

【岡村会長】 それでは、皆様よろしく願いをいたします。

それでは、早速次第に従いまして、2、報告「くにつこミニ」休止後の経過報告につきましてご説明をお願いします。

【事務局（長谷川）】 その前に資料確認からさせていただければと思います。今回資料は次第に踏まえまして、資料6まで準備してございまして、次第の次が、まずホチキス留めの書類でございます。「くにつこミニ休止後の地域交通の方針」という書類でございます。続いて、資料No.2はペラ1枚で、「あなたの暮らしに役立つ自動車交通手段」、続いて、資料3が「デマンド交通の種類例」、これもペラ1枚でございます。続いて、資料4が「コミュニティワゴン試行運行の状況」としまして、これもペラ1枚です。続いて、資料No.5がホチキス留め3枚つづりのもので、見直し後と大きく書いてある書類が1点。最後、こちらもホチキス留めでございます、「サイクルアンドバスライドについて」という書類。以上6点、資料No.6まででございます。過不足はございますか。よろしいですね。

それでは、岡村会長、お願いいたします。

【岡村会長】 それでは、早速引き続いて説明をお願いします。

【事務局（長谷川）】 はい。それでは、報告と称しまして、「くにつこミニ休止後の地域交通の方針策定までの経過報告」ということで、前回と同じ内容で恐縮なのですが、今年3月末に「くにつこミニ」の青柳ルートのみを残して、そのほかの泉ルート、矢川・東ルートが休止状態になるということで、それにかわる新たな交通手段を提案していくというのが前回の6月5日の会議の内容でございまして、その際にまず「くにつこミニ休止後の地域交通の方針（案）」と称しまして書類を提出させていただきました。その書類に基づいて前回は、案から内容を少し変えたものを既に議会のほうに報告させていただいているという経過でございまして、前回の案からまず変わったものをご報告させていただきたいと思っております。

先ほどの資料1を見ながら確認させていただきたいんですが、大きく変わったところが2点ございます。大きな2番の（2）です。対象者のところですが、既に配付済みの資料に「対象地域の居住者」とします」という文言に変わっていると思っておりますが、前回案の段階では「対象地域の居住者で単独もしくは付き添いと一緒であれば、一般の乗用車を利用可能な方を対象とします」という文言だったのですけれども、より範囲を広くとったということがありましたので、基本的には対象地域に住んでいられる方であれば利用できます、という文言に変更させていただいております。

続いての変更点は、大きな数字2番の（1）です。文言としては、前回の資料はセダン型車両を基本とした実証運行を行うと、案としてはあったんですけども、こちらの文言も変更させていただきました。運行車両を検討の上ということで変えさせていただきました。大きな数字の3番です、申しわけありません。大きな数字の3番の（1）事業の進め方のところで、前回の車両ではセダン型車両だったところを、運行車両を検討の上、という内容に変更させていただいたという経過がございます。

引き続き大きな数字の1番の主な経緯にお話が戻るんですが、経過としましてはこのとおりでございまして、3月、5月に国立市の福祉交通施策推進庁内連絡会を行いまして、5月、6月に4回、意

見交換会を行ったと。続いて6月に地域公共交通会議にて方針（案）の報告をしまして、なおかつ第2回定例会の委員会で報告をしておりますという経過で、さらに裏の大きな数字の5番、今後のスケジュールにつきまして、7月、8月に書いてございます対象地域で方針（案）について、意見交換会を開催、これにつきましても既に開催済みでございます。4会場で45名程度の出席をいただいて、説明会を開催、内容としましては後段お話ししますデマンド型交通をやりようと思っています、というお話です。

そもそも市民の方からデマンド型交通とは何なのか、という方が多かったと思うので、まずはデマンド型交通というものが何なのかというのを知ってもらった上で、今後こういうことも市では、道路交通課ではやりようと思っています、という、明確な報告はなかなかできなかったんですけど、こういう方向で考えていまして、今後試乗会とかやっていくので、ぜひ乗ってほしいという程度の説明会ではあるんですけども、主にデマンド交通を知ってもらうためのPR活動を行ったというのが7月、8月の意見交換会の経過でございます。

これからの流れ、こちらにも書いてございますとおり、まだ現時点で予算が全然ない状況でございますので、補正予算案を提出しまして、事業化調査導入事業、果たしてデマンド型交通がそもそも国立市で導入できるのかと。そういうことはやりたいとは思っているものの導入できるのかという導入事業化調査の委託をお願いしてやりようと思っていますところでございます。

ちょっとすいません、期間のところ、大きな数字の5番のこれを書いている内容がわかりにくい可能性がございますので、ちょっと説明させていただきますと、今年の10月、11月に業者が選定、12月以降に委託業者によってデマンド型交通の試乗会とかワークショップとか実証運行などをやっていくんですが、12月～平成31年3月とありますので、本年度で終わるわけではございませんで、来年度、今年度が30年3月なので、来年度31年3月までこの導入事業化調査を行う予定でございますということで、ちょっとわかりにくかったので説明させていただきたいと思います。経過につきましては今のところ以上ですが、何かご質問とかがあれば。

【岡村会長】 お願ひします。

【滝柳委員】 滝柳です。ご説明ありがとうございます。2点質問があります。1点目は29年7月、8月に対象地域で意見交換会がありましたということですが、このデマンド型について反対意見などがございましたら、教えていただきたいと思います。それと、前回の会議でデマンド型をやるときにセダン型ではなく、対象の皆さんの乗るものにするということがご報告でありましたので、それはよかったと思います。このデマンド型に関するデメリットを教えていただきたいのですが、市のほうでは、不都合が主に何だと思うのかと質問をさせていただきたいと思います。

それと、私が委員になってから市民の方から意見がございまして、交通事故を起こしたような事業者で、その補償も何もないんです。事故のあった団体は事業者の選択から外していただきたいというご意見がありましたので、お答えをよろしくお願ひいたします。

【岡村会長】 それでは、2点と1つ要望ということで事務局からお願ひします。

【事務局（中島）】 4会場で45人の方々が見えられまして、若い方もおられたんですけども、高齢の方がほとんどでございました。デマンド型交通、交通不便地域ということもありまして、今までワゴンタイプをやっております「くっこミニ」では入っていけないところまで入ってこれる。自宅あるいは近くのバス停まで入ってこれる、という交通システムに対して、ほとんどが肯定的な意見でございまして、ご質問がほとんどで目的に関するもの、ルートに関するもの、また料金といったご

質問がほとんどでした。青柳のママ下湧水にお住まいの方だと思えますけれども、そちらのほうからは「くっこミニ」が近いということもございまして、そちらを導入できないのかというご意見がございましたけれども、ルートの場合それは難しいですということで回答としたということです。

先ほどセダン型から誰でも乗れるような形のものを検討していくということで今進めておりますので、実際どういった形でやるのかというのは今後ですけれども、そういった中では導入調査でやる中でそのやり方も決めていきたいと思っています。もちろん皆様のご意見はいただきたいと思っています。

デマンド交通のデメリットということなんですけれども、結局安くて不便なタクシーという形になりかねないというところがございます。それとバスのように大勢の方を運行するわけではないので、どうしてもコストが高いというデメリットはあろうかと思えます。しかしながら、私ども市としましては福祉的な交通に力を入れておりますので、そういった観点が必要ではないかという考えでございます。すいません、あと何を外してほしいと言われたのが。

【滝柳委員】 あとは意見です。昨年から今年にかけて交通事故が起こしたというのを市民の方からお聞きしましたので、そういう事業者は外してほしいとのご意見がありました。

【事務局(中島)】 なるほど、わかりました。今後にはなるんですけれども、運行についてですが、導入事業化調査委託の中で、試験的に短期間ですけれどもやっていく予定でございます。試乗会も含めてということなんです、どうしても市内の地理に詳しい事業者というような形になろうかと思えます。システムを導入して運行ルート等を計算できるようなどころまでは今考えておりませんので、できるだけ経費を安くやりたいということを考えておりますので、運行事業者についてはそういったところを加味しながら決めていきたいと思っています。最終的に試行運行という段になりましたら、これは4条許可がとれるようなどころを中心にプロポーザルで今言われたような安全面についても審査しながら決めていきたいと思っております。以上でございます。

【滝柳委員】 もう1点。ごめんなさい、何度も。セダン型から変わるの私も賛成なんです、リクライニングの車椅子の方はやっぱり直角になると思うので、直角になった場合、高さも必要で、最近ななめになって乗られるという方が多いと思うんです。その場合、長さも必要なのが乗り合いになった場合でもそういう方が乗れるようなものを検討してほしいと思えます。

あと、事故を起こした事業者について、その市民の方からのご意見だと、何の補償も無く、何の謝りもなかった、謝っていただけなかったというご報告を聞いたんです。今後のことも、事業も私の考えが及んでないと思ひまして、1社独占というのも、これからの国立では高齢者の多くなる中では、よくないなと思っています。デマンド型については、乗り合いということも大変難しいですが、それはこの地域に必要なものであればもっと検討する必要があるんだと思ひます。そんな方が乗り合っても不便なく行けるとか、家の近くまでは行けますように考慮すべきだと思ひます。以上です。

【事務局(中島)】 ありがとうございます。車の座席等の関係だと思ひますけれども、そちらについては委託の中で再委託という形で運行の中身を考えております。その中で再委託先のところにご希望されるような車があるのかどうかということもちょっと今の段階ではわかりません。その中でできるだけ今言われた形をつくっていききたいと思ひます。それで1社独占ということなんです、これについては市内に詳しい運行事業者を考えておひまして、特別1社に限るということでは再委託先ですので、それは今のところ考えておりません。それは実際に相手業者がおひますので、委託業務をとられた後にできるだけスムーズな運営ができるような形にしていきたいと思ひます。それ

と乗り合い、デマンド交通は基本的に乗り合い交通ですので、誰もが乗れる、ということが出来ます。これは後でまたご報告する案件かもしれませんが、本日の午後から行います福祉有償の運営協議会、こちらの中でこの福祉的な乗り物についてはやはり検討しながら今言われたように高齢者、また、しょうがいしゃがどういったものを求めている、どういった運行ができるのかというところの検討を行っていきたくて考えています。もちろんこのデマンド交通の中でも高齢者の方、しょうがいしゃの方もできるだけ乗れるような形で考えていかなければいけないというふうに思っているところでございます。以上です。

【岡村会長】 よろしいですか。事務局、今は2の報告です。何となく議題の3の(1)にも近い感じですけど、とりあえず分けますか。一緒に先にいろいろ説明していただきませんか。議題3の(1)のご説明をいただいて、2の報告と議題の3の(1)をあわせて質疑をさせていただければと思います。説明をお願いします。

【事務局(長谷川)】 すいません、引き続き3の内容に入っていきたいと思っておりますけれども、議題ということで今回から(案)がとれた「くにっこミニ休止後の地域交通の方針」、デマンド型交通としますということで、主に先ほど申し上げた住民説明会の内容を申し上げますと、やはりデマンド型交通とは何なのかという説明を申し上げたのが中心でございまして、お渡ししている資料2番と3番ですか、「あなたの暮らしに役立つ自動車手段」と「デマンド交通の種類例」というものを住民の方にお配りさせていただきました。デマンドというのはなかなか想像がしづらいものでございまして、住民の方には日本語訳すると予約制の乗り合い交通ですというお話はさせていただきました。交通はバス、タクシーが中心なんですけれども、交通にはたくさん種類があるんです、という説明をした上で、さらにデマンド交通、デマンド型交通は結構自由度が高くて、これから決めるんですと。自由度が高い反面、なかなか皆様の意向に沿うのは難しいという点もあるんですと明確なお話はできなかったところがあるんですけれども、資料3をお見せしながら、例えばルート、ダイヤ、利用形態、乗車地、降車地など、この辺をなるべく皆様の意向に沿いながらかつ安定した運行ができる形態をとっていきたくて、というお話をさせていただきました。デマンド型交通といえどもルートがそもそもどこからどこまでなのかですとか、ダイヤが決まっているのかとか、乗車地、降車地が一番ご質問やご意見としては多かったんです。特に降車地については駅に行きたい、病院に行きたい、市外の例えば立川の病院にも行きたいというご意見などもございまして、もちろん高齢者の方々が利用者としては多いものですから、病院とかは買い物できる場所、というのがご意見としては多かったんですけれども、広くとってしまうと運行本数としては減ってしまうという点もございまして、そういった点をいろいろこれから決めるんだけれども、今のうちにぜひ試乗会などもこれからありますので、どういった運行形態が望ましいのかぜひ住民の方々が想像いただけると我々も助かります、という説明をさせていただきます。

地域交通の方針の事業の進め方、大きな数字の3番ですか、特に住民の方々にはかなり強く申し上げたんですが、まずデマンド型交通を知ってもらった上で、サポーターとなる地域組織を立ち上げを検討しますと、この文言に書いてあるとおり、我々事務局の動きプラス委託業者の動きだけではやはり定着しがたいのかなと思っているところでございまして、なるべく住民の方々、地域の方々も手伝いいただけるようなPR活動も兼ねてなんですけれども、具体的な内容につきましては例えば高齢の方々の利用が多いと予想しておりますので、例えば予約の方法とか実際予約をお手伝いしてもらうことができたなら、と考えておまして、住民の方がサポーター、一緒に電話をしてくれて予約をしてく

れるのができたらいいですね、という話も住民説明会でさせていただいたところでございます。

その上で実際利用者の方も乗らないとどんなものか想像できないということでありますので、これからPR活動プラス試乗会が行われる予定でございますので、ぜひ利用いただきたいと。利用してもらってどんなものか想像していただきたいと。その上で皆さんに広めてもらう、どんな制度がこれから始まるんだということを知ってもらって、利用してもらって、定着につなげていきたいところが今の現時点の事務局の考えでございます。

現時点でさっき言ったように予算がとれない状況なので、これからこうするんだという明言ができないのが寂しいところではあるんですけども、10月、11月実際に業者が選定したところでさらに会議の後半になろうかと思いますが、第3回の交通会議でより具体的なお話ができればと思っていますところでございます。以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。では、この資料2と資料3をあわせましてご発言、ご質疑ございましたらお願いします。では、まず最初、熊井委員からお願いします。

【熊井委員】 数点確認をしたいんですけども、まず今回このデマンド交通を入れるにあたって、この第三中学校からママ下のところまで、私の理解ですとバスはもともと道幅的に入れませんと。いろいろな話を聞くとタクシーもなかなか来づらい地域でもあると。だからデマンド交通を入れるという理解で私おまして、ついてはここで本日確認したいんですけども、交通事業者さんサイド、バス事業者さん、タクシー事業者さんについてデマンドを入れていくということについて基本的には反対はないんですね、ということを確認したいです。というのはつめていくと路線がどうなるか、とかいろいろ見えてくるとやっぱり手前の事業との絡みも出てきますので、そこでいろいろとおっしゃり始める可能性もあるかなと思っています、基本的には反対はないんですねということを確認したいです。

それが大きな1点と、細かく数点あるんですけども、まず2（1）の対象地域なんですけど、ここは先ほど申し上げた点でいいと思っているんですけども、今回のこのデマンドについて地域内のデマンドを狙っているのか、それとも地域に出ていくことも含めたデマンドにするつもりなのかを聞きたいです。というのは私、最近息子と一緒に出かけることが多く、この東の地域から自転車で行くんですけども、特に甲州街道を渡るときは大体恐怖体験で、すごい車がびゅんびゅんでつらい思いをしているんです。今回は車両になるので踏切側のところとかかなりボトルネックになるはずですので、そのあたりは第三中学校のあたりから谷保駅とか国立駅までをつなぐようなことをイメージしたデマンド交通にするのか、それとも地域の水平エレベーターみたいなものを目指していくのかどうか、その部分は今はまだ調査していないのでわからないと思うんですけども、今お考えになっているところを教えてください。

あと対象者なんですけど、一番広く、対象地域の居住者です、と。この居住者というとなたをイメージされていますか、というのは高齢者とかしょうがいしゃの方を狙っているのか、最近私、あのあたり自転車ですごく通るようになりまして、新興の一戸建てのものとかが畑にぼつぼつというところであって、割と若いファミリーもいらっちゃって、彼らも車は持っているだけけれども、ちょっとした買い物とかに困っているとか小耳に挟んだりします。ですので、居住者って漠然とし過ぎてちょっとよくわからないんで、今のイメージだけでもよいのでお知らせいただきたい。

最後は運行形態のコメントですけども、おそらくこれはかなりタクシーに寄った形のデマンド交通になると思います。ですので、そういった方向性におそらくなるので、そういった形が強いような

ところに委託調査とかを出していただけると、より良い結果が得られるのではないかと私は思います。以上です。

【事務局（中島）】 1点目のバス、タクシー事業者ということですが、本日はちょっとバス事業者2社の方がきょう欠席されておまして、直接お聞きはできないんですけれども、タクシー事業者さんにはこのデマンドの方針が決まる前に一度ヒアリングはさせていただいております。そういった中で懸念はあるけれども、反対というところではないという形だったと思います。ですので、今日お二方おられますので、ちょっとこの場で言いづらいところはあるかもしれませんが、少しコメントいただくと。

【清水委員】 タクシー会社、多摩交通の清水と申します。

デマンドそのものについては事務局からお話があったとおり、別に特に反対ということはございません。本業とのもちろん絡みはありますけれども、それほど大きな影響があるとは思っておりません。ただ、この運行が開始されるにあたっての形態です。バス寄りなのかタクシー寄りなのかとか、路線的なものとかそういった形態によっては人員を割けるかどうか、これは事業内部の話なんですけれども、慢性的に人手不足ということがございまして、そういったものに人員が割けるかどうかといったものをどちらかという心配しております。以上です。

【原田委員】 銀星交通の原田でございます。悩みは同じ事業者で、やはり今人手不足とかそういう内容的なものについては同じようにありますが、この事業そのものについてはどちらかといえば賛成でございます。以上です。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。次のご質問ですが、対象地域だけなのかということですが、やはり説明会の意見の中では、国立駅あるいは立川、府中の病院に行きたい、買い物もしたいというようなご意見は確かにございましたが、今考えているのは交通不便地域の方を駅、谷保駅、矢川駅あるいは市役所、福祉会館程度までの移送という形では事務局的にはイメージとしてはもっております。そうしないとなかなか時間等が長くなるのと、先ほど言ったようにタクシー事業者さんとの競合がかなり出てくる場合がございます。あと対象者につきましては、狙いといたしましては、これはもちろん通勤通学者という形では考えてございません。その中では高齢の方で今までバス停まで400メートル、500メートル、なかなか行きづらい方、そういったところを対象にしていきたいというふうに考えてございます。ですので、なるべく移動の機会を交通不便地域の方に支援していきたいというのがございまして、サポーターというような組織の考えの中で、できればその地域の方で何人か一緒に花見に行こう、というような形でやっていただくと、このデマンドのまた別な使い方もできるのかと考えております。

それと先ほどご意見ということになるのかなと思っております、タクシー寄りの運行形態になるのではないかとございますが、ドアツードアということになればそういったことが多分にあるかと思っております。ですが、やはりドアツードアの場合乗り合いですので、知らない方が自宅前まで一緒に来られるということもちょっと想定される中で、一概にドアツードアでいいというような意見ではございませんでした。バス停が50メートルぐらい、あるいは100メートルぐらいにできるのであれば、それもいいのではないかとというような形でご意見がありました。それと買い物等もバス路線まで行っていただければ、そこはもう乗りかえて行けるのでいい、というようなご意見もございました。以上でございます。

【岡村会長】 では、お願いします。

【滝柳委員】 料金設定のことなのですが、料金設定を考えると、バスのほうが低価格で、私も今日は50円でバスに乗って来ました。タクシー型になると、これは低所得者とか生活保護者などはやっぱり福祉という、特にしょうがいしゃの場合は福祉券と同額とか、お年寄りだったら無料券配布が必要だと思うんです。その前に午後にある会議の重要性があるんですけど、こういうことを国立市は全面的に行ってくださいのかどうか聞きたいです。

あと一個は、バス停のように停留所になると、時間が決まっていて、その時間に行くに乗れるというメリットがあるんですけど、デマンド型乗り合いに予約というシステムが導入されると、これからの時代には合わない。なぜなら、単身の家が多くなってきているから、ご近所さんに電話してもらうとかはむしろ不可能であって、そっとされるのが福祉の思いというか、時代にあったもの、一人暮らしの高齢者でも気軽に乗れること、一人暮らしのしょうがいしゃでも気軽に乗れることを前提としたつくり方をしてくべきだと思うんです。以上です。

【事務局(中島)】 料金のご質問もやはり説明会の中では何点かあったんですけども、今の段階でいくらという想定はしていないところなんです。ただし、タクシーであれば730円ぐらいはしますよね。そのおおむね半額ぐらいが他市では多いのかな、というふうに考えています。その1つはその辺が判断基準になるのかなと思っております。バスの料金180円が初乗り。距離もございますので、その辺もちょっと考えながら料金を決めていかざるを得ないだろうと。実際に導入しながら最初から料金を決めていくんです、というやり方ももちろんあるんですけども、まずは乗っていただくことを中心に考えながら、後で料金の試行の段階で決めていくというやり方ももちろんあるかと考えていますので、その辺はまた具体的なところが決まりましたら、皆様にまたご相談しながら地域の方のご意見をいただきながら決めていきたいと考えてございます。

割引については、現在の「くにっこミニ」、「くにっこ」もそうですけれどもやっておりますので、そういったところをやはり判断基準になってくるのかなと思っております。タクシーが高いので乗れないという方ですね、タクシー料金であればということかもしれませんけれども、また生活保護という観点も入ってくると思っておりますので、そこだけちょっと別な視点で考えないといけないのかなと思います。それと確かにバス停を置くことによってある程度、定時で路線型にすることも可能と思っておりますけれども、なかなかデマンドは要望があって運行するということですので、定時にというのは難しいんですが、何時から何時の間に1本とか2本とかというようなやり方では対応はできるのかなと考えております。

それと電話等やはりこれからの社会を考える上で、誰もが気軽に乗れるような方向を模索していくべきだと私どもも思っておりますので、またこれも具体的なところが決まりましたら、それにあわせて皆さんにもう一度ご意見いただきたいと考えてございます。以上です。

【岡村会長】 ほかどうでしょうか。お願いします。

【佐野委員】 2点あって、1つがちょうどご説明の中にあつたようなサポーターが予約を手伝うみたいな話があつたんですけど、予約するのに手伝いが必要なほど複雑とか難しい手続きがあるのかなとちょっとイメージがわからなくてどういう形になるのか、もうちょっと知りたいと、これから検討するのかもしれないですけども、もうちょっと知りたいなと思いました。

あと要件のところで居住者としたということで、制約を少し撤廃したということだったんですけど、居住というと予約するにあたって住民票を出したりするのかなとちょっとわからなくて、民間企業に勤める身からすると、例えば対象地域から国立駅や谷保駅とか定められた降車地へのルートであ

れば、予約してタクシーに乗ったんだとしたら、もう勝手にお客さんとしては300円払うだけでいいですよ。そういうルートにお客さんを乗せたことによって、タクシー事業者は月末とかにまとめて国立市にその分の残額を請求できるみたいな感じだと、利用者からしても簡単だし、使いやすいのかなと思って、居住者という要件がどこまで確認しようとしているのかなというのを伺いたかったです。

【事務局（中島）】 サポーター組織なんですけど、これから具体的にちょっと考えていかないといけないところがございます。やはりタクシーを予約できる方であればこれは当然できるだろうと思っております。しかしながらタクシーのようにタイムリーで予約するというのは、このデマンド交通の場合にはあまりなくて、前日あるいは1時間前、2時間前という形になって、何時に行きますよというのがはっきりしておりませんので、大体の時間は決まっているかもしれませんが、少し待ったりということも当然出てきます。そういったことも含めてタクシーとは少し違ったというところで戸惑いがあるのかなと思います。そういったところをきちんとご説明できる方、あるいは、じゃあ実際にどういうふうに予約するのかというのが、高齢の方はなかなか理解、使うまでにお時間がどうしてもかかる方がおられますので、そういう方をサポートしていただければと考えています。

あと居住者の要件ですけれども、住民票で一々調べたりということは考えてございませんが、他市でやっている事例では事前登録というような形で、その住所に住まわれているところを確認して、利用券、利用バス券みたいなものを発行して、という事案がございますが、やり方はこれからということと考えてございます。以上です。

【佐野委員】 ありがとうございます。事前登録ということですが、私は事前登録は反対で、なぜかというところ例えばある交通不便地域から一定の要件を満たす降車地のルートだったら補助を出します、という要件にしたところで、そうじゃない地域の人たちがわざわざ要件を満たしているところまで歩いて行って、そこでタクシーを予約して乗るかというところ、あまりそういうモチベーションは、はたらくにくいと思っていて、事前登録してきちんと居住者であることを確認するところにコストをかけることにあまりメリットはないのかなとちょっと思いました。あと前日とか1時間前、2時間前に予約するって普通にタクシー利用するときでもある話なので、もしかしたら説明の仕方としてタクシーを使うときにも前日とか1時間前、2時間前に予約していただけたら、この地域にお住まいの方でしたら割引になります、みたいな言い方だと伝わりやすいのかなということも思いました。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。事前登録云々はこれからの話なので今言われたご意見も十分加味してまいりたいと思います。それと先ほどちょっとサポーターの手伝いが必要だというような話で、タクシーではないというところをきちんと伝えないと、これは間違った形になってしまいますので、乗り合いが基本ですよ。Aの人は駅にすぐ行きたいのにBという方がいたのでもっと南、多摩川寄りに行って、ぐるりと遠回りした。でも、そういう乗り物なんですよ、ということも含めてご説明していただきたいという思いがございます。以上です。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【滝柳委員】 滝柳です。タクシーでないのならバスの料金設定で考えてほしいと思います。そういうのも結局手帳受給者でなければ減免が受けられないのも反対です。あともう一個はサポート事業にするということは無理があると思います。なぜかというところは個人は自由が基本だと思います。自由に乗って自由に出かけたいというのは誰もすることなので、予約、電話もきくし、自由に出られることを条件に、ということでやっぱり乗り合いでも決まった時間にその場に車がある、バスがあるとい

うことがすごく市民にとっても歓迎をできることだと思います。あと谷保駅、矢川駅ルートにつながるの賛成しておきます。以上です。

【事務局（中島）】 料金についてはバス料金に準じて、というお話かと思いますが、こちらについても今後の課題ですので、今ここでバス料金がいいとか悪いとかないんですけども、とりえずこの調査委託の中では実際にタクシーなりその車を利用してどのぐらいコストがかかるのかというところも調査して、じゃあ全体でこのぐらいだったらいいんじゃないか、というような形の料金はやっぱりつくっていききたい。割引だとかそういったものはまた別の考えです。

【滝柳委員】 タクシーではない・・・。

【事務局（中島）】 もちろんタクシーではないですので、おおむねタクシーの半額程度が今多いところを加味したいと思っておりまして、ちょっとご理解いただければと思っています。確かにサポーター組織等、結構課題はあるところだと思っています。乗り合いで乗る限りは全てが自由にできるということはなかなか難しいだろうと思っておりまして。ただ、できるだけ利便性が高い乗り物にはしたいなと思っておりまして、タクシーに比べたらやはり不便な乗り物であるだろうというふうには思っています。それと決まった時間に運行できるような形、もう1つの形態だと思っていますので、それも含めてやっていききたいと思っています。矢川、谷保のほうですね、目的地はいろいろなご意見ございますので、これは慎重に皆様にご意見いただきながら市民の方が実際にご利用される方の意見をいただきながら決めていききたいと思っています。

【岡村会長】 ちょっと私も発言を。今回のこのデマンド交通を想定したものは今まで何もやっていなかったところから一からやりますというのではないということは、これはまずこのメンバーの方々認識をいただきたいということです。今、青柳ルートが残っていますが、実は休止したんです。ワゴン車で車椅子も乗れて、同じ決まった時刻、決まったルートでお客さんを乗せるということできなくて、どうもそれではお客さんも少なく明らかに採算もよくない。採算がよくないとお金がかかっていくだけではなくて、みんなで乗り合って同じ時刻に1日5本か10本来るというやり方がなじまないことが実験の結果明らかになった。それからあと、三中の付近に1日週に3回実験をやって、これは最初から期間限定でやったんですが、ちょっと時刻が悪かったとかいろいろあるかもわからないけれども、想定したものよりかなり利用者は少なかった。地域の方にかなり頑張っていた上でも1日数人、来られなかったときもあった。それはワゴン車があったということで、これはうまくいかないところが出発点でこの話が来ているというところで、地域の方にもこれは事前に説明しなきゃいけないのかなと思っています。なので、非常に厳しいところからこれが始まっている。いろいろなものも欲しいし、この地域の人のあらゆる人のあらゆる移動に対応したい、という思いももちろんやっているわけですけど、それでやってきた今までのやり方のものがうまくいかなかったというところを出発しなきゃいけないのが1つだと思っています。

もう1つ、デマンドの種類をきちんとまとめていただいたと思っています。市民の方の説明としてもかなり踏み込んで書いていただいたと思っていますが、多分このメンバーの方で認識をさらにさせていただくと費用の面かと思っています。これは費用というのはお客様に払う費用という意味ではなくて全体の運営にかかる費用ということで、結果的にはかなりの割合を税金で払うかもしれないということですが、もし専用の車を朝の9時から5時ぐらい、1日8時間運転手さんの休みを入れてやろうとすると1日3万円ぐらいかかるんですけど、ワゴン車1日8時間で人件費やら車両も入れると2万円ではできないんですね、3万円ぐらいかかってお客さん1台100人乗ることは絶対ない。

100で割っても300円なんです。多分この地域だと20人乗ったら非常に大成功だと私は思っています。実験で数人だったので、1日3万円を20で割ると1,500円です。そうするとタクシーのメーターで行くのに2倍かかっている。福祉有償でも料金はタクシーみたいな高いやつもあると思いますが、それより福祉有償のコストより一人当たりが安くなることはたぶんないので、それでもあえてやるかどうかというのが今回の実験だろうと私は思っています。あとほかにもやり方があって、タクシーが空いている時間、普通のメーターのタクシーが空いている時間、そうするとセダン型になってしまう、新しいワゴンのタクシーでしたっけ、あの車両が入ってくると話は別で、車椅子の対応はある、ぎりぎり可能である。

【原田委員】 可能なんですけれども、お乗せするのに慣れていらっしゃる方でも10分くらいはかかる。

【岡村会長】 なので空間としては天井はやや高くなっているんですが、車椅子だと可能だけでも、かなり厳しいという状況で、もしその車が市内の事業者にたくさん入って日中運転手さんが空いている時間に来ていただくとすると、多分メーターで走る分ぐらいを市が払って、お客さんがいくら払うかわかりませんが、その差額が市の持ち出しとなりますが、そうするとタクシーのメーターで行くより若干安いのかもかもしれませんけれども、でも、普通だったら往復とお客さんが片道乗って帰って来ますけど、メーターで行けと行って往復のメーター料金を払わないわけには多分いかないだろうと思っていますので、そうすると2人ぐらい毎回乗っていただくと多分タクシーのメーターで行くより安いので、そうするとタクシーよりはいいじゃない、というよりはタクシーよりも安いお金で何人か乗ってというのもやってもいいのかなと、市が支援をしてやる意味もかなり出てくるのかなということがあります。

でも、そうすると例えば車椅子は乗れないということになるので、私から見るとかなり厳しい実験になるんじゃないかなと個人的には思っていますので、そうするとかなり知恵を出していくとか、もしかしたら毎日じゃないかもしれないとかということも含めて、多分今後市民の方にご説明していただくときには、何でもできますというよりは何でもできるけど、その中から選んでいってどういうやり方をしていくのか。まず地域の方で考えてくださいということになるんじゃないかなと思っています。例えば毎日ではないけど、運行する日は1日何便かありますとか、もう通勤通学の時間帯はできません、お昼の10時ぐらいから午後の4時、5時ぐらいまでですとかいろいろどこを削って、どこを絶対残していくということをしょうがいしゃの方も含めて地域で考えていくという。多分そうやって話し合っていく中で、地域の人どんな人がいるのか意外と知らない方がいるでしょうから、じゃあサポーターでこんなことをしたらいいのかなというのが地域に出ていくと、実験としては厳しいかもしれないけど、うまく育っていくのかなという事例は全国たくさんありますので、私は実験の意義は多分あって、成功するかしないかは五分五分ぐらいじゃないかなと思っています。そういうところはいずれご説明をしていって、認識をして育っていくのかなと私は思っています。ただ、私も現地をじっくり見て、現地にどんな人がいらっしゃるのかわからないので、あくまで形で考えていただけなので、ここはぜひ皆さんと一緒に考えていけるといいなとこの件については思っています。長くなりましたけど、ほかにご意見はいかがでしょうか。お願いします。

【滝柳委員】 滝柳です。何度も質問すみません。でもこれは言わないと、と思って。私も諸手をあげて、デマンドに反対しているわけではありません、これは言っておきます。ただ私も「くにっこミニ」を利用しているときに乗車拒否を受けた者なので。やっぱり面倒くさい客は乗せたくないという意味も含めて、乗ろうとしたときに逃げられた経験もあります。それを全部言っているわけではあ

りません。でも、今回こういういい実験が行われるとして、福祉タクシーの利用者、本当に現実をいうと、業者に押し切られて、行きたい、デパートに行きたい、お店に行きたいまさに使うときに、福祉タクシーの予約でそういう人たちが乗れないということも理解していただきたくて。こういうものがつくられるときにはそこもやっぱり見込んでほしい。福祉タクシーでできない部分を、本当はそういった人たちも乗れるようにリクランニングの大きな車椅子、電動車いすの重いものでも乗れるようになっていただきたくて意見を言っています。だから乗車拒否をされた経験がないとここまで厳しく言わないと思うんです。やっぱり現実的そういった人たちもどうぞお好きに、ということも理解していただきたいです。以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。今のご発言いただいた件はこのデマンド型でやろうとしていることだけに限らない。今のバス、タクシーもそうですし、今日午後あるんですか、福祉有償をもっとよくしていくところもあわせてだと思いますので、それは我々忘れずにいろいろ議論して、新しい案をつくっていくのがいいかなと私も今話して思ったとおりで。ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

そうしますとこの3の(1)の議題までにつきましては、まずはこのような形でもう既に市民の方々にも出してそろそろ検討する委託の専門の業者もこれから決めるということですので、秋ぐらいの会議のときにはもう決まっているということですので、池田委員、お願いします。

【池田委員】 ハイエースは実際、青柳は残った1台、何台動かしているんでしょうか。

【事務局(中島)】 1台です。

【池田委員】 残っているハイエースはあと何台。

【事務局(中島)】 残ってないです。

【池田委員】 要するに休止しているわけだから、使っていないもの。

【事務局(中島)】 車自体は運行業者さんのものなので。

【池田委員】 ではレンタル。

【事務局(中島)】 ええ、レンタルで。もうレンタル先のほうに戻られている。

【池田委員】 デマンドで新しくやる場合は違う車両を検討。

【事務局(中島)】 これも本当に試験的なもので最初は委託の中でコンサルタントさんが実際にタクシー事業者さんだとかあるいは人を運べるような業者さんのほうに再委託という形で本当に短期間やっていただくということで考えておりますので、まだそこのところはとった業者さんと詰めなきやいけないんですけれども、基本的には市内の道路をよく知っている運行業者さんと考えています。それは1社にこだわらずに複数社と契約をしていくということも1つ考えております。

【池田委員】 ハイエースは結構大きいので、自立型のこの大きさの車椅子であれば2台ないし3台は全然乗れるんですよ。実際2台、3台つるんでお友達同士買い物に出るみたいなことは可能なんじゃないでしょうか、乗れば。

【事務局(中島)】 委託期間中で、ということだとかなりその辺は難しいのかなと思ってまして、その後に導入できる、デマンドをやっていると、国立の状況に合った形であればやれるということが決まってくれば、その車両については今言われたような形も考えていけるのかなと思います。しかしながら、まずは本当にそういったデマンド型が国立に導入していけるのかというところの需要調査含めてですけれども、そちらのほうがメインになってくると考えています。

【池田委員】 まだこれは僕の勝手な理想なんですけど、車椅子の方は大学通りは幅が広いので、

友達同士何人かで出かけるということは十分可能な国立市だと思っているので、あとは道具というかハード面というか、車をちゃんと用意して本人たちが動ける状況をつくれればいいと思っているんですけど、言うのは簡単ですけど、やるのはなかなかというところだと思うんですけど、これからもうどういうふうなデマンドかわからないけど、見守っていければなと思っています。

【事務局（中島）】 アイデアはこれからいろいろ出していきたいと。多分デマンドだけでは今の件については解決できない問題だと思っていて、この後あります福祉的な交通を検討する運営協議会がごさいますので、そちらのほうと今この公共交通会議、連携を図りながら今言われた意見をその場に提出しながら、またフィードバックしながら考えていきたいと考えています。

【岡村会長】 今日時点で（１）につきましてほかいかがでしょうか。そうしますと今日は何を決めるかという話ではあまりないので、このような形で検討されているということが抱負に近いようなところで、今いろいろご意見をいただきましたので、それを全て事務局で受けとめていただいて、さらに検討をしていただければと思っていますが、事務局から何かございますか。

【後藤先生】 いいですか。

【事務局（中島）】 午後の福祉有償運送運営協議会のほうで委員としてご参加されることになっておりまして、市長の指名ということもございまして会長職をやっていただきたいと考えているところでございますけれども、正式には午後就任という形になります。その前にこの公共交通会議の雰囲気、どのような形でやられているか知りたいということで、一橋大学の後藤先生が見えられておりますので、一言ご挨拶も兼ねて意見をいただければと。

【後藤先生】 お時間いただきます。後藤玲子です。初めまして。本日は非常に勉強になりました。午後との連携がとても大事という宿題をいただいたので、とてもありがとうございます。ただ、私は考えているのは公共から福祉を見ると、福祉から公共を見る、実際に見ていくのは完全に同じではないと思います。ですから、公共の中で地域公共交通の問題を話すのであれば、どんな場所においても、どんな所得があろうとも、どういう個人的動機であろうとも同じように公共交通を利用できる機会の平等を、実質的に徹底をするというのがおそらく交通から見た福祉の視点として重要な問題となってくると思います。ですから、最後のほうでいろいろ具体的に話していただいたような電動車椅子の利用者が3年ぐらいたっていろいろなところに行ける。果たしてそれをどう実現するかというのは、まさに地域公共交通の重要な課題であると思いますので、こちらはこちらで福祉の目から見てムービングやコミュニケーティングやそういうことを一体どうやって地域の人たちのボランティアを利用しながらつくっていくか、というのは真剣に議論をしますので、できれば地域公共交通のほうではもうちょっと実質的平等の問題については、ご議論いただけるとありがたいと思います。以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。では、（１）の議題はこちらで終了させていただきます、次（２）にいきましょう。

【事務局（長谷川）】 それでは、議題（２）コミュニティワゴン試行運行〔青柳ルート〕の見直し（案）ということで、資料４と５を見ながら説明させていただきたいと思います。青柳ルート、試行運行中であるんですけども、経過としては今年3月末までの3年間、試行運行継続の基準を持つところで1日の利用人数が50人を超えるか超えないか、超える月もあれば超えない月もあったことで、平成29年度の試行運行を継続すると。他のルートは休止になってしまったんですけども、青柳ルートにつきましては試行運行を継続すると。ただし、ルート見直しや収支状況の改善の見直しも図っ

ていきますということで、29年度運行しているところがございますので、ここでちょっと青柳ルートの見直しを図るということで出ささせていただいたところがございます。

まず、資料4をご覧くださいんですけども、今年度の青柳ルートの利用状況です。利用状況はかなり増加傾向でございます。実は29年はこちらのほうで具体的なPR活動を行ったわけではないですけども、昨年度に比べますと（一日あたりの利用人数が）50は超えていて6月、7月については1日60人を超えているということで、特に何もしなくても増加傾向にあります、ということが青柳ルートの現状でございます。そこで今回ルートの見直しなどを図っていきますと申し上げたんですが、事務局としては何もしなくても増加傾向にあるので大きく変えなくてもいいかなと思っておりますのでございまして、今回見直し後と見直し前を案として提示させていただきました。基本的にはごらんのとおりルート、ダイヤは大きく変わっておりません。変えるのは朝の1便のところを、変えるというか実のところもとに戻すということになります。案としては当初実は見直し後の案が青柳ルート開始当初のダイヤでございました。ただ、この見直し後の1便が青柳方面に向かう矢川駅から向かう便でもあまり費用面で変わらないところがございますので、実は見直し前の経過には変えた経過がございます。変えたんですが、実はこの朝一、7時半から矢川駅から青柳方面へ利用される方はほぼゼロに近い状況が続いておりまして、便を増やしたものの、増加していないという経過がございました。変えなくてもというご意見はあるかもしれないですけども、実は矢川駅から交通が多い朝からラッシュの時間もあって、ダイヤが安定しないということがございまして、本来変える意図としましては利用者の増というよりは安定したダイヤを図りたいと。朝のダイヤを安定させたいという狙いがございまして、見直し後の案とさせていただきますというところがございます。ですので、基本的には見直し後ということですけども、もとに戻したいというのが事務局の考えでございます。ですので、基本的には事務局としては大きく変えないでこのままいきたいと。なおかつここで実はPR活動もしたいなと思っていて、具体的なものが何かと申し上げますと、ちょっと青柳ルートのチラシを、青柳団地などを中心にまいていきたいなということを考えております。青柳団地には配布プラス自治会に回覧板として改めて青柳ルートを運行しています、と。現時点では試行運行で、本運行に向けて引き続き頑張っていますということで、ちょっとここでまた一手打ちたいなと考えているところで、基本的には何度もいいますが、事務局としては大きく変えずにこのままいきたいというのが考えでございます。以上です。

【岡村会長】 それでは、これはいかがでしょうか。朝の1便では7時半ぴったりに矢川駅を出るとすると武蔵野の路を含めて40分過ぎていることがあるので、7時40分より前に武蔵野の路に着いて、駅に行くほうを、定時運行したいという意味です。それ以外変更しないという提案でございます。これは地域公共交通会議の審議事項というものなのですが、いかがでしょうか。お願いします。

【熊井委員】 10日ほど前にこの会議の資料が郵送で届けられまして、あけるのが若干嫌だったんです。というのも青柳の経過の議論があるだろうなと思っていて、前々回でしたか、3ルートをどうするかという話で、私がもう青柳だけ残してほかは休止にきなさいと、（一日あたりの利用者が）50絶対超えるからと私は言ったんです、そのとき。超えてなかったらどうしようと。越えていたんで、見て安心をしたんですけども、ほっとしたというのが一言ですね。それで結局50を常に超えるようになったというんですけども、その原因って何ですか。そこは多分次のデマンドを入れるときにも考えているというか、いろいろなヒントにもなると思うので、なぜ増えたのかということは一応事務局の中で整理しておかれるといいのかなと思っております。私は前々回の会議のときにはルート

と時間をチューニングすれば増えます、と言ったんですけど、結局あまりチューニングされていないので、じゃあ何なのかというのがあるんですけども、もしかしたら2ルートを休止したことが逆に心理的な影響があったのかもしれないなと思っていて、一言で言うとバスは乗らなきゃなくなります。じゃあ乗らなきゃねと思ったのかもしれないです。その後によく事務局の方で把握いただきたいなというのが私のお願いでございます。以上です。

【岡村会長】 では、周知していただければ。

【事務局（中島）】 確かに休止をするときの説明会をやったときですけども、ほかの2ルートと青柳ルートが明らかに来られた方々が違いまして、本当に困っているという実情を来られた方も青柳ルートが一番多くて、切実に訴えられたというところがございます。ほかのところはまあしようがないだろうなというところが結構あったんですけども、そういう面では少し皆さん危機感をもって乗っていただいているのかというところは委員おっしゃるところだと思います。それとこの中で口コミですね。友達の方とかお知り合いの方がバスに乗っている、便利だと言われると乗ったりというところもありますので、そういったPRもやはり重要なのかなというところで考えているところでございます。今後も分析して、次に生かしたいとは考えてございます。

【岡村会長】 ちなみに青柳ルートが一番立川寄りの緑川とか青柳大通り南からちょっと入ると立川のコミュニティバスが走っているんですけど、そちらも1年、半年くらい前に本数が倍かそれ以上になって立川まですぐ行けるようになったんですけど、その影響はなかった、減ったという意味での影響はなかったということですね。なので、もともとニーズがあったところを皆さんバスがあるということを確認いただいて乗っていただいたのかという感じはしますので、今後もこういう形で。収支率では結構厳しいんですかね。収支率は目標ではないんですけど、一事業者当たりせつかくワゴン8人乗れますので、平均して3か4ぐらい、平均して3人だと22台だから66、平均3ぐらいはせつかくだから乗ってほしいなという感じはあります。これは平均5になると乗り切れない人が便として出てきちゃうので、目標70人ぐらいあたりが乗りこぼしもなく、お客さんも多くという感じでしょうかね。ほかいかがでしょうか、内容についてはこれでよろしいですか。特に。あと何か要望とかそういうご発言があればいかがでしょうか。よろしいですか。これは原案どおり承認されたということになります。

次、(3) 休止ルートの取り扱いにつきまして、お願いします。

【事務局（長谷川）】 (3) で休止ルートコミュニティワゴン試行運行〔泉ルート（谷保ルート）〕を含む、〔矢川・東ルート〕の取り扱いについて、こちらのほうは資料等は準備してございません。こちらは今年度29年度から泉ルートと矢川・東ルートが休止中という状況で、今回デマンド型交通の提案をさせていただいた上で、この2ルート、泉ルート、矢川・東ルートはまだ実は休止中という扱いなので、正式にどうしていいかというのは決定されていない状況でございますので、ここでこの2ルートにつきまして正式に廃止という扱いをしてしまうとか、それともこの休止扱いでまだ含みを残すのかということ、事務局側としては実はこの休止中のバス停が置いたままでございまして、課としてはいつまで置いてあるんですか、というご意見もある状況で正式に廃止という扱いであれば撤去をさせていただいて、バス停として配置しなくて済むところがございますので、課としてこのバス停につきましては撤去も含めて2ルートの取り扱いについて、最終的な決定をしたいと思っているところでございます。以上です。

【岡村会長】 ということでこの件はどうでしょうか。お願いします。

【滝柳委員】 個人的には立川バス、京王バスを上手に乗ればこのルートは大丈夫だと思っておりますので、廃止でも構わないと思っております。

【岡村会長】 いかがでしょうか。

【熊井委員】 一点だけ質問なんですけれども、休止の状態でバス停だけを撤去することはできますか。いや、事務的に一応運輸局に届出を残しておくかどうか。というのもできる可能性もあるかなと。ただ、逆にそれがメリットになるかどうかというのもある。ただ新規にまたつくろうとすると大変。だから、そういう中間の選択もあるんじゃないですかという。

【事務局(中島)】 休止自体は基本1年で次のときに何か行わなければそのまま廃止という形になるかと思えます。ただ、道路管理者の立場から言わせていただきますと、使わないものについては撤去していただかないと困りますということになって、今年度末で占用期間が終わるというところもございまして、そのまま存置というのはちょっと難しいだろうと考えています。

【岡村会長】 お願いします。

【原田委員】 府中のほうはまだバス停が残ってしまっていて、今休止のところでもまだバス停が残ってしまっていて、それに対して費用が発生しています。来年からまた地代が上がると。府中に限らずそういうような国立もそうなんですけど、そういうことで休止していても費用がかかってくるということです。

【岡村会長】 事務局にとっては休止ではなく廃止についてここで審議ということなので、それなりに重い話でもあるんですが、いわゆるコミュニティバスとかその種のものでしたら復活とか新規、もちろん大変ではあるんですが、この会議の承認があれば運輸局等での手続きは簡素化されるということになっていきますので、もし復活ということがあったとしたらまたもう1回やるというので、もうそれほど大きな困難がないとすると、1年たって休止のものを廃止することで大きな問題はないんじゃないかと私は思っていますが、これは廃止ということにつきまして改めて意見をいただければと思います。いかがでしょうか。それほど手続き的にも問題はないのかなと思っています。ということで休止を廃止という形でもよろしいでしょうか。はい、ありがとうございました。

そうしますと次に4、その他についてよろしいでしょうか。それでは、事務局お願いします。

【事務局(長谷川)】 4、その他以降につきましては、実は今日バス事業者さんが2社ともいらしていないので、この議題のメインの方々がいなくて、きょうは本当に小耳に挟んでいただく程度になってしまうんですけれども、他市で今年度実施している交通施策の紹介ということで、青梅市さんのサイクルアンドバスライドという制度を紹介させていただければと思っております。

サイクルアンドバスライド、基本的には簡単にいうと自転車まで行って、そこからバスに乗っていただくというところございまして、例えばですけども、谷保駅に向かいたい泉の方が、泉から谷保に向かうと坂道があるので、例えば近くのバス停まで自転車で行って、そこからバスに乗ってもらうという、坂道を自転車で行くような方がしんどいから、こういう制度が使いやすいんじゃないかということで紹介させていただいたところございまして。

実は他市でいいますと今回青梅市を紹介しておりますが、神奈川であれば神奈川中央交通「かなちゅう」さんを中心に多くを展開しているところございまして、基本的には市の余っている土地なんかを利用して、簡単に自転車駐輪場の本当に柵をつくる程度に整備して、そこを駐輪場として使うと。その上でとなりにあるバス停でバスに乗っていただくということで、基本的には無料開放駐輪場と見ていただいていると思うんですが、駐輪場に自転車を置いてそこからバスに乗っていただくという制

度が今回青梅市ですと実証実験をやっていますというところがございましたので、紹介させていただいたところがございます。本来であれば立川バスさん、京王バスさんでやっている事例があるのかと、実際こういうところを他市から来ているのか聞いたんですけども、別の機会にお話しさせていただければと思って、今回資料の配付程度で恐縮なんですけれども、こういう制度があるんだなというのを見ていただければと思いますので、よろしくお願いたします。

【岡村会長】 何かご質問その他ありますでしょうか。

【熊井委員】 単純に資料を配付するという事は、国立市としてサイクルアンドバスライドをやりたいんでしょうか、ということがまず1点あるのと、あと最近私は工作中、交通にかかわる仕事をしておりまして、自転車の問い合わせが本当に多くて4月か5月か忘れちゃったけど、自転車活用推進法というのが国会で通りました、自転車の活用は自治体さんはいろいろ考え始めていましたので、それに対して問い合わせが多くて対応しているというのが私の状況なんですけれども、この資料を配られたということは何かやられたいということですよ。そこのあたりをちょっと話していただきたいのと、特にこのサイクルアンドバスライドについては、前から公共交通会議の資料でも自転車の活用が書かれているんですけど、何狙いなのかいまち自分の中では腑に落ちてなくて、そこのあたりの資料とか考えをちょっとお聞かせいただきたい。

最後に国立駅前の自転車駐輪場も大きく10月から変わりますし、そのあたりのことがもうちょっと情報をいただきたいのと、あと自転車に乗っているんですけど、大学通りの自転車レーン、本当に皆さん逆走するんですよ。週に一、二回は大体逆走している方を見るので、そのあたりの取り締まりを警察の方がいらっしゃるんですけど、よくよく考えていただきたいなという思いはございます。すいません、雑駁な話になりますが、以上です。

【事務局（中島）】 自転車の使い方については、現在自転車対策審議会というのがございまして、そちらの中で自転車ネットワーク計画を今後策定していこうということで、今準備段階ではあるんですけども、やってきております。そういう中で自転車の活用ということもございまして、このサイクルアンドバスライドについては今後この交通会議もそうですけれども、ご意見をいただきながらちょっとまとめていこうかなというふうには考えているところです。

大学通りの自転車レーンの逆走については、もう何十年も前から話があって、市としてはいろいろと啓蒙活動した中ではかなり減ったという認識ではございます。確かに知らない方、知らない市外の方が来られると逆走があるということもちょっと聞いておりますけれども、その辺も今後のマナーの向上等も含めてですけども、検討していきたいと考えています。それと6月の定例市議会の中でも大学通りの話が出まして、市としては東京都さんと自転車レーンの舗装が大分傷んでおりますので、整備についても含めて協議検討させていただいているところでございます。以上です。

【岡村会長】 ということでございます。はい、お願いします。

【滝柳委員】 自転車のことについて出たので、歩道と自転車レーンが別々にあることで、すぐ車椅子が困っていて、歩道のほうは高い段差があることによって、自転車レーンに行けないようになっています。それで歩道のほうに点字ブロックがあると、常に点字ブロックを踏んで車椅子は走行するので、前に左向きを歩いているような感覚なんです。自転車レーンを走行すると、車と自転車に怒られて邪魔だ、危ないと言われて、もしよかったら歩道と自転車レーンの段差を逆にして、自転車レーンを立川市のように、前にしていただければ、車椅子も走行しやすくなるので、あとこれは絶対そういうふうにお願したいのですが、北ルートの線路沿いの歩道は常に段差があるので、あの段差を

国立駅南口のように全てなくしてほしいです。あの段差は大変困っております。以上です。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。歩道の自転車というのはもう前から言われているところでございますので、こちらは基本的には自転車は車道ということになっておりますので、そういったマナーを今後も徹底させていただければと思っておりますが、なかなかその辺が守られるかというところが難しいところで、自転車ネットワークの中でもその通行空間の整備と安全に通行できるルートということも含めて今検討しているところでございますので、それとルール徹底とマナーの向上、これはセットでやっていかなければいけないと考えてございます。それと段差解消については、これはもうバリアフリーのことはなろうかと思えますけれども、こちらについても担当部局のほうには指示をしているところなんですが、なかなか全体を改造しなければいけないというようなところもあって、ちょっと進んでいないところがあるかと思えます。そういう中で国立駅の再整備もございますので、あわせてやっていこうと思えますけれども、できるだけ早急に対応はしていきたいと思っております。

【岡村会長】 ありがとうございます。これはどうでしょうか。たまたま茅ヶ崎とか藤沢、私よく知っているんですけど、もともと自転車駐車場がない時代から何となく歩道に置いてある自転車があって、何だろうと道路管理者がいろいろ考えている中で、どうもそういう利用のされ方をしているらしいということでこうなったという経緯もあるようですので、そういうことの観察も含めてもっと利用してほしいという面と実態としてそういう利用があるというところ、特にハケの下あたりからだろうと、坂を上るのは嫌ですから、そういうことも含めて見ていただけると、藤沢の場合はちょうど道路拡幅、団地とかいろいろなことでできたと聞いていますので、これは他市の話ですが、もしあればということでご検討いただければと思います。ほかいかがでしょうか。よろしいですか。それでは、その他の（２）でお願いします。

【事務局（長谷川）】 それでは、次回第3回の日程なんですが、ちょっとまだ確定ではなく予定ということでメモしていただきたいんですけども、デマンド型交通の話ですけども、業者の方が決まった以降会議を持ちたいので、11月末ごろを考えておまして、今のところ11月29日水曜日にできたらなど考えております。その日だけメモいただければと思います。正式に決まり次第また連絡ということになるんですけども、今第1候補日としてはこの29日水曜日10時からと考えておりますので、準備をよろしく願いいたします。その他何か全体を通して。

【滝柳委員】 いいでしょうか。その他（１）についてありませんかと聞かれたので、2番に移ったんですけど、ちょっと意見があります。一つは前回も意見したんですが、京王バスの国立駅の乗車のところのポールだけは何とか速やかに撤去していただきたいです。京王さんが来ておられますので、ぜひあのポールをどかさないと、私があそこから落ちたので、実際にはあのポールをどかしてください、お願いします。あと2個目は事故を起こしたワゴンの業者さんと委託業者さんと市民の方が速やかに解決していただきたいんですが、このことは市もご存じですか。事故のことは何か聞いておられますか。

【事務局（中島）】 1点目のポールの件については、ちょっと再三言っているところもでございます。ただ、多分屋根の構造自体を変えないとできないということで、すぐの対応ができないということでは伺っているところでございます。今ちょっと民々の話になるかなと思えますけれども、事故があったという件については、私のほうは存じております。

【滝柳委員】 速やかに解決できることを願っております。以上です。ありがとうございました。

【岡村会長】 あとほかにご意見伺います。

【佐野委員】 進め方のことで議事録のところに時間配分とか目安でもいいので書いておいてもらえると安心できると思います。結果的にはきょうは3の1がメインだったと思います。後からわかったんですけど、11時過ぎたあたりでドキドキしてしまってすいません。あと議題のところの意見を出し合うことが目的なのか決をとることが目的なのか。それは例えば3番だったら廃止についての審議をしますとかそういうところがわかるとよかったのかなと。それは参加者の私たちの態度の問題であるかもしれないんですけど、決をとるとり方がうなずきというのはちょっと斬新だなと思って、挙手とか何かやり方があるといいのかなと思いました。

【事務局（長谷川）】 ありがとうございます。次第の書き方プラス決をとる場合は審議事項とかについては、そのように書かせていただければと思います。審議の決の方法につきまして、挙手とかそういう方法でやらせていただければと考えております、ご意見ありがとうございました。

【岡村会長】 審議について特に法令上の審議事項については明記していただくと、私もごめんなさい、きょうは仕切りが悪くて申しわけございません。あとご意見いかがでしょうか。あとは事務局、進行をお願いします。

【事務局（長谷川）】 それでは、次回先ほどのとおり11月29日（仮）ということでご留意いただければと思います。ほかにご質問なければ、第2回公共交通会議、こちらでおしまいにさせていただきます。どうもお疲れさまでした。

— 了 —