。これは、運行事業者の所有する車両のうち特定の車両を予め指定しておく方法で、指定された車両は乗合にも通常のタクシーにもどちらにも使える。これは（併用専用車の車庫を設けるなど要件などが多少厳しくなるが）使いやすい方法であるが、この方法に依るには地域公共交通会議の合意が必要となる。③「流用」による方法。これは必要な時に運行事業者の車両を借用する方法で、流用した場合にはあとから運輸局にその事実を届け出てもらう方法である。

委員：運賃についてだが、北ルート・北西中ルートの「くにっこ」との整合性などを考えるとワゴン車による試行運行も大人一回 170 円でシルバーパスも使える方がわかりやすいのではないか。試行の際に条件を複数変えてしまうと、結果が変わってきた場合に何が変数として効いているのか判断しにくくなることを考えると、現行の「くにっこ」と同じ運賃体系にしていいただきたい。

事務局：ワゴン車の試行運行と北ルートなど現行の「くにっこ」の運賃体系との関連については、現行の「くにっこ」に対するワンコインなどの要望もある中で、現行「くにっこ」の見直しの中で考えてまいりたい。

委員：他市の事例になるが、京王の路線バスからコミュニティバスに変更となった路線があり、路線バス運賃（初乗り 170 円の対距離制、シルバーパス利用可）から 100 円に変更になった（シルバーパスも廃止）が利用者は大幅に増加した。運行時間も伸ばし便数も増やしたということもあるが、利用者は 2 倍以上の数字となった。高齢者の利用者数もシルバーパスが使えた時よりも大幅に伸びており、乗務員が聞いた車内の声として「シルバーパスは廃止になったがみんなと同じ 100 円で構わない」との意見もある。シルバーパスの利用の可否よりも運行時間帯、便数、経路など交通機関としての使いやすさがを高めることで一定の運賃負担をしてもいいという方向もある。それから、矢川・東ルートの距離が 10.9km とあるが、乗り降りの時間等も考えると 60 分のパターンダイヤを実施するにはちょっとタイトかもしれないので試行のなかで検討いただければと（安全を第一を前提に 60 分のパターンダイヤで運行するためルート長は 10km を超えないのが望ましい）。

事務局：青柳ルート／泉ルート／矢川・東ルートのいずれも、先般、職員が試走し所要時間を計っており 60 分のパターンダイヤにするには 10 分程度の余裕があることを確認している。また、矢川・東ルートについては渋滞箇所はほとんどないと考えているが、ダイヤや運賃については今後の試行運行の結果等をふまえて決めていきたい。

委 員：安全面についての確認だが、ルート設定に当たっては事故多発箇所などは把握されているという理解でよろしいか？

事務局：ルートの設定に当たっては予め立川警察署にも実査に立ち会ってもらい交差点の見通しや交通量などの面から危険の無いようさまざまな意見は頂いて進めてきている。

会 長：運賃については、さまざまな条件の組み合わせが考えられると思うので、メリット・デメリットを総合的に判断できるような表にまとめてもらうなどしたうえで次回以降の会議に提示いただければいいのではないかな。最終的には地元に対する説明などの中でいただいた意見も踏まえながら決めていくことになると思われる。個人的には、大人一回 200 円という基本的な設定については、ワゴン車にはバス車両に備え付けるような運賃箱が設置できないので、収受の手間などを考えると複雑な運賃体系にはしにくいように思う。また、100 円運賃は使いやすいのは事実だが、立席の設定ができないワゴン車を使用することを考えると運賃を安め（100 円）に設定したりシルバーパスが利用できるようにした結果、乗りきれないケースが多発するのも困るので、運賃設定によって需要をコントロールするという考え方も必要だと思う。他市の事例では、車両の定員の事情なども十分に説明した上で、月に一回あるかないかの割合で乗りきれないケースが発生することがあるようだが容認いただくような形になっている（この場合の利用者数は一運行あたり平均 4.5～5 人）。ただ、この割合は、需要の変動が少ないことが前提であり、今回の試行ではルート上に福祉会館などが入るため需要の変動が大きくなりそうなのが懸念される。技術的な検討があった上で委員各位の判断を頂き、さらに市民の皆さまに説明／納得いただくような手続きが必要と思われる。具体的は、運行事業者とも綿密に打ち合わせたうえで現実的な方法を考えていただきたい。

委 員：それは「100 円なら乗りきれなくても仕方ないと考えてくれ」という意味か？

会 長：そうではなくて、同じ「乗りきれない場合」でも、「乗りきれなくても歩いて行ける」場合／「別の手段を乗り継いでいける」場合と、「乗りきれないと他にどうしようもない」場合では利用する側の感覚は大きく異なるので十分な検討／説明が必要ということである。

委 員：大人一回 170 円で試行する場合、お釣りの 30 円を多数用意しておくのは現実的ではないのではないと思われる。

会 長：運賃箱を設置する基本的な要件として「運転手がお金を触らない」という大前提がある。ワゴン車の場合は簡単な運賃箱しか置けないことが多く、今後

の事業者との打合せの中で決まっていくという側面もあることはご理解いただきたい。

委員：定員についてだが、海外などの事例ではロングシートに座れるだけ座っているようなケースも見受けられるようだがそのあたりの事情はどうなのか？

会長：車両の定員が 11 人未満と 11 人以上では取り扱いが大きく異なり、11 人以上の場合はバス（乗合い）として運行することになる。立席の設定があるかないかによってもそのあたりの事情は変わってくる。今回は 11 人未満（一般乗用旅客運送事業）でやるので、定員の問題はシビアにならざるを得ない。朝の通勤時間帯などは、常に追走車両（続行便）を出すなどの対応も必要かもしれない。費用の問題はあるにしてもやり方はいろいろある。

委員：今回提示されたダイヤだと、終バスが早すぎるのではないかな？

事務局：今回提示したダイヤは、あくまでも経費計算のための前提条件なので今後ご意見をいただく中で決めていきたいと考えている。

委員：先ほど申し上げた予備車の扱いだが、「流用」はあくまでも緊急対応的なものなので、乗りきれない場合の対応として追走車両を前提にする場合は、予備車として車両をもう一台用意していただくか、「併用」でお願いしたい。これは、業者選定に関わる事項なので、今後のスケジュールを考えると、乗りきれない場合の対応については次回までに決定する必要があると思われる。なお、併用車両の車庫については、通常と異なり隣接する車両との間隔が 1 m 以上必要になるなどの要件もあるのでそのあたりも考え合わせたいうえで予備車の確保の方法については決めていただきたい。

委員：ワゴン車を活用した乗合交通の事業者のについては運輸局からガイドライン等が用意されているが、どこまで準拠するかについては地元の事情等勘案の上で柔軟に対応していただければと思う。

会長：以上、運賃については意見の交換をした。乗りきれない場合についてもやり方はいろいろある中で事務局に整理をお願いしたい。土日の運行についてはどうか。運賃設定などとあわせて地元や利用者に対する説明を行う上でどのように考えていくか？また、これまでの利用実態をふまえると日曜日は運休でもやむを得ないようにも思われるが土曜日をどう考えるか？などをふまえて、事務局に比較対照できる資料をつくってもらい次回に判断するということでどうか？

委員：福祉会館は土日も開館していることもあり、試行という意味では土日も日中だけは運行していただきたい。ただ公共機関は土日は閉庁なので、難しいところもある。

委員：ルートと車両を一度に変更してしまうと、利用する人の内容が全く変わってしまうと思う。また、シルバーパスが使えなくなった場合と使える場合とか、100 円運賃にした場合などによっても状況が変わってくると思うので、そのあたりをもう少し詰めて頂くことは必要かと思う。料金が上がるようなら路

線バスを使いたいと思う高齢者も多いのではないかと。

委員：石田街道の矢川駅入口交差点などの渋滞の対応状況についての現状を参考までに報告する。①矢川駅入口交差点の信号サイクルを周辺の交差点の信号サイクルも含めて本庁と調整中である。②矢川駅入口交差点の信号現示を南方向に進む車両と北方向に進む車両を交互に進行させる時差式にすることも検討したが、この場合、安全確保の観点から北方向に進む車両を右折禁止にする必要がある。現在、北方向に進む車両が府中方向に右折する車両が相当数あること、及び東西方向の青時間が短くなり甲州街道の渋滞が悪化することも懸念されることからさらに検討する必要がある。

委員：次回以降のお願いとして、「周知／広報」の重要性を指摘しておく。

事務局：今回の公共交通会議で試行運行のルートが確定すれば、自治会役員会などを回るなど周知／理解を図っていきたいと考えている。

会長：試行運行を実施するための地元の理解を得るための周知／広報と、新しいサービスそのものをPRする周知／広報は性格が大きく異なる。これまでのコミュニティバスと同じものとして広報するのか、全く新しい交通手段ができたので利用してほしいという広報では結果が異なると思われる。ご意見等頂きながらそれぞれにおいて最適な方法を検討して実施していただきたい。

事務局：了解しました。

会長：本日は、①それぞれのルート（案）、②60分間隔（青柳ルート・泉ルートの朝夕は30分間隔）で運行すること、③11人未満の定員の車両を使用すること（一般乗用旅客運送事業として運行すること）、④大まかな運行時間帯については了承いただいたということによろしいか？また、⑤大人一回200円という運賃設定については、まだ決定はしないが大きな異論はなかったことをふまえ、運賃／土日の運行形態／乗りきれない場合の対応もあわせて、メリット／デメリット表を作成した上で、大まかな評価基準の案とあわせて次回決定したいということによろしいか。

委員一同：異議なし

3. その他

事務局：①次回の会議は、6/28（金）午前10時から市役所3階第一・第二会議室で開催を考えている。次回までにご意見等あれば頂きたい。②要望の多い現行「くにっこ」の北ルートの運行時間延長について、現在、立川バスと協議を進めている。次回、詳細を報告するのでご意見等をよろしくお願ひしたい。

（11：50終了）