

平成28年度 第2回国立市地域公共交通会議

平成28年6月20日

【事務局（中島）】 定刻前ですが、全員出席委員の方はそろわれたということで、これより平成28年度第2回国立市地域公共交通会議を開催いたします。

委員の欠席の確認でございますが、小池委員から欠席のご連絡をいただいております。また、尾崎委員の代理で藤澤さん、田崎委員の代理で佐々木さんがご出席いただいております。

委員の半数以上の出席がありますので、本日の国立市地域公共交通会議は成立となります。

それでは、岡村会長、進行をお願いいたします。

【岡村会長】 それでは、よろしく願いいたします。

次第にあるとおり、おおむね11時半までというふうに考えておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、資料確認をお願いします。

【事務局（谷口）】 それでは、資料の確認をお願いいたします。

まず、本日の会議次第でございます。A4、1枚でございます。

それから、資料1でございます。A4、1枚で、表裏のもの、「国立市コミュニティバス運賃体系について」というものでございます。

それから、資料2-1といたしまして、「国立市コミュニティワゴン試行運行見直しについて」ということで、A4、表裏のものでございます。

それから、A3の縦で、資料2-2（1）から（4）まで、表裏の系統図でございます。それから、A4、1枚で、資料2-2（5）ということで、系統図の（5）というものでございます。それから、A3の横で、資料2-2（6）、矢川・東ルートダイヤ改正案20160620というものでございます。

それから、資料2-3（1）ということで、谷保ルート（案）というもののルート図でございます。それから、資料2-3（2）、A3横でございます。谷保ルート短期試行運行ダイヤ案というものでございます。

それから、資料2-4といたしまして、泉ルートダイヤ見直し案というものでございます。A3横でございます。

それから、参考資料1といたしまして、「国立市コミュニティワゴン試行運行 利用者数比較」ということで、A4横のものでございます。

それから、クリップでとめてあるものでございますけれども、平成28年度第1回国立市地域公共交通会議福祉交通検討部会次第が一番上にありまして、クリップでとめてあるものでございます。

資料は以上でございます。足りないもの等ございましたらお知らせいただければと思います。

それでは、よろしく願いいたします。

【岡村会長】 それでは、何かございましたら事務局に個別に今お知らせください。

それでは早速、次第の2、報告の（1）につきまして、事務局からご説明をお願いします。

【事務局（谷口）】 まず、報告の（1）でございます。これは口頭での説明だけですが、前回の会議で合意をいただきました国立市コミュニティワゴン青柳ルート始発便の始点変更について、

開始当初から「武蔵野の路」という停留所から出しておりましたが、これは通勤の需要に応えるという形で、同じ30分発「矢川駅」、ジョナサンというファミリーレストランの前のバス停から出すように6月1日から変更いたしました。無事に始点の変更は済んでおります。以上でございます。

【岡村会長】 これにつきましては何かご発言ございますか。これは予定どおりということでございます。

それでは、次に行ってよろしいですか。(2) 国立市コミュニティワゴン利用状況についてお願いします。

【事務局(谷口)】 それでは、参考資料1をごらんください。A4横の1枚のものでございます。「国立市コミュニティワゴン試行運行 利用者数比較」ということで、前回、平成27年度3月までの数字を入れたものをお配りいたしました。4月と5月の状況が出ておりますので、欄を加えて数字を入れてございます。

平成27年度の3月に、青柳ルートの利用数が1,327人、一日平均で51人ということで、初めて50人を超えたところでしたけれども、4月、5月は1,200人程度ということで、平均の利用数が46人程度というところで推移してございます。最終年度ということで、もう少し伸びるところを期待したいというところで、今後も状況を注視していきたいというところでございます。

泉ルート、矢川・東ルートにつきましても、大きな数字の変化はありませんで、泉ルートが一日当たりの平均で18人程度、矢川・東ルートはやや多いですけれども、21.6人程度、試行運行の継続の一つの指標である50人、あるいは本格運行への70人には大分遠い数字になっておるかと思えます。

ちなみに、表の中で、例えば青柳ルートの平成27年度の2月が二重線の囲みになっていたりしておりますが、ここは何かしらダイヤを変えたり、矢川・東ルートは27年9月のところが二重枠になっておりますが、下の注で何か変更を加えたという意味でございます。

とりあえず、以上でございます。

【岡村会長】 こういう数字でございます。今後の見直し案については、また(2)でご議論いただくこととなりますが、まずはワゴンの現状に関して何かご発言がありましたらお願いをいたします。

特によろしいですか。では、これは具体のところは3の(2)でご議論ください。

それでは、2の(3)、お願いいたします。

【事務局(中島)】 それでは、福祉交通検討部会のほうの資料をごらんください。クリップでとめてあろうかと思えます。

こちらでございますが、次第のほうを見ていただきますと、3つの議題について検討を行いました。1つ目の高齢者・しょうがいしゃ・子ども連れ対応の交通等についてということでございますが、平成27年度の第1回、第2回の検討部会で話し合われたものをまとめたものということになってございます。詳しくは福祉交通検討部会の資料No.1から3を後ほどごらんいただければというふうに思っております。

検討部会で出た主な意見としては、交通手段を事業者用と自家用車、有償事業とに分類するほうがわかりやすい。簡単に言いますと、緑ナンバーと白ナンバーに分けたほうがいいのではないかとということでございます。また、福祉タクシーや福祉有償運送のデータを事業者別に出してほしいということで、福祉有償事業者につきましては2団体ありまして、それをまとめたデータはありましたが、事業者ごとに出していただきたいというご意見でございました。また、事業について、周知が足りない

とか、あとベビーカーと歩行というような分類があってもいいのではないかというようなご意見をいただきました。

次に、(2)の福祉有償運送の現状と課題ということでございますが、実際に国立市で福祉有償運送事業でありますくにたちさくら会、くにたち・あゆみさんから現状と課題についてご説明をいただきました。

くにたちさくら会さんからは、主に周知がないので、ひどいというようなご意見でございました。くにたち・あゆみさんからも、そういった同様なご意見はありました。タクシー事業者との運賃の違いや、13年間福祉有償運送をやってきた中で、市から支援とか方向性をなかなか示していただけなかったというようなことが言われております。

くにたち・あゆみさんからは、自分たちが使いたい、活動したいときに、なかなか移動の確保が難しいということから、NPOを立ち上げ、会員の利用に合わせた形で使用しているということでした。

課題としては、どのような書類をどこに提出すればいいとか、あるいは運転手を探すのが大変であるとかというような課題というか、問題があったということです。また、会員でない方から頼まれるケースが多々あったということで、その人を、申しわけないけれどもということでお断りしているということですが、そういうのは何とかならないかというようなことが言われました。また、後日ですけれども、メールでタクシーの補助券はもう少しわかりやすい形で工夫ができないかというようなご意見をいただきました。

次に、最後ですけれども、(3)住民参加による移動サービスについてということで、今度、委員の方だけ、ご本人のご了解を得て、これはパワーポイントで使った資料を最後のほうにつけておりますけれども、地域公共交通マイスターであります、また福祉有償事業者であります清水弘子委員に、住民参加による移動サービスの事例を交え、パワーポイントでご説明をいただいたと。

地域市民が主体となって、無料による乗り合いとして、横浜市の菊名、厚木市、大和市の事例をご紹介いただきました。数回のワークショップを開催し、自治体、地域住民の合意形成を図っていき、また少ない人数で運行を行っている団体などさまざまありました。交通だけではなくて、コミュニティづくりとか地域づくりと一緒にやっているというところが特徴的でした。どの団体も、自主的な活動として、負担にならない程度で、継続を心がけているということで、清水委員から言われました。

また、行政は、市民がやることを後押しする程度の支援ということで、自分たちが必要だからやるんだと、そういった意識の助成が大事であるということをおっしゃってございました。交通不便地域は町なかにもあると。横浜とか、そういった大都市ですけれども、結局、そういう中にも交通不便ということは課題としてあるということでございました。

また、福祉だけではなかなか解決できないこの交通の課題ということを、交通でまた考え、さらに福祉政策に返す、そういった考え方が重要ではないかということをおっしゃってございました。

詳しくはまた見ていただければと思います。また、ホームページ等でも資料等は出していきたいと考えてございますので、参考にしていただければと考えております。

報告は以上でございます。

【岡村会長】 以上の報告でございます。資料もついておりますが、何かご発言はございますか。では、熊井委員、お願いします。

【熊井委員】 次回開催日が変更されてしまって、今回はちょっと出れないので、この場で少し

お伺いさせていただくんですけど、2点ありまして、1点目が、部会をやっていって、最終的には、結論としてどうしていくイメージを市としてはお持ちですかといったのが1点と、2点目が、こちらは要望といいますか、最後にたしかワークショップをやる予定だったかなと思ひまして、例えばこの公共交通会議の委員の方とか、あるいは傍聴されている方とかも参加できるようにうまく配慮していただきたい、この件をお願いしておきます。

【事務局（中島）】 申しわけございません。急で申しわけなかったんですけども、会議の日が延期になりまして、3日程度ずれたんですけども、この場をかりておわびいたします。

それと、今のご意見ですけれども、スケジュールとちょっと関係してくるのかなというふうに思っております。大体夏の終わりぐらいには一定の方向を出したいと思っております。次回の福祉交通検討部会の中で、ワークショップだとか、あるいは市民の意見をどういうふうな形で吸い上げていくのかというようなことも話し合いつつ、手法も決定していきたいと考えています。ですので、一定の方向が出た段階で市民の方のご意見をいただいいていくと。そういった中で、部会はもちろん、こちらの交通会議の委員の方にもご協力いただければというふうにも考えてございます。

それと、予算の都合というのもちょっとございまして、最終的には、10月ぐらいにこの福祉的な交通の考え方を示したいというふうに考えています。29年度以降に向けて、実際の施策決定を行い、また実施という形になろうかと思ひます。29年度中に実施までいけるかどうかというのは、ちょっと難しいところもあろうかとは思ひますけれども、なるべく早めの実施を考えていきたいと思っております。

あわせて、今この交通会議という形ではやっておりますけれども、どうしても福祉の考え方がメインになってくる。そうすると、福祉有償運送運営協議会でもいいのではないかという方が当然あろうかというふうに思っておりますので、ただ、現在、国立市は26市町村の福祉有償運送運営協議会のほうに参画しておりますので、そういった絡みもあわせて組織的な課題というのも考えていきたいと思っております。以上です。

【岡村会長】 よろしいですか。

【熊井委員】 予算的な措置であったり、計画に入れていくとか、そういったことも非常に重要ですが、聞いていて思ったのは、多分このしょうがいしゃの話って皆さんよくわからないというか、情報がうまく市内の市民の方とか関係者の方に出ていかないというのも非常に重要な点だと思いますので、部会はずっとは続けられないんですけど、終わった後も引き続き定期的に何かそういう情報がお互いやりとりできるような仕組みも考えていただければと思うんです。

【事務局（中島）】 組織を検討する中で、そういったこと、情報交換も含めてですけれども、工夫していきたいというふうに考えております。

【岡村会長】 この件でご発言ございますか。いいですか。

では、こちらは引き続きご検討いただき、一定の方向性を出していただきたいというふうにお願ひをいたします。

それでは、3の議題、(1)からお願いをいたします。

【事務局（谷口）】 それでは、議題でございます。資料1、国立市コミュニティバス運賃体系についてという資料をごらんください。前回の会議でも少しお話ししたところもございまして、消費税の関係と交通系ICカードへの対応というところを今、市のほうでも考えているところですので、いろいろ考えてみましたので、ご意見等をいただければと思ひます。

国立市コミュニティバスにこの運賃は、平成14年度、平成15年3月ですけれども、運行開始以来大人1回乗車が170円均一、子どもは90円、その他割引等がございますけれども、そういう運賃でやってきております。100円運賃のコミュニティバスもあることはあるんですけれども、国立市コミュニティバスにこのは、当初、路線バスとの重複区間が多いなどの理由で、路線バスの初乗りの運賃に合わせて設定されたと聞いております。

運賃の見直しについてというところでございますが、平成26年4月から消費税率が8%に変更になり、多摩地区の路線バスの初乗り運賃は170円から180円となりました。その際に、1円単位の運賃の設定ということで、ICカードの場合は175円という設定をしてきているところがございます。一方では、国立市コミュニティバスは交通系ICカードの対応がなされていないということもありまして、IC運賃の設定ができない。いろいろこの場でも議論いただいた結果、170円のまま現在に至っております。

今後の動向は、いろいろ議論されているところだと思われすけれども、平成29年4月に税率の見直し、交通系ICカードの対応とあわせまして、またこの場で議論をいただくということにしております。仮に消費税が10%になると、消費税5%で170円だった運賃は178円ということになり、現金で180円にしても影響は少ないものと考えております。

2番目といたしまして、一方で近隣の状況はどうかということでございます。まず、国分寺市さんは、ぶんバスというコミュニティバスでございますが、平成27年、去年の12月22日だっと思っておりますけれども、交通系ICカードに対応しております。ただし、乗り合いタクシーの扱いの北町ルートは除いております。運賃は100円を継続で、ぶんバス専用回数券があるということでございます。

立川市さんでございます。今、コミバスの大幅な見直しを検討されているようでございますが、平成28年の夏から夏の終わりごろに向けての見直しにあわせて運賃の改定を実施し、あわせて交通系ICカードに対応する予定と伺っております。予定といたしましては、大人1回180円均一で、バスの対応をするというふうに伺っております。

それから、府中市さんでございます。府中市さんは、現在まだ交通系ICカードには非対応でございます。小学生以上1回100円で、ちゅうバス専用の回数券があるということでございます。ただ、現在、交通系ICカードの検討は始めているように伺っております。

それから、多摩川の向こうの日野市さんでございます。日野市さんは既に交通系ICカード対応済みで、大人初乗りが180円で、一部区間は100円区間も残っているということだそうです。対距離制の運賃となっております。バス利用特典サービス、通称バス特、あとはモトクパス、運行事業者が京王バスさんなので、京王さんの金額式IC定期券も使えるということでございます。その他、旧環境定期券制度と言っておりました休日家族割引、それからちびっこ50円キャンペーンなども実施しております。そのまま基本的に運行事業者の京王バスさんの運賃制度・キャンペーンに準じたものとなっているようでございます。

裏にまいりまして、交通系ICカードを対応した場合に、どういうことが可能になるのかということでございます。まず、1円単位の運賃設定が可能になる。それから、バス利用特典サービス、バス特の対応が可能になる。それから、日野市さんのように運行事業者さんの金額式定期券への対応も可能になるのではないかとございまして。それから、対距離運賃の導入や利用ODの把握についても可能になるところもあるんですけれども、均一運賃であれば乗るときにタッチするだけでよ

かったりするものですから、ここの4番については、国立の場合はちょっと外れるのかなというところがございます。

なお、シルバーパスの利用が約半数程度あるというところはおおむね推定しているところでして、シルバーパスの方がどこから乗ってどこで降りているかというのも市としてはサービス向上のために知りたいところですが、現在のシルバーパスはタッチ式のICカードではないもので、これについては、もしシルバーパスがタッチ式になった場合には可能になるかもしれないというところがございます。大きくは(1)から(3)の対応の議論をいただければと思います。

それから、4番目といたしまして、これは運賃設定の案でございます。まず、(1)大人1回180円、子供90円、バス特対応で、IC運賃はしないという考え方が1つ。

(2)といたしまして、大人1回現金180円、IC175円、これは8%が継続になった場合でございます。バス特は対応するというものでございます。この場合、大人1回180円ということであれば、回数券は今170円券と90円券を発売しておりますが、くにっこミニのように複数枚数をちぎって入れてもらう形にして、90円の券片に統一できればというふうに考えております。

それから、(3)といたしまして、例えば交通系ICカード利用時のみ対距離運賃を導入したらどうか。例えばくにっこミニの運賃のご意見、ご要望で、何でミニは200円で、バスは180円なのはとかなりありましたものですから、仮に、バスは現金1回200円均一、ICカードは隣のバス停までは100円、通常利用は180円、循環路線で片道と想定される停留所を乗り越えた場合は200円に設定するなど、(3)はいろいろ議論もあるところだと思いますが、仮にということで対応したものでございます。首都高速ですとか、そういうところの運賃もETC利用でかなり柔軟な運用をしている中で、せつかく交通系ICカードに対応するのであれば、仮にこんなことも考えられるのではないかと考えてございます。

なお、現行の均一運賃を見直した場合には、武蔵村山市さんのようにシルバーパスの適用が外れる可能性が高いところが留意点になっているかと思えます。

とりあえず、以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。これは、きょうはご議論をいただくということでよろしいですか。事務局としては、いつまでにこれは正式に決めたいと考えておられるのか。

【事務局(中島)】 予算的なことがございまして、次回の8月の交通会議の中でご承認をいただければ来年度実施と。できるだけ来年度早い時期に実施をしていきたいと考えてございます。

【岡村会長】 予算等との関係で8月までには決定したいということで、きょう、4番目、運賃設定(案)と出てまいりました。

それではまず、いろいろご質問、ご意見があるかと思えますので、ここはちょっと時間をとりたいと思います。いかがでしょうか。

一応念のために聞いておくと、ICカードは、運賃値上げ有無にかかわらず、基本的には来年度早々に導入したいという希望があるということでよろしいのでしょうか。

【事務局(中島)】 前回の5%から8%が変わるときに、やはり料金についてはバス事業者さんに合わせた形でやりたかったということがあったんですけども、サービスの面を考えると、ICカードの導入がすぐできなかったということがありまして、次回の消費税変更までに、ICカードの導入とあわせてということで言うておりますので、そちらについてはできるだけセットでやっていきたいというふうに考えてございます。

【岡村会長】 一応そういう考えのもとということでは。

それではいかがでしょうか。

【藤木委員】 素朴な疑問ですけど、市民の方々にご説明をするときには、まず値上げの理由ですけど、消費税の増税というのは、来年の4月の増税は延期ということですから、それぞれの立場として、大義名分として、どういう理由でもって増税します、上げますよというのをご説明していくんですか、市としては。

【事務局(中島)】 既に、消費税自体はもう値上げはされているということでございます。ですので、その分の差額については市がずっと負担してきているということがありまして、ただ、サービスの向上がどうしてもできなかったということがありますので、今回はICカードの導入と、ほかにもいろいろ工夫することがあれば、ですけれども、サービスの向上とあわせて正規な形で運賃を変えていきたいということで考えてございます。

【藤木委員】 では、これから議会でご説明されると思うんですけど、私も同じ立場として、議会に説明するというのも、少し説得力に欠けるのかなということで思ったんですよ。ちょっと弱いのかなということで。サービスを向上させることは、具体的にどういうことをされるから、やっぱりこれじゃああって。簡単に言うと、もう市が既に持ち出しを出しちゃっているんで、これ以上負担できませんよって多分そういうふう思うんですけど、それはなかなか表に出せない。こういうことをやるので、さらには具体的にこういうサービスをプラスアルファするから必要ですと、そこまで行かないとすとんと落ちないです。

【事務局(中島)】 今回のコミュニティバスの運賃については、事務事業評価の外部評価なんですけれども、その中でも、なぜバス事業者と違うんだというようなご指摘がございまして、そういった中でも、やはり市としてはきちんとした形で運賃については上げていきたい。また、あわせた形でサービスは行っていくということですので、10%になっても、基本的には、今後どうするかによるんですけれども、立川市さんと同様な形であれば10%になっても運賃の変更はないということで考えてございます。

また、バス特等のICカード導入によるサービスというのも当然考えていきたいというふうに考えてございますので、その辺をあわせて皆さんにご意見をいただければと思っております。

【岡村会長】 あとはいかがでしょうか。

では、どうぞ。

【熊井委員】 最後の4番の運賃設定(案)ですけれども、(1)、(2)、(3)とありますけど、大きくくりで言えば(1)と(2)が1つのくりで、あと(3)があるというふうに言われていまして、ただ(3)をやるとシルバーパスの適用が外れるわけですね。もしも外れるのであればあり得ないのかなとか正直に思っています。選択肢として、可能性が高いだからわからないんですけど、という感覚は持っている。あと、やるんだったら1枚カードを使う。確かにシルバーパスは外れちゃうのでどっちかになるんだろうなという気ではあります。

【事務局(中島)】 (3)についても、直接東京都バス協会さんに確認して、こうだというふうにはっきり言われているわけではないんですけど、可能性としては高いということがございますので、そういった中で、シルバーパスの利用もあわせて、これは必要だということであれば、今、熊井委員が言われたように、(1)と(2)の選択肢になってくるのかなというふうに考えてございます。

【岡村会長】 お願いします。

【今野委員】 今ちょっとお話のあった、運賃見直しをした場合のシルバーパスの適用云々の話なんですけど、もともとシルバーパス自体、一般路線バスのシルバーパスのご利用の運賃相当分を事業者さんに保障するという仕組みになっているんですけど、計算上、毎年その路線ごとの走行キロ、それと、ちょっと古いんですけども、平成12年のOD調査に基づいた乗降人員のデータをベースに保障額を算出しているんで、運賃の値上げ云々で左右されることはありません。

【岡村会長】 そうすると、(3)になったからといって外れることは基本的にないということで。

【今野委員】 だから、その外れるというのが、すみません、ちょっと私、きょう手持ちがないんですけれども、シルバーパスでコミュニティバスを使えるか使えないかという議論と、運賃保証をするかしないかという議論はちょっと別なので、使えるか使えないかについては市と事業者さんの調整になりますけれども、運賃保障するかしないかについては東京都さんと協議が必要になってきますので、そこは区別していただきたいと思います。ただ、条例上、コミュニティバスについては、シルバーパスの運賃保証の適用除外というのは明文化されていますので、そこは誤解のないようにしていただきたいと思います。

【岡村会長】 はい、どうでしょう。運賃を上げるということに対して、はい、賛成ですと極めて言いにくいものなので、これはきちんと議論したいところですが、事務局にもこれは率直にお尋ねしちゃうんですけど、(3)にする場合には、今までの考え方とはかなり変わってきますので、サービスをちょっと上げたので、その引きかえで上げさせてくださいというのは、多分これは通らなくて、コミュニティバスの位置づけはもう根本的に変えるので、運賃も結果として変わりますというロジックが多分必要なんだと思うんですね。それを特に書かれてないということは、(3)は、選択肢としてはあるけど、市としてはこれは余り考えてないのか、もう率直に聞いちゃいますけど。それとも(3)は、今回は難しいことはわかっているんだけど、将来的には、本当はこういうふうにしたいという思いが例えばあるとするなら、多分これは議事録に事務局発言として残していただくほうが今後いいかと思うんですけど、これは率直に伺います。

【事務局(中島)】 先ほどちょっと委員の方が言われたかと思うんですけども、シルバーパス自体は、確かに市が東京都にかわって補助ということも当然選択肢としてあります。ただ、市がそこまで負担ができるかということになりますと、これはかなり大きなものがあって、なかなか難しいだろうと。ただし、今後、やはりコミュニティバスの運営を考えた中で、選択肢の一つとして(3)については出させていただいたというところがございます。将来的に、やる、やらないはちょっと別になるかと思えますけれども、考え方としてはあるのかなというふうに思っております、率直に言わせていただきますと、(1)か(2)の中でご検討いただければ市としてもよろしいのかなというふうには考えてございます。

【岡村会長】 そういうことでございます。この8月にどうしたいかということも、もちろん次回ご議論いただくんですけど、もちろん将来的にこうあるべきだということも、当然きょうの議事の中でございますので、ぜひこれを機会にご発言をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

お願いします。

【原田委員】 我々のほうには、ICカードを導入すると、まず機械代がかかって、あと使用料、簡単に言うと手数料がかかる。その辺は、マイナス面というのほうちの業界では結構あるんですね。ということは、これを導入することによって利用者数が増えるか、増えないか難しいんですけど、増えないとすると負担は増えますよね。そこはどのような計算をされているんでしょうか、そこをお聞

きしたいと思います。

【事務局（中島）】 コミュニティバスくっこについては、この5年間で毎年5,000人ずつぐらい増えておりまして、2万ちょっと増えております。そういった中では、利用がかなり上がって、あわせて収益も上がってきております。当初は100円稼ぐのに200円超えていたものが、今は170円程度に、営業係数としてはそのぐらい上がってきております。

そういった中で、定期が使えないということもありまして、回数券をやっているんですが、これ、多分1冊が、通常の通勤・通学で使われると1週間ちょっとぐらいでもう終わってしまうというようなことで、しょっちゅう買い増しをしなきゃいけないというような手間もあるということ聞いております。そういった中で、ICをやはり導入していく。利用者から考えたときに、サービスの向上ということがございますので、より乗りやすくなっていくのかなというふうに考えてございます。確かに、初期投資がどのぐらいで回収できるのかということは当然でございます。そういった中で、180円と仮にした場合ですけれども、2年程度でできたら回収していきたいというふうには考えてございます。

【岡村会長】 今ですと、180円、(1)と(2)で微妙に収入は違うから、実は結構違うのだと思うんですが、(1)、(2)の場合でもお客さんの数は現状と同じで、5円から10円の値上げを、そのまま導入の原資というふうに考えると、2年前後で回収できる程度の投資であるという理解でよいということですね。

【事務局（中島）】 はい。

【岡村会長】 事務局としては、数年程度で回収できる、それから、現状でもお客さんは増えている。そういう中で、お客さんの利便性を上げる、また、地域のバスは全部IC化が入って、皆さんICカードを持っていらっしゃる人も多いので、そういうことも考えると、これは非常に必要であるし、十分費用対効果も見合うというのが原案というか、事務局の見解ということのようでございます。

ほかはいかがでしょうか。お願いします。

【鶴澤委員】 近隣市のICカードの対応ということで、日野市ミニバスでの京王さんがやっている、モットクパス、これについての扱いというのは、どういうふうにやられているかお聞きしたいのですが。

【岡村会長】 これは事務局からで、もし回答が難しければ事業者さんをお願いしますが。

【事務局（谷口）】 私どものほうで把握しているのは、日野のミニバスは、ほとんど京王さんの一つの路線の系統という扱いで、完全に路線バスに日野市さんがお金を出されているような扱いというふうに私は認識しておりまして、細かな補助金の支払いの中身とかについては全然わからないんです。佐々木さんのほうからもし補足があれば、お願いできればと思います。

【佐々木（千）委員（田崎委員代理）】 日野市のミニバス、当然ながらこのコミュニティバスでもそうなんですけど、交通空白地帯だとか、そのようなところの路線を吸収させて、当然収支はあんまりよくない路線です。当然ながら、その中で運賃形態も一般の路線バスと同じ形態になっていまして、それでも収支は賅えませんので、そういう部分をご負担いただいている、そのようなことであります。

【鶴澤委員】 そのことは、ICカードの定期券も同じように全路線とかのコミュニティバスも路線バスも乗れるという金額定期なんですか。

【佐々木（千）委員（田崎委員代理）】 はい。

【岡村会長】 では、発言はございますか。

【事務局（谷口）】 すみません。それで、せっかくICカードを入れるのなら、ただタッチで均一運賃を払うだけではちょっと能がないんじゃないかと実は私は思っています、それで（3）のような提案もさせていただいているところがございます。実際、立川バスさんも立パスという形で、2015年6月1日から金額式定期券を始めていただいています、要はくにつこバス、もし180円でこれ対応にすると、もっと言えばほかの立川バスの系統も乗れるんですね。だから、路線バスの利用向上も含めて、くにつこバスのお客さんのサービス向上にもなるんじゃないかということで、ちょっと私のほうで提案をさせていただいているところもでございます。その場合、定期券を利用された場合の運賃の支払いが市の収入にどう入ってくるのかとか、その辺はまた今後詰めさせていただかないといけないかなとは思っております。以上です。

【岡村会長】 ご意見いただければ。

【佐藤委員】 立パスというものをやっているんですけども、今、IC運賃の導入ということで検討されていると思うんですけども、金額式定期のシステムの改修も必要になるのかなというふうには、そのIC対応以外にまた必要な経費が出るのかなというふうには考えられます。

【岡村会長】 具体的なところでは、そういう調整は、多分この8月にこれを決めた後になるかなとは思いますがということでございます。

ほかはいかがでしょうか。はい、お願いします。

【熊井委員】 運賃設定の（1）と（2）を見た場合、IC運賃を入れたか入れないかということなんですけど、入れる意味って何なんですかということなんです。もともとほかのところでICの運賃と実際の運賃が変わったこととかいろいろありましたが、例えば消費税が上がったので消費税分IC運賃はきちんと上げるけど、10円単位だからそこ差が出たとか、もともとの経費、手数料とかがあったりするんですけど、今回はどうして設定するのかという、そこをどう整理されるのかということと、よく見ると子供の料金はIC運賃を入れるとむしろ安くなっちゃうねということなんですけど、そこら辺も含めて。安くなるというか、今170円と90円なんですけど、IC設定すると子供は88円になっちゃうので、IC設定する意味って何なのかなということなんですけど。

【事務局（中島）】 その辺の論議というのは内部でもあるんですけども、180円の単純に立川市さんみたいな設定ということで考えればですけども、コミュニティバスというのは最短距離を走っているというわけではなくて、交通不便地域を回っているということもあって、どうしても距離的には路線バスより長くなっているということもございます。そういった中で、初乗りと合わせてきているということがございます。で、均一ということでやっておりますので、事務局としては、（1）の180円均一ですか、こちらのほうでやっていきたいというふうには考えてございます。ただ、今言われたように、ICを入れたメリットというのもございますので、そういう中では、子供料金が安くなるということもちょっとはございますが、やはり路線バスと同じような形にしておいたほうがいいというご意見もあるのかなということで考えてございます。

【熊井委員】 設定した深い意味は特にないと。路線バスと合わせたということですね。

【事務局（中島）】 そうです。

【岡村会長】 ほかはどうでしょう。はい、お願いいたします。

【今野委員】 1つ確認ですけど、このICの導入は、対象はくにつこバスだけでしょうか。

【事務局（中島）】 はい。

【熊井委員】 わかりました。

【岡村会長】 ほかはどうでしょう。多分どこかでちゃんとやらなきゃいけないので私も発言をしておきますが、現金とICで値段が変わったというのは、ほとんどの東京周辺のバス事業者は全部同じ、足並みそろえて、たしか消費税が前回上がるときにやったんですが、そのときの考え方をぜひご確認をいただいて、(1)か(2)かというのを改めて提案をしていただくのがいいのかなと思っています。

というのは、立川市の場合は、もともと今100円で、全く新しい運賃を設定するというので、特に変える必要はないということですが、8%に上がったというのは、8と5の間で3ポイント差ということなので、10円現金で上げたら取り過ぎということ、そういうような経緯もあって、たしかICと現金では違うというふうになったんだらうと私は理解をしています。なので、消費税分を転嫁しますという考え方だと、(1)はもしかしたら厳しい可能性があるかもしれない。なので、(1)だと、消費税分の転嫁に加えて、これは新しい運賃ですというふうに理屈が要るのかなと私はちょっと思っています。ただ、どちらかというのは決めればいいことですし、意外と収入としては大きく変わると思いますので、そこは数値をぜひ事務局で精査をさせていただいた上で、もしきょうの段階で(3)以外の(1)または(2)で議論を進めてよろしいということであれば、そのような形で詳細なところの検討、それから将来的には議会の説明の方法も含めてお示しいただくのがいいのかなというふうに私は思っています。

【事務局(中島)】 わかりました。推計にはなろうかというふうに思っております。シルバーパスの利用者が、うちのほうでこれっていう形でまだ数字としてはつかみ切れてないところがございまして、どれだけ収入にはね返るのかということがあろうかと思っておりますので、一度事務局のほうでこちらを精査させていただいて、できたら次回までに委員の方にお配りしたいと考えております。

【岡村会長】 じゃ、ほかにご発言いかがでしょうか。

そうしますと、今までのご発言の中では、180円はだめで170円のままにすべきだというような強い意見はなかったようにも思いますし、(1)または(2)ということ、特にご異論などもなかったと思いますので、次回の交通会議で(1)または(2)のどちらかで事務局に提案をいただくということでもよろしいでしょうか。そのときにまたやっぱり170円のほうがいいんじゃないかとか、ICカードはやめたほうがいいんじゃないかというのは、もちろんそのときにご議論いただければと思いますが、まず事務局案を(1)、(2)でつくっていただくことのご了解について、よろしいでしょうか。

特にご異論がないようですので、今回は(1)または(2)で事務局提案をさせていただくということになりました。ありがとうございます。

それでは、(2) 試行運行見直し案について、お願いします。

【事務局(谷口)】 それでは、資料2-1でございます。国立市コミュニティワゴン試行運行見直しについてという資料でございます。

まず、ルートの見直しについてということで、前提条件の整理というところでございます。前回の会議で提示した条件以外に、期間限定、短期での試行運行ということを条件に、谷保駅北口ロータリーへの乗り入れについて、バス事業者さん、タクシー事業者さんからご協力をいただけることになりました。

2つ目に、国立第三中学校の北側の道路なんですけれども、やはり道路幅員が不足のため通行がで

きないということになりました。

以上をもとに、走り方等々、ルート等、今回ダイヤも含めて提案をさせていただいております。

まず、1つ目、矢川・東ルート(案)でございます。資料2-2をごらんください。(1)から(6)までありますけれども、前回ちょっとスクールゾーンのところの見落としがあったりしまして大変失礼いたしました。今回は、その辺をうまく外しながら5通りの走り方を設定してございます。

まず、資料2-2の(1)でございます。東三丁目起点で、総合医療センター南、多摩蘭坂、学園通り、それから大学通りで、直行で谷保駅に参る系統が1つでございます。これは時刻表のほうの①便と②便がこの走り方になります。出庫から①便目と②便目は東地域から谷保駅への通勤対応といえますか、そういう形での需要に応えられないかということでございます。途中のバス停は省略してございますが、これまでと変わりはありません。

それから、資料2-2の(2)系統2ですけれども、系統2は③便と④便の走り方になります。③便と④便は通しで乗り継ぎができるようになっていまして、(1)の上の走り方で始めて、ちょっと谷保駅のあたりがごちゃごちゃして見にくくて申しわけないんですが、一度矢川北アパートのほうに参りまして、もう一度谷保駅に戻りまして、東地域を走って谷保駅に戻って終わりでございます。これがダイヤ表のほうの③便と④便の走り方になります。

それから、裏に回りまして、資料2-2の(3)、系統3でございます。系統の3は、谷保駅発、着なんですけれども、まず谷保駅発で東のほうを回ってきます。で、谷保駅に戻ります。引き続いて矢川北アパートのほうを走ります。また谷保駅に戻ります。さらに、もう一度東のほうを回って谷保駅で終わりです。この走り方が⑤便+⑥便、それから⑦便+⑧便、⑨便+⑩便、⑪便+⑫便、⑬便+⑭便、⑮便+⑯便ということで、主な日中の走り方になります。谷保駅で乗ったままであれば、矢川のほうであるとか、前原のほうから来る人はそのまま東のほうに行けるというところでございます。

それから、その下の資料2-2の(4)でございます。これは夕方の東のほうの専用便になります。⑰便、⑱便、⑲便の走り方になります。谷保駅から出て、東のほうを回って谷保駅でおしまいというものでございます。

それから、資料2-2の(5)でございます。(5)は、(4)系統4の走り方の最終便で、第三小学校で終点になるものでございます。⑳便のみこの走り方になります。

矢川・東ルート、現在は東地域と矢川のほうを、谷保駅北という停留所をつくって、谷保駅にできるだけ近づけたところですが、駅には入ってなかったところを、ちょっと駅に入れるというところをご了解いただいたところで、谷保駅発着という考え方で出してみたということでございます。利用される方も、こういう形であればある程度通りやすいかなと思います。

矢川のほうは本数が、夕方が減るところはあるんですけれども、運行事業者さんの銀星交通さんのほうで、夕方以降は東側を通したほうがいいんじゃないかというご提案で、このようなものをつくっていただきました。

ダイヤ表の中の北山町四丁目と総合医療センター南の間にちゅうバスの北山町循環、あと京王さんの西府01系統というのが北山町四丁目の停留所を通りますので、その辺とバッティングしないように、かつ、うまくすると乗りかえて、乗りかえられない人は無理なんです、病院の正面玄関であるとか、あと西国分寺の駅に出られるかなというところでございます。それから、総合医療センター南の下には、参考といたしまして、神経病院と総合医療センターのシャトルバスの時刻も入れてございます。

それで、バス停の番号を振り直したらどうかということで、上のほうは東ルートで、H1、H2、H3というふうに振り直してみました。谷保駅は、下の矢川ルートにも両方入るので0番といたしました。矢川ルートにつきましては、Y1、Y2、Y3、Y4という形で仮に振ってございます。

こんな形で、一日20便で、だいぶ便数が増えるんですけども、事務局といたしましては、できることは一応最大限の努力をしたというところで、データをとればということでございます。

一方で、あるバス停の地先の方には、この矢川・東ルートは1時間に1本というお約束をした上で停留所を置かせてもらっているところもありまして、その辺はまた私のほうで頭を下げに行くようにいたします。何とかご理解は得たいと思っておりますけれども、そういうこともある中でのご提案でございます。

あと、福祉会館なんですけれども、前回でもやはり外してもいいんじゃないかというご意見もありました中で、福祉会館の将棋であるとかお風呂であるとかいうところの使われる方で、割と歩ける方のご利用が多いということもわかってきた中で、現在の利用状況等も含めまして、国立高校前を福祉会館に行く方のバス停として、停留所名に入れるかどうかわからないですけども、福祉会館への停留所としてご案内して、福祉会館への乗り入れは外したいというところでございます。

とりあえず、矢川・東ルートの説明は以上でございます。

【岡村会長】 じゃ、一旦ここで切りますが、これについては、6月20日版ですけども、ご承認をこれでもしいただくと、いつからということになりますか。

【事務局（谷口）】 肝心なことを言い忘れまして申しわけありません。今、交通管理者のほうの実査のところですけども、資料の真ん中よりちょっと下に書いてあります。以上のルートについては、改めて警視庁交通部交通規制課公共交通対策係の実査が必要だということでございます。いろいろスケジュールの調整をしたんですけども、所轄の立川警察さんの担当者には見ていただいたところでございますけれども、改めて警視庁のほうも見ておきたいというところがありまして、日程が今後になりますので、その実査が済んだところで書面会議をお願いする可能性もあるというところでございます。

【岡村会長】 そうすると、次回の会議より前に書面会議をという、可能性としては。

【事務局（中島）】 できるだけ早くやりたいというふうに私どもは考えておるんですけども、警視庁さんのご都合がございまして、それ次第ということです。お願いは当然するんですけども、早ければ書面でやらせていただきたいと思いますと思っております。どうしても都合がつかないということであれば、今度は8月の会議にかけさせていただくというような形になろうかと思えます。

【岡村会長】 ということで、きょうはこういうようなルートプラス時刻の案ということで、事務局は警視庁実査が通る一応前提でこういうご提案でございますが、いかがでしょうか。ようやく谷保駅に入るということでございます。

【熊井委員】 念のための確認ですけど、きょうはOD的なデータがないのでよくわからないんですが、東のほうは圧倒的に客が多いということですか。こうなるということは結果的に矢川が相当減らされるので。

【事務局（中島）】 矢川のご利用の方というのが、どうしてもやっぱり病院へ行く方が多いというふうに考えています。途中から乗られる方も、なくはないんですけども、数としては少ないというふうに考えていまして、東の方のご利用が多いのかなど。多摩蘭坂のあたりがやはり多いというふうに考えてございます。銀星さんから一言、補足等があれば。

【原田委員】 すみません、きょう資料をお持ちしてないのであれなんですけど、実際、矢川方面から多摩総合医療センターをご利用いただいているお客様が正直なところメインとなっております、特に夕方の便はほぼ利用者様はいらっしゃらないような状況が多いもので、こういった形で内容を整理しています。もともと10便あったものが、今回7便になってしまいました。実数としては、矢川の方で実際お困りになる方は、現状は少ないんじゃないかというふうに考えております。

わかりやすく、もう一言あります。要は、一番利用しているところの便はなくしてない。今、矢川のほうからのお客様の不便さはほとんどないというような時刻表。そこに東のほうの利用者が見込めるということと、実質、現在のところは東の地域からの利用者が少しずつ増えているという状況です。

【岡村会長】 はい、ありがとうございます。

【熊井委員】 あと、谷保駅にやっと入るということですけど、どれぐらい増えると思っておりま
すでしょうか。

【事務局（中島）】 これが、多分今の利用者が倍になるということまではちょっといかないんじゃないかなというふうには考えてございますが、やはり谷保駅という、行きたいという方はもともとおられましたので、谷保駅北も、そういう面では利用者がいるということですので期待はしておりますが、極端に倍、3倍になるというところまでは事務局としても難しいだろうというふうには考えてございます。

【熊井委員】 要は、最終的に評価基準で判断するので、B評価とかA評価とかに行くほどではな
らうと。

【事務局（中島）】 やはり試行運行ということもございまして、できるだけご要望に沿った形で見直し
ができればということでやっております。ですので、先ほどもちょっと説明の中であつたかと思
いますけれども、事務局としては、現行の経費で考えた中では、これが最大やれることなのかな
というふうには考えてございまして、そういった中で、一度谷保駅を入れて、これだけの人数が増え
ました、あるいはこれしか増えなかったというようなところをちょっと整理させていただきたいと思
えます。

【熊井委員】 私ばかりでちょっと恐縮ですけど、やっぱりこれは複雑なので、利用者にはわかり
やすい形での提供というのを何とか工夫していただきたいと。

【岡村会長】 でも、よく見ると、スクールゾーンの時間帯にこちらは入らずに、そのまま大学通
りを直行すること以外は、実はそんなに複雑じゃないはずなんですよね。なので、きちんとそれがわ
かるような形で、逆にきちんとお見せしようとする、こういうふうに難しい。一便一便違うんじ
ゃないかという感じがするんですけど、実態としてはそうじゃないということを見せただけ
ればというところでしょうかね。

ほかはいかがでしょうか。では、これについては、また最後にご承認をいただこうと思います。

それでは次、(2)のb)の谷保ルート(案)につきまして、お願いします。

【事務局（谷口）】 それでは、谷保ルート(案)ということでございます。資料2-3をごらんく
ださい。A4横1枚と、A3横1枚の2枚セットでございます。

前回まで三中ルート、天神下ルートということで資料の提出をさせていただいておりましたが、今
回、この2つをまとめて谷保ルートということで呼ばせさせていただきたいと思
います。三中コースと天神下コース、それぞれルートではなくてコースというふうにしたいと思
っていて、三中コース、天神下コースをまとめて谷保ルートとし、各コースを隔日で運用する
ということでございます。この

辺は私のほうで陳情をいただいた方と何度かやりとりをさせていただきまして、また、現地も実際歩いていたりする中で、需要と供給のバランスをどうとるかというあたりもいろんな形でご説明させていただきまして、地元の方からのご要望という形で、月・水・金は三中コースという形をいただきましたので、その裏で、火・木・土で天神下コースをやってみたらどうかということでございます。

前回、天神下コースは、矢川・東ルートの中に入れ込もうかと考えたんですけども、やはりちょっと複雑になるというところがありまして、矢川・東ルートにつきましては、先ほどご提案させていただいたとおり、基本的には現行変わらず谷保駅に入っただけという形にしたいというご提案にさせていただきます。

一方で、泉ルートを、うまくダイヤを改正しながら、車両の空き時間を生み出しながら、そういう形で、泉ルートの車でこの谷保ルートをやりたいということでございます。

ちなみに、資料2-4で泉ルートのダイヤ見直し案というA3横の時刻表を配付させていただいておりますが、それぞれ左上のほうに「谷保①から」とか、それから①便の最後に「谷保②へ」とか書いてありますけれども、この部分で泉ルートの車を谷保ルートに回しまして、月・水・金、火・木・土で三中コースと天神下コースをやりたいということでございます。ですので、谷保ルートだけで完全に独立したものです。車のラッピングで泉ルートという字が入っているところは、マグネットをつくって隠すなど、ちょっと工夫はしまして、わかりやすい形で走りたいということでございます。

それで、前回、三中のコースについて、中央高速の北側の側道が走れないかとか、ヤクルト中央研究所さんの前の正門あたりに入れれないかとか、いろいろご要望をいただいていたところなんですけれども、立川警察の担当の方と一緒に歩いて、また巻き尺を持ってはかる中で、その辺は改めて難いだろうということになりまして、本日お配りした資料2-3の中央高速の南側のところ、ここはセンターラインもありますし、南側に歩道もあるところですので、そういうところを走った上で、一度日野バイパスに出た上で、三中の西側の道路に入ってくるというところでございます。それぞれ三中の西側の北西の角あたり、場所は上り線と下り線で違うんですが、おおむね停留所の場所を、こういう形で発着点を決めまして、三中の西側のあたりで行って帰ってという、ルート上ではないわかりやすいルートでできるかなというところでございます。

三中コースにつきましては、途中の停留所はございません。三中と矢川駅の直行便になります。そのダイヤが資料2-3の(2)でございますけれども、朝7時半にジョナサン前を出て、矢川通り、それから甲州街道から南側は石田街道をずっと下がってきまして、郷土文化館の先の中央高速の下を左折、それから中央高速の南側の側道を走って、幸楽園というラーメン屋さんがあるところに出て、日野バイパスで三中西に行くというのが7時31分発、それから到着が7時38分ごろで、折り返しで7時39分発三中西の矢川駅(メルカード商店街入り口)7時50分ということでございます。

出庫で、まず谷保の①便をやっていただいて、それから7時50分に矢川駅に戻ってきたら、今度は泉の第①便を走っていただいて、泉に戻ってきたら、今度は谷保の②便に入るというところがございます。それで、1日4便程度あれば、それに合わせて生活をちょっとやってみようかというご要望というか、ご意見をいただいておりますので、そのいただいた時間帯にできるだけ合う形で、7時半、8時半、それから11時半、お昼前ですね。それから、午後1便と夕方1便、5便は三中行きで終わりますけれども、5便の提案とさせていただきます。

月・水・金が上の三中コース、それから火・木・土が下の天神下コースで、天神下コースも基本的に同じ考え方で走ります。ただし、天神下コースは谷保駅が起終点になりますので、泉ルートとの兼

ね合いという意味であれば、泉ルート、矢川駅へ戻ってきたら、今度は谷保駅まで回送して、谷保駅から出ていただくという形で、三中コースと天神下コース、少し時間がずれております。

こういう形で、短期の試行というところもありますけれども、試行運行をしてみたいというところがございます。

【事務局（中島）】 ちょっと補足でございますが、このコースについては、陳情者の方といろいろ話す中で決まってきたというのが経過としてございます。そういったことも踏まえて、皆様に交通会議でこれをご承認いただければ、次のステップとして、うちとすれば、地域住民の方に報告あるいは意見等をいただくような会を催した中で、実施という形で段取りとしてはやっていきたいというふうに考えてございます。

【岡村会長】 では、こちらもいつから始めてということで、これは試行なので、多分現状のほかのルートとは大分違う。短期ということですので。

【事務局（中島）】 できたら秋ないし年内ぐらいには実施をしていきたいというような形で地元のほうに説明をしていきたいと思っております。というのは、今言われたように、短期で終わってしまうようなものがございますので、データ収集が私どもとしてメインになることなんですけれども、次の福祉的な交通に生かせるような形で、あるいは事前にアンケート調査だとか、そういったものも必要になってくるのかなとは思ってまして、また具体的になりましたら交通会議のほうでご意見をいただければというふうには思っております。

【岡村会長】 そうしますと、これは泉ルートのダイヤ見直しもあわせて、できればきょう承認をいただきたいということではないですか。

【事務局（中島）】 これも警察の実査がありますので、次回ということに。

【岡村会長】 そういうことで、それは先ほどと同じということで、実査でだめということになれば、また書面協議ですということ。

あと、これも確認ですが、これはほかのくにつこミニと同額運賃でやるということでもよろしいんですよね。そういうご提案です。では、いかがでしょうか。大分地域の方々とお話をしながら、また実際に現地の道路の状況も見ながら、それからあと現状のダイヤ等も見ながら、ということで、なかなかこれ以外の案というのはない中で、できるだけ早く始めて、地域の方々のニーズが本当にどうだといったものを、きちんとデータもとりながらご意見もいただきたいということと私は思っています。いかがでしょうか。ご質問を初めいかがでしょうか。

それでは、熊井委員。

【熊井委員】 三中西と矢川、三中入り口と谷保、もう場所も固定されていて、こういうふうになっているということですので、基本的に使う人は相当限定されるというか、相当想定してつくっているんだろうなと思っております。乗られる方は高齢者で一般という方が多くて、でも、その方々が毎回使うような乗り物にならないとこれは成り立たないので、そういうふうな段取りは組めそうですか。

【事務局（中島）】 まあ、お話ししている中で、使っていただけるというふうに考えてございます。中には、この便、ダイヤに合わせた形で自分たちが行きたいところに行くというようなこともおっしゃっていただいておりますので、そういった中で、こういうような形のルートになってきたということとはございます。

それと、ここで第2回の定例会、議会がありまして、そういう中でも、この陳情が上がっております。これは三中ではないんですが、中央高速の料金所の東側、谷保六丁目と言われるところなんです

けれども、そういったところもまた新たに陳情が上がってきているということがございます。ですので、こういったことを試験的にやって、どういった対応ができるのかということ、私どもとしては早めに方向を出していきたいと考えています。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。なので、これもほかの地域への展開もあり得るということで、先ほど事務局から少しご発言がありましたが、今後、同じような形でお客様が一定数いらっしゃったということだとしても、このやり方がずっと続くわけではなくて、福祉的な交通ということがちょっと出ましたけど、もしうまくいきそうであれば、また別の形で継続的にこのようなものを入れていく。そのためのデータを集めたり、実際に乗ってみようというようなところの支援をしているという理解でよろしいですね。なので、コミュニティワゴンという形をとりますが、くにつこミニを拡大したというのとは少し別な形でやっていると。なので、ほかの地域でこういう要望があれば、場合によってこういう形で支援をしていくことも当然あるだろうということと私は理解をし、そういうことでよろしいですか。

【事務局（中島）】 はい。

【岡村会長】 なので、地域のいろいろな取り組みの実験支援というのをくにつこミニの車両を使ってやっていくというような取り組みでございます。これに関して、ご意見、ご質問、その他ご発言ございますか。

お願いします。

【三好委員】 この谷保を見ると、随分と多分事務局さんは苦勞されていると思うんですね。ただ、これをちょっと見ると、一日置きですから、こういうところをどういうふうにくまく地元の方に理解してもらって活用してもらうのがいいかなと、こんなふうを考えております。今、会長さんがおっしゃったように、実証実験でおやりになるというのは、とても大切だというふうに私も思っております。よろしくをお願いします。

【岡村会長】 ほか、ご発言ございますか。

お願いします。

【池田委員】 三中入り口、小さい三角がこう、どの辺にバス停が来ているんですか。

【事務局（谷口）】 これは、この三角の下の辺の真ん中辺です。下の辺というか、ちょうど歩道があるんですよ、ここ。

【池田委員】 入り口は、谷保天に出て、右に……。

【事務局（谷口）】 今こうなっていますけれども、この辺です。

【池田委員】 ここに停留所が。

【事務局（谷口）】 はい。ここと、あと、ここに京王さんの停留所、谷保天神とありますけど、ここはちょっと使わせていただくということでご了解いただいています。

【池田委員】 これは40分に出て、41分谷保とあるんですけど、信号に引っかかると、あの信号は1分15秒ぐらいあります。

【事務局（谷口）】 そうですね。この辺はいろいろ、早発にならないように条件がかかります。

【池田委員】 だから、信号にかからなければ行くと思うけど、1分で谷保天。2分か3分にしておいたほうがいい。

【事務局（谷口）】 そうですね。この辺は……。

【岡村会長】 余裕を持ちちゃうと、信号がちょうど青だったりすると早く着いて、そこで時間調

整はできないんですよね。踏切の手前のところでは。というものですよね、多分。

【事務局（谷口）】　　そういうことですね。

【池田委員】　　じゃ、バスは基本的に遅く着いたほうがお客さんは乗りそびれない。

【事務局（谷口）】　　早発、早く出るのは禁止されているので、遅れるのはごめんなさいということ
で。

【池田委員】　　ああ、なるほど。

【岡村会長】　　この辺の調整はまたしていただくようなところかなと。

【事務局（谷口）】　　一応こちらも運行事業者の銀星さんのほうでつくっていただいたものなんで、
ある程度見込みは多分あると。

【岡村会長】　　そうしますと、ほか、これについてのご意見が……。

　　お願いします。

【高橋委員】　　これ、谷保ルートへのデータ取りするのも画期的なんで、今、秋とか年内というふう
なところを聞きましたけれども、早急にやられたほうがデータとしてもよしいんじゃないかなとい
うことでありましたので、年内というのじゃなくて、あるいは、今、価値があるうちに早く検討して
やったほうがいいんじゃないかと思ったわけですね。

【岡村会長】　　この件については、実際早速でどれくらいできてたらと考えているか。

【事務局（中島）】　　ご承認をいただいた中でということなんですが、夏ぐらいには地元の方には説
明会なりをして、ご意見をいただきながらご理解していただきたいというふうに思っておりまして、
そういうのを考えつつ、許可ということになりますと、バス停の設置だとか、そういったものもあり
ますので、どうしてもやっぱり早くても10月ぐらいなのかなとは思っておりまして、できるだけ早
め、早めというような形で事務作業はさせていただきたいとは思いますが、ちょっと相手がある
ということもご理解いただければと思っております。

【事務局（谷口）】　　それで、承認が得られたら、地元の方もPRには参加していただける、ご協力
いただけるということも言っていますので、できるだけいろんな形でPRをした上で試行
に移りたいというふうに考えております。

【岡村会長】　　ぜひ、秋のうちに。一番嫌なのは、2月ぐらいの一番寒いときに1カ月の実験をや
っても、誰も使いたくないということになりますが、今のお話だと、秋の比較的いい季節にできそ
うということですので、大変安心をいたしました。

　　そうしますと、この議題の1番目のルート見直しについてということの矢川・東ルート（案）、それ
か谷保ルート（案）につきまして、全体として何かご発言がございますか。よろしいですか。

　　そうしますと、この2案についてご承認いただく。それから、警視庁の実査が入りますので、それ
によって、場合によっては微細な変更を、以後、書面協議でお願いすることも含め、ご承認いただ
くということでもよろしいでしょうか。

【一同】　異議なし。

【岡村会長】　　どうもありがとうございました。では、承認されました。

　　それでは、この議事の中の次、試行運行終了後の対応についてお願いをいたします。

【事務局（中島）】　　黒の四角の2ということで、試行運行終了後の対応（平成29年度以降）につ
きましてでございますが、まず試行運行の継続について、この地域公共交通会議の中で、皆さんに今
年度中に提供していきたいと思っております、今現在やっている評価基準がございますので、そ

ったものを注視しながら、また、現在行っております福祉的な交通とあわせて年内には方向性を明確にしていきたいと考えています。場合によっては、試行運行を継続あるいは休止というようなことになっていくかというふうに思っております。

(2) 路線バスの利用向上の方策ということなのですが、いろいろ地域の方とお話ししている中で、どうしても自転車が、坂があるということがあって、北に上がっていくのが体力的に難しいというようなご意見もありますので、であれば南側のバス停付近に駐輪場が設置できないかということで、そういったものも、今後、具体的に検討を行っていききたいと思っております。今年度中に皆さんに、その具体的な方策、この場所にこういった駐輪場をつくっていききたいというところまでお知らせができればいいなというふうには思っているんですけども、予算等もございますので、まだ検討をしているというところがございます。

あと、裏面です。仮ですけども、路線バスのダイヤの見直しだとか、運行事業者さんにご協力をいただいた中の社会実験等ができれば、具体的にこういったものをやればいいのかということまではまだ詰め切っていないところがございます。この辺は、またバス事業者さんにご協議をさせていただきながら、こういった形のものができるかということを検討していきたいと思っております。

(3) 福祉的交通等での対応ということで、これは何度も言っているところなんですけれども、移動制約者の方の既存のサービスというのが十分ではないということで、1つの方策として、自治会バス、地域バスというようなものを市として支援ができないかということを検討していきたい。これは先ほどの谷保ルートへの試行運行につながっていくところなんですけど、そういった中で、こういった支援の仕方がいいのかということを検討していきたいと思っております。

福祉的な交通をやる中で、市として一番重点的にやっていきたいというのは、やはり介護予防という考え方が重点的になっていくのかなというふうに思っております。65歳以上の健康年齢の延長というんですか、長くなるような形で、交通としてこういったやり方があるのか、あるいは支援があるのかということをお考えまして、それを福祉施策として転換をしていきたいと思っております。

説明は以上でございます。

【岡村会長】 これが今後ということでございます。下に、参考ということで、評価基準は、これは前から言っている話でございます。これについて何かご発言はございますか。これも、次回もすぐ夏にございますので、さらにその次ということで、いろいろ具体的なところが事務局からも提示されると思いますし、我々もこの中で意見を言っていくということになるかと思っております。

何かご発言はございますか。お願いします。

【熊井委員】 評価をするのは今年度。

【事務局(中島)】 最終年度ということもございまして、今年度中には、やはり交通会議として今の試行運行の評価をしていただきたいと思っております。

【熊井委員】 来年度、バスが動くかどうか、多分夏に予算かなんかを立てていると思うんですけど、それは走ると想定して予算を組むのか。

【事務局(中島)】 ある程度の予想はしなければいけないとは考えてございますけれども、今の中で継続できるのかなというふうに考えているのは、青柳ルートが今ニーズ的には増えてきておりますので、ただ、この4月、5月の成績を見ると、厳しい状況でもあるのかなというふうに思っております。泉はかなり難しいだろうというふうに思っております。残り、矢川・東ですけども、東だけならひよっとしたらいいのか。じゃあ、矢川はどうすればいいんだというようなことも含めて評価をし

いただければというふうに考えてございます。

【岡村会長】　なので、これはもう早い時期、今年度の比較的早めに具体的には出てくると。率直に申し上げてしまうと、今、3台常時動いているわけですがけれども、それも継続するかというのが事業者さんとしても非常に重要なことになってくると思いますので、余りだらだとやっているわけにはいかないというふうに私も思っていますので、これは比較的どンドンと進んでいくことになりますので、皆さんのご議論をお願いします。

ほか、いかがでしょうか。では、議題の(2)の試行運行見直し案のこの一連についてはよろしいでしょうか。ありがとうございました。

そうしますと、次、4その他でございます。お願いします。

【事務局(中島)】　その他でございますが、次回の地域公共交通会議の予定でございます。7月28日木曜日、市役所3階の第1・第2会議室で、10時からということで考えてございます。ごめんなさい、これは福祉部会のほうでした。両方あるんですね。ごめんなさい。

次回の福祉交通検討部会が7月28日木曜日です。市役所3階の第1・第2会議室で、10時からになっております。大変失礼いたしました。

こちらの福祉交通検討部会ですが、今回は交通手段にちょっと特化した形で、具体的にどういったやり方があるのかということも含めて議論していただきたいと思っております。例えば、福祉有償の課題だとかということも含めて、この中ではやっていただきたいと思っています。次回、またその次ぐらいにはある程度の方向性を出して、先ほどちょっとワークショップというような言葉もありましたけれども、そういったものも含めて、どういうふうな形で市民の方のご意見をいただくのかということも検討していきたいと思っております。

次の地域公共交通会議でございますが、ちょっと間は置きますけれども、8月25日木曜日、市役所3階の第3・第4会議室です。これも午前10時からを予定しております。詳細については、追ってご連絡をいたします。以上でございます。

【岡村会長】　これで一通り議事は終了しましたが、皆様から何かございますか。よろしいですか。

それでは、後は事務局をお願いします。

【事務局(中島)】　それでは、以上で平成28年度第2回国立市地域公共交通会議を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —