

平成29年度 第3回国立市地域公共交通会議

平成29年11月29日

【事務局（長谷川）】 それでは平成29年度第3回国立市地域公共交通会議を始めさせていただきます。お配りしております名簿がございますとおり、東京バス協会の今野委員にかわり依田委員にかわりましたので、依田委員さんから一言ご挨拶をお願いいたします。

【依田委員】 おはようございます。10月1日から東京バス協会に来ました依田と申します。微力ながらお役に立てればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 依田委員さん、ありがとうございます。

続いて、欠席のご連絡をいただいている方がおります。鶴澤委員、石坂委員、熊井委員、江村委員、以上4名から欠席のご連絡をいただいております。また柳瀬委員につきましては、代理で小野寺様にご出席いただいております。

本日、半数以上の出席がございますので、この地域公共交通会議は成立しております。

前回から引き続きになりますが、ホームページに掲載させていただく関係がございます、委員さんのお名前を掲載させていただくこととなりますので、よろしくお願いいたします。

また議事録を作成する関係で、この会議の内容は録音させていただいております。ご了承ください。

それでは、岡村会長、進行をお願いいたします。

【岡村会長】 よろしくお祈りいたします。

次第に基づきまして、進めてまいります。予定で11時半までとなっておりますが、これを超えることはほぼなく、これより少し早いかなという気もしておりますが、皆様よろしくお祈りいたします。

それでは、配付資料の確認ですね。

【事務局（長谷川）】 まず事前にお送りしております資料、特にお忘れ等ないでしょうか。一応確認させていただきます。まず次第が1枚、続いて資料1. コミュニティワゴン試行運行〔青柳ルート〕の今後について、資料2. コミュニティワゴン試行運行利用状況アンケート（案）、資料3. 国立市コミュニティワゴン試行運行 評価基準・目標値（再掲）、資料4. 国立市コミュニティワゴン試行運行事業 今後の予定、資料5. 青柳ルートの運行を続けるために（案）、お配りしているのは以上でございます。さらに新たにきょうお配りしている資料が3点ございます。まず委員さんの名簿1枚、国立市コミュニティワゴン試行運行〔青柳ルート〕利用状況、（参考資料1）となっております。最後に、こちらは参考程度なんですけれども、今年度8月末に国立市公共交通マップを新たに作成し直しまして、こちらは参考資料としてお使いいただければと思います。よろしくお願いいたします。

特に過不足等はないでしょうか。

それでは岡村会長、続けてお願いいたします。

【岡村会長】 それでは次第に従いまして、2. 報告、（1）デマンド型交通進捗状況につきまして、事務局より説明をお願いします。

【事務局（長谷川）】 デマンド型交通、前回の会議でも進捗状況を報告させていただいたんですが、今回の進捗は1点のみですが、コンサル業者が決まりましたという報告でございます。11月にプロポーザルで業者の選定を行いまして、会社のほうは八千代エンジニアリングさんという会社に決まりました。きょうから、まさに打ち合わせのほうが入っております、その後また具体的にデマ

ンド型交通の内容といたしますか、前回簡単にお話ししていたかと思うんですが、これから住民の方々に対するPR活動であったり、今年度につきましては試乗会も行いたいということをやっておりますので、それにつきましてもこれから話し合っていくところでございます。

現時点ではまだ業者が決まりましたというだけの報告ですけれども、そういった進捗状況でございます。

【岡村会長】 ということで、詳細はこれからということでございますが、この件で何かございませうか。これからということだと思います。よろしいですか。

それでは（２）青柳ルート利用状況とダイヤ変更につきまして、ご説明をお願いします。

【事務局（長谷川）】 まず前回の会議の審議事項にもありまして、青柳ルートのダイヤの変更というか、スタートする第1便が、「矢川駅」から、「武蔵野の路」へスタートを変更するという内容であったかと思うんですが、それにつきまして、市報にも載せさせていただいたんですけれども、11月1日付で正式にダイヤが変わっております。それにつきまして、何かご意見とか具体的な苦情等は、現時点ではない状況でございます。

続いて、きょうお渡ししております参考資料1をごらんになりながら、説明させていただこうと思っております。青柳ルート利用状況というものです。A4横書きの1枚紙でございます。

青柳ルートはきょうの議題の本題にもかかわってくるんですけれども、現時点で試行運行という状況でございます。引き続き利用状況の人数は見守っているところですが、現状では、こちらの数字、1日当たりという欄を見ていただくとわかるんですが、4月56.6人に始まり、6月以降は60人台で上昇傾向にありますというところが、引き続きの動きでございます。8月とか10月は雨とか台風があった関係で、参考程度にしかならないんですけれども、一応現時点で60人台に乗せているところでございます。

後で本題のところでお話ししようと思うんですけれども、平成26年運行開始当初の目標値が1日70人の利用者という目標がございましたので、引き続きこの動向を見守っていこうというのが事務局の考えでございます。

またこちらにも後に説明しますが、PR活動ですとか、アンケート調査等も、これから12月、1月にかけてやってまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【岡村会長】 はい。ということで、大体10月あたりは季節もまあまあいいので、気候もいいので、お客さんが多いというのはよくありますが、おおむね順調というか、当初の目標に近づいているということでございます。

何かご発言はございますでしょうか。

そうしましたら、この次の議事とも関連しますので、そのときにまたお気づきの点、ご指摘、発言をいただければと思います。

そうしますと次に3. 議題ということで、これがきょうの主要な議事でございます。コミュニティワゴン試行運行（青柳ルート）の今後の方針ということで、事務局よりご説明をお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 すみません、冒頭にご説明しようと思って忘れていたんですけど、前回、佐野委員さんからご意見があったとおり、今後何か審議事項等があれば、審議事項ですというふうに事前にうたいたいと思いますが、今回につきましては方針ということで、審議ではなくて何かご意見等いただければと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

それでは資料1をご覧くださいながら、説明させていただきたいと思います。

先ほどの報告にもございましたとおり、青柳ルートはまだ現時点では試行運行という状況でございます。本運行に向けて、PR活動を兼ねて何かできないかというところで、事務局のほうで案を出させていただいているところでございます。

まず資料1の1番、青柳ルートの今後の方針ということで、今年度の動き、これからそのPR活動も含めたアンケート調査を行っていかうというのが、我々の考えであります。1月、2月ごろに、「青柳ルート利用者アンケート調査」、これは昨年ですか、一度同じような形でさせていただいたんですけども、利用者に対してアンケートをさせていただこうと思っているところでございます。

内容につきましては資料2をごらんください。「コミュニティワゴン試行運行利用状況アンケート」ということで、表面が説明書きです。下段のほうに、1日当たり70人を目標としていますということ、プラス現時点ではまだ60名程度ということで、本運行に至っていないですよ、というところが、説明として書いてございます。

続いて裏面が、具体的なアンケートでございます。基本的には外出に寄与しているところを、我々としても把握したいと思っておりますので、その辺を目的地とか利用頻度、外出に寄与しているかというところが質問のメインでございます。

あと1点だけ、一番下の「座席の並びについてどう思いますか」という3の⑨ですが、当初、青柳ルートは、ほかの「くにつっこミニ」の運行当初もそうなんですけれども、窓に背を向けて座る座席といますか、前向きでない座席の体形で始めさせていただいたんですけども、揺れることがあって、足腰に響くというご意見もあったところで、前向きに座る車のほうがいいんじゃないかという意見もございまして、その辺をアンケートで伺っていききたいというところでございます。

続いて、それプラス、資料5につきまして、まず車内の広告ということで、車内掲示を、これは皆さんの利用状況、利用者があってのコミュニティワゴンですよというご協力のお願いのような説明文です。こちらのほうを車内に掲示させていただこうかなと思っているところでございます。そのほか広告の方法もあろうかと思うんですが、とりあえず現時点では、車内広告を掲示するという考えでございます。

こちらのアンケート調査と、この車内掲示を兼ねて次回の地域公共交通会議に、これまでの3年半の運行の経過と、最終的に本運行に向けた評価というのをより具体的に行いたいという考えでございます。次回をもって確実に、本運行するか、しないのかという決定を、絶対にしようと思っているわけではないんですけども、ある程度評価は進めていきたいという考えではございます。

今年度までの流れにつきまして、何かご質問等はございますでしょうか。

【瀧柳委員】 試行運行ということで、この青柳ルートで、車いす乗車でこういうことがいいのか、困った意見はないですか。

【事務局(中島)】 車いす等で苦情というのは、特段、今まで運行している中では入っていませんけれども、高齢者の方がやはり、車いすではないですけども、カートみたいなものを持って入っていたりとかいうのはあります。で、先ほど言ったように横座りだと足が踏ん張れないとか、そういったことでご意見とか、苦情というような形で入ったことはございます。

【瀧柳委員】 わかりました。乗り合いで、小型でやっているんですね。

【事務局(中島)】 乗り合いで、そうですね。

【瀧柳委員】 小型のバスのような。

【事務局（中島）】 そうです。ワゴン車でやっているということです。

【瀧柳委員】 それで苦情はないですか。

【事務局（中島）】 はい。今のところ、車いす等で苦情は入ってはいないですね。

【瀧柳委員】 わかりました。

【岡村会長】 それでは、今年度ということでもいいかと、何かございますか。

この後ご発言の機会はもちろんありますが、じゃあ、次の説明までお願いしましょうか。

【事務局（長谷川）】 続いて、(2) 来年度（平成30年度）以降につきましての予定を、こちらは資料4もあわせて見ながら、説明させていただきたいと思えます。

まず実は現時点で、コミュニティワゴン（青柳ルート）につきまして、平成26年当初は運行評価基準というのがうたわれていたんですけども、それが平成29年3月でほかの2ルートが休止になったところで、評価基準が現時点で明確なものがないというところがございます。次々回、平成30年度の第1回で、まず新たな運行評価基準、次年度以降の基準を検討させていただきたいというのが、一つの課題でございます。

続いて、コミュニティワゴンの運行が、来年、平成30年度で5年を経過しまして、車両の減価償却の時期を迎えているところがございます。これを機に、30年度中に再度プロポーザルにより、運行事業者を再選定させていただこうと考えております。

同時に、これは本運行に至ったところもあるんですが、その場合、「くにつこ」のような愛称も募集させていただこうかという考えでございます。これにつきましては、平成30年度の第2回以降の地域公共交通会議で、ご報告させていただく内容になろうかと思えます。

資料4につきまして、来年度の動きが下のほうに、5月ごろ、7月ごろ、9月ごろと書いてございますが、そのような流れで青柳ルートの再度見直し、評価を行いまして、最終的な目標としてはもちろん本格運行でありますけれども、そこに向けて新たな手を打っていかうところがございます。

今後も利用状況や収入状況というのは当然、注視いたしまして、仮に、本運行になったからといって、それでも半永久的に本運行ですということではなく、引き続き収入状況、利用状況は注視しまして、現時点でほかの交通不便地域で考えております、デマンド型交通をうたっておりますけれども、そういった形態に移行ができるようなメニューは残しておくべきではないかと、考えております。そのために、次年度以降の運行評価基準を検討するんですよというのが、30年度第1回の、最初の課題でございます。

この平成30年度の動きにつきまして、何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

【瀧柳委員】 一応確認なんですが、ワゴンというと、バスではなくタクシーという形で、タクシー料金になっていくということですか。

あと、この乗り合いのバス停のことで、今までのものと、変更したから今度は苦情がなくなったということだとか、前回のお話では、あらかじめ予約をして、予約のできない方はご近所に頼んで電話してもらって話があって、そのようなやり方がよくないってことを、申し上げて、その理由として、自由に乗ってこそバスなんだと、だから予約ではなくて、行きたい時間にそのために自由に乗れることが大事なんだってことも、この辺の乗車、降車困難者に対してどう解決したのかということ、これが3点目です。

4点目が、リクライニングのお客様の乗車、降車はあったかどうかの確認を、すみませんが、もう一度、質問させていただきます。

【事務局（中島）】 最初のコミワゴンについては、おっしゃるとおり、どちらかというとバスというよりもジャンボタクシーに近い乗り物です。これは、11人未満の乗り合いというのは、基本的に今の道路運送法上はできないんですけれども、交通会議の中で、交通不便地域に導入する場合、承認されればワゴン車、11人乗り未満で乗り合いをやってもいいですよという特例的なものでございますので、そういった中で乗り合いをやっているということです。

それと、すみません、2番目の。

【瀧柳委員】 料金設定ですね。

【事務局】 料金設定では、いろいろやはりご意見ございまして、今、一般の方は200円、高齢の方は半額の100円という形なんですけれども、一律の100円にできないかというようなご意見はございました。しかしながら、どうしても少人数を運ぶということで、一般の路線バスと違まして経費はかなりかかりますので、そういったところで今の200円という数字が出ているということも、ご理解いただく中、ご回答させていただいているところでございます。

それと、前回デマンドということ、今回の青柳ルートとは違うお話になろうかと思えます。今言われたデマンドは、あらかじめ予約ではなくてということだと思いますけれども、そうしますと定時定路線型になりますので、これはちょっと、そもそも予約型のデマンドというのと趣旨が違ってくるのかなと、形態自体が変わるのかなと思ひまして、それはちょっと考えていないところでございます。

リクライニングの予約等ということで、これは課題ということで前回もお答えさせていただいているかと思うんですけれども、なかなかそういった問い合わせ等も今のところはまだないですし、これからデマンドについてはPRをやっていくところでございますので、状況を見ながらというところでございます。

【瀧柳委員】 ありがとうございます。3番目の。

【事務局（谷口）】 予約の話ですか。

【瀧柳委員】 いや、乗車困難者に対して、あらかじめ電話をする不便はなくなったんですか。

【事務局（中島）】 予約のやり方というのは、基本はやはり電話での予約というふうに考えてございます。

【瀧柳委員】 まだあるんですか。

【事務局（中島）】 ただ、デマンドについてはこれから細かいところを決めていきますので。

【瀧柳委員】 それは、予約だったらタクシーですよ。バスの運行で予約って、おかしいですよ。ね。

【岡村会長】 今、青柳ルートの話ですよ。

【瀧柳委員】 はい。

【岡村会長】 これ、予約も全くありません。バスと同じ。

【瀧柳委員】 そこを確認したかったんです。

【岡村会長】 車いすの方も、予約なし。

【事務局】 30分に1本来ますから。

【岡村会長】 全てのバス停で、車いすの状況はできるんですね。

【事務局】 できます。はい。

【岡村会長】 くにつこの場合は、一部できないところは、特にないと。

【事務局】 ないですね。

【事務局】 バスの場合は都道のところで、ちょっと幅員が足りないところがあったりするところは、できないところがあります。3カ所か、2カ所です。

【岡村会長】 なので、この今の青柳ルートは、全部の停留所で車いすの乗降ができます。

【瀧柳委員】 2番目の質問を間違えました。コースの変更をしたから、苦情がなくなったってことですか。

【事務局（長谷川）】 11月1日の変更によって、苦情がということですか。特に変更後も、実は変更前も、あまり大きな苦情というのはなくて、11月1日以降は本当にゼロです。

【瀧柳委員】 ありがとうございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ということで、今年度まで、今までの話と今後の話も含めて、いかがでしょうか。

この評価というのが、いずれというか非常に大事で、今までというか、3ルート行っていたときに、おおむねこのような評価基準・目標値を設定していたと。1日当たり70人、収支率30%で本格運行だと言ってきたわけですが、青柳についてはその少し手前の段階にある、けれども比較的成績がいいので、本格運行を目指してということになってきた、こういう整理でよろしかったですか。

【事務局（長谷川）】 はい、つけ加えさせていただきますが、資料3をごらんいただきながら説明します。平成26年運行開始当初は3ルートございまして、同時に同じ目標値、この（再掲）、の資料のとおり目標を掲げて、3ルートの運行を開始したんですが、青柳ルートを除きました矢川・東ルートと泉ルートにつきましては、この白い部分に当てはまる状況だったと。青柳ルートにつきましても白い部分に当てはまったんですが、この「試行運行の継続」という部分に利用人数がかかたり、かからなかったりという月がございましたので、その経過もございまして、青柳ルートについては試行運行を継続するという事になったのが、平成29年4月以降の経過でございます。

現状は、青柳ルートにつきましては利用者が60人ちょっとという状況がございまして、収支率のところはどうしても、目標30%と当初掲げていたんですけれども、その30%を超えるには、現状で客単価は約120円、1人一般の方だと200円ですけれども、70歳以上の方とかしょうがいの方が使うと100円というところがあって、高齢の方、しょうがいしゃの方のほうが利用が多いという経過があって、客単価がおよそ120円ということ計算しますと、これはちょっと悲しい情報なんですけど、70人では収支率30%に行かないと。1日当たり88人ぐらいの利用がないと、収支率30%は超えないですよというのが、現時点での情報提供でございます。

この情報を踏まえて、次回、次々回以降、また評価は検討し直さなければならないというのが、現時点での現状でございます。

【事務局（中島）】 少しつけ加えさせていただきます。1日当たり単純にいうと88人ないと、この収支率に行かないということでございますけれども、ただし客単価が120円ということは、それだけ高齢者等にご利用いただいているという一面もございまして、地域に対しての貢献というところもやはり、市としては考慮していきたいところがございます。そのための、今回アンケート調査を行ってきたいというところに結びついているということでございます。

【岡村会長】 現状のこの四角の中でいうと、60人の、収支率20%を少し超えているぐらいですか。

【事務局（長谷川）】 超えていないぐらいです。20%弱です。

【岡村会長】 概ね60人・20%ぐらいのところ、今、線があるということですね。でもこれ

は、今までそういう目標だったので、今後どうするかというところが、きょうお話ししたいところということで、いいんですね。

【事務局（長谷川）】 はい。

【岡村会長】 ということで、きょうは特に新規ではございませんので、いろいろ自由にご発言をいただけると思います。どうでしょうか。

では、佐野委員からお願いしましょう。

【佐野委員】 佐野です。このアンケートと掲示物というのは、いつぐらいから掲示する予定ですか。

【事務局（長谷川）】 掲示につきましてはすぐ、もうラミネート加工して貼るだけなので、早ければ、その気になればあしたからでも可能ではございます。アンケートにつきましては、こちらのほうで準備等ございますので、一応明確にぴったり1カ月間というふうに期限を設けたいと思っているので、現時点で考えているのは、1月の最初から2月の頭までのちょうど1カ月間ぐらいがいいのかなと考えております。

【佐野委員】 わかりました。この掲示物を見たときに思ったのが、意図してなのか、そうなっちゃったのかわからないですけど、ニュートラルな書き方だなと思ったんです。お役所が発行するものなので、あんまり青柳ルートを存続させよう、だから乗ろうみたいな主張は、含めないほうが良いというイメージなんですか。この掲示物は、つまり利用者が増えれば存続するし、増えなければ存続させないよ、それはあなたたち次第です、一応こういう事実があります。お知らせしましたよっていうぐらいのスタンスで書いたほうが良いという感じなんですか。

【事務局（中島）】 目的は、やはり今の現状を知っていただきたいというところが一つあります。それと、もちろん外出支援に寄与していければというところがございますので、より一層皆さんに使っていただきたいということと、経費の問題もございますので、その辺をちょっと含めた形で86人という数字を書いているようなところはございますけれども、主とすれば青柳ルートをこのまま本格運行になって、より高齢者の方の外出の支援に寄与させていただければ、一番幸いかというふうには考えてございます。

【佐野委員】 ちょっと思ったのが、例えばJR東海さんが、新幹線をもっと乗ってくれる人が増えないと潰れちゃうのかなったとき、1日これだけの利用者がいないとJR東海潰れちゃいます、だから乗ってください、お願いしますみたいな打ち出し方って、しないと思うんですよ。だから「そうだ、京都行こう」とか言って、乗る人の気持ちをより喚起するというほうにかなりかじを切った広告とか打ち出すと思うんですけど。だからこの掲示物とかも、工夫の仕方によってはそういう方向に行って、この辺とかも乗ってほしい理由づけとしての、運用主催側の理屈だと思うんですけど、それを何かもうちょっと、乗る人が「あ、乗ろう」って思うような気持ちを喚起するというほうにシフトすると、一市民とするというのかなと思ったんですけど、やっぱりそれができない事情があるっていうことですか。

【事務局（中島）】 いや、それは全くないですね。一つのデータから考えると現状はこうですよという、これがあって、今、佐野委員が言われたような、乗って外出支援になる、生活自体が楽しくなるといいますか、というところのPRもやっぱり重要だとは思っていますので、ちょっとそこは工夫させていただければと思います。大変貴重なご意見だと思います。

【事務局（長谷川）】 一応私のほうからも。くにつこミニも、くにつこのバスのほうも、赤字は赤

字なんですけれども、時々市民の方からご意見いただくのは、くにつこバスのほうは黒字なんですよと、誤解されている方も中にはいらっしゃるって、基本的にはこういったコミュニティバス、コミュニティワゴンというのは、どうしても赤字になってしまうということがあります。そういった現状も知っていただきたいなという願いはあったところではございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。あまり会長がしゃべっちゃいけないと思いつつ、もし今後この目標値というものがいろいろ議論して、地域の方にも考えていただいて、決めたら、ぜひこれを超えましょうというようなやり方は、いろいろなところではやっていると思うんですね。現状でそういう目標が何かあるわけではないので、変に危機意識をあおるとか何とかというのは、確かにおっしゃるとおりで、ちょっと無用な不安を地域の方に与えてしまうという意味でいうと、極めて中立的という意味では、そうですね。

はい、ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

【瀧柳委員】 失敗するのがわかって、1,100万もかけるのなら、私はやらないほうがいい、新しいルートを開拓してバスを走らせるということが、どんなに大きいことなのか、私にはわかりません。バスの経費もわかってませんが、でも市民の税金で、初めから失敗するってわかってることに、私は税金をかけることはないと思うんです。そういう市民の意見はどうお考えでしょうかということと。

あと、やっぱりルートを見ると、駅から駅にちゃんとつなげたルートを、もうちょっと考えたほうが、多少は乗る人も増えるんじゃないかと、私は思います。以上です。

【事務局(中島)】 ありがとうございます。ご意見ということでお伺いさせていただきます。確かに、市のほうでこのコミュニティワゴンの試行運行を実施するに当たって、3ルート、当時決めました。何でバスではなくワゴンなのかというと、道路状況によって大きなバスが入っていけないというところがあって、ワゴンタイプに決めたわけですけども、その3ルートの中で青柳ルートは、もともと「くにつこ」バスのほうが運行していたということもあって、それが徐々に利用者が少なくなっていったということがあって、ワゴンにかえてもなかなか難しいのではないかと、私ども思っていました。逆に、人口密度の高い東地域であれば、要望もかなりありましたし、陳情もありましたので、こちらのほうはかなり乗っていただけるのではないかと、という予想を立てていたところではございました。そういう中でやった結果、やはり青柳地域の人は、「くにつこ」バスよりも多くの方が利用されたという事実がございます。逆に期待していた東のほうは、さほど乗らなかったということがあって、正直言ってやってみないとなかなかわからなかったところではございました。

青柳地域の人は、説明会を何度もやる中でわかったのは、やはりかなり交通不便地域で、出かけるのも困っている方が多かったという、本当にそういったところがわかったところもでございます。東地域の方は、ほかに代わる交通手段をお持ちで、そんなに実はあまり困っていなかったのかなと、思っているところではございます。

ですので、市としては、事業を開始する前には十分中身について精査してやっていくところではございますけれども、なかなか実態と違ってくるところもあるのかなというふうには、感じたところではございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょう。はい、お願いします。

【池田委員】 「くにつこミニ」にしよ、バスにしよ、一軒一軒回ってお宅はどうやって移動して

いますかというのを、聞いたわけではないんですよ。

【事務局（中島）】 全ての人というわけではないんですけども、かなりピラ等も個別に配布させていただいたり、自治会を通して聞いたりということはやったんですけども、ほかの会議でも何でもそうなんですけれども、つながりを持っている方というのは、興味がある方というのは、市とそういうコミュニケーションできるんですけども、そうでない方が多いわけで、そういった人たちをどう巻き込んでいけるかという、なかなかいいアイデアがなくて。1軒ずつというのものもあるかもしれませんが、ちょっと、それに対しての人員をどうするのかとかいうところもありまして、そこまではやっていないというところですよ。

【池田委員】 一軒一軒回ると、僕もはなから不可能だなとは思ってるんですけど、大体その地域を回ってみて、車が置いてあるとか、自転車が置いてあるとか、ある程度様子は見たと思うんですけど。坂が多いとかになると、決定的に自転車はきついか、前に多摩ニュータウンのちょっと奥のほうに、明星大学ともう一つ大きな大学があって、その手前が猛烈な坂なんですよ。多摩動物公園も割と近くなんですけど、自転車が1軒に1台も置いてないんですよ。それで子供とほかのファミリーと移動したんですけど、「よく上がってきたわね、僕たち」っていうぐらい。車は各家に1台ずつあるんですよ。

ですからある程度、これ、結果言ってもしょうがないんですけど、青柳しか残らなかったというのは、もうちょっと何か調べる方法は、僕、役所の人じゃないんで、一軒一軒回ることやってないし、そこまで携わっていないので何とも言えないんですけど、もうちょっと何か、確率が上がる方法は、今後、ほかの地域でもいろいろやってると思うので、何かそういうマニュアル的なものが、ある程度あればいいかなっていう、あくまで結果論で、あれなんですけど。

【事務局（中島）】 運行する前には、もちろんその地域はどういうふうな状態であるか、車の所有率とか、そういったところは調査して、運行に踏み切っているところはありますけれども。谷保ルートをやったときは、絶対これは定時定路線型では難しいだろうなという中で、実証的にやらせていただいたと。それはなぜかという、今のデマンド型交通を考える上で実験的にやったというところがございます。

デマンドをやる時、今言われたようなご意見というのは、本当に貴重なご意見で、どのように知っていただくのか、利用していただくのかというのがかなり課題で、私どもはそこでサポーター的な組織を立ち上げて、その人たちの口コミを重点的にやっていただくこうというふうに、考えているところです。具体的な組織の立ち上げとか、方向とかいうのはこれから決めて、またこの会議でご報告させていただければというふうには考えてございます。

【池田委員】 あと、もう一つ。アシスト自転車の威力が多分、相当すごいのかなと。僕はあちこち納品でバイクで回って、裏路地に結構入るんですけど、アシスト自転車の活躍ぶりはすごいですね。

【事務局（中島）】 自転車についても、地域公共交通会議の中の一つのテーマにもなっておりますので、その辺はまた別にお話の機会を設けさせていただければと思っています。

【瀧柳委員】 前に言っていた、この地域の地域説明会のときは、数人しか来てなくて、その結果をもとに編み出したのが、この1,100万円のことをやめちゃって、1,100万ぐらいを使って、この近辺の調査を、そこを人件費に充てるのも悪くないですよ。失敗する計画ってわかっているなら、このことはもうちょっと後に置いて、その下調べにお金をかけてからやるも全然悪くない

し、前のときに原田さんが言ってくださったように、バスのいらないバス停の撤去のお金に、そのお金を回すっていうのも悪くないし、とにかくあらかじめ、もうこれは変更しないってわかっているのであれば、むしろやらないほうがいいです。

あともう一つは、この事業で考えたのは、この青柳ルートの停留所緑川と、「くるりんバス」の錦町六丁目東を提携して考えて、お客さんをこっちに逃がすような立川に行くルートを考えて入れたほうが、もしかしたら乗降者は増えるかもしれない。今、この青柳ルートを見ると、矢川しか逃げ道がないんですよ。これだと乗る必要もないかって思っちゃうと思うんで、もうちょっと立川との提携も、視野に入れて考えたほうが、おもしろいんじゃないかなって、地図を見て思いました。

以上です。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。1点目はご意見ということだと思います。私どもも市の事業として、コミバスの事業だけではなくていろいろな事業をやっておりますので、総合的にどういった施策がいいのかということも、やはり考えていかなければいけないだろうと思っております。

それと、青柳地域は確かに立川に行きたいという方は結構ご要望はございますので、その辺もルートが長くなるという課題もございまして、なかなか実施はできていないんですけども、ただ、他市との連携もやはり図っていかなければいけないだろうというふうには思っているところでございますので、その辺もあわせて、今後の課題ということで考えていきたいと思っております。

【事務局（谷口）】 ちょっと補足ですけども、今、青柳ルートが矢川駅にしか着いていないというご指摘がありまして、西国立駅というのがあるんですね、矢川駅の次に。そこに立川病院というのが今、建て替えできれいに大きくなる場所もありまして、立川病院のバス停まで青柳ルートを延ばしたらどうかということは、考えたことがあります。

ただそうした場合、今、課長も申しましたとおりルートが延びるものですから、30分間隔というダイヤが崩れてしまう、というところがあります。そのどちらがいいのか。立川駅まで行くと、もうちょっと長くなり過ぎますので、立川病院ぐらまで行けば、西国立駅にも歩いてすぐ行けるので、両端が駅というのは、バスにとっては大変重要な設定にはなるといえるところがあります。

ただ、ちょっといろいろ変えると、また高齢の方が混乱するというのもありまして、今、利用が根づいてきたところで、駅は矢川駅、矢川駅まで出れば買い物もお医者さんも、一定の数がありますから、その辺で30分間隔というわかりやすいところで様子を見ているというのが、今の状況になります。

【原田委員】 瀧柳さんと佐野さんの意見、ちょっと関連しているかなと思うんですけど、結局、運行事業者としていろいろなことをやってきましたけど、瀧柳さんのお話には、立川という、これは確かに、ほかもそうなんですけど、例えば矢川・東ルートの場合は谷保駅に運行している。それ、実は、立川へ便利になりますと、矢川周辺の商店街は多少でも影響があると思うんです。ですから、商工的な考えからいくと、魅力があるということであればおっしゃるとおりだと思うんです。利用者にとって。ただ、市は先ほど説明したようにいろいろな事業をやっているんで、商工関係でいくと、プラスマイナス考えると、マイナスの面もあるんじゃないかということで、簡単には踏み込めない。

ただ、佐野さんの意見もそういうことで、魅力ある路線というか、そうすると矢川・東ルートで実は、谷保、富士見台で3つの商店街の会長にお話をし、地図をうちで自分でつくりまして、3つの商店街が全部載って、裏には電話番号も全部載って、病院、薬局、そういうものも全部載せたんです。で、A3判1枚に裏表で何とかおさめて、お配りしたりしたんですけど、そのときに残念だ

ったのが、まさに佐野さんがおっしゃった、じゃあ、魅力あるものって、その現場の商店の方々そんなに盛り上がらないというか。私は国立駅が間もなく開発されて、ますます谷保は寂しくなりますよ、という話もしてたんです。だけど、なかなか。それぞれ広報担当とか商店街にもいるんですけど、なかなかその辺の動きが悪くて、私の持っていく方も悪かったんですけど、バックアップもなかったの。

市は市で実は考えてくれてはいたんですね。けどなかなか、本当にやらなきゃいけない、魅力あるものって、誰が欲しいかっていったら、衰退している商店街にも絶対必要だと思うんですけど、そういうところとのコラボ、もっと慎重に計画的にやったら、多分矢川・東ルートもまた違ったんじゃないかなと。そのために市もすごく努力してくれたんですけど、あと住民もそうなんですけど、なかなかそこまで至らなかったという。それが、3年半の中で一番残念だったなというのは感じます。

【岡村会長】 ありがとうございます。はい、お願いします。

【佐野委員】 3つあって。2つ目までは別に答弁とか要らないんですけど、成功率の話とかは、事業をやっているも事前に100%結果を予測するって不可能で、だからこそトライするというのが大事なんで、民間企業でもいっぱいありますよ、絶対もうかると思ったものがもうからないとか、試しにやってみたら当たって、それがうまくいったとかっていうことはあるので、だから谷保ルートとかをやってみたということは意義があることだと思いますし、やってみて、結果うまくいかなかった、それでやめたという決断をちゃんとしたということは結構、国立市、すごいなと思ったんですね、私。だからそこは支持しています。そういう意見もありますということを、一応伝えたかったです。

もう一個は、さっきも原田さんがおっしゃったことなんですけど、ちょっと誤解するような言い方をしちゃったかもしれないんですけど、私が言いたかったのは、ただ単純にこの紙の書き方の問題で、別に変に、ない魅力って言うと語弊がありますが、変に魅力を盛るとかいう必要はなくて、ただ、一般的なお客さんだとかこういう理屈とか、計算式とかそういうことよりも、単純に「青柳ルート赤字です。乗ろう」ぐらいの単純なチラシのほうが、モチベーションが喚起されるんじゃないかという程度のことを言いたかっただけです。

あと、3点目ですけど、前に青柳ルートというかコミュニティワゴンを試行するとき、何か外装が福祉車両みたいだみたいな、意見ありましたよね、あれって何で却下されたんですって。お金ですか。

【事務局(中島)】 フラッピングって当初考えてはいたんですけど、ちょっとお金がかかることと、まだ試行運行中ということもあって、断念したんですけど。今後本格運行に向けていくのであれば、そういったところもやっていきたいし、また愛称もつけて、地域に根づいたような形のワゴン車にしていければ、というふうには考えてございます。

【佐野委員】 わかりました。ちょっと思ったのが、青柳ルートって国立六小に近くて、多分その学区に子供を行かせている親とかいるのかなと思ったんですけど。フラッピングとか無理でも、例えば車内に子供たちが書いた絵画のコンクールの入選作を張ったり、母の日に「お母さんありがとう」の作文を載せたり、誰々君のが何時からの便に載ってるよとか、何かそういう感じにすると、お母さんとか乗ってくれるのかなって、ちょっと思いました。

【事務局】 ありがとうございます。

【岡村会長】 いろいろ、今までよりも続く可能性がかなり上がってきたわけなので、いろいろやる手はあるかなと思います。

ほか、どうでしょうか。

【田崎委員】 収支率の目標設定のところ、これあくまでも一般論としていただきたいと思いますけれども、今、バス、恐らくタクシーさんも一緒だと思うんですけども、運行経費がどうしても上昇せざるを得ないという状況になっています。一つは、やはり深刻な人手不足なので、そこで人件費が上昇していると。それからもう一つは、今、安全確保というところでいろいろ投資をしていかないといけないところがあるので、主にその2点のところでは運行経費が上がっていると。例えば当社でもほかの自治体さんでコミュニティバスの運行経費の見直しを、このところをお願いしているところまでして、結果、運行形態は変わっていないんですけども、今まで収支率が50%だったのが、見直しの結果、40%になってしまったとか、そういったことが起きています。

なので、今回のこの収支率の目標を立てるとき、やはり経費のほうを適正な運行経費にしていかなないと、継続性が保てないというのもあるので、運行経費が上昇するという可能性もある程度踏まえて、収支率の目標を設定していくということも、それこそ来年度という話になれば必要になってくるのかなと、ちょっと思った次第でございます。

【事務局(中島)】 ありがとうございます。その辺も重々考慮しながらやっていきたいと思えます。

【岡村会長】 これもまだ先の議論になるとは思いますが、人数の目標というのは比較的わかりやすいものなんですけど、収支率というのは運賃を幾らに設定するかということとも、ものすごくかかわってきますので、例えば今のこの四角のものでいくと、1人当たりの単価が120円というのと、そもそも成り立っていないので、そうすると今、1人100円と200円になっていますけど、これが例えば高齢者の方は150円です、なんていうことをすると、多分すぐなるんですけど、その運賃の議論ともセットにならざるを得ないので、評価のときには多分それも考慮して設定するのかなと。

未来永劫この運賃ではないんだということを明確に出すのか、そこは別の議論だというふうにするのかで、お金を評価基準に入れるか、入れないかが決まってくるのかなというふうには、今ちょっと感じているところです。私自身は、お金に関しては入れても、入れなくてもよくて、それは考え方がちゃんとしっかりしてればいいのかというふうには思っています。これも継続してぜひ検討できればいいかなと思っています。

では、瀧柳委員、ございますか。

【瀧柳委員】 いろいろ考えたんですが、これを青柳がなぜ乗らないかっていう問題、やっぱり私はルートにあると思っていて。矢川でとめないで、これを富士見台防災センター前とかにくっつけて、国立に行けるルートももう一つつくれば、いいんじゃないかと。早く行きたい人は矢川で乗りかえて国立に行けばいいし、何かこれに乗ってもメリットがないという感じがして。さっきの立川病院に行く案は、すごくいいアイデアと思いました。私は別にPRの仕方とか言ってなくて、このルートが問題だと思っています。

以上です。

【事務局(中島)】 現在矢川駅で路線バスに乗りかえていただければ、国立駅へ行けます。国立市役所まで来ていますので、途中のところでも乗りかえは可能ですし、市役所でまた「くにっこ」に乗りかえることも可能ですので。立川方面というのは、先ほどから言われているように今後の課題だろうというふうには思っております。

【岡村会長】 すみません、しゃべり過ぎてますけど、今のお話を聞いて思ったのは、このアンケートで複雑にはしてはいけないと思いつつなんですけど、「普段どう使っていますか」はもちろんいいん

ですけど、今まで確かに議論していたのは、例えば立川に行くのに南武線に乗りかえるためにこれを使っていただいているのか、国立駅周辺に行くのに、バスの乗り継ぎで使っていただいている人がいるのか、結果的にほとんどいないだとすると、何か使い勝手が悪いとか、あまりそういう使い方を想定していただけないとか、そういう検討ができるのかなと思いました。ですけど、これにさらに加えるのは大変かなとも、私も思っているのですが、そこは「きょうの最終目的地はどこですか」というような、何か1問ぐらいでできるものがあると、というのは思いました。ついでに言うと、年齢ももう少し細かくしてもいいのかなと。70歳以上のところ。いや、いろいろあって、直接書いてくださいというものもあるんですけどね。まあ、これはご検討ください。細かい話ですが、70歳だとすごい元気な方が多いので。

【事務局】 わかりました。

【岡村会長】 ほか、どうでしょう。アンケートの話があり、評価基準の検討で何か考えるべきことなど、ということですが。

【瀧柳委員】 もう一個。これで黙ります。乗り換えないで行ける方法がいいです。乗り換えないと、乗り換えるの、乗降困難者というのは、私みたいな者を言うんですけど、こういう人は1本で行けるルートが欲しいので。やっぱり乗り換えられる人は、何回乗り換えてもいいでしょうが、そうじゃなくて、今考えているのは乗降困難者のためなんだから、この人たちの、国立駅や立川へ出られるように、1本で行ける仕組みを考えてほしいと思います。何回も乗ることを考えると、国立にも出たくなくなります。以上です。

【事務局(中島)】 ご意見として伺わせていただきます。「くにっこミニ」、ワゴンのほうについては、路線バスと同じように誰でも乗れますというところが基本になっておりますので、またその辺、瀧柳委員が言われたような福祉的な観点というところも、十分配慮しなきゃいけないというふうには考えてございます。また福祉関係の運営協議会もございまして、そういったところにまた今のご意見もご報告させていただければというふうに考えてございます。

【池田委員】 市をまたいで、国立市から立川市、国分寺市にルートをとると、これ、一回一回当然相手の、立川は立川市役所行って、こういうルートをとりたいけどどうですかって、そういうことですよ。勝手に向こうへどんどんとルートつくっちゃうって、ぐあい悪いですよね。

【事務局(中島)】 立川市さんの許可がないとできないのかって言われると、そこがまたちょっと難しいところだと思うんですね。運輸局さんの承認が必要だということではないかと思えますけれども。ただ一般的に、そこにバス停を設けるとかいうことになる、占用の問題だとか出てきますので、あらかじめその市町村へ行って、今回府中の場合はそうだったんですけども、ご相談させていただいて、運行したという形です。

【池田委員】 僕、全然運行は全く素人なんで、原田さんがおっしゃったように、ルート入れてっちゃったら、タクシーどうするのみたいな話、路線バスもあるわけだし、どこまでどう進入していいか、微妙にデリケートな話だと思うんですけど。

僕はさっき瀧柳さんが言ったように、立川病院はなかなか、今つくってますし、相当きれいになると思うので、多摩総合医療センターもそうですけど、相当朝なんか人が入っていくところで、いいルートだと思います。

あと、コミワゴンは今、何台使用しているんでしょうか。

【事務局(中島)】 1台です。

【池田委員】 残り数台は、今どうなっちゃってるんでしょうか。リース？

【事務局（中島）】 ええ、リースですので、もう返却しているのかなど。ちょっとその辺は、業者さんのほうでやっておりますのでわかりませんが、市としてはもう無い、というふうに判断しています。

【池田委員】 なるほど。リースということは、前に僕が言ったように、もっと派手にして目立ったほうがいいんじゃないっていうことが、やっぱりやりにくいということですか。

【事務局（中島）】 そういうことではないですね。やることはあらかじめリースの中に入れておけば、可能かとは思いますが。

【池田委員】 ということは、本格運行になればもっと派手にするとなったとき、できますか？

【事務局（中島）】 はい。それは検討したいと思っておりますので、できるというふうには思いません。

【池田委員】 もっと派手にしたほうが良いと思います。

【岡村会長】 ありがとうございます。

というところで、これ、議事は続くんですよ。

【事務局】 はい。

【岡村会長】 というので、今後いろいろ議論を続けていければというふうに思いますが、この議題で言い忘れたとか何かあれば、ここでお伺いします。

【佐野委員】 目標値のところって、あくまでも純然たる運賃の収入というところで、やったほうが良いんですかね。

【岡村会長】 どう思いますか。というか、事務局はどう考えていますか。

【事務局（中島）】 議会でもこれちょっと言われていまして、収支率と乗車人数、利用者数はちょっとわかりづらいのではないかとこのころがあって、単純に何人、というふうな形のほうが良いのではないかとこのご意見はいただいています。そうはいつでもやはり事業としてやっておりますので、どこかでコスト的なものも考えていきたいと思っております。やるとすれば運賃のところでは検討はせざるを得ないと思っておりますけれども、今のところ、200円、100円を変えるという考え方は、市としては持っていないです。

【佐野委員】 ごめんなさい、言いたかったのは、もうちょっと外の話というか、例えばどんなに乗ってもコストが運賃で2割賄えるのか、3割賄えるのかという話で、7割、8割赤字なんだから、クラウドファンディングするとか。例えばこのメンバーで100回コミバスに乗る人いないと思うんですけど、1万円寄附してくださいって言ったら、多分ポンと出す人いると思うんですよ、ポケットマネーで。そういうところとかも検討していいのかなとか、このメンバーでお昼2,000円ぐらいでランチして、500円ぐらいのカレー出して、その差額を運営資金に充てるとか、何かそういう別の方法もあるのかなと思っております。そういうのはあまり考えないほうが良いんですかね。

【事務局（中島）】 ちょっとその辺、私よりも先生のほうが詳しいかと思っておりますけれども、実際にそういうやり方で、確かサポーター的に年会費というか寄附していただいて、運営しているというところも聞いたことがございます。ちょっとその辺も研究させていただければと思います。

【岡村会長】 いろいろやっているところはあって、国立市はかなり行政が入った形で今やっておりますけど、例えば商店街が主体になってそのようなものを、コミュニティバスみたいな形でやって、市も側面的に入っているなんていうことだと、商店街のお金をある程度出すとか、いろいろなやり方

をしているところがありますね。

市が主導しているところだと、もう本当にお金がなくて大変みたいなところは、やむにやまれずやっているところはありますけれど、関東周辺ではあまりないかもしれないですね。主体的に外にお金を求めるのは。ただ、これは単に例が少ないというだけで、やっちゃいけないとか、そういうことは全くないところです。

そうしますと、この議事は継続ということによろしいですか。ありがとうございました。

ではその他ということで、(1)(2)と、あとは連続してお願いいたします。

【事務局(長谷川)】 先ほどいただきましたご意見、提示物のご意見、アンケートの内容のご意見につきましては、また別の回のときに、別の案として提出させていただき、実施に向けて動き出したと思います。

【事務局(中島)】 間に合わないので、決まったら案として皆さんに送付するというので。

【事務局(長谷川)】 決まりましたら、アンケートは来年の頭にやるという考えでございますので、決まった時点で案としてまた近いうちに、メールなり、郵送なりで送らせていただきまして、事後のご意見をいただくという形になろうかと思っておりますけど、よろしくをお願いいたします。

その他、こちらは冒頭でお話ししましたとおり、くにたち公共交通マップは今年の8月に再度刷り直しました。内容としてはコミュニティワゴンが3分の2ルートがなくなっている、なくなっていないとか、一部バス停の名前が変わったりしております。こちらのほうは随時、市内の公共施設で配布してございます。

【事務局(谷口)】 今回は市境付近の他市のコミュニティバスを入れました。というのは先ほど言いましたとおり、国立市だけでできることは非常に限られていますので、他市でも市境付近を走っているものは使ってくださいということを含めまして、あとコミュニティバスは、立川バスさん、京王バスさんみたいな決まったデザインではないものですから、今回写真を入れて、こんなバスが来るんだなというのがわかるように、工夫させていただいております。

実際、東のほうで矢川・東ルートやっていましたが、府中に行かれている方が実は非常に多いみたいだったんですね。なので、ちゅうバスとかもどんどん乗っていただいといるところも含めて、「くるりんバス」、「ちゅうバス」、「ぶんバス」、「くにっこミニも」、当初はどんな車が来るかわからなくて、乗れなかったという苦情があったものですから、今回ワゴンの写真も入れさせていただいております。京王バスさん、立川バスさん、あと近隣の自治体にもご協力いただきまして、こんな形でできました。お礼申し上げます。

【事務局(長谷川)】 地図につきまして、何かご意見とかございますでしょうか。刷り上がってしまっているの、あれですけど。

なければ、次の(2)次回の日程について、お話しさせていただきたいと思っております。

次回の日程につきましては、今回の青柳ルートのアンケート調査、また今後の運行評価の考え方のこともあろうかと思っておりますので、また今年度中、2月から3月、あとデマンド型交通のご報告もあろうかと思っておりますので、そちらも含めて次回の議題とさせていただきますと考えております。

また日程は確定ではございませんが、2月の中下旬から3月上旬ぐらいにできたらと考えております。なるべく早い段階でご連絡差し上げようと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

【岡村会長】 ありがとうございました。

以上で、一通り議事は終了ということでございます。何か全体を通してございますか。よろしいで

すか。

そういうことで、本日は長い時間ありがとうございました。会議を終了いたします。

— 了 —