

【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4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、北多摩北部建設事務所長の藤木委員さんと、あと立川バスの職員組合の鶴沢委員さん、市民委員の高橋委員さんから欠席のご連絡をいただいております。東京運輸局の尾崎委員の代理で、藤澤専門官、また立川バスの佐藤委員の代理で島田課長さんにご出席をいただいております。

委員の半数以上の出席がございますので、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】 おはようございます。よろしくお願いいたします。

では、資料確認から。

【事務局（谷口）】 それでは、資料の確認をさせていただきます。

まず、A4、1枚、縦で本日の次第でございます。それから資料1といたしまして、福祉的な交通の方向性について（素案）でございます。A4縦で綴じてあるものでございます。それからA4横のカラーで、車の写真が入っているもので、移動能力と利用できる交通手段というもの、1枚でございます。それから、もう1度、A3、1枚、表裏で福祉的な交通手段の活用検討一覧というものでございます。

続きまして、資料2-1といたしまして、A4、横の1枚紙で、表形式のもので、コミュニティワゴン試行運行の評価というものでございます。続きまして、資料2-2といたしまして、コミュニティワゴン試行運行の今後の方針について（案）というものでございます。A4横のとじてあるものでございます。

それから、A4縦で、地域公共交通の導入に関する取り扱いについて基本的な考え方（案）というA4縦のものでございます。

それから、資料4といたしまして、国立市コミュニティバス運賃体系というものでございます。2枚とじてあります。

それから参考資料といたしまして、国立市コミュニティワゴン試行運行利用状況というものでございます。

それから要点記録でございますが、8月25日の平成28年度第3回国立市地域公共交通会議のものでございます。それから平成28年度第3回国立市地域公共交通会議、これは議事録でございます。それからもう1つ要点記録が続きます。これは3回分とじてございますが、公共交通会議の福祉交通検討部会のもので、8月30日と9月15日と10月11日、前回のこの会議から3回福祉部会を開催したものの要点記録でございます。

それから最後に「くにつこミニ」谷保ルートだよりということで、こちらは右の真ん中辺に書いてありますけれども、城山いずみの会、陳情をいただいた人たちが中心になってつくっていただいたものでございます。参考資料としておつけしました。

本日の資料は以上でございます。過不足等ございましたらお知らせください。

【岡村会長】 よろしいですか。

それでは、次第に沿って上からまいります。それでは2. 報告（1）前回会議の合意事項について、説明をお願いします。

【事務局（谷口）】 それでは説明させていただきます。

前回、合意いただきまして準備を整えてまいりましたが、10月1日から国立市コミュニティワゴン試行運行「くにつこミニ」の見直しを実施しております。参考資料1をごらんください。

まず1枚目の3ルート分の9月分の数字まで入れてございます。A4横の、ちょっと小さいですが右上に参考資料1と書いてあるものでございます。まず青柳ルートが9月に再び1日当たり51.9人ということで、50人の数字を超えてまいりました。一方、泉ルートと矢川・東ルートはそれぞれ591人で1日当たり22.7人。それから矢川・東ルートが688人で、1日当たり26.5人という状況でございます。

それで10月以降のデータはまた次回の会議でご報告できればと思いますけれども、新規で始めました谷保ルートにつきまして、ちょっと運行事業者さんに無理を言いまして、10月1日から8日までの分を私のほうで整理をさせていただきました。参考資料2ページ目をごらんください。

上が三中コース、月・水・金曜日運行のものです。矢川駅から三中の西のほうまで行くものです。途中、停留所はございません。3日分ですけれども、乗車が8、それから逆向きの三中の西から矢川駅に戻るものが3日分で18名というご報告をいただいております。

下半分が天神下コースの乗車の状況でございます。こちらは4日分データになりますけれども、谷保駅発の乗車の方が5名、それから谷保駅行の乗車の方が7名ということでございます。市のほうでも750枚周知のチラシを配布をしまして、9月24日に説明会もさせていただきました。その説明会の案内と谷保ルートを始めますという周知を市のほうで750ほど配布させていただいております。あわせまして、先ほど「くにつこミニ」谷保ルートだよりをつくっていただいた、陳情者を中心とした皆さんのほうで500枚ほどまたチラシをまいていただいたということ伺っております。

あわせまして、先ほどの谷保ルートだよりをちょっとごらんいただければと思います。一番最後のカラー刷りのものでございます。こちらは皆さんで乗客の声ですとか、いろいろなこれからの取り組みなども、矢川駅前のファミリーレストランにくにつこミニで出ていただいて、皆さんでぎゅっばらんなランチ会を開いていただいたりしているということ伺いました。陳情団の代表の竹田さんという方が絵を描かれるということで、この谷保の風景ということで何か絵をいただいたり、あと山本さんという方の写真を載せていただいたり、こういうことを皆さんで城山いずみの会ということで、取り組んでいただいて、周知にも努めてもらえるということ伺っております。今後月1回でこういうものをつくっていくと伺っております。とにかくこのくにつこミニの谷保ルート、週3回の1日4便半のこの時間に合わせてお買い物に2人で誘い合っただとか、ご近所のふれあいとか健康のためにちょっと出かけてみませんかとか、気晴らし、リフレッシュにくにつこミニに乗って出かけてみませんかというようなことを呼びかけていただいているということでご報告申し上げます。

見直しについては以上でございます。

【岡村会長】 ほかは。

【事務局（谷口）】 すみません。矢川・東ルートが谷保駅に入りましたので、ちょっとその辺のところを、まずちょっと数字はいただいているんですけども、ちょっと感觸的なところで結構ですので、運行事業者さんのほうから何かありましたら、お願いできればと思います。

【原田委員】 たいまお話がありました、谷保駅に運行をすることに10月1日からなりまして、実際にお客様、あるいは実際に乗務している乗務員からの話を、まだ日にちは浅いんですけども大体まとめますと、乗っているお客様は谷保駅にこの車が行くというそのルートを知らないと。今まで乗っていたお客様も知らないという方が大半ということでした。ですから、そのことを聞いてじゃあバスのほうの営業会議というか、うちのほうで取り組んで、じゃあどうしたらいいかなと。もちろん市のほうにもご協力いただいて、何かもう少し広報の仕方を考えなければいけないのかなというのが今現在、今までのご利用者の方のお話です。

それから新しく谷保から、あるいは谷保へ行くお客様というのはまだほんとうに数名でございます。毎日二、三名という利用状況です。でもこれからですから、やはりその辺も含めてそんなに数が増えるということはなかなか難しいのかなという手ごたえでございます。

以上でございます。

【事務局（谷口）】 ありがとうございます。

ちょっと追加になりますけれども、私も実際に矢川・東ルートに乗ってみたところで、運転手さんからもそういう話を伺ったところ、東のほうの地域の市の掲示板に、くにつこミニ矢川・東ルート、谷保駅に行けますということで、ちょっと目立つような周知の張り紙をしたりしているところがございます。

それから、この参考資料の4ページ以降に、平成27年度の各3ルートの、よく使われるバス停の状況ということで並べたものを、1日当たりの利用状況で並べたものを載せておりますので、後ほど目を通しておいていただければと思います。

とりあえず以上でございます。

【岡村会長】 それでは、前回以降の合意とそれに基づいて運行したものの結果ということでございます。何かご発言、ご質問いかがでしょうか。

いずれにしても、まだ数週間ということですので、今後ということかと思えます。特によろしいでしょうか。それでは、また何かございましたら、最後にでもご質問ください。

それでは、(2)福祉交通検討部会に関連ということで、これはまとめてということでよろしいですか。

【事務局（中島）】 報告の2つ目ですけれども、第3回、第4回、第5回の福祉交通検討部会を開催して、まず福祉的な交通の取り組みの方針について、3回、4回と骨子案をまとめてきました。それと5回目になって、素案という形で福祉交通検討部会のほうでまとめたということで、これは3の議題で後ほどご説明をさせていただければと思っております。最初に資料の一番最後のほうに3枚綴っているのが要点記録になっておりますので、こちらを見ていただければと。第3回目ではワークショップも開催いたしましたので、その辺の報告だとか、第4回目から具体的に骨子案の検討をやってきたというところがございます。

福祉交通検討部会については素案をまとめたという形になっておりますので、今後、交通会議のほうでまた何かご検討があればさらに福祉交通検討部会を開催する予定でございますので、一旦しばらくの間は部会のほうはないかなと考えてございます。

報告については以上でございます。

【岡村会長】 これは詳細については3.議題の(1)の素案のところということで、3回の経緯のようところで、何かご発言、ご質問があればということでございますが、いかがでしょうか。出

席されていた方もいらっしゃると思います。

特によろしいですか。それでは3回、かなり密にやっていただいたということで、これは次の議題でこの話をさせていただきます。

それでは3.議題ということで、順にそれではご説明をお願いします。

【事務局（中島）】 それでは3.議題の（1）福祉的な交通の方向性について（素案）ということで、先ほど少し触れましたけれども、福祉交通検討部会のほうでまとめたものです。資料ナンバー1をごらんください。

福祉的な交通の方向性について（素案）ということで、表紙をめくっていただきまして、まずは背景ということで今、なぜ福祉交通を検討する必要があるのかということでございます。少子高齢化が進んできていると。また、しょうがいしゃ等の法律等も整備されてきているという中で、やはり移動の確保が今後も重要な位置づけになってくるのかなということで、それにはまず福祉的な交通をどうあるべきかを検討していこうということで考えてございます。

本書の目的ですけれども、福祉的な交通を必要とする人、及びその人たちが必要とする移動交通手段について調査・分析し、移動手段の確保及び支援を目的とした具体的な施策を検討するための指針となるものを定めたということでございます。ですので、これについてはあくまでも方向を定めたということでございますので、具体的なアクションプランだとか実施計画だとかいうものは、今後、平成29年度以降になりますけれども、そういったところで検討を行っていくということで考えてございます。

3のところですが、語句の定義ということで、福祉的な交通だとか移動制約者、福祉タクシー、介護タクシーといったようなものの言葉の定義を入れさせていただいております。

めくっていただきまして、福祉的な交通の目的及び対象者ということで、目的につきましては、移動制約者の生活支援と。あと高齢者の介護予防のための移動確保ということになっております。対象者につきましては、65歳以降の高齢者。またしょうがいしゃ、それ以外の要介護・要支援者・妊産婦などの移動制約者といったところが対象ということで考えております。

5番ですけれども、基本方針として4つの基本的な方針を考えてございます。（1）持続可能な事業運営。（2）多様性の確保。（3）安全性の担保。（4）情報の収集と提供ということで、これら4つを中心的な方向と、方針ということで考えて、各々具体的な交通手段について考えてございます。

6番ですけれども、移動能力と移動できる交通の種類ということで、どんな交通手段があるのかということですが、以前にも少し触れさせていただいているかと思っております。別表1のカラー刷りのほうをごらんください。

こちらに移動能力と自動車の交通手段というような形で、緑ナンバー、事業用の車と、白ナンバー、自家用車の利用ということで、各々分けて、乗り合いと単独で利用するものという形で分けてございます。

この表を言葉にして書いたのが6番の（1）から（6）までのものになってございます。こちらはまた後でごらんいただければと思います。

7番ですけれども、5ページ目の7、福祉的な交通手段の活用検討と。具体的な交通手段を活用し、移動制約者の移動の確保に向けて検討を行っていくということで、括弧書きで矢印で示しているところが市の担当部署というような形になってございます。

その前にA3の別表2に福祉的な交通の活用検討対象ということで、表が個別輸送、裏面が乗り合

いによる輸送と。またその他の交通手段というような形で1枚の表にしております。一番右側に担当課ということで、担当部署が書いてございます。こちらも後でまた詳しく読んでいただければと思いますけれども、ちょっとざっとご説明をさせていただきます。(1)がドア・ツー・ドアによる個別輸送ということで、まず最初に福祉有償運送。こちらについては、福祉総務課が今、所管をしているということです。これは現在所管をしている部署が書いてございますので、将来的に組織改正等があればまた担当部署も変わる可能性はございます。

特徴ということで、まとめております。課題というところですが、実際に福祉有償を必要とする人数の把握が難しいとか、情報の提供が不十分であったり、運転手の確保が難しい、また車両の購入に結構負担が大きいと。また多摩地域の福祉有償運送運営協議会というのに現在26市町村が参画しておるんですけども、そちらのほうに国立市は今現在入っていると。ただそちらの会議ではなかなか福祉交通の検討するような場にはなっていないというようなところが課題として挙がっております。

今後の取り組み内容としては、既設の団体の継続性の検証・評価を行いながら、運営支援を検討していくと。介護事業所などの現場での意見を参考にして、福祉交通の情報提供に努めていくと。あと運転手の募集支援や安全運転講習支援の検討と。安全運転につきましては、これだけではないんですけども、ほとんどの交通手段についてこの安全運転が重要だろうというようなことをご意見をいただいております。

福祉有償運送事業者の設立支援。市単独の運営協議会設置ということで、先ほどの26市町村でやっております運営協議会では、なかなか細かいところまで検討ができないということもございまして、市で直接運営協議会を運営することも検討していこうということです。実際の具体的な内容につきましては、また29年度から施策を検討する中でやっていくということで考えてございます。

6ページ、②としまして福祉交通としてのタクシーということで、福祉タクシーまた介護タクシーといったところが書いてございます。こちらのほうの詳しい内容についてはまた読んでいただければと思っております。

8ページに乗り合いによる輸送ということで、こちら交通会議のほうのテーマでもあるところがございますけれども、なかなか定時定路線型の今やっている交通システムでは交通不便地域の人たちを全部救っていくというのが難しいということがありまして、デマンド型の交通といったものも検討していく必要があるのではないかと書いてございます。あと②福祉バスです。こちらについては、地域包括ケアと調整しながらなんですけれども、居場所づくりといったところから始まるのかなと思っておりますが、地域包括のセンターだとか、福祉施設なんかを無料で回る福祉バスということで、他市でも福生市、あきる野市さんではやっているところでございます。そういったところを参考に、介護予防という観点から何かできないかを検討していきたいと。

9ページの③ですけれども地域・地元発意による乗り合い交通ということで、こちらの主体は自治会だとか、町内会、老人会といったところで、地域のボランティア的な活動の中でやっていくというようなところで考えてございます。④ですけれども、病院・デイサービスの施設の送迎ということで、現在無料でやっている場合と有償でやっている場合というのがあって聞いておりますが、実際にどの程度の範囲でやられているかという実態把握ができておりません。そういったところで今後、実態を把握して、利用者にとってどういったサービスが必要なのかということを検討して、事業者さんと協力しながらそういったものに取り組んでいきたいと考えてございます。

⑤介護保険における地域支援による移動支援ということで、こちらは高齢者支援課地域包括ケアと
いったところでやっていくということで、考えてございます。基本は共助と。今言われているのが、
訪問型サービスDという位置づけになっておりますけれども、そういった居場所づくりをやりながら
間接的な移動の補助をやるような形で何とかできないかと。現在、国立ではこの形は今のところご
ざいませぬ。今後は居場所づくりといったところからやっていかなければいけないかなと考えてござ
います。

その他の交通手段ということで、公共交通としてのタクシー。これは今後UDだとかそういったも
のが増えていこうという中で、タクシー事業者さんと協力してそういった福祉的な交通を拡充し
ていきたいと考えています。

11ページの②路線バスですけれども、こちらもバス事業者さんと協力する中で、なかなか今、路
線バスのルートを増大していくというのは難しいとは考えてございますけれども、バリアフリーとい
う観点からもベンチだとか、バス停の屋根といったものの設置だとか、あるいは路線バスの情報提供、
またサイクル&バスライドの充実といったところを協力しながらやっていきたいと考えています。

8、公的支援の検討ということで、こちらは現在福祉タクシー券だとかガソリン費の補助、また福
祉有償運送事業者への補助金等が出ております。こういったものの評価また見直しといったところを
やっていこうということで考えてございます。

12ページですけれども、9、実態把握と情報提供の検討ということで、なかなか先ほど来から実
際にやられているところの事業者さんのほうだとか、交通事業者さんのほうの情報が把握し切れ
ないというところがあって、こちらについてはちょっと課題になっているところでございますけれ
ども、実際の施策をやる上で、こういった調査を行いつつ、こういったものがあるのかということ
で検討していく必要があるだろうということで、書いてございます。

10、推進体制の検討ということで、福祉的な交通と私どもが今やっております乗り合い交通とい
った組織の位置づけもございませぬので、そういったものも今後、こういった組織体制をとってやる
のがいいのかということを検討していくということでございませぬ。

11、スケジュールですけれども、こちらは次のページをめくっていただいて、一番最後のほうで
す。14ページになります。福祉的な交通の検討の流れというところで、現在③までが終わっている
ということで、今現在は④部会における素案の検討結果を交通会議のほうに報告していくと。

皆様にとりあえずこちらの素案についてのご意見を今月中ぐらいにいただければと考えておりま
して、一部修正がございましたら修正したものでパブリックコメントを募集していきたいと思っ
ております。11月5日号の市報にパブコメの募集について載せていきたいと考えてございませ
ぬ。こちらはこの交通会議の中で随時検討を行いつつ、来年の1月ぐらい、できましたら年内中ぐら
いにはある程度まとめていきたいと思っております。福祉的な交通の方向性という言葉がな
かなかちょっとよくわからないということもあって、⑤なんです、福祉交通の充実のための
取り組み方針というような、これは仮のタイトルでございませぬけれども、今後、地域
公共交通会議ではこういったタイトルでお話をさせていただければと考えてございませぬ。

最終的には平成28年度の3月末までにはこちらについては議会報告等を行いつつ、最終決
定していきたいと考えています。実際の施策については平成29年度からになりますので、
予算があまり伴わないものであれば平成29年度中にできるものもありますけれども、
例えば情報提供だとかいったものは随時やっていけるかなと考えてございませぬ
が、交通手段を確立して何かやるということにな

りますと、予算計上が必要ということですので、平成30年度以降の予算計上・実施といったような形になってくるかなと考えてございます。

福祉的な交通の方向性について（素案）については以上でございます。

【岡村会長】 検討いただいた皆様、ほんとうにこれはありがとうございます。

では、この内容につきまして、ご質問、ご発言をいただければと思います。特にバスとか。では、お願いします。

【藤澤委員】 東京運輸支局の藤澤です。尾崎の代理で出席させていただいております。素案の中の検討対象の中の部分で、「道路運送法の適用外」という表現が入っている項目が幾つかあると思うんですが、こちらも当然会費の内容であるとか、運行方法によっては当然道路運送法との整理が具体的な検討を進める中で必要になってくる場合もございますので、ちょっとその点をご留意いただきたいというところと、あと表現方法につきまして、例えばなんです介護保険の地域支援事業の移動支援の中では、道路運送法の規定は遵守するというような表現を使っていますので、適用外と今、書いている項目についてもちょっと表現方法をご検討いただければと思います。以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょう。お願いします。

【熊井委員】 熊井です。この福祉交通検討部会に対して委員として参加させていただきました。最終的な結果としてこういった素案、別表等でまとめたという状況なんですけれども、こちらの公共交通会議のほうはどちらかというバスをどうするのか、乗り合いをどうするのかというのがメインで話されてきましたが、メインとするとこちらのほうはどちらかといったらタクシー、あとは福祉有償運送をどうするかということが中心的な議題だったかなと思っております。

正直ベースでいうと、最後これ、ババッとまとめてしまったところがあって、完全に納得していない方も多分いると思っていますし、私もこれ自身、腹落ちしていない部分も若干あります。若干あるけれども、されどもこれは必要だと、重要だと私は思っています、それこそ高齢者であったりとかしょうがいしゃであったり、それは今後、来年、再来年、5年後、10年度、どんどん増えていくと。手を今、打っていかないといけないということで、迅速に国立市さんは動いていただきたいという思いもあり、まとめる必要があるなと思っていますので、この形でいいのかなと思っているというか、一旦はこの形でいいのかなと思っているというのが若干の感想めいた言い方になります私の感想です。

最後に、福祉交通の議論をまとめた直後に見直しのお話をするのも何なのですが、PDCAサイクルをきちんと考えて運営してくださいというのが私の言いたいことです。要はこれで完成だと正直思っていないので、一旦これでパブコメして、形をつくって予算つけて動いて行って、やはりこうじゃないなという部分が出れば見直していくという気持ちをきちんと持ってやっていただきたいと思っています。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。はい。

【三好委員】 三好です。私、この福祉部会に参加していないので、読んだあれで申し上げますと、この交通を利用する方、高齢者とか、移動制約者と書いてありますけれども、こういう方々がどういう交通手段、移動手段を欲しがっている、利用したがつているという問題が1つと、それから国立市

内には見えていますと、いろいろな福祉関係の車が走っておりますけれども、そういうものについて、あれが使い勝手がいいとか悪いとかそういうようなアンケートというか、情報はある程度捕まえていらっしゃるのでしょうか。質問です。

【事務局（中島）】 介護事業所さんのほうには以前アンケート調査を行っていたりだとか、65歳以上対象に無作為抽出ですけれども、平成22年だったかにアンケート調査をやったりだとかということによってやっております。また、市のほうでケアマネジャーさんの部会がありまして、2、30人ぐらい集まるんですけれども、そちらのほうに出向いてこういった情報提供をしております。今月の25日にはまた訪問介護の部会がございますので、実際に現場で携わっている方の意見を聞いていこうということによって考えております。そういったものをまとめまして、委員の方には後日またお知らせをしていきたいと考えてございます。

【三好委員】 現場で実際に使われている利用者の方の意見もどこかで集約されているんですか。今の場合ですと、介護される方のあれを聞いているというか。

【事務局（中島）】 直接その介護をされている方たちが、利用されている人たちに聞き取ったりだとかはもちろんそれも入っておりますし、高齢者ということで、22年のときには利用されている方というか、対象になる方たちのご意見も聞いてございます。

【三好委員】 わかりました。ありがとうございました。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。

次のこの会議に出てくるときには素案が案になっている。もう特には、福祉交通を充実するための取組方針が変わってずっといくときにはもうこれは、すみません、14ページですけれども、多分真ん中ぐらいになって次の会議で出るんですか。

【事務局（中島）】 次のときにはパブコメを実施した後ということになりますので。ただまだそちらについては、全部まとめ切れていないかなと思ってまして、その次ぐらいには、12月ぐらいまでには案という形にしたいと思っています。

【岡村会長】 ということで、言うべきことはこの場で言っておいたほうということかもわかりません。どうでしょう。

あまり会長としてというより、率直に聞いてしまいます。先ほど熊井委員から腹落ちしていないんだという、腑に落ちていないというようなところの話で、実は私も出ていないので何とも言えないところなんですけれども、方向性というのは確かにそのとおりで、それからこれは最終的には取組方針になるんですが、要はどこまで書いた取組方針かというところの合意ができて議論をされているか、どこというのはどこまで書くかですね。勇み足でも書いてしまう、その場合にはこんなものもあるし、こんなものもあるっていうぐらいまで書けばある程度受けとめていただけたらと思うんですけれども、今のだと、取り組んでいくためのスタートラインに立つまでどんな準備をしたらいいんだろうねというふうには何か見えて、それはそれで私はいいいと思っているんですが、取組方針というと、さあスタートラインをもうよーいどんで走って、どこまで走るの？ またはどこのコースを走っていくの？ ということを決めましたので、あとはみんなそれぞれ持ち場で頑張ってくださいねというのが本来の取組方針なので、そのあたりは多分ご説明をいろいろしていく中で、誤解とか生じるのではないかなということがあります。パブコメができて、これで何も進まないでしょうって、事実整理しただけでしょうって言われてしまうと、何かどう答えていいのかということがありますので、質問の1つ目は取組方針または方向性というので、この案の中でどこまで書くか。どこまで書きたかったものなの

かっていうあたりを率直に教えていただけるといいかなと思います。

【事務局（中島）】 大変難しいところでありまして、というのは市の中でも、乗り合い交通は私どもの部署でやってはいるんですけれども、実際の福祉施策となると健康福祉部のほうでやっていたりとか、また子どもの施策であれば子ども家庭部でやっていたり、庁内でも足並みをそろえてなかなかやっていくということが今まで難しく、そういった中でこの取組方針、方向性というものをつくってきているということです。ですので、今後も実際に細かい検討を行わなければいけないところなんですけれども、本来であればこの中にもう少し具体的なものが入ってくればいいのかというふうには思っているところです。

しかしながらちょっと時間的なものもない中でまとめ上げてきたということもあって、まずはスタートライン、先ほど会長がおっしゃったとおりに入る中で、具体的なものを、地域交通会議の中で決めていけるものについてはある程度は具体施策はやっていけるのかなと思ってはいるんですけれども、なかなか福祉のほうは今、26市町村でやっている運営協議会ということがあって、そういった細かいところまで今、協議できないというところがありまして、来年度29年度以降からそういった具体的なものに入っていくということ。ちょっとまどろっこしい言い方になって申しわけないんですけれども。

【岡村会長】 私もそうだろうなと思って、これを読んでいましたので、多分いろいろのコメントをいただくんじゃないかなと思いますので、多分パブリックコメントですので、意見は集約するにしても1つ1つ回答を書いていくという形になると思いますので、そこはよろしくお願ひしたいと思います。

それからすみません、またほとんど委員として幾つかですが、2ページ目、基本方針というところで、多分これはかなり議論をされて、また太字ですので一番重要なところかと思っておりますので、多分ここでひっくり返したりというのはほとんどあり得ないのかなと思いつつ聞くんですが、1と2です。持続可能な事業運営。もうこのとおりでありますが、これの文章なんですけれども、現在実施されている事業について云々かんぬん、これについてと書いていますね。そうすると、これというのは何か、なんですね。これというのは現在実施されている事業と読むのか読まないのか。現在実施されている事業について有効活用し、努めるというのは、まあまあそうかなと思うんですけれども。というのが気になりました。これが1点です。

もう1つ、多様性の確保。これを読んですばらしいと思いつつ、随分踏み込んだなというふうに率直に思っています。というのは適材適所、人によってニーズが違うので、その人に合わせて多様な交通手段を検討しますというのが多分通常の言い方だと思うんですけれども、これはそれぞれの人に対して、同じ1人の人でも多様なニーズ、多様な場面があるので、例えば、あなたは有償運送があるからバス乗らなくてもいいでしょうとは言わない。例えばあなた、バス停の前に住んでいて、車椅子も乗っていない。杖もついていないですから、バスに乗ってください。それ以外は市としては面倒見ませんとは言わないってことですよね。と読んでいいのか。いや、そうだとすると、これはすごいなと思っているの、そういうつもりで積極的に書いたんですねという確認です。

【事務局（中島）】 これということだったんですけれども、現在実施されているもの、行っているものはやはりなくしていくということではなくて、もう少し拡充整備していくということが1つ思っています。それだけではなくて、新たにやっつけていかなければいけないということもございまして、ちょっとここは言葉を整理させていただきたいと思ひます。

それと移動制約者、多様性ということなんですけれども、会長がおっしゃっているとおりには思いはやはりそこにあって、誰でもいろいろな交通手段が持てる、あるいはそういった支援、サービスが受けられるというところでの思いがあります。確かにそれを実現するにはかなりハードルが高いだろうと私どもも思っているところなんですけれども、まずはやってみなければというところもありますので、ちょっと言葉はまた考えたいとは思いますが、基本的な思いはそういったところでございます。

【岡村会長】　そういうことであれば、ぜひそういうことで進めていただきたいなど。もし、とは言いながら効率的な運営ということは1に書いてあるので、そうなったときにそれが公的な資金を投入して行くものとして多様性を担保するのか、そうではないけれども、公的な資金を投入するものについては例えば1つだけけれども、それ以外の道も当然あるように、お金の支援はしないけれども、側面的な支援やさまざまなことについては市が一定程度、積極的に関与していくという意味で書かれているのであれば、大変いいなと思っています。

【事務局(中島)】　まずは持続可能なものというんですか。でないと、結局続かないということで、何もできなくなるということがありますので、そういった持続可能なものの中で、今度は多様性ということを考えていきたいと思っております。

【岡村会長】　それでは。

【熊井委員】　会長のご意見を聞いて、一応、超基本的なことを1点と、もう1点確認したいことがあります。

1点目は一番最後のページの14ページですけれども、案がとれるとか案とりとかいろいろ言っていたので、これは最終的に管理する資料は福祉交通充実のための取組方針ですよ。というのは私は4から5の間に方向性という資料が取組方針にかわるものだと思って理解をしていたんです。会議の中で、言いたいことは方向性という資料と取組方針という資料2つを管理するわけではないですよ、1つになるんですよということが1点と、もう1つ、この会議はすごく密にあったので出れていないことがあったんですけれども、会議の中で交通権の話って出てこなかったですよという確認です。要は交通権という概念があるんですけれども、国立市の中でも交通権の確保というのは無理だなと私は思っているんで、どこでも必ず乗れて多様なものができるということは市として保証することはできないと思っているので、そういった議論って出なかったよねということの2点です。

【事務局(中島)】　別なものを作るということではなくて、2つを1つにするというのではなくて、もともと方向性ということでやっていたものを、ちょっとやっぱりタイトルのどこかということがあったものですから、ここで取組方針というような言い回しに変えていきたいというところがございます。

それと交通権については確かにおっしゃるとおりだと思います。交通基本法等、昔やっている中では、そういった話は確かに庁内検討会でもあったんですけども、今回の福祉交通検討部会の中ではおっしゃるとおり、あまりというか、論議するような機会がなかったのかなと思っています。

【熊井委員】　そこまでは踏み込んでいなかったですねという。

【事務局(中島)】　そうですね。

【岡村会長】　よろしいですか。ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

すごく細かい話。5ページ以降です。それぞれについて「特徴」と「課題」と「取り組み内容」と書いてあるんですけども「特徴」というのは一般的な解説という理解でいいかということ。「課題」というのはこれも一般的ではあるけれども、本市の状況を念頭に置いた上での「課題」という理解で

いいかということ。「取り組み内容」としては、本市、市役所がという意味ではなくて、本市において現在取り組んでいるものということによろしいですか。どういう整理かなんところなんですか。

【事務局（中島）】 「特徴」については今おっしゃったとおり、一般的なところで書かせていただいています。ただし、国立市の中で直接ないものもこの中には入ってございます。「課題」については委員の意見だとか、また利用者の意見等も入れた中で、市として課題として整理させていただいております。「取り組み内容」については現在やっているものを検証しながら、また新たにやっぱりやりたい、やらなければいけないというものも入れさせていただいております。

【岡村会長】 何故聞いたかということ「課題」というのは、それぞれの移動手段そのものの課題というよりは、今後、本市で取り組んでいく上での「課題」なんですよね、ということです。そう読んでいただければいいんですけれどもということなんです。

【事務局（中島）】 その通りで結構です。

【岡村会長】 7に整理をするというところで、多分1行加える程度で入れるとしてもいいと思いますけれども。

ほかはどうでしょう。おおむねよろしいですか。

それでは、原田委員から先をお願いします。

【原田委員】 福祉交通部会というか、検討部会には参加しております、たまたま前回まだ何日もたっていないんですけれども、そのときに資料を私のほうで出したんですけれども、その後ちょっといろいろとまたプラスして調べましたら、非常に難しい問題が幾つかあるというのが、課題として私に疑問といたらいいのか。

それはどういうことかということ、まず特養と老人保健施設というのが1つのくくりとしても、まずここが1つの福祉的な交通手段を用いています。それから病院、これもやはりご存じの方は府中のほうのまあまあ中堅どころの病院がバスを運行していると。国立にいつも必ず毎日のように来ていると。それからもちろんそれは普通の病気に対しても通院に対してのサービスです。それから国立には3つ腎臓透析の病院があるんですけれども、ネットで出すと2つしか出てこないんですがとりあえず腎臓透析のは3つありまして、そこでもそれぞれが患者の移送をやっています。料金を取っているか取っていないかは非常に難しいんですけれども。それから、認可をもらって介護事業をやっている事業者、これだけでも国立に二十数社あるんです。それぞれが通所サービスとか、通院サービスとかとうたっているんです。これも1つのグループなんですけれども。それから老人ホーム。これが実は結構ありまして、数えると10ぐらいあるんです。それぞれも施設案内とかのための簡単に言うとご案内ですよ。それも送迎つきのところが結構多いです。ですから見学したいとなれば、電話するとお迎えに来てくれるところもあると。これもいろいろな意味でいけばこの福祉的なことにかかわってくるのかなと。

そのほかにも福祉有償運送。これが国立にかかわっているのがやはり6つぐらいあるんです。国立市にあるのは2つなんです。そのほかにも4つにかかわっているんです。それからタクシー事業者というか、緑ナンバーと言ったほうがいいのか。それも15社近くにかかわっています。それぞれからいろいろなアンケートをもらうときに正直に出してくれるかと。実は前に似たようなことが。福祉タクシー券というのは、私は最初から昭和50年代から国立の会長を務めさせてもらっているんですけれども、事業者にアンケートを出したことがあるんです。上がってこないんです。だから上がってきた

ところも私が見ていると実態がわかっているんで、あれ、これ違うなと思うのも幾つもありまして、そういうことを考えるとこの実態の把握から素案をつくるというか、その後この今の取り組み方針までという、相当時間がかかるんじゃないかと。まずアンケートとか中身の実態が確実にはなかなか難しいのではないかと。そこの部分が非常に、まだ二、三日しかたっていないんですけども難しいのかなと。これは大きな壁です。52社ありました。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。

確かにアンケート調査なんですけど、以前私どもというか、福祉のほうでやったんですけども、各事業者さん33事業者があつて、アンケートに答えてくれたのは17事業者ということもあつて、全てがアンケート調査をちゃんとやってくれるかというところは、もちろん課題としてあろうかと思えます。しかしながら、まずはそういったところから始めて、必ずその業者さんと何か私どもが強制的にやらなければいけない、やってもらわなければいけないということでは必ずしもないですから、事業者さんと理解をしていただく中で、今後具体的な案をつくるときには、協力していく、または協力してもらおうということになってくるかと思えますので、そういった中でやっぱり参画していただけるところといただけないところはどうしても出てくるというふうには考えてございます。

【原田委員】 正直に言うと、多少違法なことをやっているところが結構あるのでそこだけです、不安は。国土交通省の方が来ているので、きょうは出てきているので、そこはやっぱり不安です。実際に有償でやるとこともあるので。それはうちはたまたまお客様から話がどんどん入ってくるので、国立市役所から府中病院に1万2,000円取られたとか、そういう事業者を福祉券に事業登録してしまっているんです、市としては、既に。だからそういう部分って料金はお客様が了解すればそれでいいんですけど、うちで乗れば1,000円とか、多摩さんで乗れば1,000円とかそんな程度で行ける、そういうところももう10倍以上の料金を取ってやっているとなると、やっぱりそういうところはまず正直には書かないですから。また、老人保健施設でも実際にお金取っているところもありますし、だからそういうところにも難しい面が出てくるのかなと。だから6割ぐらいでもわかればいいんですけども、そこまでいかないんじゃないかなと。実態把握。そこがほんとうに一抔の不安というか、大きな部分。

【池田委員】 原田さん、病院に行くだけで1万2,000円取るんですか。

【原田委員】 そうです。

【池田委員】 それを頼んだ方は要するにもう自分では移動できない。

【原田委員】 そうでもないんですけど。もちろんそれだけよくしてくれるんでしょうね、多分。それはわからないけれども。

【三好委員】 法定料金がない世界ということですか。

【原田委員】 そうです。お客様が了解してもらおうと、どうにもならないです。たまたま東京都で石原都知事のときにコールセンターを作ったんです。80数社参画しているんですけど、これは1回乗ると7,000円です。1キロから4キロ。

【池田委員】 リムジンみたいなすごい車なんですか。

【原田委員】 いやいや、福祉有償運送の方々も参加しています。有償運送というのは軽自動車例えば車椅子の方をお乗せしたり、国立にも2社ありますけれども、そういうところでも同じような料金になります。

それが東京都がつくって、我々。うちは参加していないですが、それが参加すると高くなっちゃう

んです。お客様に請求するのが。最低料金が6,000円……、今、1時間で取ってますから。6,080円。それに手数料が1,000円という。一応、7千幾らなんです。

【池田委員】 1時間乗って6,000円ということですか。

【原田委員】 1時間じゃなくても最初利用するとそれだけで6,000円。

【池田委員】 最大は1時間乗れるんじゃないですか。

【原田委員】 そうですね。

【池田委員】 じゃあ1日で全ての買い物、全ての病院の用事を済ませるのに何時間が決まったら。

【原田委員】 3時間かかると約2万円ちょっとですね。

【池田委員】 1時間6,000円として、1時間ならどこでも動くよということ？

【原田委員】 そうです。そのかわり今言ったように、市役所から市内の長久保医院さんとか、これは1キロちょっとしかないんですけども、これも7,080円とかになるんです。それが東京都でやっているんです。そこに参画しているのが、82社、もうちょっと増えたかな。だけど、それが実態なので。

【池田委員】 でもそれやるよりタクシー頼んだほうが全然安いですよ。

【原田委員】 でも車椅子の方とかや移動困難の方からは。

【池田委員】 なるほど。

【岡村会長】 タクシーのドアの前まで家族の方がちゃんと連れてきてということであれば、タクシーというのは可能かもしれませんが、寝室でベッドを起き上がるというところからだと多分1人じゃ無理ですね。それで2人、人件費でいったらこれは1時間に1,000円単位じゃっていうので、ちょっとね。

【原田委員】 ワンマンでもそれで取られてしまう。

【岡村会長】 ワンマンでも取るんですね。

【原田委員】 もちろんツーマンでやっているところもあります。もっとも東京民間救急とかになるともっと高くなります。もっとも。

ただ、あとは国立にある有償運送の方々、1つつくるときに僕も参画したのでよくわかっているんですけども、料金を決めるのにやはりタクシーのおおむね2分の1とかと、ある制約があるので、そういうところに会員になってお願いをすればほんとうに1,000円から2,000円でやってくれるので。だからやっぱりそういう実態を調査しようとしてアンケートなどをやったときにほんとうにきちっと回答してくれるのか、そこがすごく不安です。そうしないと、これが確固たる方針としてやはり議会に上程するというかというのはちょっと不安かなと。せっかくこうやって一生懸命やっているのに、それをよりよいものにするにはどうしたらいいのかなというのが、いろいろ考えたんですけどもなかなかないんです。

【事務局(中島)】 すみません。福祉交通の拡充の取り組み方針ということでやっていくんですけども、それを事業者さんのほうに何か規制をかけるとかということはないので、条例化するとかということは今、考えているところではないです。ですので、議会へは上程というよりも、報告をしていくということで考えておりますので、今言われたように認可を取ってきちんとやられているところが本来の姿だとは思っておりますけれども、ただ無償でやっていて、届出が必要ないというような条件になっているところについては、それはそれで構わないのかなというふうに思っております。そういう中で、やはりそういったことも実際私どものほうが把握はできておりませんので、高齢者支

援課のほうで事業者さんのほうには調査をしていきたいというような、この前の会議の中で発言もありましたので、その辺の結果をちょっと見つつ、今後検討していきたいと思っています。

【岡村会長】 関連して何かございますか。

【熊井委員】 今のご発言で、最後の方の、ええっ？という感じです。ほんとうに市民の方の問題なんですけれども全然理解もしていないし、知らないというところなので、会議の中では出たんですけれども、これをどうやって市民に周知していくのかということは極めて重要なことだと思います。

【岡村会長】 取組方針であれば、これでいいでしょうけれども、そもそも幾らとか、それに対して幾らぐらい、税金じゃないけれども介護保険だとしてもそれって回り回ってですので、ここはお伝えの仕方はかなり丁寧というか、実態を理解いただくように努めていただければと思います。

【原田委員】 結局、条例にしないと今の大学通りの駅前の歩道を自転車で平気で通行している、一生懸命私たちが注意していますけれども違反じゃないので知らんぷりです。あれも条例になっていないからできない。

【事務局（中島）委員】 いや、できます。道路交通法で。

【原田委員】 道交法ではおまわりさんは捕まえないと言っていましたよ。

【事務局（中島）】 捕まえる、捕まえないじゃなくて、違法は違法です。

【原田委員】 それってたばこの投げ捨てはどうなんですか。あれ、いまだにやっていますよね。駅前で。

【事務局（中島）】 それは条例で定めている範囲だと思います。

【池田委員】 大学通りは逆走している自転車をとめて、何で逆走するのと聞いたら家がそこなのがいちいち左側をまた走って、谷保のほうの駅まで。

【原田委員】 そういう問題もあるんですけど。

【池田委員】 だからそうしたら僕的にはすいている歩道をちょろちょろゆっくり行けばいいんじゃない？って言わなかったけども。

【原田委員】 押して歩けばいいんですもんね。ただ、条例にしてないとなると、どうなのかなというふうに。難しいですよ。条例にするというのは、実際に。自治体としては簡単にはできないと思います。これは一応違反なんですか。

【事務局（中島）】 それ自体は違反です。道路交通法上は。いいところもあるですよ。別に通行してもいいとかというようなところもありますし、ただ今、聞いている中ではちょっと違反。だから歩道上、通行する。

【原田委員】 駅前のおまわりさんは捕まえられないと言いました、はっきりと。で、この間、初日は所長も来たので、そのときに所長がいるときに来たんですよ、立川署。まだ新任だからね。それにも交通の課長も一緒にいたので、やっぱりそれは申しわけないですよ。課長じゃなくて課長代理だったね。

【石坂委員】 場所によりけりなんですけれども、基本的に歩道を通行するときに自転車を歩道通行可のところだとどっち通ってもいい、道交法上はです。ただ、自転車道で方向が定められている場合については、その方向に従って進行しなきゃいけないんですけれども、じゃあ実際にそれを取り締まるべきかどうか、そこまでのそんな、これはほんとうに場所によりけりなんですけれども、基本的には自転車。何でこれ自転車の話になったのかな。（委員一同笑い）。自転車は一方通行で、軽車両は除かれているので一方通行でも大丈夫です。歩道も通行可のところであれば、もうどっちを走っても

いいわけです。これはもうどうしようもない、道交法上どうしようもない話です。ただ、その自転車道のところで方向がちゃんと定められている場合には、で、あと車道を走る場合はです。車道を走る場合は、完全に車両ですからそれは普通に左側を走ってもらわないと、それは逆走になってしまいます。車道はです。車道を走る場合には、それはバツテンです。車と一緒に。

【池田委員】 罰金はあるんですか。

【石坂委員】 これはもう道交法違反になりますので。でも、車が例えば左側走りますね。車が逆走しているのと同じなんです。

【池田委員】 じゃあ実際自転車、免許証なくても運転できるわけだけれども、違反、罰金その他。

【石坂委員】 通行区分の違反とかになります。

【池田委員】 実際じゃあ自転車に乗っている人も罰金ですか。

【石坂委員】 罰金になります。

【池田委員】 気になりますね、これから。

【石坂委員】 だからこれは免許は要りませんが、道交法で載っているんです。車両は左側を走りなさいと。

【池田委員】 それが一番いいと思いますけれども。

【石坂委員】 決まっているんです。道路交通法で決まっている。で、それが軽車両であっても左側を走らなければいけないです、車道は。

【岡村会長】 というので、自転車は。要は条例なり、これは国の法律なので、正確に言うと、悪質自転車運転者というので2回注意を受けてると、講習受けないと5万円罰金というのがあるので、やっぱり罰金なんです。正しいですよ、そうですね。どうですか。要は、法令をちゃんと守るといっことは大変だっという話したいんですよ。

【石坂委員】 いわゆる皆さん知っているところの青切符と赤切符。赤切符というのは要は罰金なんです。刑がつくんです。何でこんな話ししてるのかわからない。(委員一同笑い)。反則切符、いわゆる青切符は反則制度というのに基づいていて、要はこれ議事録に載るんですか。載るならちょっと正確に。道交法や何かも全部持ってこないとあれですけども、いわゆるお金を納めれば免除されるじゃないけど、反則金にならないで済む。反則。

【岡村会長】 刑処罰にならないということですね。

【石坂委員】 そう。反則行為を行って、なおもその反則金を納めない場合は刑事手続に移行するわけです。それは赤切符と同じ流れに沿っているんです。だから自転車は赤切符なんです。罰金なんです。で、今自転車講習制度、ちょっと会長からも話がありましたけれども、これは赤切符は危険な違反行為を回数は半年以内に2回とかあるんですけども、その危険な行為が決められていまして、その回数違反をもらった場合には、公安委員会の命令で講習を受けなさいということになるんです。

【岡村会長】 それでまあこういう話になりましたが、要は福祉車両となるとそういうわけにいかないって話ですよ、原田さんの話でいくと。そうは簡単ではないので、なかなかという。

【事務局(中島)】 そうはいつでも、車を使ってお金を取るということの行為自体は道路運送法の中できちんと定めがございますので、また法律で書いているものに対して、さらに条例で二重の制約をかけるというようなことはちょっと考えられませんので、条例の制定等は考えていないです。

【岡村会長】 なので、これはあそこは道路運送法上、違反だと言って110当番してもだめで、そこは支局に電話をして、あそこはやっているかもしれませんよとか言うんですね、多分。というこ

とです。なので、これは条例にはならないけどという話に戻るところです。

ほかどうでしょうというので、難しい話ではあるんですけども、取り組み方針というふうにな名前が変わってこういう形になりますがというところで、大変現状を認識したという意味で今の議題には大変よかったですけれども、この会議としてこの方向性ということについてはどうでしょう。今のは全て議事録に載るんですけども、ほかに何かございますか。

【三好委員】 1ついいですか。

これを読ませていただいて、随分一生懸命まとめられてありがとうございます。ただ、1つ気がつきましたのは、この国立市の担当している課がこれを見ただけでざっと5つぐらい。そのほかに今、原田委員がおっしゃったようないろいろな問題があると、ほかの担当課も入ってくるようなものすごく広い範囲にわたる対応が必要になる事案のように見受けられます。それで、今後これはまとめる過程ではいいんでしょうけれども、どこか司令塔を置くとか、しっかりどこかにコントローラーを置くとかされないとなかなかうまくいかないんじゃないかなという感じがするのと、もう1つこのままででき上がってしまうと、私ら市民が使うわけですけども、使うほうの市民から見て、一体どこの課に行ったらどうやったらどうなるのかということ、今、私らに対応していただいている国立市のいろいろな課でも、いろいろなところにいるいろいろな問題があって、どこへ行ったらいいかわからないというのがいっぱいあるんです。その問題、同じような問題が出るのではないかと思うので、できればコントロールセクターをきちんとちゃんと決めていくという形でまとめられたらどうかと思います。

以上、意見です。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。

おっしゃるとおりだと思っていて、推進体制の中に、やはりまず福祉総務課と私どものほうで乗り合いと個別輸送というような形で市として推進体制をつくっていかうと思っておりますので、今言われた意見はほんとうにそのとおりだと思っております。

【岡村会長】 なので、司令塔ということでいくと、福祉総務課と交通課が2つ頭という形で進めていくということでいいんですね。

【事務局（中島）】 はい。

【岡村会長】 交通課が幹事とか福祉のほうの幹事ということではないけれども、でもその2つで責任を持ってやっていくという形でよろしいですね。じゃあ今後ともお願いをします。

ほかどうでしょう。ということで、何か具体的にどう修正という話は特になかったですけども、いろいろご意見をいただきましたので、それをもとに修正があればということで。

【事務局（中島）】 少しわかりづらいところもございましたので、文言を整理させていただいて、また修正したものは委員の方にお配りをすることにします。

【岡村会長】 どうもありがとうございました。

ということで、次に行ってよろしいですか。次は（2）試行運行についてです。

【事務局（中島）】 （2）国立市コミュニティワゴンの試行運行についてということで、前回これは宿題になっていたこともございまして、試行運行の評価ですけども、資料ナンバー2-1です。実際によかった点、悪かった点という形で、ルートごとにまとめることができないかというご意見がございまして、それをもとに私どものほうでまとめたのがこの資料になっております。

青柳ルートにつきましては、現状、平成27年度を基準にしておりますけれども、利用者数だとか、

具体的な数字で示させていただいております。評価できる点ということで、25年度のくにつこの利用者数と比べて2,326人ということで、22.7%、青柳ルートについては増えております。こういった点から交通不便地域の解消には一定の効果があつただろうと考えております。

2番目ですけれども、ほかのルートと比べて一般運賃以外の割合が高いということは200円ではなくて100円、50円といったところが割合的に高いということもありますので、高齢者、またはしょうがいしゃ等の外出支援になっているだろうと考えてございます。3番目はバス路線がない青柳地域ですけれども、矢川駅発着の需要が一定数あつたということで確認しております。また緑川ですけれども、これは西友の前なんですけれども、こちらのバス利用者が多いということで、買い物などの生活支援ということに寄与しているのではないかと考えております。

最後ですけれども、平成28年度は平成27年度の利用者増を考慮すると、1日当たり約48人ということになっております。ですので、50は超えてはいないんですけれども、最近のデータでは50を超えたりというところを前後しておりますので、今後ちょっとこの推移は見ていく必要があるのかなと考えております。あと、くにつこの青柳・泉ルートの運行時と比較して、全体の青柳と泉を足した数字ですけれども、利用者は少なくなっているんですが、収入自体は34万4,376円増えております。ということで、合算値ではございますけれども、利用者数は青柳・泉を両方足すとくにつこよりは減るんですけれども、収入自体は増えているというところはございます。

問題点ですけれども、終日30分にダイヤ変更をしましたけれども、それだからといって誘発的な需要にはちょっとなっていなかったこと。また福祉会館への需要が極めて少なかったということから途中でこれについてはルートを変えたということがございます。あと移動制約者である高齢者ですけれども、こちらは自宅から停留所または降りた後、目的地まで歩かなければいけない等がありまして、定時定路線型の今の交通システムではなかなか対応が難しいのかなと考えています。路線バスなどについてはシルバーパスで無料で乗車できる実態があるということで、高齢者はくにつこミニの有料の運賃に対する価値を見い出せないのではないかと。そういった中で一般運賃の半額とはいえ対価を払ってまで使うという魅力がなかったのかなと考えています。徒歩、あるいは自転車で済んでしまうというようなことがあろうかと。これは3ルートとも同じであろうと考えています。それと目標値に比べて収支率が低いと。で、営業係数が高かったということで、収支率については13.6%、営業係数で734と。これは利用者数で財政投入額ということで割りますと一人1回の利用あたり690円ということになります。3ルートの中で一番青柳はいいんですけれどもそれでもやはりちょっと高いと考えてございます。

次、泉ルートです。評価できる点ということで、泉3丁目から市役所へのアクセスには利用者の数を見ると一定の効果があつたのかなと。ただし、矢川駅の停留所が圧倒的に利用者が多かったこと。これはさっきと同じですけれども、くにつこ青柳・泉ルートのとくと比べて収入は合算値ですけれどもも増えている。

問題点ということで、くにつこの泉ルートと比較して、利用者が約60%も減になっている。これが泉の都営住宅に入らなくなったのが大きな理由だろうと考えています。また福祉会館で乗りかえる利用がほぼ見られなかったということがあります。泉ルートで福祉会館で乗りかえて総合医療センターに行くだとか、また逆に東のルートから南へ行くというような乗りかえがあまり見られなかった。あと、先ほどと同じですけれども、移動制約者という観点から考えると今の交通システムでは難しいのではないかと。あと目標値に比べて収支率がかなり低く、営業係数がかなり高いということで、収

支率については7.3%、営業係数でいきますと1,367と。財政投入額ですが、1,527というような形になっております。

矢川・東ルートですけれども、利用者の12.5%が無料の利用者ということですので、一般の利用者もある中で、未就学児を連れた利用の方が比較的多かっただろうと。これは路線上に保育園等がございますので、そういった中の利用ということでやはり多かっただろうかと思っております。あと総合医療センター南だとか多摩蘭坂の停留所の利用が多いということで、病院への利用ということ。患者さんなのか、お見舞いに行くのかということまでちょっと把握はできていませんけれども、病院への利用が多いということで考えております。あと谷保駅北停留所の利用が多いということで、やはり駅周辺にどうしてもアクセスで利用する方が多いということが見受けられているということがございます。ですので、この辺、やはり今後の推移を見ていきたいと思っております。

問題点としましては、福祉会館で乗りかえる人があまりいなかったこと。総合医療センター正面玄関へのアクセスの要望が多かったんですけれども、関係機関と調整する中でなかなか合意に至らなかったところがございます、これは実施できなかったということがございます。目標値に比べて収支率がかなり低く営業係数がかなり高いということですが、収支率は8%、営業係数は1,255と。財政投入額が1,317という形になっております。移動制約者については先ほどと同じなんですけれども、なかなか今の交通システムでは難しいと。一番最後ですけれども、矢川団地の建てかえ工事があったということがあって、ただしどこまでこの影響があったかというのは実際ちょっとわからないところでございます。将来的には今とあまり変わらないような戸数ということになるということがございます。これが試行運行の評価でございます。

それで、これも資料ナンバー2-2ですけれども、こちらも前回の会議の中で、宿題になっているところで、じゃあ今後どうするのかというところの考え方をちょっと整理させていただいたところなんです。青柳ルートですけれども、まず継続しない場合と継続する場合ということで、分けさせていただいております。継続する場合ですけれども、こちらは別の交通手段を講じない場合と別の交通手段をやる場合ということで、しない場合についてはですけれども、高齢者、しょうがいしゃその他の移動制約者の移動支援をやっていくということで、個別輸送の充実だとかタクシー券の見直しの取り組みをやっていく必要があるだろうと。交通手段を講じる場合ですけれども、まず3つほど考えてございます。デマンド型の交通システムの検討だとか、福祉バスの検討、あるいは地域型の福祉交通の検討ということで、こういった乗り合い交通を検討していこうと。当然これをやるには導入マニュアルをきちんと策定して、こういった場合はこれをやっていくというような形で考えていきたいと思っております。

継続する場合ですけれども、現状のままの継続なのか、あるいは改善してやるのかということですが、青柳ルートについては今、50人を境にちょっと出たり、下がったりというところがございますので、基本的にはもう少し様子を見たいと思っております。改善する場合ですけれども、先ほどの収支率を考えますと、少しコストを見直す必要があるのではないかと。当然ダイヤだとか、運行日です。土曜日は今、運行しておりますけれども、そういったところの見直しだとか、200円で高齢者については100円の割引がありますけれども、そういった割引も再考していく必要があるだろうと思っております。本格運行への条件等もきちんと整理する中で、継続の期間等も考えていく必要があるだろうと考えております。青柳ルートは以上です。

めくっていただきまして、泉ルートです。同じように継続しない場合と、継続する場合ということ

なのですが、ア)の別の手段を講じる場合ということで、こちらについては泉ルートは路線バスと結構重複しているところがございますので、そういった中で、路線バスの拡充が図れないか運行事業者さんと検討・協議を行っていきたくと。自転車を使った取り組みとしては、サイクルアンドバスライドの実施だとか、先ほどと同じですけれども、高齢者、しょうがいしゃ、その他の移動制約者の移動支援を行っていくというような形で考えていきたくと。

別の交通手段を講じる場合ですけれども、こちらは先ほどと同じようにデマンド型だとか、福祉バスだとか、地域型の福祉交通ですね。これは自治会だとかそういったところの発意によって行うような交通も考えていきたくと思っております。

②の継続する場合ですけれども、こちらについては青柳とちょっと違うところはもう既にある程度利用者については今の数字から極端に増えることは考えづらいと思っております、また路線バスで何とか対応ができないかということも考えられる中で、やはり現段階では継続は難しいだろうと考えてございます。

3ページ、(3)です。矢川・東ルートですけれども、継続しない場合と継続する場合ということで、別の交通手段を講じない場合ですが、こちら先ほど来と同じで、高齢者、しょうがいしゃ、その他の移動制約者の移動支援と。あと矢川団地の路線バスの乗り入れができないかということも既設の路線バスがある中で検討もしていきたいと思っております。別の移動手段を講じる場合ですけれども、福祉バスと地域型の福祉交通というような検討。これはデマンド交通については、人口密度も高いということもありますし、やはり近くに路線バスもあるということもありますので、こちらはデマンド型は検討はしづらいと思っております。

継続する場合ですけれども、現状のままの継続なのですが、この場合ですけれども、現在大幅な伸びが期待できないというところがありますが、谷保駅の利用状況によってはというところで、継続ができる場合もあるかなと思っております。改善する場合ですけれども、コストの見直しだとか、ルートの見直しです。例えば矢川方面と東方面を分けて考えることも必要ではないかと思っております。

以上が3ルートの方針ということで、じゃあどれをとすることはちょっとここではお示しできないところなんですけれども、次の11月の会議ぐらいまでにこちらのほうも皆さんのご意見をもとにこの方針を確定していきたいと考えてございます。以上でございます。

【岡村会長】　　ということで、今回はまだ途中ということでございますが、ご発言いかがでしょうか。

それでは熊井委員からお願いします。

【熊井委員】　福祉交通部会を経験して思ったんですけれども、これの評価で収支率とありますが、収支率ってほんとうに考えなければいけないのかと思っております。というのは、たとえば、人はたくさん乗っているけれども収支率は低い、なぜならば高齢者が、しょうがいしゃが使っているから運賃安いという話があったわけですね。当然、高齢者やしょうがいしゃが出歩かないと健康とかいろいろな面で問題が起きてきます。さらに高齢者、しょうがいしゃをこのバスに乗らなくてタクシーであるとか、あるいは福祉有償とかに乗れば、福祉有償を支えるのにもお金がかかりますし。福祉券使われればお金はもっとかかるわけです。ので、率直に言うとたくさんの方が乗ってくれるのであれば、それでいいじゃん。最終的に高齢者がこれに乗れば福祉券が要なくなるから、市の財政支出も少なくなるかもしれないですよ、もしかしたら。なのでこの議論で収支率はあまりぎちぎちやる意味がないんじゃないのかなと思っております。これは私の意見です。あくまで人がたくさん乗るっ

ていうのが前提ですよ。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょう。

【事務局（中島）】 すみません。もう1点ちょっと説明があります。資料ナンバー3を先に説明すればよかったのかなと思っていまして、申しわけございません。

地域公共交通の導入に関する取り扱いについて基本的な考え方ということで、本来であれば導入マニュアルという形になってくるのかなとは思っておりますけれども、まだそこまでちょっと細かい細部のところが詰め切れていないというところがあって、基本的な考え方ということで案という形で示させていただいております。

今まで交通不便地域の方から陳情とか要望があった場合、それを市のほうで検討して実際運行実施を図ってきたということがございます。しかしながら、コミュニティワゴンをやっている中で、どうしても道路整備状況だとか、安全面、採算性というところから計画時の利用数の見込みと実際に利用したときの差がかなりあって、事業の継続が難しくなっているということがございますので、事前に検討を十分行う必要があるだろうということで、要望が来たときの取り扱い方だとか、現状の分析をどうするのかだとかを明確にして事業計画を作成していくと。また事業自体をやっていくということで、そのための留意すべき事項をまとめさせていただいております。

1番については、要望に対しての基本的な流れですけれども、要望があって、基本条件の調査。これは市のほうでやる形なんですけれども、実施可能だと判断すれば実際の事業調査をやっていくと。できないという判断であったら要望者へフィードバックして、また要望等の見直しを図っていくという形で考えていきたいと思っております。

要望を受理するに当たっての留意点を何点か下のほうに書かせていただいております。ほんとうにそれが地域の総意なのかだとか、なぜそういった要望が出されているのかというところをきちんと調査して、また相手にも交通不便地域ということをご理解していただくというところの努力もしていこうと考えております。で、現地の状況を調べていくということになるんですけれども、それが2番目の基本条件の調査、整理ということで、潜在的な需要ということで人口密度だとか、停留所圏内の人口だとか、自家用車の保有だとかというところを調査していくというところで考えています。

裏面2ページ目ですけれども、道路状況ということで、都市計画道路の整備状況だとか、周辺の交通状態なんかを把握するというところで、車両の幅員で実際通れる、通れないというところは決まってくるので、そういったところをきちんと、この車なら通れる、この車はだめですよというところを把握していくと。あと停留所が設置するところがあるかないか。こういったことは現在でもやっているところではございますけれども、より具体的などころで考えていきたいと思っております。

福祉的配慮も必要だろうということで、高齢者、しょうがいしゃだとか、子育て世帯といったところも配慮していこうと。

その他として、要望の背景だとか、崖線があるないかというところもございますので、そういった交通不便というところもありますので、そういったものの考慮だとか、また鉄道・バス。こちらも今現在鉄道駅、バス停から200メートルという距離で交通不便地域を定義しております。ほんとうにこれでいいのかどうかというところも今後ちょっと皆さんにご意見をいただきながら、この辺も確定していきたいと。あと運行事業者との調整といったところも必要になってくるかなと思っております。

3番として実施可能な判断基準ということから、道路の状況だとか車のサイズ。

(2) 収支から考えた導入可能性ということで、先ほどちょっと福祉ということを考えれば、収支率はあまり考慮するべきではないのではないかというところもあろうかと思いますが、市としてはやはり「そうはいても」というところはございますので、ある程度は考えていきたいと思っています。

あと利用状況から考えた導入ということで、乗り合いということを考えたらこのぐらいは必要なかなというところがございます。

あと暮らしを支える緊急度からということで、全くその辺にバス停がないということもございますので、タクシー等の代替ができるのかというところも考えていきたいと。

4番が需要調査ということで、こちらについてはアンケート調査を実施していくのと、関係機関と調整をしながら収支だとか事業計画の素案をつくっていくというところで考えています。こちらはまだこれで決まったということではなくて、皆様のご意見をいただいて、できましたら年度内ぐらいには確定していきたいと思っております。

それとこの中にはちょっと入っていませんけれども、地域、市民との関連だとか、運行事業者さんとの関連だとかというところも整理していきたいと思っております。

以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。

では、こちらも踏まえて、皆様ご意見いかがでしょうか。

【熊井委員】 さっきの発言はちょっと言葉足らずだったのかもしれないですけども、バスやコミュニティバスやコミュニティワゴンについては収支で考える必要性はないのではないかという意味で言ったんです。というのは、そこで高齢者とかしょうがいしゃが使っているのであれば、収支は当然悪くなります。しかしながらそれをしないことによって逆に福祉的交通をたくさん使ってしまうと、逆に、市の財政支出が多くなってしまう可能性もあるので、収支が悪くなる可能性もあるんです、トータルで見ると。だからあまり意識しなくてもいいんじゃないですかという意味で言ったので、収支を気にしているわけじゃなくて、最終的な収支で考えるべきじゃないですかという意味で私は言ったということでございます。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょう。

この基本的考え方というのは、これもまだ今後継続ですよ。

【事務局（中島）】 はい。

【岡村会長】 はい。ということで、だから考えているということで、ちょっとこれも一委員として言うと、このワゴンの試行運行の今後ということですけども、デマンド型交通システムの検討をするかしないか。するというふうに書くかどうかだと思います。するのは別にいいので、していいとは思いますが、先ほどの福祉的交通のところ、言おうか言うまいか迷って言わなかったのは、いわゆるデマンド型交通にすると乗り合いよりも1人当たり経費が高くなるというような記述があったんですけども、もうちょっと踏み込んで言うと、通常のメーターというのはタクシーより高くなるのが極めて多いのが実際には現状です。そういうところに入れるべきかどうかというところで、ほんとうはそういうこのデマンド型交通システムの一般的な癖というか、というところは認識した上で、1人当たりタクシーよりも高いんだけど入れますかだと思んです。そうしたときに、青柳ルートにデマンド入れるかと言われると、一般にはデマンド交通をいろいろ推進されている方はバスより高くてもタクシーより安いという言い方をしますが、それはお客さんが使いたいとか

うかというだけの話で、供給側からすると、実際にはタクシーよりコストがかかってバスより使い勝手が悪い乗り物がデマンド交通なので、ほんとうにこれ入れちゃいますか？なんですよ。

率直に言うと国立市の状況には合わないと思っています。もうちょっと言うと乗り合い型で、例えばタクシー会社が運行事業者になるような形でデマンド交通をやるのは必ずしも最適なサービスではない可能性がある。ただ福祉有償のような形でかなりこじんまりとやるのは、それは当然可能性としてはあり得るのではないかとは思いますが、ここはもうはっきり議事録に残してしまいましたが、デマンド型ってあちこちで聞き歩いてきた議員さんとかがいろいろなところで入れるよ、入れるよと言って、だめと言えないんですよ。理屈としてはどんな需要でも対応できるから。でも率直に言うとどんな需要に対しても中途半端なので、極めてコストの高い乗り物になって、ただ、成功していると言われているところはほかにやりようがないので、それを入れてよかった、よかったってみんなおっしゃっていて、それは正しいと思うんですが、国立ってそういう状況があるかという、率直にないかなと私は思っています。なので、これ削除すると怒られるかな。だけど、私は国立市の状況では極めて現状には合わないと言ってしまってもいいと私は思っています。ただ、これはいろいろご意見あると思います。

あと収支のことは、一応これでは最初に20%未満って言ってしまったから、ここに書いてあるという理解でいいですよ。実際に今後いろいろ。だからこのワゴンについては、言ってしまっていますから、一応気にした上で総合的判断をするということかと私は思っています。基本的な考え方のほうで収支をどう考えるかは今のご意見はそうかなという感じは私はしています。

熊井委員にちょっと確認するんですけども、乗り合い型だったらあまり気にしなくていいというご発言でしたっけ。

【熊井委員】 最終的に市の財政支出として収支を考えろという意味で言っています。

【岡村会長】 私はこの後者は正しいかなと思っていて、前者についてはもう少しいろいろケースバイケースのところがあるかなと思っていて、市街地、この辺の場合だと乗り合いというのはいろいろな人が集まって、3人乗って3人割るから1人当たり安いよねという話なので、まず乗り合って安くするというのが本来の乗り合いだとすると、町の中での収支率と考えるとさすがに10%はまずいんじゃないかと思っています。一応乗り合うというのは1人当たりの値段を安くするための手段なので、そういう観点からの収支は気にしていいかなという気はしていて、ただ、福祉的交通だったり、ほんとうにデマンドがここは最適だとなったときに、それは収支かと言われると、それは多分違って、よりよい手段がほかにあるかどうかで判断をするのかなと思っていて、収支は国立の乗り合いだったら気にしてもいいかなと、結果的には、ほかのところも総合的に考えた上で、だけど5%はないよねだと思うので、そうすると感覚的に言うと私は25%とか、30%かなというので、すごく直観的な数字ですけども。特に大きな車両でやるような場合に、例えば今のコミュニティバスですね。ポンチョのような場合で、10%、20%はないかなという。ポンチョでやる以上は最低で多分30%、40%かなという気はしています。ただ、それは計算しないとわからないので、何とも言えないところかなと。これは私も確信を持って言ってるわけじゃないです。

ほか、コミュニティワゴン。今の話でも結構なんですけれども、コミュニティワゴンの個別ルートについての今後の方針はいかがでしょうか。

【熊井委員】 一応聞きますが、継続しない場合はいつ利用者に知らせますか。というのは使っている人にとってみるといきなりなくなると困るので。

【事務局（中島）】 これはまた後で言うところなんですけれども、次の11月の会議である程度これは決めていただきたいと思います。最終的には市のほうで交通会議の案をいただいた中で、市のほうで最終決定はするんですけれども、12月の議会にこちらのほうを今後試行運行という事業についてはどちらについては1回は終わると思っておりますので、終わった後どうするのかというのは12月の議会ぐらいに報告をさせていただきたいと思っております。その報告と前後するような形になろうとは思いますが、市民の方にも周知をしていきたいと思っております。

【熊井委員】 毎回ちょっと言っているんですけれども、おそらく結果的には、参考資料1を見てしまうと、人数とかが乗っているわけですよ。となると、泉と矢川・東ルートというのは基本的にこのままの継続はしないのかなと思っていて、悩ましいのは青柳ルート。青柳は一日平均で50人は乗ってきて、だけれども収支率はいいという。そこがあって収支の議論に、さっきの発言になっていたんですけれども、そこを11月に決めるということですね。

【事務局（中島）】 一応そのような考え方でありますので、ただ、10月でダイヤというか、谷保駅に入れるようになりまして、そういったところもちょっと見ていただいて、数字だけではなくてコミュニティワゴンをやったことによる評価というのも少しその辺を考慮して、やはり継続するのか、継続しない場合もじゃあ改善すればやれるのかということもまたご意見いただければと思っております。

【熊井委員】 もうちょっと踏み込んで言ってしまうと2ページ目を見て、ちょっとこれはすごいなと思ったんですけれども。継続する場合と書いていて、継続は難しいと書いてある。これを見てびっくりしたんですけれども、要は継続しないってことじゃんって思ったんですが。泉は正直継続なくて、矢川・東は市としてはまだちょっと悩んでいるところがあるということですか。

【事務局（中島）】 この表のとおりなんですけれども、泉ルートについては今の段階では継続はこれはもうかなり難しいだろうと思っております。しかしながら委員の方の中で評価する中で、いや、継続するという考え方もあろうかと思っておりますので、一応載せさせていただきます。よろしくお願いいたします。

矢川・東ルートについては、先ほどいろいろ言っているところなんですけれども、例えば矢川と東というものをちょっと分けて考えることができるのか、できないのかということもありますので、そういった中でご意見をいただいて、これは継続といっても4月からそのまま同じような形でやるかということにはならないと思っております。しばらく期間を置いて、ルートの見直しだとか、コストの見直しをする中で、東ルートなり矢川ルートなりというような考え方もあってもいいのかなと思って、こういう書き方をしております。

【熊井委員】 ありがとうございます。さらに私のお願いになるんですけれども、ここはちょっと私の考えなんですけど、全て継続しないということはないでほしいなと思っております。というのはせっかく3年やってきたこのワゴンを全くなくしてしまうというのはあれかなと。多様な交通手段を残すということは今後多分、福祉的な交通に対しても非常に価値があることだと思っておりますので、どこかは残してほしいというのが自分の気持ちです。

【岡村会長】 では三好委員、お願いします。

【三好委員】 それでは私の意見を申し上げます。この市でつくっていただいた方針についての案、まあ大体こんな方向かなという感じは抱いておりますけれども、この青柳ルートについては前回配られた資料からも高齢者の利用がダントツに大きいんですね。矢川・東の倍ぐらいの割合で高齢者が多いし、収支と言われては困るんですけれども、その問題はあっても一応これだけ乗っております

し、できれば残したいなと考えております。

それから残りの泉のルートと矢川・東のルートについては確かに財政的な問題はあろうけれども、利用者がいるからやるかやらないか、最終判断は市長さんか議会かもしれませんが、今までの議論からいけばあまり経費的におもしろくないから廃止を考えるかというのも仕方ないのかなという感じもするんですが、その前に、前回会長さんがおっしゃっていたように代替手段をしっかりと考えてみるということが必要ではないかと思っております。泉ルートについてはこの路線バスさんとの協調でうまくやりたいなという感じがしております。これは私の意見です。

それから矢川・東ルートについては、ちょっと代替というより、この地域の特性があるんだと思うんですけども、大きな目で見ると立川共済病院も大きくなりますし、向こうの多摩総合医療センターも大きな病院ですし、そこら辺をばっと直線で結ぶような車でも走らせたところら辺に住んでいるずっと、このさくら通り近辺の老人や高齢者やしょうがいしゃや病院に行く方は、少しは救済されるのかなと思っております。

だから今の段階ではこの経費的にちょっと厳しい面があるんだけど、将来的にこの道路が府中のほうに抜けるとか、立川共済病院も建てかえが終わるとか、それから都営住宅も建てかえが終わるとかいうのを見据えて、どうするのかと迷っております。

何か取りとめもないんですけども、私の今の考え方はそんなところでございます。

【岡村会長】 どうもありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

それでは、これもいろいろご意見をいただきましたので、確かに結論としては3ルート継続というのは厳しそうというのは数字を見るとあるので、むしろやめる場合の代替ですとか、もし継続する場合にどんな知恵を出していくのかというところを、これがベースになると思いますが、今後、示していただければと思います。

基本的な考え方（案）については、またこれは別途議論ということですよ。

【事務局（中島）】 はい。

【岡村会長】 はい。ではよろしいですか。どうもありがとうございました。

それでは次、運賃体系の話です。

【事務局（谷口）】 それでは資料4をごらんください。前回にも同じような絵をお示しさせていただいているところですけども、交通系ICカードへの対応の話です。運賃につきましては、現金は消費税の対応と考案して、180円、小人90円でいいかと思っております。1円単位の収支が可能なICカードでは175円、小人は88円ということでございます。割引運賃についてでございますけれども、まずICカード導入によって、バス利用特典サービスというのが導入できます。これは回数券の割引率等から考えてやはり導入したほうがいいのではないかと考えてございます。先般対応した立川市さんもバス特は対応しているようです。回数券の販売方法についても、前回ご提案させていただいたとおり、180円と90円になりますので、90円券に統一させていただいて、25枚、2,250円分を2,000円ということになります。こちら下の(3)に書いてありますけれども、太字の③の新たに導入する90円回数券、割引率が11.1%ということになりますので、これをやるということであれば、ここでの合意ということいただければということでございます。

あわせて、現在売っている1,000円販売の90円回数券の在庫がまだ3,000、4,000残っております。今、子ども運賃でしか使わないものですから、出て月に100なんです。

そうすると大分在庫が残りますので、こちらは在庫の限り併売したいと考えております。170円券につきましては、運賃の見直しとともに販売はやめたいということでございます。ただし既にお客さんが買っていたものについては、10円玉1個加えて、引き続き使っていただいてもいいという形にはしたいと考えております。

導入時期なんですけれども、平成29年の4月ということで書いてございます。ただし、平成30年度にPASMO協議会加盟事業者全社で30年度以降なんですけれども、カードリーダーの部分の更新が予定されているということがございます。この辺は立川バスにも確認させていただいたんですけども、30年をめどに何か交換の予定があるような話を伺っておりまして、そういう話になった場合には、費用については、この更新の費用についてはどうなるんでしょうかというところでお問い合わせをしたところ、原則なんですけれども立川バスの負担でとご回答いただいているところがあるのですが、こちらはもう一度島田さんのほうから状況を教えていただければというところがございます。

2枚目に収支の計算なんですけれども、前回、立川バスさんの状況と踏まえた数字にしたほうがいいのかというご意見をいただいておりますけれども、立川バスさんのほうでおおむね9割ということで、ICカードのご利用があるということなんです、一方、去年の12月22日からの国分寺市さんのぶんバスが交通系ICカードに対応になりまして、その状況も教えていただきました。その状況を見ますと、おおむね50%ぐらいのところまで推移しているというところがございますので、試算はコミバスの数字ということで、ちょっとぶんバスさんの数字で5割というところで再度計算をさせていただいております。収入の変化については前回の資料と大きな変化はございません。おおむね2,400万程度。ただしバス特の特典のポイントの計算がちょっとバス特は1カ月で特典がリセットされたりいろいろ難しい状況があるので、ちょっとここでは計算を加味してございませんので、実際に導入すると下がる可能性もございます。

運賃の見直しとあわせてサービスの向上というところで、北第一ルート朝の時刻の改正で1本でもバスを増やせないかというところで、私と立川バスさんのほうでいろいろやりとりをさせていただいて、朝だけですけれども現在の15分毎から13分毎にダイヤ改正ができないかというところで、セットでできればいいのではないかとこのところでございます。以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。

IC導入ということが前回の会議でございましたが、きょうはこれは協議が調うという審議事項ということでよろしいですか。

【事務局(中島)】 ここでできましたらご承認をいただければという。来年度予算がちょっとここで絡んできますから。

【岡村会長】 なるほど。ということで、設定及び割引についてご議論をいただき、この場で承認をいただきたいというのが事務局です。前回数字を出してくださいということでしたので、数字をいただいたということでございます。

お願いします。

【熊井委員】 熊井です。導入時期のところカードリーダーの取りかえの話が書いてあります。念のためですけども、29年度4月に入れて、30年度にまた取りかえがあるということですけども、それで不利益とかいったのは生じないですよ。

【岡村会長】 何をもって不利益かという話ですが、それともなう財政支出があるかという確認ですかね。

【熊井委員】 そういう意味です。追加で費用が発生するとか。

【佐藤委員（代理島田）】 立川バスでございます。ここの導入時期に書かれております平成30年度のICのリーダー部分の更新の関係なんですけれども、実際にはまだ詳しいところ、具体的話としては弊社としてもまだつかみ切れていないというのが実態でございます。ただ、一方でこの4月に導入したときに翌30年度に関しては、カードリーダーの部分、運賃箱の上についておりますカードリーダーのアンテナであるとか制御部であるとか、その部分での更新は必要になるのかなといったところしか正直まだつかみおきできていないところでございます。

費用の関係もその部分での取りかえ等は発生すると思うんですけれども、じゃあ具体的にどうなるのということまではこれもまたつかみ切れていないところなので、一方でこういうことは予定されているといったところだけなんです。申しわけないんですが、具体的話がちょっとできないというところで大変恐縮なんですけれども以上でございます。

【熊井委員】 わからなくて取りかえたときに費用が発生するかもしれないですか。

【佐藤委員（代理シマダ）】 その可能性は否定はできません。

【熊井委員】 否定できないということですね。

【佐藤委員（代理シマダ）】 実際どういうふうなつくり込みになるかというのはおそらくバス事業者各社、あまりまだつかみ切れていないところがほんとうのところだと思います。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ではいかがでしょうか。この件は。ではお願いします。

【三好委員】 正直言ってよくわからないところがありまして、ICカードを入れると10円値上げということですよ。

【事務局（谷口）】 5円です。

【三好委員】 5円値上げですか。これは理由は、どう言えばいいんだろう。ICカードを入れま
すから値上げしますよということ。

【岡村会長】 これは消費税率が8%に変更になったときに、IC対応がされていなかったことから170円のままに据え置いたということなので。

【三好委員】 その分を値上げしますよと。

【事務局（谷口）】 市が負担している部分があるんです、今までは。5%の時代から8%になってからは路線バスは180円になっていたと思うんですが、くにつこバスはIC対応がなかったので、175円という運賃の設定ができないので、一律現金180にするのはちょっと取り過ぎだろうという話があって、それで保留になっていることです。なので消費税8%の適正な対応を図ろうということでした。あわせて10%になるときにという話だったんですけれども、10%が見送られたので、今の段階でやっておこうと。

【三好委員】 そうすると前回出たかと思うけれども、このカードリーダーを導入する費用がまた別途かかるわけですよ。これで見ると収入が。単純に見ればいいのか。120万増えるからそのタックスの部分とコストの導入のコストを賄えるという計算ですか。

【事務局】 そうですね。ただ、交換が予定されているからちょっとの様子を見ようという自治体も
ございます。

【三好委員】 なるほど。わかりました。

【岡村会長】 ただ、国立はやるという提案ですね。

【三好委員】 やると言っているんですね。1行目なんです、私が引っかかっているのは。交通系ICカードの対応の要望が寄せられているというけど。もともと交通過疎地帯にこのバスを通しましたよ、皆さん利用する方はどうぞと言って、くにっこが始まっているわけですから、さらにその上で利用不便だからカードをやってくれというのもありでしょうけれども、早々神経質に対応しなくてもいいかなという気分があるので申し上げております。

【事務局（谷口）】 今、朝の北ルートというのがほぼ路線バスと同じような通勤の利用がすごく多くて、そういう方からすると、もう交通系ICカードの対応は当たり前でしょうというのがどうもあるようです。私も最近ICカードに対応していない交通手段に乗ったのは去年の今ごろ湘南モノレールに乗った記憶。それ以外はもうICカードのない公共交通機関に乗ったことがありません。

【三好委員】 少数派なのね。でもこの走っていないところのバスの運行をしてあげたというのは言い過ぎかもしれないけれども、したわけですからそんな要望ばかり聞けないよというところがあるような気もするんだけど。わかりました。時間の無駄ですのでやめます。

【岡村会長】 確かにICカードがないと私も何でないの？ってもうそういう時代になったということでしょうね。

【三好委員】 いや、すみません。私、実は全然使わないもので。シルバーカードで済んでしまうのでわからないんです。

【岡村会長】 でも多分、とにかく電車に乗ったときに、え、ないの？というところがごくごく一部あったりするのではという。多分そういうところに行かれると、えっと思われると思います。

ということで、こちらどうでしょう。特に反対というところはございませんか。これは前回数字を出していただかなかったので出していただきましたが、根拠つきということで、これはよろしいですか、ご承認ということで。

（「はい」の声あり）

はい。これは正式に協議が調ったということで、この原案どおりです。ありがとうございました。

では、その他お願いします。

【事務局（中島）】 その他ということなんですけれども、次回の交通会議でございますが、11月9日（水）になります。時間が10時からになります。国立市民総合体育館の2階で行う予定でございます。会議の進捗によってやっぱり12月もやりたいと考えてございますので、また日にち等はご連絡したいと思っております。

以上でございます。

【岡村会長】 それでは、もう5時を過ぎてしまいましたが、何かご発言その他ございますか。

【事務局（谷口）】 1点だけよろしいですか。10月1日からのコミワゴン試行運行の見直しで京王バスさんの谷保天神バス停と立川バスさんの谷保駅の二箇所の停留所ポールをお借りすることになりました。誠にありがとうございました。以上です。

【岡村会長】 はい。じゃあよろしいですか。

それでは、課長、締めてください。

【事務局】 それでは、以上で平成28年度第4回国立市地域公共交通会議を終了いたします。ありがとうございました。

— 了 —