

平成 26 年度第 3 回 国立市地域公共交通会議 要点記録

◆日 時 平成 26 年 11 月 12 日（水） 10 時 00 分から 12 時 07 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）15 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
委員	田 崎 達 久	一般乗合旅客自動車運送事業者
委員	原 田 弘 司	一般乗用旅客自動車運送事業者
委員	清 水 光 司	一般乗用旅客自動車運送事業者
委員	（代 理 出 席）	国土交通省関東運輸局
委員	鵜 沢 健 一	一般旅客自動車運送事業者労働組合
委員	江 村 英 利	市道管理者
委員	（代 理 出 席）	警視庁立川警察署
委員	野 崎 元	都道管理者
委員	田 中 義 忠	公募市民
委員	三 好 幸 雄	公募市民
委員	熊 井 大	公募市民
委員	池 田 洋 介	公募市民

（欠席）なし

（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 コミュニティワゴン試行運行見直しの方向性
- ・資料No.2 ルートごとの見直し案
- ・資料No.3 沿線アンケートについて
- ・資料No.4 乗り残し対策（案）
- ・参考資料 1 コミュニティワゴン試行運行利用状況等
- ・参考資料 2 自転車通行環境整備の方針（素案）

◆要点記録

■ 1. 資料確認（事務局）

事務局：（資料確認）

■ 2. 議 題

（１）コミュニティワゴン試行運行見直しの方向性について

事務局：（参考資料 1 で試行運行利用状況を、資料 1 で見直しの方向性を説明）

（２）各ルートの見直し案について

（2-1）青柳ルートの見直し案について

事務局：（資料 2 及び資料 2-1,2-4 で青柳ルート見直し案を説明）

会 長：ここで一旦事務局からの説明を区切り、現状についての質問を受け付けたい。

委 員：（参考資料 1 の「コミュニティワゴン試行運行利用状況について」の 4 月からの利用状況を示すグラフについて）時間が経過すれば、利用者数が増加するものなのか。

会 長：場合によるが、周知がなされない状況で、且つ、使い勝手が良いバスであると、徐々に尻上がりに伸びていくことはよくあることで最初の 2 倍くらいにはなることがある。しかし、3 倍にはならない。青柳ルートで考えた場合、現在の 44 名が 80 名になることはないが、60 名になることは、もしかするとあるかもしれない。これは一般論であり、そもそもルートが悪い場合は当てはまらない。

委 員：「南市民プラザ入口」停留所は、コミュニティワゴンへの移行に伴い停留所位置が変更され、分かり辛くなり、利用者数が減少したのではないか。

会 長：「泉ルート停留所別 乗降者数」のデータを見る限りは、他のバス停に比べれば利用者数は多い。この地域で利用されたい方は多いが、使い勝手が悪いと想像される。このことは、次の議題で取り上げることになります。
続いては、青柳ルートの時刻変更を含めた見直し案について意見を伺いたい。

委 員：乗り残しが多いということでのダイヤ変更案であるが、乗り残しが発生した状況や乗り残された乗客の属性等に特徴はあるのか。もし通勤客が多くて乗り残しが発生した等であった場合、単に増便による対応ではなく、移動制約者や高齢の方を優先乗車させるような施策による対応もあるのではないか。

事務局：通勤客が多くて高齢者が乗れなかったというようなことは発生していない。高齢者が順次乗車し満席となり、高齢者が乗れなかったケースが報告されている。車イスの方の乗車により発生したケースも報告がない。

委員：見直し案では矢川駅ロータリーに乗り入れるとのことであるが、矢川駅から青柳方面へ向かう際、ロータリー出口で右折することになるのであれば、安全面で支障はないのか。

事務局：ロータリー内に移設する停留所は到着用（および北向きの発車用）で、南向きの発車用は従来の停留所（ジョナサン前の⑨番）を利用するので、ロータリー出口で右折して南へ向かうことない。

会長：青柳ルートで乗り残しが発生する時間帯は、主に9時台ということによろしいか。

事務局：そのとおり。また、全て午前中に発生している。

会長：通院時間帯が始まる頃の利用者を分散させたいとの意図が読み取れる。また、始発時刻と終着時刻は従来ダイヤとほぼ同じであるので、運行経費的には変動がないと言える。更に利用者側から見れば、実質的な運行本数が増え、利便性が向上するので利用数が上がるのではないかという意図も理解できる。

委員：停留所を矢川駅内に移設することであるが、路線延長の変更については如何か。

事務局：変更がある、との認識で再申請したい。

委員：道路運送法上の取り扱いとしては、時刻の変更だけであれば運行計画の変更で済むが、路線延長であれば認可申請となる。そのため手続きに必要な標準処理期間を、関係者協議期間も含めて考慮し、計画されたい。

委員：矢川駅ロータリーについては、既存の路線バスが一日に150本程度乗り入れている。停留所変更にあたっては安全上の配慮を願いたい。

委員：駅前ロータリーを広げられないのか。また、矢川通りの交通渋滞の原因ともなっている既存の路線バスの乗車停留所をロータリー内に移設できないのか。

委 員：弊社としても既存路線バスの乗車停留所がロータリー内にあるほうが望ましいと考えているが、路線バスの乗車停留所もロータリー内に移設するにはロータリー内のスペースが足りないというのが現状である。

会 長：事務局としてはどうか。

事務局：ロータリーの面積増加の変更は困難と考えている。レイアウト的変更はあり得るが、それも現状では難しい（コミュニティワゴンの停留所の追加には支障なし）。

委 員：話が戻るが、「矢川・東ルート停留所別 乗降者数」のデータの中で、「北ア中」停留所の乗車数が 332 名であるのに対し、降車数が 122 名であることの差が理解できない。事務局として、何か考えられる理由はあるか。

事務局：想像の範囲であるが、「北ア中」停留所は矢川駅に近く、コミュニティワゴンの運行間隔が帰路の時間的都合に合わず、矢川駅発着の路線バスを利用した、もしくはタクシー等を利用して帰路に就いた、等の理由が考えられる。

委 員：現在、都営矢川北アパートの建て替え工事が進んでいるが、矢川駅から離れた棟の建築工事が完了すれば、乗客が増えることも考えられるということの良いか。

事務局：現在建築中の棟が完成すれば増えるのかもしれない。また、矢川・東ルートについては住宅密集地を走るルートであり、今後も簡単には結論は出せないと考えている。

会 長：「総合医」停留所の乗車数 214 人と降車数 489 人のデータ結果にも、同様に往路で利用した方が帰路は利用しないという傾向が見て取れる。おそらくは、この二つのデータは、停留所に課題がある、ということではなく、運行間隔に起因する理由があると理解する方が妥当だ。例えば、その停留所の発着時刻を知らない人が、用事が済んでから最長 1 時間待つコミュニティワゴンを利用しに、駅とは反対方向のその停留所に向かうことは考え辛い。少し歩いてでも往路はくにつこミニを使う一方で、復路は運行頻度の高い路線バスを活用しているということではないか。

会 長：他に意見、異議がなければ、青柳ルートの時刻変更と、一部ルートの改変（矢川通り西側の矢川駅停留所を駅ロータリー内に移設）については承認するというで宜しいか。

委員一同：異議なし

会 長：では、承認とする。

(2-2) 泉ルートの見直し案について

事務局：泉ルートの見直し案については、今回は、「素案」として提示するに留め、次回以降の本会議で議論いただきたい。そのため今回は今後の検討のためのご意見・ご指摘をいただきたい。(資料 2 及び資料 2-2 で泉ルート見直し案を説明)

委 員：「いずみクリニック（仮）」という停留所を新設するということだが、この名称よりは「泉自転車保管場所前」とした方が一般には分かり易く、当該施設を目的に利用する者が増えるのではないか。

会 長：確かに、撤去自転車の引き取りに来る方は、コミュニティワゴンを利用することが期待できる。カッコ書きで名称を入れることも一案ではないか。

事務局：参考にしたい。停留所の場所が分かり難いというご意見を市民からいただくことが多く、他市の例では設置場所前の商店名やコンビニエンスストア名を名称に入れていることもあるので、その辺りのことも含めて検討して行きたい。

委 員：泉団地付近については弊社でも路線バスの増便を実施したところであり、路線バスとの棲み分けには十分配慮し、慎重にルートを検討していただきたい。

事務局：廃止されたコミュニティバスの利用客の傾向として、朝の時間帯に国立操車場付近から矢川駅へ向かう利用者が多かったようだが、コミュニティワゴンの試行運行になってからは通勤目的の利用はないようだ。そういった意味では、既存のバス路線との棲み分けは出来ていると考えられる。ただ、だからこそなのか、市民からは、現在全く走っていない朝 6 時から 9 時の間の「国立操車場」発矢川駅方面の運行を願う声が寄せられたことがある。

委 員：コミュニティバスが始まった頃からの話であるが、北ルートの運行を開始する際、タクシー業界には大きな打撃があったが、住民の利便性向上を考えて、事前に取えて反対意見を出さなかった経緯がある。バス事業者の懸念は理解できるが、影響があるのはタクシーも同様である。住民の利便性の確保を第一に考えるという公共交通会議の意義を踏まえ、善処していただくことを望みたい。

会 長：この見直し計画の実施時期はいつ頃を目途に考えているのか。

事務局：おそらく、早くても平成 27 年 6 月頃と考えている。

会 長：とすると、半年後くらいに見直し案を実施し、その後、その評価を行なうことになるが、更にはその後の話がある。今は、運行している 3 台の車両を如何に有効に活用し、利用者を増やすかを考えているが、その頃になると、現在の拡大の方向性を、残念ながら縮小の方向へ転換する判断をしなければならぬことになるのではないかと。拡大したものを縮小するのは難しいものがある。今回、2 年後くらい的大幅な見直しを想定して、「一旦は拡大するが縮小することもある」ということを地域住民に理解していただきながら利用者数を伸ばす、という難しいことをやることになる。しかし、これをやらなければ先に進めない。

(2-3) 矢川・東ルートの見直し案について

事務局：矢川・東ルートの見直し案についても、今回は、「素案」として提示するに留め、次回以降の本会議で議論いただきたい。そのため今回は今後の検討のためのご意見・ご指摘をいただきたい。また、特に新設停留所に設置場所前の商店名称を使用することについてご意見をいただきたい。

委 員：賛成。名前を冠している商店には利用客として協力を期待したい。

委 員：カッコ書きで入れる等の工夫をするのも良い。利用者に分かり易いのが一番だ。名称は一つに限らなくても良いと思う。病院名やスーパーの名前などわかりやすいものの方がいいと思う。

委 員：私も賛成だ。商店名称を使用するのであれば、広告料を貰っても良い。

会 長：全国の自治体コミュニティバスの中では、広告料を貰っている事例はかなりある。名称を入れる代わりに広告料をいただく、という方法と、「運行サポーター制度」という方法もある。「運行サポーター」の方が格上でお金もたくさんいただく形になっている。また、全国展開の店舗よりも地域に密着した店舗等のほうが「運行サポーター」になりやすい。できれば運賃収入の 10% 程度をこのような収入で賄えれば良い。

事務局：では、そのような方向で進めてまいりたい。

事務局：(資料 2 及び資料 2-3 で矢川・東ルート見直し案を説明)

このルートの見直し案(素案)の中で、今回この場でご承認いただきたいこととして、既存ルート上の 3 つの停留所(「北山町四丁目」、「ラグビー場南」、「さえき富士見台店西」)の新設がある。

会 長：整理すると3つの停留所新設は承認事項。それ以外のことでの素案については、現時点でのご意見をいただく、という形になります。

委 員：現在ですら横に長い路線が更に長くなるのは如何なものか。「国立の東と西を繋ぐ」ということで作った路線であるが、客が少ないから団地を経由する、というのは目的として若干の疑問がある。つまり、1時間に1本の枠の中で延長を延ばし、停留所を増やしていくということについて疑問だ。また、（本ルートに限らず）全体にも関わるが、データ上、約半年でひと桁台の利用者しかいない停留所については今後どうするのか。切らないのか。

事務局：基本的に乗合バスの「寄り道」は避けたいが、この第一団地への乗り入れ方針の素案はアンケートを基にしたもので、東地域の住民は谷保駅へ出られれば十分、という要望に沿ったものである。一方で矢川北アパート周辺の住民が総合医療センターへ行きたい、という需要もあり、このような素案になった。停留所を増やすのは高齢者ができるだけ歩かずに乗れるように、という配慮のためである。

委 員：路線総延長と停留所の数と時間とのバランスを考えるべきだ。また、1時間に1本だから乗らない、ということもある。

事務局：やはり乗合の公共交通機関としては最低でも30分に1本以上は運行したいというのが本音ではある。

委 員：「多摩蘭坂」停留所を鎌倉街道側へ移動できないか。また、第一団地を回るより真っ直ぐ谷保駅ロータリーに入った方が良い。

事務局：ダイヤ街南側への進入については検討を重ねたのですが…。

委 員：谷保駅前に入ればコミワゴンの利用者は増えるだろうが…最終的には路線バスやタクシーとの棲み分けをどう図るかということだ。矢川・東ルートについては、2ルートを一つにしている部分もあり、東地域から谷保駅方面へのルートと矢川北アパートから総合医療センターへのルートを分けて30分に1本にすることも考えられ、その方が、利用者が増えるかもしれない。

委 員：何故、谷保から総合医療センターへの路線バスがないのか。

委 員：JR南武線西府駅から出ているので、そちらを利用するように、ということだろう。国立駅からもでている。

委員：私としては、利便性を最優先し、黒字になれば、コミュニティワゴンそのものをバス事業者に引き渡せば良いと考えるのだが…。

委員：コミュニティワゴンと路線バスの違いを考慮したうえで、コミュニティワゴンと路線バスとの棲み分けを図っていただいたルート素案だと理解している。

会長：「ダイヤ街」、「第一団地北」、「第一団地南」の各停留所は片側設置なのか。

事務局：第一団地の中の道路の歩道設置状況等を考え、立川警察との事前協議の中でこのような形となった。

会長：第一団地を回るルート変更は、諸手を挙げて賛成するというよりは、大丈夫だろうかと不安になる面もある。第一団地の中については、青柳ルートや泉ルートをに組み込む等の案も考えられるのではないか。

委員：何でもかんでも入れれば良い、というものでもない。

会長：これまでパターンダイヤを前提にやってきたが、この次くらいの案では、たとえば、午前中は短縮ルートで運行間隔を詰める一方で、午後はやや大周りにして運行間隔が伸びるというような形で変化を持たせても良いのかもしれない。今後もこのルートは知恵を絞ることになるだろう。
ここで、バス停留所3つの新設について、現行ルート上ということもあり、問題はないと考えるがよろしいか。

委員一同：異議なし。

会長：では、バス停留所3つの追加新設については、承認とする。ルート素案については、いろいろな課題が共有できた、ということで次回にまた取り上げたい。

(3) 沿線アンケートについて

事務局：(資料3を説明)

※報告事項として実施の了承を得た。

(4) 乗り残し対策について

事務局：(資料3を説明)

委 員：これは市と運行事業者との一般乗用の契約か。一般乗用と一般乗合とは別物であるので、利用者を交えての三者での料金のやり取りは難しく、整理が必要である。利用者からの運賃を市が一旦収受し、市が運行事業者に一般乗用の貸切運賃を支払う、という形が採れば可能であるが、一般のタクシーが一般乗合をやっているように見えることからこの形はあまり望ましくない。原則、予備車対応でお願いしたい。

会 長：法令上の問題をきちんとクリアした形で乗り残し対策を実施する、ということと承認をいただきたいが宜しいか。

委員一同：異議なし

会 長：では、承認とする。

■ 3. その他

（１）国立駅南第一自転車駐車場整備計画（素案）について
事務局：（参考資料２を説明）

委 員：資料の左下の駐輪場の図を作成する際には、民間の駐輪場のことも条件に入れて考えていただきたい。全体のバランスとしてどうなのかを考えたい。また、そろそろ自転車をこれ以上増やさない対策を考えていただきたい。レンタサイクル等の計画もあったのではないか。

（２）自家用有償旅客運送について
※情報提供に留め、説明を割愛。

（３）今後の予定について
事務局：次回の会議は１月２１日（水）午前中を予定する。会議室の都合等もあり、詳細は追って連絡する。また、前回承認いただいた取材の件は、次回以降の実施となる。

会 長：それでは本日はこれで閉会とする。

（１２：０７終了）