

平成 25 年度第3回 国立市地域公共交通会議 要点記録

◆日 時 平成 25 年 6 月 28 日（金）午前 10 時 00 分～12 時 10 分

◆場 所 国立市役所 3 階 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
〃	（代理出席）	〃
〃	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
〃	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	〃

（欠席）

委員	鵜澤 健一	一般旅客自動車運送事業者労働組合
----	-------	------------------

（敬称略）

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

◆配布資料

- ・ 次第
- ・ 資料 No. 1 ミニコミュニティバス試行運行の基本的な方向性（案）
- ・ 資料 No. 2 ミニコミュニティバス試行運行のダイヤ（案）
- ・ 資料 No. 3 ミニコミュニティバス試行運行の運賃（案）
- ・ 資料 No. 4 ミニコミュニティバス試行運行の乗り残し対策（案）
- ・ 資料 No. 5 ミニコミュニティバス試行運行の事業評価（案）
- ・ 資料 No. 6 ミニコミュニティバス試行運行委託業者選定概要（案）
- ・ 資料 No. 7 くにつこ北ルート運行時間延長（案）
- ・ 参考資料 No. 1 ミニコミュニティバス試行運行ルートと既存コミュニティバス・路線バス路線図
- ・ 参考資料 No. 2 ミニコミュニティバスと既存鉄道・路線バスとの乗り継ぎ方法一覧（案）

◆要点記録

1. 資料確認など（事務局）

事務局：本日配付した前回の要点記録は、あらかじめ見て頂いた上で修正したものですのでご確認くださいと思います。また、前回は、①青柳ルート、泉ルート、矢川・東ルートのルートについての基本的な考え方、②運行間隔（基本は 60 分間隔、ただし青柳／泉ルートについては朝夕は 30 分間隔）、③定員 11 人未満のワゴン車を使用することについて合意事項をいただいております。なお、泉ルートにつきましては、秋頃には正式な回答ができると思いますが、路線バスの泉団地バス停について現在の「くにっこ」の本数程度の増便が可能であるとの内諾を頂いているところであり、基本的にくにたち南市民プラザの西側で折り返すようなルートで考えていきたい。

2. 議題

（1）「くにっこ」北ルートの運行時間の延長について

事務局：（資料 7 を説明）

委員：タクシーはバスと競合する部分があるのは事実なので、今回の提案以上の運行時間の延長については厳しいと考える。今回の延長については通常の勤務時間の範囲であり個人的には容認できる範囲である。

委員：これ以上の運行時間の延長は、当社としても人件費など「くにっこ」の運行経費増となることから難しいと考えている。

委員：「くにっこ」北ルートについては、通勤・通学ルートとして使われているとすることで、利便性を高めるという意味での運行時間の延長は構わないと思うが、コミュニティバス運行の目的については再度確認しておいていただければと思う。

会長：実際の北ルート利用者からは「なぜもっと延長しないのか」という意見がでるかもしれないが、今回の提案については了承ということでよろしいか？

委員一同：異議なし。

（2）ワゴン車による試行運行（案）について

事務局：（資料 1 を説明）

委員：方向性として①～③があげられているが、自分の気持ちとして③を最重点に置いて本当に必要な人が利用できるサービスにしてほしい。①と②は方向性というよりは条件ではないか。

会 長：③には、いろいろな意味が含まれているように思われる。本当に必要な人に継続的にサービスしていくということも含めると、採算性などの面も慎重に検討しながら残していく方向になるものと思われる。また車両の定員を考えるとフル乗車しても黒字になるのは難しいようにも思われることもあり必要であれば赤字でもやむを得ないと個人的には考えている。逆に、絶対に必要ではない人が多く利用して車両を増やさざるを得なくなるのは方向が違うように思っている。②の競合については、バスだけではなくタクシー等との競合も含まれていると考えている。もう一点、ミニコミュニティバスという言葉は、事務局としてどのような意味合いで使用しているか？

事務局：資料１の順番については、③を最初にすることで考えます。また、今回提案したミニコミュニティバスという言葉は、あくまで予算上のコミュニティバスに対応したものであり仮称として使っている。もし他に適当な言葉があればご意見として出していただければと考えている。

会 長：乗車定員を考えると、正式には「バス」ではなく「タクシー」になるので事業名として用いるのであればコミュニティタクシーになるのではないか。会議の中、あるいは市役所の中での事業名としての用語にとどめておいた方がいいように思われる。

委 員：会長の意見に賛成である。「くにっこ」の名称は市民に浸透しているので、もちろん仮称だが「くにっこミニ」でもいいのではないか。

事務局：１０月頃に市民説明会なども予定しており、それまでに確定できればありがたい。

委 員：一般的には路線バス車両をイメージして「バス」と呼ぶのが普通であり、定員１１人未満のワゴン車を「バス」と呼ぶのは無理がある。「くにっこワゴン」などはどうか？

会 長：事業名などの内部的な用語としても、バスではなく、たとえばコミュニティワゴンなどでいいのではないか。

委 員：本日、この場で決めた方がいいのか？

事務局：できれば決めて頂けるとありがたい。

会 長：では、事業名としては、コミュニティワゴンとして、ホームページなど市民向けの広報の際には「くにっこミニ」など親しみやすいものとしてもらえばいいのではないか。

事務局：では事業名としては「(仮称) コミュニティワゴン」を用い、広報の際には「(仮称) くにっこミニ」等とさせていただければ助かります。

会 長：では、今回は仮にそのような結論とし、次回に再度検討することとする。

委員一同：異議なし

事務局：(資料 2 を説明)

委 員：試行運行をどうとらえるのか？個人的にはあくまでも試行は試行であって、その結果を踏まえて本運行につないでいくべきものである。青柳ルート、泉ルートについては現行サービスを引き継ぐ形で試行を始め、必要なものだけ残していく方法がいいのではないか。一方、矢川・東ルートは、既存サービスが全くない中で試行運行を始めるものであり、小さくはじめて需要を見ながら広げていく方法がいいように思われる。

委 員：財政的な条件が許せば、今回の試行での土曜日の運行はやった方がいいように思う。

委 員：新設の矢川・東ルートも、多摩総合医療センターに行けるようになることを考えると、大きくはじめて需要を見ながらサービス内容をしぼっていく方向で構わないのではないか。

委 員：運行を周知するまでの時間も十分に考慮しながら、広報に努めて頂けるといいのではないか。

委 員：ダイヤの中に、実際に運行するにはちょっと時間が足りない部分が散見されるので再度見直しをお願いしたい。

会 長：実際に運行をする際には事業者がダイヤを決めることになると思われるが、現在の「くにっこ」のデータなどを踏まえながら一周 60 分を実現できるように考えていただきたい。

会 長：現在の「くにっこ」での土日の利用状況はどうなっているか？

事務局：前回の会議の参考資料 2 で、平成 24 年度の青柳・泉ルートの乗車人数表をお配りしているが、青柳コースの平日の平均利用者が 2.6 人、土曜日が 2.0 人、日曜日が 1.5 人となっている。

会 長：事務局としては、日曜日はやらないことを前提に土曜日をやるかどうか検討してほしいということよろしいか？

委 員：土曜日が減る理由は何か？

事務局：市役所は土曜日閉庁だが福祉会館は開館している。現在の青柳・泉ルートは福祉会館まで行っていないので、市役所閉庁の影響が大きいのではないか。また、青柳コースの朝夕の利用は少ない一方で、泉コースは一定の利用がある。このあたりは、路線バス増発で対応できると考えています。

会 長：始発から終バスまでの運行時間帯は多少短くなるが、運行間隔は日中 80 分が 60 分、朝夕は 50 分が 30 分になるので利便性は上がると考えていいか？

事務局：運行時間はその通りです。また本数も増となります。

会 長：事務局として、この三案のうちどのあたりが現実的と考えているか？また土曜日についてはどうか？

事務局：現在の「くにっこ」青柳・泉ルートของサービス状況を考えるとできるだけそれを踏まえたいが、一方で経費的な面は抑えていきたい。これを考えると B か C あたりだが、日中の状況を考えると B が適当ではないかと考えている。土曜日については、福祉会館や病院の状況を考えるととりあえず平日と同じでやってみて利用状況をみながら対応を考えていきたいと考えている。

委 員：乗り残し対策を考えると、運行本数はあまり削らない方がいいように思う。

委 員：従来の「くにっこ」泉ルートから外れている箇所がかなりある。都営泉二丁目アパートと矢川三丁目内になぜ行かないのか。南プラザのバス停も施設からちょっと離れたところになりそうでそのあたりはどうなのか？

事務局：都営泉二丁目アパート内バス停については立川バス増便で対応できると考えている。南プラザ日野バイパスの石田大橋北交差点の側道に停留所を設けることを考えている。

委 員：泉三丁目付近もルートが変わっており、停留所の位置など実際にどのように考えているのか？

事務局：(バス停候補地がルート上に入った資料を配付)

委 員：泉団地バス停から路線バスは何便くらい出ているのか？

委 員：手元に資料がないので詳細は不明だが、朝 6 時台から運行している。なお、国立操車場行きの便を泉団地を経由するようにルートを検討中であり、今回のコミュニティワゴンとルートが重ならないようお願いしたところである。

委 員：このような情報は重要である。現在の「くにっこ」のルートから外れて、交通手段が全くなくなってしまうのでは困ってしまうが、別の手段があるならいいのではないか。

事務局：配付した資料にある通り、コミュニティワゴンは、国立泉団地、泉南公園バス停には行かない予定である。また、くにたち南市民プラザバス停は、現在の場所から日野バイパス石田大橋北交差点の側道に移動となる予定であるが、このバス停で都営泉二丁目アパートはカバーできると考えています。

委 員：泉三丁目バス停の北側あたりのルートも変わっているようだが、滝乃川学園西バス停は、甲州街道との位置関係で問題はないか？

事務局：泉大通りは片側二車線で、事前に立川警察との実査に回った際にも特段の問題点の指摘は受けていない。

会 長：ダイヤの件だが、本日、ABC のいずれかに決めたいということによろしいか？

事務局：今後の事業者選定等のスケジュールを考えると、本日決めて頂けると助かります。

会 長：土曜日については運行した方がいいのではないかという意見が多かった。矢川・東ルートについては新規なので、青柳コース、泉コースとはすこし異なるアプローチでもいいのではないかという意見があった。平日については、事務局としては C 案での合意は難しいのではないかという認識があった。個人的には、土曜日については朝の便を運休にする程度でいいのではないか。矢川・東ルートについては特段の意見は無いが、多摩総合医療センターに行くにあたって、土曜日の午前中の診察に間に合うようなダイヤ設定にして、利用状況を見ながらの判断でいいのではないかと考えている。

委 員：土曜日を運行しない場合、利用者の心理として不便な（生活の中での交通手段として当てにできない）ルートと思われるということが危惧される。このことを考えると、土曜日を運行しないという選択はかなり難しいと思われる。平日並みの運行をすることで、利用者に生活の中での交通手段として当てにしてもらうというのは大切なのではないか。

会 長：土曜日については 3 ルートとも平日に準じるというかたちではじめて、利用状況を見ながら早めに対応するということがよろしいか。

委員一同：異議なし。

会 長：運行時間帯についてはどうか？

事務局：運行時間帯は多少短くなるが、本数は若干増える。

委 員：現実的に考えると、B 案は A 案よりは受け入れやすい。実際に運行するとなると、朝の 30 分の余裕は、安全面や乗務員の確保などを考えると非常に大きいといえる。

委 員：ワゴン車を使うことについて、サービスの意味合いを明確にすることが必要と思われる。通勤・通学の交通手段が主たる目的ではないことを示すためにも B 案がいいと思われる。

会 長：コミュニティワゴンの運行目的を考えると平日は朝夕の本数を多少減らした B 案とし、土曜日にもそれに準じると言うことがよろしいか？

委員一同：異議なし

会 長：以下、運賃、乗り残し対策、運行事業者選定が残っているが、時間も限られているので重要なところからご説明願いたい。

事務局：（資料 6 を説明）

会 長：車両は事業者が用意するのか？

事務局：車両は市役所がリースで予備車を含めて４台用意する予定である。

委 員：他市でこのようなワゴン車を使った乗合サービスを実施しているところはあるか？

会 長：秦野市で運行事業者をプロポーザル方式で選定した上でワゴン車の乗合サービスを実施している。

委 員：車両の色などは決まっているか？街なかでアピールするような工夫が必要と考える。

事務局：試行運行の期間も含めて、車両の色をルート毎にわけるとか考えていきたい。なお、塗装にするのかラッピング（フィルムを貼る）にするのか、マグネットのシートによるのかなどは未定である。

会 長：予備車の扱いはどうするのか？

事務局：事業者からの提案を見たうえで決定するが、予備車を用意するのが難しいということであれば市役所のリースに含めたい。本日合意をいただければ、８月の中旬には運行事業者を決めるくらいのスケジュールで進めていきたいと考えている。

会 長：運行事業者の選定方法については事務局の提案通り承認ということによろしいか？

委員一同：異議なし

事務局：（資料４を説明）

委 員：矢川・東ルートは国立高校や第三小学校付近を通るので、雨の日に学生の利用が集中するようなことはないか？

会 長：朝方の運行時間は通学時間帯から外れているので今のご意見は下校時刻のことになると思うが、高校生が乗りきれないからといって乗り残し対策をするのが妥当か。コミュニティワゴンの運行目的を考えると、この点は乗り残しに対する特段の対応は行わないということで問題はないと思われる。

事務局：矢川・東ルートは駅に寄らないので、その心配はあまりないと考えている。

会 長：事務局提案は、これまでの実績から乗り残しがでる可能性はかなり低いことから対応は行わないということで、乗り残しが予想されるが対応は行わないというのではないという理解でよろしいか。

事務局：その通りです。

委員：基本的に事務局の提案でいいが、実際に乗り残しが発生した場合には時間帯や人数など状況をきちんと把握していただき柔軟な対応をお願いしたい。

会長：資料の中の記述で「対策を取ることも検討したい」ではなく「対策を取ることを検討する」としておいて頂きたい。乗り残し発生の原因についても、本当にやむを得ない状況だったのか、先ほどの高校生が 20 人やってきたのかなどきちんと記録しておいて頂きたい。

事務局：参考までに、平成 25 年 5 月 3 日（金曜日・祝日）の現行「くにっこ」青柳コースの利用者は、一日 8 人だったことを参考までに報告致します。これを考えると試行運行で乗り残しが発生する確率はかなり低いものと考えられます。

会長：乗り残し対策については事務局の基本方針で良いが、乗り残しの調査をきちんとするというところでよろしいか？

委員一同：異議なし。

事務局：（資料 3 を説明）

委員：現行「くにっこ」の 170 円という料金設定は、支払いする際の手間などを考えるとあまりいい料金設定とはいえないのではないかと。200 円か 100 円がいいように思える。200 円なのか 100 円なのかについては、不特定多数にアピールするのか、特定の客向けのサービスになるのかだが、このようなサービスは特定の客向けのサービスになっていく可能性が高いことを考えると基本的には 200 円、あとは割引のメニューを考えて頂ければいいように思う。

委員：まわりの人間に聞いた感触だが、わざわざ運賃を払って乗るほどのサービスではないという反応が多かった。お釣りの手間などはあると思うが、現行「くにっこ」と同様に 170 円でシルバーパスも使える設定にさせていただくようお願いしたい。

委員：150 円にして、お釣りは 50 円玉で対応するようにしたらどうか？

会長：時間の都合もあり、運賃については本日は意見を集約し、決定するのは次回でよろしいか？

事務局：大丈夫です。

委員：バス事業者としては、170 円か 200 円をお願いしたい。

委員：現在のところ国立市の隣接市はすべて 100 円ということになっているが、運賃の見直しを始めているところも多い。

委員：170 円という数字について、運転手が 30 円のお釣りを出すことについては特段の問題はないと考えている。

会 長：本日の意見は列挙していただいて、割引制度としてどのようなことができるのか。シルバーパスは適用できるのか、回数券についてもどのような内容のものができるのか（一回 100 円相当の高齢者専用回数券などはどうなのか）などを次回までに整理／提案いただくということではよろしいか？

委員一同：異議なし

3. その他

事務局：次回の会議は、8/22（木）午前 9 時 30 分から市役所 3 階第三・第四会議室で開催を考えている。

（ 1 2 : 1 0 終了）