

【事務局（中島）】 それでは、定刻になりましたので、これより平成28年度第3回国立市地域公共交通会議を開催いたします。

委員の出欠の確認でございますが、東京運輸支局の尾崎委員と、労働組合の鶴澤委員から欠席の連絡をいただいております。また、まことに申しわけございませんが、都市整備部の佐々木も会議が重なり欠席とさせていただきます。あと、東京都北多摩北部建設事務所の藤木委員の代理で、中西管理課長にご出席いただいております。また、立川警察署の石坂委員の代理で、那波係長にご出席をいただいております。あと、小池委員より、11時ぐらいに退席の旨の届け出がございますので、よろしく願いいたします。

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させていただきます。

それでは、岡村会長、進行をお願いいたします。

【岡村会長】 おはようございます。よろしく願いいたします。

それでは、事務局より資料確認からお願いいたします。

【事務局（谷口）】 それでは、資料の確認でございます。

まず、本日の次第でございます。A4、1枚でございます。資料1といたしまして、「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、A4の表裏のものでございます。資料2といたしまして、「国立市コミュニティワゴン試行運行の中間評価について」ということで、A4の2枚のものでございます。それから、前回の会議の要点記録ということで、A4、1枚のものでございます。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 矢川・東ルート 改正ダイヤ H28.10.1～（予定）」というもので、矢川・東ルート、2枚目が谷保ルート、3枚目が泉ルートのA3横、3枚つづりのものでございます。それから、7月28日に開催されました、国立市地域公共交通会議福祉交通検討部会の要点記録、議事録、資料一式でございます。

本日の資料は以上でございます。

【岡村会長】 それでは、次第に従いまして、2.報告（1）前回会議の合意事項について、お願いします。

【事務局（谷口）】 前回の国立市地域公共交通会議、6月20日に開催されました。そのときに、矢川・東ルートが谷保駅に入る件と、谷保ルートを新設しますということと、泉ルートのダイヤ改正につきまして警視庁の実査がまだ済んでいない状況で、それが済み次第、合意ということでいただいていたことがございました。その後、警視庁から立川警察署に連絡がありまして、今回、道路状況等に鑑みて本庁の実査は必要ないというご連絡があったことを、こちらにご連絡いただきました。本庁の実査がなくなつたということで、前回の合意内容がそのまま決定になりましたということをご報告申し上げます。それによりまして、本日、参考までに、ダイヤ表を参考資料としてお付けしてございます。

そのときに、泉ルートのダイヤも出ささせていただいていたところですが、その後、運行事業者の銀星交通さんのほうから、改めて走って調整をしていただいたところ、本数などは全く変更ないんです

けれども、途中の時間調整のバス停の関係で時刻の変更が若干あったということをご報告いただいておりまして。本日の参考資料はそれを反映したものとなっております。

銀星交通さん、何か補足があればお願いします。

【原田委員】 すみません、少しご説明させていただきます。

お手元の資料で言うと、例えば3便と4便の間、9時47分に矢川駅で一度、回送させていただいて、次、10時01分に出発ということで、ここが前回、同意いただいた内容ですと10分ほどしかお時間があいていなくて、皆様ご記憶に新しいところかと思うんですが、ちょうど市役所の踏切がずっと工事で使えなかったとき、矢川通りのほうに車が流れてしまって大渋滞でした。この新しい泉ルートと同じような形で、青柳ルートは30分ピストンをらせていただいているんですが、これがかなりおくれることが多かったものですから、渋滞の原因になり得る矢川駅周辺で少しでも時間をとりたい。それから、これまで泉のコースを走らせていただいて、石田大橋周辺で渋滞があるのではないかということで、もともとの時刻表ですと、ママ下湧水公園のところで調整の時間をとらせていただいていたんですが、逆にこれは必要ないと、少しでも矢川駅周辺での時間を設けたいということで、このたびちょっと時間をずらしていただくようお願いしております。全体の本数や内容には大差ないところがございますので、ご理解いただければと思います。

以上でございます。

【事務局（谷口）】 ありがとうございます。

【岡村会長】 これは微修正ですので報告という形で対処するというので、もう既に運輸局のほうにはこれで提出しているということですね。

【事務局（谷口）】 はい。

【岡村会長】 ということで報告でございます。これについて何かございますか。

【事務局（谷口）】 すみません、スケジュールだけ。

ちょっと報告になりますけれども、今、運輸局さんのほうに申請をしているところで、これからバス停の設置や、広報や周知を図っていきたいというところがございます。資料にも書いてありますけれども、矢川・東ルートのダイヤ改正と谷保駅乗り入れ、それから谷保ルートの運行開始、泉ルートのダイヤ改正につきましては、10月1日を目途に準備しているところがございます。特に、谷保ルートにつきましては、地元の方と大分ご意見を交換させていただきまして、説明させていただいたところがございます。広報についても、この会議以降ちょっとまた寄り合いを持ちまして、どんな形の会にするか。停留所の掲示物につきましても、谷保ルートにつきましては停留所が非常に少ないということもありまして、地元の方がどういう情報であれば見やすいのかということも、ちょっとご意見を伺いながら、バス停をつくるワークショップなどもやってみたら、おもしろいのではないかと考えているところがございます。またそのときは、ご協力をよろしくお願いいたします。

以上です。

【岡村会長】 それでは、この件、よろしいでしょうか。

それでは、2. 報告（2）平成28年度第2回福祉交通検討部会（平成28年7月28日開催）の報告について、お願いします。

【事務局（中島）】 それでは、福祉交通検討部会の要点記録のほうをちょっとごらんください。

第2回福祉交通検討部会を開催いたしまして、議題といたしましては、交通手段についてと、ワークショップ開催についてということでやらせていただきました。交通手段につきましては、乗り合い

交通、あと自家用自動車を使った運送ということで、なかなかこれ、法的にも、システマ的にも複雑で、委員の方もなかなか理解できていないところがございます。部会資料No.1-2というカラー刷りのA3の資料があると思いますけれども、これをもって一応説明させていただきました。あと、介護保険法上の移動支援についての説明、これは福祉の観点というか福祉課、福祉部局のほうから説明をしたということです。

そういった中で、やはり需要と供給のデータをもっと論議したいということで、データを出せないかというようなご意見がございました。これについては、出せるものと、ちょっと難しいものとございまして、できるだけ出すような形でデータを整理したいと考えてございます。

あと、こういった話をもっと専門家、運輸局の方から出前講座みたいな形でできないのかというようなご意見もございまして、運輸局のほうに今、確認をとっているところでございます。次回までには、その辺、ちょっと整理をさせていただきたいと考えてございます。

ワークショップは8月6日に開催ということで、報告とご意見をちょっといただいたところです。

あわせて、ワークショップにつきましても皆様ご報告をさせていただきたいと考えています。「福祉交通WS『みんなでつくる福祉交通』開催報告」という資料がA4で2枚あるかと思います。こちらをちょっとごらんください。

8月6日、土曜日ですが、午前と午後、第1回、第2回という形でワークショップを開催させていただきました。しかしながら、午前の部につきましては参加者が2名、午後の部につきましては8名と、午前につきましてはワークショップの形式がどうしてもとれないということで、対話方式でご意見を直接いただきながら答えてきたという形でございます。移動について困っていることということで、介護タクシー事業者が見えていた中でのご意見がございました。

午後の部につきましては南市民プラザでやって、8名ということで、2班に分かれて意見交換をさせていただきました。タクシーについては、やはり呼んでも来ないということが強く言われてございました。また、バス等の乗り降りというところで、これはもうバリアフリーの観点になるかと思えますけれども、そういったご意見などもございまして、幅広くご意見をいただいております。

あと、どんな移動手段があったらいいかということですが、オンデマンドの交通だとか、シルバーパスでくっこミニが乗れたらとか、ベロタクシー、自転車を活用したものです。転ばない自転車、これは多分、高齢者対策ということだと思いますけれども、自転車に対してもご意見が結構出ているということでございます。

どちらにしても参加者が少なかったということで、その場で私どものほうもおわびをしたところでございます。市報、ホームページ、ツイッターと、事業所、福祉のほうから300枚ぐらいチラシを配って、参加を呼びかけていただきました。あと、地元の要望を受けているところとかにも配っていただきたいということをお願いしたんですが、結果としてはかなり人数が少なくて、せっかくの機会だったんですけども、なかなか大勢の方にご意見いただけなかったということで、これは反省点と考えております。

今後どうするのかということですが、10月にケアマネジャーが集まる総会みたいなものがございます。そちらのほうに私どもが直接出向いて、その中で福祉有償なり、そういったもののPRも含めて移動の確保を、直接、現場に携わっている人のご意見を聞いていこうと考えてございます。

あと、できましたら介護タクシー等をやられている事業者さんと、一度、意見交換できるような場を設定したいと思っております。タクシー事業者さんのほうにはまたお願いするかと思っておりますので、

ご協力をいただければと思っています。

以上が、福祉交通検討部会とワークショップについてのご報告ということでございます。

【岡村会長】 ご報告をいただきましたが、何かご発言ございますでしょうか。

【熊井委員】 最後のワークショップについてですけれども、私、参加させていただきまして、一番の収穫は、谷保のハケのところの陳情者と同じチームになりまして、お話をよく聞けたことでした。その方がおっしゃっていたのは、しっかり2時間お話しすると、結局のところバスを通してほしいわけではないということがわかりました。移動の足がない、何かしらで足を確保してほしい、今は自転車で何とかしているけれども、今後、年をとって自転車が乗れなくなるから何とかしてほしいと、そういうことだということが再確認できまして、バスが通らない部分が多いので、やはりタクシーとかで考えなければいけないなというのが私の感想の一つです。

あと、彼女がとにかく言っていたのはタクシーが来ないと。呼んでも来ないし、前の日に予約しても来ない、とにかく来ないんだと言っていて、それはタクシー事業者2社から聞いている話と違うので、今後、そこをはっきりさせていく必要があるなと思いました。最初は彼女が誤解しているのではないかと思っていたんですけれども、たまたまこの8月に実家に帰って谷保駅に着いて、タクシーがいなかったので呼んだら配車できませんと断われて、うーんと思いました。もしかしたらお互いのかけ違いもあるのかもしれないし、ほんとうに行かないのかもしれないし、そこはしっかり調べる必要があるのと、市役所にはちょっと言ったんですけれども、お互いの思いというか、約束事を決めて協定みたいなものを結ぶとか、パートナーシップ協定みたいなものを結ぶとか、そういったやり方もある。

とにかくハケの地域で彼女一人が騒いでいてもしょうがないので、自治会とか、組織的にやっていく必要があるというのは非常に感じましたし、ワークショップのときにも私のほうで言わせていただきました。

私の感想になりますが、以上になります。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ほか、何かご発言はありますか。この日、私は出ておりませんが、不便な地域をどうしようというのは、地域の方から出てくる声は、何が欲しいという言い方をされます。市民の方からは具体的な方法の話が来るけれども、本当に何かをしなければいけないというときに考えなければいけないのは、その背後にある何をしたらいいの、何が足りないのというところで、そこをいろいろ膝詰めで話していくと、形としてこういうものが欲しいということのさらに奥にある、本当のことがわかってくる。そういう意味では、今のお話のように非常によかったのかなと思っています。

タクシーの話はいろいろあると思いますので、それはぜひ情報の共有などをしていただければと。台数がないというのはいたし方ない面もありますし、呼んで3分で来い、5分で来いというのは無理な話なので、1回呼んで来ないと、このやろうと思ってもう呼ばないとか、実はそういう話があったり、いろいろあるので、本当にこれを使いたいという声があるということであれば、先ほど委員からあったとおりの情報交換していくと、うまい使い方がお互いわかってくると思うので、そういう話がいろいろできるきっかけになったんだとすると、このワークショップは、人数が少ないということを除けば非常によかったのではないかと、話を聞いた中で私は思った次第です。

ほか、何かございますか。

【原田委員】 今、熊井委員からお話があった、要は呼んでも来ないと。ただ、法律的に、タクシ

一事業者は乗客に対しての差別はまずしません。それから、電話をいただいた場合は、基本的には順番を守る。もちろん順番を守るといっても、A地点が遠くて、C地点とA地点と両方から来た場合、車がC地点に近いほうにいた場合は、後からC地点から電話が来ても、そちらに配車するということはあります。しかし、基本的には順番を守ります。

ただ、それは今の世相というか、いろいろな場合がありまして、今、たまたま話があったんですけども、例えば谷保駅は通常3つの会社が入っております。やはり配車ができないことは多いです。時間が遅かったり、あるいは雨が降っていたりというときは、ほかの会社が見えないものですから、そこで待っていたほうが基本的には早いです。Aという会社に電話するとAしか乗れなくなる。そこに問題が出てしまう。谷保の場合は3社、国立の場合は計5社が入っておりますけれども、そこがなかなか、この間の台風のときにはどこでも20分、30分かかるといような状況です。需要と供給のバランスが崩れたり、今の時代、ちょっと会長がおっしゃったように、台数がないというよりも、社員が集まらなくて夜の台数が半分になっている会社もあるんです。昼間は40台走っていても、夜は20台しか走っていない。

いろいろなケースがございまして、電話いただいたお客様に配車できないというのは正直申し上げて残念です。そこだけは、どこの事業者も残念という気持ちは常に持っていると思います。配車できないからすみませんではなくて、ほんとうは配車したいんです。これが私たちの気持ちです。

以上です。

【熊井委員】 私は状況がわかっていて、特に盆の時期だったので、台数が減っているというのは自分の仕事柄もうわかっていたので、電話をかけて「難しいです」と一方的に言われても理由がわかってから怒らないんですけれども、知らない人は「難しいです」と一方的に言われると、あんなのかもしれないという感じはします。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、2. 報告は以上とさせていただきます。

3. 議題に入らせていただきます。事務局よりお願いいたします。

【事務局（谷口）】 それでは、資料1をごらんください。国立市コミュニティバス運賃体系という資料でございます。

この議題につきましては、前回6月20日の会議のときにも議題として出させていただいておまして、そのときは近隣市の状況ですとか、IC化するならこういうメリットもあるという整理をさせていただいたところですが、隣の停留所まで100円とか、対距離制にするとか、ICならではのところはあまり必要ないだろうということもありまして、今回は、路線バスの初乗りに合わせてやっているということが、くにつこの場合はありますので、その辺をもとに方針を整理させていただいたところでございます。

■1、運賃設定の経緯というところでは、国立市のくにつこバスは路線バスと同じ道路を走っているところがわりと多くて、開始当初、私はいなかったんですけども、聞くところによると、当時、100円がはやっていたんですけども、100円ではなく170円で始まっております。

平成24年4月、消費税率が5%から8%になったところで、消費税をきちんと転嫁すべきということもありまして、ICが入っているところにつきましては、路線バスは180円、IC運賃は175円、200円だったコミュニティバスも210円になったりしたところが多かったようです。くにつこバスの場合は、ICカードが対応されていないところで、現金180円のみというのはどう

なのかという議論もありまして、そのときは運賃の見直しは実施しておりませんでした。この結果、運行経費等の消費税増税分は市が負担することになっているんですけれども、事務事業評価委員会、これは市の中のものですが、財政部局からは消費税の適正な転嫁が求められているところがございます。

平成29年4月に10%になるという話もありましたので、そのときに交通系ICカード対応とあわせて、運賃の見直しを議論するという事になっておったんですけれども、消費税10%が延期になったということで、周辺の市の状況等を鑑みて、IC化した中で適切な消費税8%を転嫁した運賃設定とするのが妥当ではないかということでございます。

■2の運賃設定の考え方でございます。運賃設定の経緯を考えると、170円運賃を消費税8%に対応させると、ICで1円単位の収受が可能であれば、大人1回175円、子供は88円とするのが妥当ではないかということです。現金につきましては180円ということなるかと思えます。それをまとめたのが①と②でございます。1円単位の収受が可能な交通系ICカードでは、1回175円、子供は88円。10円単位の収受となる現金では、大人1回180円、子供は90円ということでございます。

それで、バス利用特典サービスというものがございます。路線バスに準じた運賃体系を行うということであれば、これも適用したほうがいいのではないかと考えてございます。

回数券につきましては、今、170円の回数券でやっているんですけれども、170円券に10円足して入れてもらうのは、売った分についてはそれで対応可能だと思いますけれども、回数券の利便性を考えると、現金を毎回10円出すというのはあまりよろしくないのではないかと考えて、90円券片25枚、2,250円分を2,000円で販売し、大人運賃の場合は2枚入れてくださいと。今、くっこミニで、50円券を2枚ないしは4枚入れてもらうことになっておりますけれども、それに準じた形で、回数券は90円券片で統一できるのではないかと考えてございます。

なお、子供のIC運賃は現行90円から2円値下げになります。これは前回ちょっとご指摘あったかと思えますけれども、本来、現行の子供運賃は85円です。これを10円単位で90円としているから、ICで88円になるのは特に問題ないだろうということでございます。あわせて、子供運賃見直しは、消費税の適正な転嫁を図り、本体価格と言うのが適切かどうか分かりませんが、基本的には据え置きであるので、東京都によるシルバーパスの運賃補償は継続していただけるのではないかと考えているところでございます。

■3、導入時期でございますけれども、平成29年度を予定ということでございます。

■4、運賃収入額の見込みについては裏面をごらんください。27年度の実績が一番上でございます。

仮に29年度にICカードを導入したとして、①は現金で払う人の7割がICカードに転換すると仮定したものでございます。ちなみに、7割というのは、小平市さんのコミュニティバスのICカード利用率がおおむね70%と以前聞いたことがありまして、7割に達するのは少し先になるかもしれませんが、仮定として7割と設定しました。この場合、回数券はおおむねこのままということで前提にしております。収入合計は2,432万3,926円、現行よりも若干増えるのではないかと考えてございます。

H29改定後②でございます。現金で払う人の7割と、回数券利用者の半数がICカードに転換すると仮定したものでございます。この場合も、おおむね2,500万円の収入ということで、収入自体

はあまり下がらないのではないかと考えているところでございます。シルバーパスの利用者数が一番右側の枠目に入っていますけれども、これはあくまで推計になっております。今、4割ぐらいではないかということでありまして、いろいろ推計の数字が多いので、ほんとうにざっくりとしたつかみなんですけれども、おおむねこのような推計をしているところでございます。

資料の説明は以上ですけれども、交通系ICカードの機器の更新が1年半か2年後ぐらいから、バスを乗りおりするときにICカードをタッチする部分は、今、使っているものが使えなくなって、更新しなければいけないようなお話をちょっと伺いました。運行事業者の立川バスさんに教えていただければと思うんですけれども、平成30年の4月ごろから、バス会社さんによって遅い早いはあるようなんですが、機器の更新をすることがあるようです。立川バスさんとしては、この辺の機器の更新というのはいつごろを考えておられるか、もしわかれば教えていただきたいんですが。

【佐藤委員】 立川バスです。私、ICの担当部署ではないので、その辺は担当する部署から聞いていないんですけれども、次回、ご報告させていただきたいと思います。

【事務局（谷口）】 わかりました。結構お金のかかることになりますので、それが入れて1年とか1年半で更新しなければいけないということになると、あまりいいやり方ではないということで、前回にはわからなかった情報なんですけれども、そういう状況も今あるところでございます。

説明は以上でございます。

【岡村会長】 それでは、何かご発言ございますでしょうか。基本的には通常のバスに合わせるという範囲の提案でございます。お願いします。

【熊井委員】 熊井です。

最初に、運賃設定、基本的に路線バスと合わせるということで、国立の北ルートにしても、西とか、既成ルートにしても、基本的な使われ方は路線バスに近いものだと考えているので、合わせるのは合理的というか普通かなと、私自身はこれでいいのではないかと個人的には思います。

2点目の収入見込みについてですけれども、逆にこれは立川バスさんとか、京王バスさんに質問ですが、小平市が7割だからではなくて、立川バスさん、京王バスさんもICが入っていて、現金収入とICの割合があると思うんです。結局、この地域でどれくらいの人がICを持っているかという話なので、それと同じ割合で今の現金収入が割れるだけだと思うので、そのあたりの情報、どれくらいの割合かぐらいを情報提供すれば、ある程度正確に見えてくるのかなと思います。

以上です。

【佐藤委員】 立川バスです。その情報につきましては実際に実績がございますので、それを国立市さんのほうに提供できるようにいたしたいと思います。よろしくをお願いします。

【岡村会長】 ほかは、いかがでしょうか。お願いします。

【三好委員】 三好です。質問が1つあります。

たしか前回、ICカード導入のコストを調べてくださいとお願いしたような気がするんですが、これはどのぐらいでしょうか。もう一つ、くにっこミニの老人運賃100円はどうされるんでしょうか。

これが質問です。意見は、また後ほど。

【岡村会長】 では、2点、お答えください。

【事務局（谷口）】 では、お答えいたします。

導入のコストです。9月から立川市さんがコミバスの大幅再編を実施される中で、私ども予備車が立川市さんと共用になっておりますので、今、そちらのIC化のお金を伺っているところがあります。

立川市さん、乗るときタッチかつ、おりるときタッチという形でやられると聞いておりまして、通常の対距離制の路線バスと同じ設備が必要になるという中での対応になるんですけれども、予備車1台分で大体120万円と伺っているところです。

一方で、国分寺市さんが去年12月22日からICを導入されておりますけれども、国分寺市さんは乗るときタッチのみです。均一運賃なので、通常それで事足りるんですけれども、国立市の場合も通常はその形で、同じもので対応できると考えております。そのときは、ちょっと前の話になるので正確なところはわかりませんが、60万円、70万円ぐらいだったように記憶しております。

今、対距離制のバスは整理券の番号で運賃が変わってきますので、前のおり口のところに液晶パネルを設置して、そこに整理券番号と運賃、丁寧なバス会社だとIC運賃も出るようなんですけれども、立川市さん方式だとそういうものを入れなければいけないと聞いておりまして、それがちょっと高いのかなという感じがしております。均一の場合、特にそういうものは必要ないので、今のLEDで字が流れるもので次のバス停の案内などをしているんですけれども、基本的にはその辺で対応できるのではないかと考えております。国立市として幾らになるかというのは、今はまだ正確にはわからないんですけれども、おおむねそんな状況です。

それから、くにつこミニの100円運賃につきましては、今はバスのお話でございまして、特に何も変更の予定はございません。

以上でございます。

【三好委員】 ありがとうございます。

ということになりますと、今、おっしゃったのは1台当たり60万円、70万円かかりそうだとということで、運賃を改定したこの表で、計算方法は別としまして、12万2,000円稼ぐために1台60万円、70万円かけるというのは、何か合理性に乏しいような気がするんですけれども、この点はいかがでしょうか。

【事務局（谷口）】 すみません、三好委員のおっしゃられた12万2,832というのは人数になります。シルバーパスの利用人数になりまして、お金の話は左側のほうになっております。確かに、コストに対して収入の増減という、銀河鉄道というバス会社が国分寺とか、あの辺を走っているんですけれども、あそこはなかなかおもしろい会社で、実は今でもICカードに対応していないんです。IC化への対応をコミュニティバスとして導入、思想というか、考えてやるべきかということは、今、三好委員からご指摘あったところだと思います。つい先日も、くにつこバスはIC化しないのかという市民の方からの問い合わせが実はありましたが、シルバーパスの利用が4割、5割という中で、朝の通勤の方にはメリットは確かにあるかと思っておりますけれども、長年、回数券でやっていただいている、乗り降りの時間なども大きな影響はないのではないかと、私、乗ってみる中ではあります。その辺もここで議論いただくと、私どもとしても大変助かる場所ではございます。すみません、ちょっと余計なことを言いました。

【岡村会長】 いかがでしょうか。要は、これ、収入が上がっているというのも、たまたま消費税の転嫁があるからであって、単に増収の想定と、純粹なものと、コストということ言うと、一般には見合わないという考え方をされる小規模事業者さんは多いし、同じ理由でコミュニティバスにあえて入れませんという考え方はあります。入れない場合は、回数券に皆さん移ってくださいますということで、通常より割安な回数券を設定して、ICカードの取り扱いはしませんというのは一つのやり方です。なので、何が正しいというのはないので、考え方かなと思っています。

ICを使っている方からすると、何でないのかと思われるのは極めて自然なことかと思う一方で、ICを使わない方もかなりいらっしゃる中で、結果的にそういう方がICの値段を負担しているような格好にもなっているので、どうしようということかと思えます。

市の提案は、とは言いながらも、ICを何で使えないんですかという声はいろいろあるし、いろいろデータをとりたいというところもあるので、ICシステムをこれを機会に入れたい。これは消費税を転嫁するタイミングもあると、そういうことかなど。消費税の転嫁のタイミングでないときにこれをやることになると、それこそゼロからの議論をきちんとやらなければいけないと私は思っています。

やや、そもそもということになりますが、そのための会議ですので、何かご発言があれば、ぜひお願いをいたします。

【三好委員】 運賃って、よくわかりません。どう考えたらいいのかわかりません。

【岡村会長】 ちなみに、確認させていただくと、1台60万円から70万円だろうと。今、予備車を除いて2台なので130万円ぐらいだろうと。1つの機械を何年使うのかというのは、システムの変更のタイミングとか、いろいろあるのでわからないんですけれども、数年ではないですね、もう少し長いのですか。10年は使わない？

【佐藤委員】 10年は使わないんですけれども、7、8年は。

【岡村会長】 140万円で7年とすると、年間20万円という感じですかね。それをどう考えるかということです。個人的には、今のような年間当たりのコストで、それからICカードの利用率は、シルバーパスの方もいらっしゃる中で、そんなにものすごく高いわけではないけれども、それなりのお客さんがかなりいらっしゃるという中では、ICカードを入れることはいい選択かなど、私は個人的には思っています。これがもっと少ないとか、くにつこミニにどうしようということになると、また話は全然違うと思いますが、今のくにつこのお客さんの数であれば、私は十分見合う投資かなどは思っています。お客さん1人当たり、1回当たりにしたらどれぐらいでしょう、計算すればすぐわかるんですけれども、10円よりはずっと少ない数かなど。多分、1～3円ぐらいですか。計算すればわかるんですが。

ほかはどうでしょう。ちなみに、事務局に聞きますと、決めるわけではないけれども、論点とか議論をぜひここでしたいということで、今日、出てきたものですね。

【事務局（中島）】 はい。

【岡村会長】 実際にこれを審議して決めるのは、機械の導入タイミングとか、そういうことを考えているということですか。

【事務局（中島）】 予算が伴いますので、最終的には市で判断していきたいと思っておりますけれども、年内いっぱいぐらいに予算は決めなければいけないと思っておりますので、次回、10月ぐらいを予定しておりますので、まだ論議の余地はあるかと思っております。

【事務局（谷口）】 先ほどの機器の更新の話などももう一度確認して、次、10月に会議を予定しておりますので、そのときにまた出ささせていただければと思っております。

【岡村会長】 この件はどうでしょうか。はい、お願いします。

【原田委員】 1点だけ気になるのは、これはあくまでもプラスマイナスとかの考えではなくて、お客様利便のためということであれば理解できます。その理由は、IC収入は、一番下の改定後②の場合、7割の現金の方、回数券の半数の方がICにもし転換すると1,479万円と。これは実は手数

料がかかるので、もし7年使ったとしたら、2台で年に20万円とか、30万円に手数料が、うちなどで入れますと3%以上取られるかもしれないです。カード決済もそうですけれども、ICを使うとやはり2%とか、低いところは1%で終わりますけれども、手数料については実はいろいろあるんです。ただ、最低の1%としても毎年15万円ぐらいかかる。合わせると、毎年30万円、40万円の経費がかかるというのも事実です。ですから、あくまでも冒頭にお話ししたように、利用者、お客様の利便ということで考えれば賛成です。

以上です。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【熊井委員】 先ほど会長が年間20万円かかることを考えてということなので、単純に175で割ると1,000人超ぐらいになりますので、ICカードが入って1,000人増えるとなったら帳尻は合いますが、経済的に見るとどうなのか。あと、先ほど銀星さんがおっしゃられたとおり、顧客の利便性ということかなと思っております。どちらかという、私も賛成の意見を持っています。

以上です。

【岡村会長】 ほか、何かございますか。

おおむね論点は出していただいたところかもしれませんので、これをやるか、やらないかという判断は、むしろタイミングをどうするのかという技術的な話のほうが多いような感じがするので、それをぜひ事務局で整理いただいた中で、いいタイミングでご提案をこの会議にさせていただくということで、今日の議題としてはよろしいですか。

【事務局(谷口)】 ありがとうございます。利便性向上と合わせて、今、北ルートは朝の通勤時間帯、また雨の話になるんですけれども、利用の方が非常に多くなっていて、大変ありがたい話なんですけれども、時々、乗り切れないようなお話も聞く中で、IC化するタイミングで、2台という限られたバスなんですけれども、できましたら少し運行間隔を詰められないかと、今、立川バスさんと調整しているということを一言申し添えます。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。

では、この件については、今日の議論をもとに、適切なタイミングで会議にご提案いただくということで、おしまいいたします。

次は、コミュニティワゴンのほうですね。(2) 国立市コミュニティワゴン試行運行中間評価について、事務局よりお願いします。

【事務局(中島)】 それでは、資料2をごらんください。

国立市コミュニティワゴン試行運行の中間評価についてということでございます。平成26年4月から試行運行を開始いたしまして、最長で3年ということで実施してきております。何回も言いますが、今年度は最終年度ということで、最終的にコミュニティワゴンというシステムをどうしていくのかを、やはり決めていかなければいけないところがございます。これは市のほうの勝手ですけれども、先ほど言ったように来年度予算ということもございまして、できましたら年内にはある程度方向を出さないと来年度の予定が立たないということもございまして、そういったことがありますので、今回、中間評価ということで、皆さんにちょっとご意見をいただき、次のときぐらいに一定の方向を出していただければと。それで足りない場合は、もう一度ぐらいやってもいいのかなという考えでございまして、そういったこともございまして、今日、ざっくばらんに皆さんのご意見をいただければ

と考えております。

資料の詳細は、谷口のほうからご説明をいたします。

【事務局（谷口）】 それでは、資料2をごらんください。昨年度の状況等をまとめてございます。こちらに「市報くにたち」の8月20日号があるんですけども、付箋のところに市民の方向けに同じような内容を説明した記事を載せてあります。グラフなども入れまして、わかりやすく作ったものですので、すみません、回していただければと思います。市民の方はもう見ていただいたと思います。

そういうところで広報等をしながら、資料2でございます。

まず、■1、平成27年実績報告でございます。表1でございます。ルートごとに、利用者数が年間で、青柳ルート1万2,535人、泉ルート6,530人、矢川・東ルート7,142人、合わせまして2万6,207人ございました。

利用運賃の内訳を見ますと、やはり青柳ルート、100円運賃の方が8,823人で、70歳の方は身分証明書等で半額の100円ということでやっておりますので、高齢者の方の外出の足としては一定の役割を果たしているのではないかとこのところを読み取れるかと思えます。この割合はルートごとにかなり違まして、矢川・東ルートなどは200円運賃の方の2倍までは行っておらないですけども、青柳ルートは200円運賃の方の2倍以上、100円運賃の方がいらっしゃるところでございます。

1日当たりの利用者数ですけども、27年度の1年間で、青柳ルートは40.3、泉ルートは21.0、矢川・東ルートは23.0ということになりました。

この資料の一番最後のページをごらんいただければと思いますが、A4横で表3、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、26年度、27年度、28年度の月ごとの利用者数を載せてございます。青柳ルートは、6月、7月は1カ月、54.8、51.5ということで、ちょっと太字にしてございますけれども、50人乗ってきている状況でございます。泉ルート、矢川・東ルートにつきましては、ごらんの状況ということでございます。

1ページ目に戻りまして、次に表2、収支状況ということでございます。ルートごとに、収入、経費、差引損益、収支率ということで表を作成したところでございます。青柳ルートで収支率13.6%、営業係数に直しますと、100円の収入を得るための支出という目安ですけども、734円でございます。泉ルート、矢川・東ルートにつきましては、それぞれ収支率、7.3%、8.0%で、営業係数に直すと、100円の収入を得るために1,367円、1,255円ということでございます。青柳ルートで、タクシーの初乗り運賃と同じぐらいの目安になっているというところでございます。

次のページに参りまして、表3、国立市コミュニティワゴン試行運行の平成27年度経費内訳でございます。人件費が主で2,256万円、燃料油脂費266万円、リース代374万円、合わせまして3,100万何がしが掛かっているところでございます。

燃料費は、昨年27年度は大幅に下がって266万円、26年度は三百何万円ありまして、収入額が燃料費を上回るか、下回るか、燃料費が出るか、出ないかというような収支状況にあることをご理解いただければと思います。

■2、試行運行により明らかになったことでございます。

交通不便地域の解消には一定の効果があつた、100円運賃の乗車数から高齢者の外出支援に一定の効果があつた、バス路線がない青柳地域には矢川駅発着の需要が一定数あることが確認できた。終

日30分運行は、くにごバスよりもサービス水準は高いですけれども、意外と誘発的に伸びてくる数字はまだまだあるのかなというところでございます。

福祉会館への需要は、前評判に比べて極めて少なかったところでございます。福祉会館はやはり元気な高齢者の方の集いの場になっているようで、無料で乗れないくにごミニで行くのなら自転車で行くという話ではないかと考えられます。

矢川・東ルートと泉ルートを乗り継いで、国立温泉、南部のほうに行くという需要もほぼなかったということです。当初、始めたときは、国立の福祉会館で矢川・東ルートと泉ルート、青柳ルートが乗りかえられるようなダイヤを組んでリレー線、一定配慮をしたんですけれども、その利用は残念ながらほぼなかったです。

高齢者の市役所アクセスには一定の役割を果たしたと考えられるが、圧倒的に利用が多かったのは矢川駅停留所であったということでございます。

総合医療センターへのアクセスについては、正面玄関に入ることができない中で、総合医療センター南停留所、あるいは多摩蘭坂停留所から、一定の距離を歩かなければならないというところがどうしても現実でありまして、お見舞いなどの利用にとどまったのではないかとということでございます。このあたりは、私も実際に乗っているいろいろな方にお話を聞く中で、あるいは電話とかかかってくる中で、正面玄関に行けないのであればバスで行きますとか、そういうことも伺いました。

それから、移動制約のある高齢者には、まず自宅からバス停まで出ていって、降りたバス停から目的地まで歩かなければならない定時定路線サービス、乗り合いバスというサービス以外のシステムが必要ではないかということで、福祉交通検討部会をあわせて進めさせていただいているところがございます。

試行運行沿線の健常者は、やはり運賃に対する価値を見出せていない。要するに、歩けば行ける、あるいは自転車で行けるというところでございます。

さらに、泉ルートや矢川・東ルートについては、もっと便利なバス路線、シルバーパスで無料で乗れるものが設定されているところがございます。実際に立川バスさんは、泉団地に寄る回数を増やしていただいているところもあります。

それから、シルバーパスにより乗車ごとに運賃を払う必要がないというシステムになれている高齢者の方には、乗車ごとに運賃を払う必要があるサービスには非常に抵抗があるのではないかとということもございます。あと、この人たちは動けるうちは自転車で動く。繰り返しになりますけれども、あれはお金を取られるでしょうと何度も言われました。

これが■2、試行運行で明らかになったあたりかと思えます。

■3、これは追加になるんですけれども、この10月1日から谷保ルートというものの短期の試行をやります。谷保ルートにつきましては、三中コースというものと、天神下コースというものと2つあって、月・水・金と火・木・土でやるんですけれども、1日の運行本数4往復半を考えると、1日70人というのはあまりにも酷な数字なんですけど、本運行という話云々とは別に、やはり一定の利用目標を設定したいということがございまして、今の評価基準を考えたときに、片道3人、往復6人、1日10便で60人、70人、13便あったら69人、70人というところでやっておりますので、谷保ルートにつきましては、一つの目標値ですけれども、1日24人というものをちょっと頭の隅に置いておきたいということでございます。

運行経費につきましては、泉ルートの車両がダイヤをちょっと工夫して谷保ルートを走るといって

ここで、仮にですけれども、泉ルートを経費を谷保ルートの走行経費で按分してみました。泉ルートの運行経費は年間おおむね1,000万円ですけれども、そのうちの150万円ぐらいを谷保ルートの運行経費としたいというところがございます。これに対して、収支率を計算しておきたいというところがございます。あわせて、運行終了後にアンケート形式等による利用実態調査を行い、福祉的な交通のほうにもフィードバックできれば、基礎資料を得たいというところがございます。

続きまして、■4、コミュニティワゴンに代わるサービスでございます。これは何度か提案させていただいておりますが、国立泉団地、あるいは国立操車場のバス停付近に自転車置き場を設けて、バス停まで自転車で出るというサイクル・アンド・バスライドというものがあります。神奈川中央交通さん、あるいは三鷹市さんとか、あの辺で整理を何カ所かやっているところもあるようですが、泉団地、あるいは操車場のバス停というのは多摩川の沖積低地のところにありますので、高齢者の方も坂を上ることなく行けるバス停です。歩くより自転車に乗るほうが楽というお年寄りも結構いる中で、シルバーパスが使える路線バスの利用促進にもなるというところがございます。こういうことができないかと考えております。

それから、タクシーを呼んでもタクシーが来るまでに時間がかかってしまう地域では、冒頭にちょっと話がありましたけれども、市役所とタクシー会社の協定によるタクシー確保サービスのようなものを考えられないかというところです。あわせて、福祉的交通によるドア・トゥ・ドアに近い形でのサービス提供の検討、こういうことをやっていく必要があるかと事務局として考えているところがございます。

資料2につきましては以上でございます。

【岡村会長】 では、この件に関してご発言、いかがでしょうか。この数値は、皆さんには何度かこの会で示されているものがございます。

【熊井委員】 熊井です。

前日も同じことを言ったかと思うんですけれども、明らかに数字から見ると、まず厳しいというのはあるんですけれども、厳しさも違って、青柳と泉、矢川・東は違うと思っているので、もっと具体的に言うと、青柳は残せるのではないかと個人的に思っているんです。やり方によっては、もうちょっと収支率も上げられると思っているので、正直、泉、矢川・東は無理だと思っているので、そこは評価というか、検討を分けてできるような形をもうちょっとしたほうが、具体の検討ができるのではないかと思っているところがあります。

あと、ちょっと心配なのは、矢川・東は私も住んでいる地域でよくわかっていますし、南武線から国立側なので、もしコミュニティワゴンがなくなったとしても、おそらく足の問題というのはそんなに起きないと思っているんです。ただ、泉は、なくなると問題が出ないのかというのがあって、そこは収支は出ないけれども、地域の足のために仕方ないから残す。泉がなくなったときのインパクトをあらかじめ少し考えておかないと、来年、いきなりなくなるとちょっと問題が出るのかなと思うので、そこはちょっと事務局のほうでも考えていただければいいのかなと思っています。

とりあえず収支の関係については以上です。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。

先ほど事務局からもありましたとおり、次回あたりに評価をする、C評価なんですけれども、Cというのは出るんですけれども、要はやめるか、やめないかで、やめないといったらどういう形か、やめるとして代替措置をどうすべきかということも見据えた上の評価をしなければいけない。多分、2ペ

一ジ目の■2が基本となって、この現状を踏まえた上でどうしようかという話なので、■2のこの現状認識はちょっと違うのではないかとか、加えてこういう認識があるのではないかとという話が一番重要だと思いますので、ぜひそれはしていただきたいと思います。数字はもう仕方がないので、■2のところかと思います。■3、■4はまた別の話になってきて、もちろん大事ですけども、ぜひ■2についてご発言をいただけるとありがたいと思っています。いかがでしょうか。お願いします。

【三好委員】 今、会長のおっしゃったように、■2の問題は私も非常に重要だと思って先ほどからずっと見ています。これは、うなずけることばかりというか、うなずけることが多いように思いますけれども、だからどうなんだということが一つもないんです。じゃあ、どうするんだということがもうちょっと議論されないと。例えば交通不便地域の解消には一定の効果があつたと。一定の効果って何ですかと、具体的に泉ルートとか、矢川・東ルートに当てはめて考えていかないといけない。ここに書いてあることは、僕は随分当たっていると思いますが、もう一步、二歩進めてやらないといけないと思います。

【熊井委員】 じゃあ、どうするのかということですね。

【三好委員】 これが問題であつて、これを見れば大体みんなわかると思います。

【岡村会長】 いかがでしょうか。この後は私も一委員として意見を述べようと思っていますが、それはちょっと後にさせていただいて、まずは皆様いかがでしょうか。

【三好委員】 よろしいですか。

【岡村会長】 お願いします。

【三好委員】 会長への質問ですけども、専門家から見て、今後に関して評価して決めていくのはこの場ですか、議会ですか。事務局が決めるようなことなんでしょうか。

【岡村会長】 難しいんですけども、最終的に予算を決めるのは市の議会になりますので、議会でご承認をいただけないと、どんなものでも進まないです。その手前で、議会に出す市として原案を作る段階で、その原案を作る手前の段階で、この場で協議をして合意が得られたとなると、運輸局とか、国土交通省のほうの手続きが非常に簡便になります。逆に、その協議が伴わないままやりますというのは、かなりの覚悟がいる、あえてやるんですかという話ですので、そういう意味では実質に原案を決めるのはこの場と思っていただけるといいかと思います。

【三好委員】 よくわかりました。そうしますと、経済的な収支についてはもう結論というか、結果は出ているわけですから、■2に書いてある各項目についてどうのように評価していくか、事務局はアイデアがあるんですか。我々が言うと個人的な感想みたいになってしまうので、どういう基準で決めていくか。予算当局に、収支的には全滅ですけども、こういう効果があるから、これは残したいと決めるというような。

【岡村会長】 ちなみに、事務局とは何の相談もしていない発言になるので、会長としてというよりは委員として言いますけれども、例えばほかの市、町で言いますと、もうお金はこれしかありませんと市、町から言われているような場合があります。そうすると、その範囲で知恵を皆さんで絞りましょうということになりますし、それでももっと欲しいと言われた場合、行政のほうはもうお金が出せないで、市民、町民にこれでご理解くださいと行政が責任を持ってやる。そんな形の中で決めていくことかと思います。

国立市の場合は、多分、もうこれしか出せませんということが最初にあるわけではないと思うんです。これは私の解釈です。なので、とにかくお金を突っ込んででも、交通不便地域とされるところは

解消すべきなのだといいところも決して否定はされていないし、収支率が50%でもだめなのではないかという意見も一方で当然出てくる。なので、出発点という言い方はよくないかもしれないけれども、もうこれしか出せないという、ちょっと後ろ向きだけれども、そういう出発点があるわけではないんです。そういう意味で言うと、我々は比較的フリーハンドというか、やると言ったらやりますということですから、本当にやるんですかということになります。なので、本当は市民の方にそういうことをいろいろお聞きしながらなんですけれども、多分、広い意見が出てきて、決め手は何もないと思います。だから、多分、正解はないと思います。

ここからは委員としての発言ですけれども、おそらくこの場、または事務局にかなり知恵を絞っていただくにしても、この場の中で、例えばコミュニティワゴンのように時刻表で決まっていくような運行をするときには、市はこういう基準で導入を決める。谷保地区で行っているような、地域主体で行うような、場合によってはタクシーではないかもしれない、かなり地域で支えていこうというようなもの、地域発案でやるんだったら、こういう条件でやりますといういくつかレベルがあって、そのレベルでそれぞれ何か基準があってやっていく。そのレベルというか、その基準をこの中で合意するというのが一番いいのかなと。多分、事務局、行政だけで決めて、どうですかと言っても決まらないので、こういう場の中で議論をして、一定の合意が得られたということになると、その基準をもとに、市民または行政、議会の中で議論ができるのかなと思っています。多分、そういう基準まではまだ事務局としては出し切れない、出てないんだろうと、私は解釈しています。

今の話で言うと、■2、試行運行により明らかになったことと言いますと、青柳地区がどうかというのは難しいところですが、残りの2地区については、今のやり方で移動のサービスを提供するのはかなり厳しいだろう。コミュニティワゴンのような形で行うのは厳しいので、コミュニティワゴン以外の形でどうするといったときに、その種のサービスを行う地区かどうかという判断なんだと思います。泉地区は、多分、不便地域という言い方ができると思いますので、そういう中でやりますが、矢川・東については、基本的に歩ける範囲にバス停はありますが、そのバスでは直接行けないような場所に新たに入れたということなので、これは考え方が違うと思います。

なので、不便地域かどうかということと、不便地域ではないけれども、現状の交通では非常に行きづらい場所があるときにどうするかという話と、現状の中で何とかサービスを提供し得る場所であるという判断ができる場所、こんなところでしょうか。加えて、既存の路線バスの改編などで対応できるような場合については、当然、別途考えていく。そういう何か基準のラインを作る、それを合意した上でこの3ルートについて評価、やる、やらないという評価をやるのかなと私は思っています。ただ、これは一委員としての意見です。

【熊井委員】 あと、試行運行により明らかになったこととあるんですけれども、一律に箇条書きされているんですが、最初のほうは効果があった、効果があったと、要はよかったことと悪かったことが混在しているので、少なくともよかったことと悪かったことは整理できるのではないかと。結局、お金は何ともならないので、じゃあ何目的でやるのか。よかったことが効果として得られるのだから、この効果をより高めるためにこうしましょうとか、そういった議論になってくると思うので、少なくともその部分は、よかった、悪かったは、1はよい、2はよいとかやってもいいですけれども、整理していただきたいと思っています。

あと、3ページ目に行きまして、谷保ルートの評価方法については、へえーっと思うところもあるんですが、私自身はこれ以上申し上げません。というのは、個人的な意見ですけれども、はっきり言

うとバスで何とかかなと思ってないんです。バスで何とかかなかどうかを試してみるということなのかなと思っているので、これでとりあえずやってみて、結果がどうだったか知りたいということなので、■3はこれでやるしかないのではないかとということです。

■4にタクシーのことが書いてありますけれども、これは多分、私が言ったことがそのまま載っているんですが、逆に谷保ルートはタクシーがいかに入っていくのか、そこをどうやって確保していくのかというところがポイントになってくるので、これ、タクシー会社さんとかともよく詰めて、この場でもいいですし、どこかできちんと議論したいと思っています。谷保の場合は、そこがポイントになるのかなと思っています。

最後に、福祉的交通によるドア・トゥ・ドアに近いサービスの検討とありますけれども、これは福祉有償のことを言っているんですか。もしもそうであれば、いろいろ気にされている方もいるので、はっきり書いたほうがいいのではないかと思います。

以上です。

【事務局（中島）】 今のこと、ちょっとお答えさせていただきます。

メリット、デメリットを分けて、それについて論議ということなので、これはちょっと整理をさせていただきたいと思っております。

谷保ルートにつきましては、これはもう前から言っているとおり、ワゴン車を通すようなルートなのかというところではなくて、前から要望があっても入っていけないと。ただ、要望者と話している中で、路線バスが単純に来ればよいということだけではないのではないかと考えていまして、今後、移動制約者の人たちをどうしようにするのかということで、主な目的は、福祉的な交通を検討するためのアンケート調査等をする中で実態調査を行っていきたい。ですので、これは始まる前にポスティングして、事前説明をして周知は徹底したいと思っております。終わった後には、周辺の方、乗った方、乗らない方にアンケート調査を実施していきたいと思っています。そのデータを有意義に扱っていききたいというのが主目的ですので、あくまでも短期的な試行ということになります。目標を一応設定はさせていただきましたけれども、これはもう仮の目標ということで考えていただければと思っています。

2番目の福祉的交通ということですが、福祉有償運送だけではなくて、法的なものもありますけれども、道路運送法にかからないもの、先ほど会長も言われましたけれども、地域の自発的な自家用運送ということも考慮しつつ、また、乗り合いでできるドア・トゥ・ドア、デマンド交通ですね。こういったものも検討の余地はあるのかなと思っています。そういう中で、総合的な福祉的交通ということで考えています。

以上でございます。

【熊井委員】 最後の点は、まだ具体的ではないということですね。

【事務局（中島）】 はい。10月を目途に、一応、福祉的交通の方向を出すということがございますので、次回、8月30日に福祉交通検討部会を検討しておりますので、その後、先ほどちょっと言いましたけれども、専門的なところ、実際に現場でやっている方のご意見なども取り入れつつ、まとめていきたいと思っております。また交通会議のほうでご意見をいただければと思っています。最終的に、年度内に決定していきたいと思っています。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。

【原田委員】 1点だけよろしいですか。

【岡村会長】 はい、お願いします。

【原田委員】 2ページの■2、試行運行により明らかになったことで1点だけ足したほうがいいのかと思うのは、1つは笑い話みたいに聞こえるかもしれませんが、6歳未満というか、未就学児童というか、幼稚園、あるいは保育園に行かれるお子さんが結構、矢川・東ルートで多かったんです。そのお客様は、結局はうちのお客様だったんです。これは、佐藤委員もいらっしゃいますけれども、いろいろな地域で、例えば青柳や泉でも清水委員のタクシー会社のお客様、あるいは佐藤委員のバス会社のお客様、うちのお客様もそうですけれども、結局、何て言ったらいいんでしょうね、これをやることによってそれぞれのお客様を、うちを利用するお客様も実際いますし、Aというお客様がいろいろな交通を利用しながら、ということがよくわかったと。うちではそういう感想です。

特に、最初の平成11年でしたか、コミュニティバスをやり出す会議のときから参加していて、北のルートについては大打撃だと、我々タクシー業界は思っていたんですけれども、そのとおりになりました。実は、4社の営業がこの北ルートによって年間3,000万円ぐらい落ちたというのが事実です。余談ですけれども、そういう影響もあるということです。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ほかは、いかがでしょうか。お願いします。

【高橋委員】 事務局としては、ルートが3ルートあるんですけれども、最終的に何ルートに絞りたいという腹案がまずあるのかどうか。議会云々の問題ではなくて。

【事務局（中島）】 大変難しい問題で、先ほど会長のほうから言われたとおりになんですけれども、数字だけ見れば、青柳、泉、矢川・東は基準に達していないので、本来であれば継続することはないということになるかと思っています。ただし、■2、明らかになったことの中の、試行運行をやったことよってのメリット、地域に貢献したということは、やはり行政として考えていかなければいけないと考えております。また、ワゴンをやめた後、どうするんだということもしっかり論議しないといけないところであって、結果を出さなければいけないと思っておりますので、一概にこれを全部やめればいいのかとは思っておりません。

青柳については、なぜこんなにほかと違うのかということとは当然あるかと思っていまして、うちなりに分析する中では、路線バスがほとんどないということで、やはりほかの地域に比べてコミュニティワゴンの利用頻度が高かったんだろうと思っております。ほかのところは、やはり路線バスと重なっているルートが多いんですね。そういった中で、どちらを選択するというような形になっていったのかなと。

矢川・東については、矢川方面と東を結ぶちょっと長いルートということもあって、今回、谷保駅に入ることを起点として、谷保駅から矢川方面と東方面、2コースに分かれるようなダイヤ改正もしましたので、この辺の結果を見て私どももちょっと考えていきたいと思っております。

ですので、今の段階で事務局として、どのコースをやめるだとか、残すだとかいうところは、申しわけないんですけれども、ちょっとお答えしづらいところで、皆様のご意見をいただければと思っています。

【岡村会長】 事務局はこうしか言えないのかなと私も思うんですけれども、ニーズがあるんですかと言ったら、あるというようになるんですね。多分、この3つのルートは。なので、その議論は大事なんですけれども、やるべきことは、ワゴンで時刻表が決まっているタイプの交通が適切か、適切

でないかということなんですよね。ニーズがあるんだと言われると、話が止まってしまうというか、決められなくなってしまうので、要はどのような形式の交通が適切なのかという議論で、私が先ほど申し上げたとおり、これぐらいの需要であればこのようなタイプのバス、このようなタイプはデマンド型、地域のツアー型とか、そういう分けができないと、多分、ニーズがあるんだからやってくれと言って、事務局は対応してやりましょうということを繰り返すしかない。お金があれば、もっとやったらいいんですよ。でも、そうはいかなくなると思うので、基準と言うと難しくなってしまうんですけども、市民のためにわかりやすい、こういう場所だったら、こういうタイプの交通がいいんですよ、ぜひ地域間はツアーをしてくださいと。10分おきのバスをくださいと言うのではなくて、別の形で地域で考えようねという話になるのではないかと思います。

ぜひそういう議論をした中で、このルートは結果的に廃止とか、結果的に継続ということかと思えます。見かけ上の廃止、継続というところにとらわれてしまうと、議論が変な方向になるというか、決められないけれども、決めざるを得ないという非常に後味の悪い結論を出して終わるということなので、これは会長として言いますけれども、そういう形の結論は出したくないと私は思っています。

これは時間があるときにやりたいことですが、ぜひ事務局は、こういう場所にはこういうタイプの交通という、福祉部会ではかなり、今日、出していただいていますけれども、A3の色刷りのものが出ていますので、今のワゴンは適切ではないけれども、こういうものはあるという形で、結果的にワゴンはやめるとかいうやり方。または、コミュニティワゴンなんだけれども、収支ということが別にある中で、例えば高齢者が100円というのは厳しいので、ご理解ください、運賃改定ですということももしかしたらあるかもしれません。収支だけが問題だったら上げれば良いということはあるだろうと、私は思っています。そういうことは、10月か11月に次回の会議がある中で、ちょっと踏み込んだものが出ていいかなと思うんですけども、どうでしょうか。

【事務局（中島）】 福祉交通検討部会のほうは、もうここで具体的な方向を出さなければいけないということがございますので、今、会長が言われたとおり、次回までに私どもも、事務局案になろうかと思いますが、交通不便地域に対してどのような対応をやっていくかということを具体的に、この交通ならこういうことができると、現在のくっこミニではちょっと対応できないというところの案を出していきたいと思っております。

【事務局（谷口）】 今、会長もおっしゃられたとおり、バスの時間を決めて、ルートを決めて走るという、定時定路線と言うんですけども、そういうものの限界が一つ見えたというのは明らかになっているかと思えます。10月29・30日でしたか、「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」というものが東洋大学で今年も開催されます。私、去年、休みで行ってきたんですけども、全国でいろいろ苦勞されている方がやはりたくさんいらっちゃって、いろいろな取り組みをされていて、私も非常に勉強になりました。

タクシー利用についても、三鷹市に三鷹台団地という公団の団地があるんですけども、その一角でいつもタクシーが待機しているようなサービスをやっているタクシー会社があります。タクシーはちょっと不思議な乗り物で、お客さんを拾いながら行くという乗り合いはできないんですけども、乗る前に話がついていれば知らない方が一緒に乗っていてもいいんですね。三鷹台団地では、団地の柵目の一つをお借りしているか何かで、A3の紙にある「単独で利用」の緑ナンバーの上から2番目、ユニバーサルデザインのタクシー、緑色で、横に白い線、斜めに黄色い線が入っている車です。こういうちょっと派手目の色を塗って、そういうサービスをやっているところもどうもあるよう

です。私、この会議までに見に行こうと思っていたんですけれども、時間がなくて行けなかったんですけれども、やはり子育てママさんは黒塗りのセダン型の車が自分の家の前に横づけされるのはあまり好きではないような話も聞いたことがあります。これからタクシーも車も専用車というのが、ジャパンタクシー、この間、新聞にも大きな広告をトヨタが出していましたけれども、いろいろな形で車の多様性も出てくるでしょう。

あと、観光地、私、最近、箱根に行ってきたんですけれども、箱根登山バスのタクシーが、色は黒なんですけれども、アルファードとかいうトヨタのすごい高い車をタクシーに使用して、定員が6人か、7人か、8人なんですね。そういう観光タクシーとして走っているような事例も見てきました。

今後、定時定路線のバスだけではなく、いろいろな生活を支える交通というところで、またご議論いただければと思っているところです。

以上でございます。

【岡村会長】 それでは、これについてはどういうようにやりますか。

【三好委員】 質問が。

【岡村会長】 お願いします。

【三好委員】 今の話、とてもおもしろい話だと思うんですけれども、三鷹市で相乗りタクシーをするとき、目的地が1つではなくて3つぐらいに分かれています。いいんでしょうか。その場合、運賃はどうやって分け合っておられるのかわかればおもしろいと思っています。

【事務局（谷口）】 すみません、そこまではまだ調べ切れておりません。申しわけないです。

【原田委員】 一番最初に滝山団地、この近辺ですと東久留米で乗り合いをやり出したんです。それよりもっとさかのぼりますと、うちなんかもやっていたんですけれども、競馬場、多摩川競艇、この2種類。それから、今日、その業者はいないですけれども、立川では競輪場。一般住民との乗り合いというのは、この近辺では東久留米が一番古いです。

現在も、実は全国で乗り合いはやっています。金額を決めてやっているところもあります。通常のタクシーは、例えば今、静岡県は2キロですと東京より高いんです。向こうで乗った方がいらっしゃればわかると思いますけれども、やっている県で金額が非常に違います。一般的には、1人250円とか、300円とかです。でも、2人しか乗らない場合は安くなってしまいます。場合によっては、3人乗るまで待っている。競艇場や競馬場では人数でやっていたので、4人乗るまで待っていたんです。ですから、自由に乗れるわけではない。

三鷹台の事例は、実際には乗り合いはオーケーですということで、行き先が別々の場合は非常に難しいみたいです。単純に言うと、例えば国立市ですと富士見台から駅までのお客様だけをお乗せする。三鷹台団地のお客様は大体決まっているんです。だから、隣、あるいは同じ趣味の、どこかで習い事をしている方々が乗っていく。運転手から集めてはいけないということです。どこどこ方面行きますから、何人まで大丈夫ですよということはやってはいけません。ただ、お客様のほうで前もって話をしていれば、同じ方向であれば行き先はどこでもいいという形です。別々の場合はちょっと難しい。それは聞いています。

以上です。

【三好委員】 わかりました。ありがとうございます。

【岡村会長】 お客様がかなりいらっしゃると、自然と複数集まってお客様の間で、じゃあ半分に割りませうとか、私、1,000円出したので、これを出してくださいとか、多分、そんな格好

でできるでしょうね。

【原田委員】 全国的に見て、多いのは団地です。

【岡村会長】 ほか、いかがでしょうか。

まず、(2)の議題については、中間評価を次回やる、次回、資料が出るということでよろしいですか。今日、いろいろ出た議論も踏まえて中間評価(案)というものを出示していただいて、もちろん評価なのでやる、やらないということを出さないわけにはいかないんですけども、継続の場合でもやり方を変えることになると思いますので、どういう形を変えていくのか。やめる場合は、完全にやめてしまう、代替もなくやめてしまうのと、代替もある程度考えながら、この形式はやめるというものを出示していただき、かつ、もっと大事なのは、そのための基準でしょうね。というのは、これから別の地区、いろいろなところがやりたいと言ってくるはずです。そのときに、じゃあ、ここはコミュニティワゴンで考えましょうとか、これは福祉的交通で考えましょうというような基準を出してあげる。私は、そちらのほうが大事だと思います。それに照らし合わせて、この3ルートはこういう評価ですという案ができるとうれしいんですけども、どうでしょう。場合によっては、福祉交通検討部会の議論を踏まえつつも、さらにその先を行かないと、多分、書けないけれども、それはやらないといけないと私は思っているので、どうでしょう。

【事務局(中島)】 コミュニティワゴンをやめました、そのままというわけにはいけないと行政としても考えておりますので、やめても路線バスで対応できますというところもあろうかと思えます。その辺を含めて、今、言われたような形でうちのほうも最大限努力してみます。場合によっては、間に合わなければ、その次のときになるかもしれませんけれども、できるだけ次回、間に合わせるようにいたします。

【岡村会長】 重要な宿題を今、事務局にお願いしたということですが、この件でぜひ事務局で考えておいてとかいうようなご発言があれば伺いますが、いかがでしょう。よろしいですか。それでは、ご検討ください。次回、お願いいたします。

では、次回ということで、4.その他(1)次回の日程について。

【事務局】 もう既に言っていたりするのでですけども、来週の火曜日、8月30日、午前10時から、第4回福祉交通検討部会を予定しております。この中で、一定の方向性の骨子案を出していこうかと考えております。委員の方で、もしご出席できれば、傍聴等をしていただければと思っております。

次に、地域公共交通会議ですが、10月14日、金曜日の午後3時から予定しております、3階の第3・第4会議室での開催ということです。この会場でやるということです。詳細についてはご連絡いたしますけれども、今、いろいろのご意見、宿題をいただいておりますので、そういったところを整理して、もう一度ご協議いただければと考えてございます。

以上です。

【熊井委員】 福祉交通検討部会は、8月30日と、9月15日も。

【事務局(中島)】 そうです。その次が9月15日です。それが最終の福祉交通検討部会と考えてございますけれども、場合によってはもう一回ぐらいやる必要があればということなんです。

【岡村会長】 それでは、これで今日の議事は終了いたしました。皆様から何かございますか。よろしいですか。

では、あとは事務局で。

【事務局（中島）】 それでは、平成28年度第3回国立市地域公共交通会議を終了させていただきます。ありがとうございました。

— 了 —