

【事務局（長谷川）】 それでは、定刻となりましたので、これより平成29年度、第4回国立市地域公共交通会議を開催いたします。本日は、お忙しい中、ご出席いただきまして、ありがとうございます。

まず、委員の変更のお知らせでございます。立川警察署、石坂委員に代わりまして青山委員でございますが、今回はご欠席の連絡をいただいておりますのでご報告させていただきます。

引き続き、欠席のご連絡です。清水委員、続いて江村委員より欠席の連絡をいただいております。続いて、代理の出席の方をご報告させていただきます。柳瀬委員に代わりまして、小野寺様にご出席いただいております。続いて、京王バス、田崎様の代理で早田様、出席いただいております。

本日、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。

なお、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きます要点記録につきましては、委員様のお名前を掲載させていただきますので、ご理解、ご協力、お願い申し上げます。また、本会議は公開用の議事録を作成させていただく関係で、録音させていただきますので、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】 それでは、よろしく願いをいたします。事務局からは、おおむね1時間半程度で引たいと伺っております。それでは資料確認をお願いします。

【事務局（長谷川）】 まず、お配りしました資料、送付しました資料、特にお忘れ等はないでしょうか、大丈夫ですか。お送りしました資料に加えまして、今回はカラー刷り、A3の資料、タイトルとしては「国立市デマンド型交通試乗計画（案）」というものを別途追加しております。続いて、戻りまして、次第がまずペラ1枚ございまして、続いて、「国立市公共交通会議資料1「デマンド型交通導入事業化調査 平成29年度・30年度スケジュール（予定）」、ペラ1枚。続いて資料2「コミュニティワゴン試行運行利用状況アンケート」。続いて資料3「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）」、続いて資料4、こちらもペラ1枚で、「青柳ルートの今後と評価基準について（案）」でございます。続いて参考資料1「国立市コミュニティワゴンの評価（目標値）について」、同じく参考資料2「国立市コミュニティワゴン試行運行事業 今後の予定」。以上でございます。特に過不足は大丈夫でしょうか。なお、次第戻りますけれども、今回、審議事項というものはございませんで、報告2番、3番ともに、ご意見を伺うという内容でございますので、よろしく願いいたします。

それでは進行を次第に沿いまして、岡村会長、よろしく願いいたします。

【岡村会長】 それでは2. 報告、(1) デマンド型交通導入調査の進捗状況につきまして、事務局からご説明をお願いします。

【事務局（長谷川）】 それでは資料ナンバー1番と、新たにお配りしておりますカラー刷りA3の、デマンド型交通試乗計画（案）」をごらんになりながら、説明させていただきたいと思っております。

前回の会議で既に報告させていただきましたとおり、デマンド型交通の委託業務ということで、委託の業者が決まりましたというご報告をさせていただいたかと思うのですが、その後の進捗状況のご報告でございます。2月中、2月の中旬、初旬ででしょうか経過としまして、こちらの資料1を見ながらになるのですが、住民アンケートを既に対象地区に送付してございます。既にアンケートの締

め切りも終わってございまして、全て集めたアンケートは、今、集計中という段階になります。結果については次回の会議でのご報告とかになるろうかと思うのですが、対象地区800世帯にこのアンケートをお配りいたしまして、大体ですが、250通前後の回答が来ているようで、確率で言うと30%ぐらいから回答をいただいているというところでございます。

続いて、お配りしたカラー刷りの資料になりますが、今後3月中に前回説明しましたとおり、試乗計画を予定しております、一応こちらの「試乗計画(案)」をごらんいただきながら説明いたします。前々回の資料でありましたとおり、基本的には国立市の南部、第三中学校と国立インター周辺を1つの地区、もう一つの地区がママ下湧水公園の周辺を2つ目の地区を対象としまして、試乗を計画してございます。こちらはまだ運行業者は調整中であるので、具体的に、このとおりになりますという明言はまだできないのですけれども、基本的にはこの地区を対象に、大体1週間程度、3月末になるろうかと思うのですが、その週間、お試して乗っていただくと。目的としては、PR活動をメインに考えてございます。

車としましては、原則として、車両のほうにもありますとおり、セダン型タクシーと書いてはありますが、業者につきましても、UDタクシー等、なるべく高齢者の方ですとか、障害者の方への配慮を考慮しまして、そういった方のご要望、予約があった場合につきましては、可能な限り、そういった車、UDタクシー等を使って対応していくというのが考え方でございます。

運賃体系につきましては、今回の試乗につきましては、特に運賃をとることは考えておりません。あくまでPR活動がメインでございますので、基本的には無料で乗っていただくと。乗っていただいた感想ですとか、その後の周知に、ぜひ乗った方には努めていただきたいと思っているところでございます。

続いて予約方法です。やはりデマンド型交通、基本的には大原則として、予約がどうしても必要な乗り物でございます。こちらにつきましては、当然、電話もしくはファクス等での予約を想定しておりますのですが、前回、前々回のお話ですか、いつまでの予約にするのかというところが、1つ、話としてあったと思うのですが、今回、前日までの受付と考えてございます。前日の5時までに、市役所で電話受付をいたしまして、それを受けて、次の日に運行していただくための計画を、前日までに運行業者にお渡しするというような流れが現実的ではないかと考えております。

続いて、ポイントは乗降場所がどこなのか、目的地がどこなのかというところも、かなりご意見としてはあったところでございまして、今回、案として考えておりますのは、すみません、一番上の運行エリアの項に戻るのですけれども、目的地が基本的には矢川駅と谷保駅はまず考えております。続いて、これは、これからやってみないと、現実的に回れるかどうかの想定を含めてなののですけれども、市役所や福祉会館を目的地に入れた上で、地図で言うと南部と北部、南武線を挟んで南部と北部をぐるりと周回するような経路をたどれればいいのかという計画でございます。

南部につきましては幾つかポイントがあるのですけれども、なるべく要望があった場所ですとか、住民説明会員参加いただいた方々の要望とか、ご意見を踏まえまして、とりあえず今、設定しておるところがございまして、①谷保6丁目の周辺です。続いて第三中学校とさとのいえ、湧水公園周辺。湧水公園が、地区的には広がってしまっていて、東側に位置してしまうので、その場所をどうするか。今考えているのは、国立園のほう、もしくは西のほうに発着ポイントを伸ばしてもいいんじゃないかという計画もございまして、これは、これからの考え方でございます。プラス、スーパーバリューです。スーパーのところも発着の目的地とかに想定できたらなというのは今、案として考えておるとこ

ろでございます。

一応、デマンド型交通の試乗計画と、これから予定につきましてのご報告は以上でございます。何かご意見、ご質問等あればお願いいたします。

【岡村会長】 ということ、これは利用負担なしなので、特に、いわゆる許認可のようなものはなく、まずは短い間でやってみるということでございます。現状で何かご意見はございますか。

【瀧柳委員】 はい。

【岡村会長】 お願いします。

【瀧柳委員】 瀧柳です。きょうもよろしく申し上げます。リクライニングの車椅子の導入予定のことと、何か予約の受付の事務のことは、市役所が窓口になるのでしょうか。あと、値段の設定はどのように考えているのか、以上です。

【岡村会長】 事務局いいですか。

【事務局(中島)】 一般の人はセダン型ということ考えております。障害をお持ちの方については、今、UDタクシー等が利用できないかということで、業者さんと調整を行っているところでございます。完全にフラットのリクライニングはちょっと難しいだろうとは思っております。それと受付については、今回は本格運行ではなく、あくまでも試乗会ということで、PRを主に考えてございますので、市役所で1度受けて、それを業者さんのほうに流していくということ考えております。車については、時間当たりで借り上げと言うような形になりますのでそういったような方式で考えています。

運賃については、先ほどの説明のとおり、無料という形になりますので、多くの方にタクシーを使ったセダン型の、セダンでないときもありますけれども、乗り合っていく交通システムになれていただくというようなことがございますので、できるだけ多くの方に使っていただきたいということで、短い、1週間程度ですけれども、無料という形で考えてございます。

【岡村会長】 よろしいですか。

【瀧柳委員】 ありがとうございます。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。佐野委員さん、お願いします。

【佐野委員】 済みません、質問なんですけれども、3点ほど。聞き逃していたかもしれないんですけど、車両のところにあるUDタクシーというのはユニバーサルデザインの略ですか。

そうですか、わかりました。あと、予約方法について、ご説明のときは前日までとおっしゃっていた気がするんですけど、資料には「前日のみ」と書いてあって、これは。

【事務局(中島)】 失礼いたしました。前日までで結構かと思えます。ただ、期間が短いので、実際は前日、1日単位ぐらいになるかなとは思いますが、3日前からでも、それはもちろん構いません。

【佐野委員】 わかりました。ありがとうございます。全体の運用がちょっとわからなかったものであれなんですけれども、1時間ごとに5便運行すると、運行形態に書いてあるところが基本になっていて、その何時の便を使いますというのを予約するという感じで、それで予約が誰もいなかったら、その日は運行しないみたいな、そんなイメージなわけですか。

【事務局(中島)】 はい。1時間ごとの運行で一応は考えておりますけれども、予約が何人になるかで、大体このくらいの時間に行きますよと。ですので、何時何分に行くという形ではなくて、その1時間の中で、大体このくらいの人数で予約されている方がいるので、お宅のところは大体このくら

いの時間になりますよ、というところでご説明をして、その予約がないような停留所に、こちらについてはショートカットするような形でスルーします。全くない場合はその便、その時間帯の便は運行しないというような形です。

【佐野委員】 なるほど、わかりました。一応バス停みたいなどころがあって、業者さんにはそこには来てもらって、そこでピックアップするという感じですね。ありがとうございます。

【岡村会長】 熊井委員お願いします。

【熊井委員】 すみません、こー一、二回ぐらい出席してなくて、追いついていないのかもしれないんですけども、実際この実験、試乗をやるに当たって、タクシーの事業者さんはどなたがやるんでしょうか。というのは、ここに書いてあるのは過去の実績をもとに選定と書かれていて、具体的にどこかって書かれていないので、実験はどこなのかということと、この地域、スーパーバリューのそばに、たしか多摩交通さんがあったんじゃないかなと思っていて、そのあたり、何というんでしょう、もともと基盤としてあるインフラをうまく活用できると、よりいいかなと、私個人はちょっと考えたので、一応お伺いしています。

【事務局（中島）】 今回は試乗ということもあって、なかなか、市内業者さん含めて対応が難しいということで、一応確認はしているんですけども、そういう状況で、市内業者さんはちょっと難しいんじゃないかと今考えています。そういった中で、近隣のタクシー事業者さん等も含めて、今、折衝しているところで、大まかな予定はついてはいるんですけども、まだ、ちょっと今の段階だと発表できないという形になりますので、ご了解願いたいと思います。

【熊井委員】 わかりました。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。

【瀧柳委員】 もう一度。

【岡村会長】 お願いします。

【瀧柳委員】 1週間程度のお試し期間は無料だということとは広告で見たんですか、そうではなくて、本格運行する場合の料金設定の案はあるのかと思って聞きました。

【岡村会長】 ではスケジュールも合わせてご説明いただくといいかなと思います。

【事務局（長谷川）】 それでは資料ナンバー1番をごらんいただきながら説明いたします。今回、3月のスケジュールでいきますと、上から2段目の試乗会に当たるのですが、この後の30年度以降の話です。今回以降は数カ月単位の実証運行を予定しておりまして、これについては3カ月ないし4カ月程度、数カ月単位の実証運行を予定しておりまして、まだこれについては、明確に幾らになりますという明言はできないんですけども、今回、実証運行については、ほんとうに実証のための運行でございますので、当然、無料というのは想定しづらいのかなとは思っております。一定程度の料金は当然取ってこそ、実証運行だと思っておりますので、それについては無料になる可能性というのは、実証運行ということを考えたら、少ないのかなと思いますが、これも試乗会も含めて、最終的な決定をしていくという考えではないかなと思います。

【事務局（中島）】 すみません。つけ足しになります。今回の試乗運行をやっていただいて、利用者には簡単なアンケートを実施したいと考えています。そういった中で料金等も考えていきたいと思っています。また、今回のアンケート調査の中で、サポーターとして、市に協力していただけるかということで、数名ではないのですが、何人か、いただいておりまして、実際そういった人たちには1回でも2回でも使っていただいて、今言ったような料金についても、事前にちょっとヒアリ

ングをしたりですとか、また自治会の人も、説明会をやる中で、意見を聞きながらですけれども、この辺の料金だとか、また運行形態だとかということも、決めていきたいと考えてございます。

**【瀧柳委員】** よくわかりましたが、その場合、ふだんのタクシーの額と予約してタクシーを頼む場合、結構かかって、このメリットというのは、やっぱりくっこミニが、先ほど、利用者アンケートで300円でもいいから運行を消さないでくれというご意見がたくさんあって、そうになると、何ぼぐらいはできるけど、タクシーには乗りにくいって状況の方と、私のような障害者の方に利用されると思うんですが、そんなに高くは設定できない、逆に高額だと利用者にもメリットがないですね。ということは、やっぱり障害者と車椅子の方に利用されるので、やっぱりリクライニングが乗れないと意味がないので、利用料金のことを聞きました。どうなんでしょうか。

**【事務局（中島）】** 利用料金については300円、青柳のほうのアンケート調査ですね。よく読んでいただいている、確かに300円でも、というご意見は結構ありました。そういった中、公共交通を考える中で、タクシーのおおむね2分の1程度になるのかなとは思っておりますけれども、それも1つの考え方だと思っております。それと利用状況を見て、どの程度の利用が見込めるのかといったところから、やはりコスト計算も必要かなとは思っておりますが、いかんせん、少人数しか運べないということがございますので、それをあまり重視すると、場合によってはタクシーより高い乗り物になるということもございますので、その辺は十分分析した中で、皆さんのご意見を聞いてやっていきたいと思っております。

リクライニングということですが、なかなか、実際に運ぶほうの立場から考えますと、それを用意しているところが少なく、またあっても、やはり今、実際にそういった利用者が多い中で、こちらのデマンド交通に回せるかというところの課題がございます。そういったところで、やはりある程度のすみ分けは必要かなとは考えてございます。以上です。

**【瀧柳委員】** でも、やっぱりリクライニングが乗れないというので、現段階の福祉タクシーが余りにも通院・通所が多くて、予約ができない現実があるんですね。通院・通所以外の車がないんですが、通院・通所以外の多目的でこそ、運行が利用できたらもっといいと思う。それが意見と、あとやっぱりコースで、とはいうものの、やっぱり立川病院に流れるコースをつくっていただけたら、もっと利用者が増えるのではないかという気持ちがあります。以上です。

**【事務局（中島）】** リクライニングの必要性ということで、多分これは、今のバスもそうでしょうし、今のタクシーもそうだと思います。公共交通を考える上で、誰でも、とは言っておりますけれども、全てに対応できるような交通システムというのは大変難しいかと思っております。そういった中で、今の福祉交通を考えておりますので、そういった中でも、すみ分けた中で対応できないかということは、私ども事務局としては検討していきたいと思っております。

今すぐ、これについては、今できるできないという判断ではなくて、実際に運行を行う中で、お願いした業者さんのご都合もございませうし、そういった中で検討させていただきたいと思っております。

それと立川病院ですけれども、こちらはこの前のご説明の中でも、なかなかこの1周を1時間程度で考えてございますので、そういった中で距離が延びるということは、また別なコストの問題だとか、時間の問題だとか、さまざまな問題が出てきます。また、運行する中で、そういった余裕が出れば、ルート等の変更を考えていきたいと思っておりますけれども、試乗会については、こういった中でやっていきたいと考えております。

【岡村会長】 ほかはどうでしょうか。お願いします。

【佐野委員】 ちょっと思い出したのですが、コミュニティワゴンに関する話とごっちゃになっているかもしれないんですけど、前にこの話をしていたときに、何かこれの愛称を募集するみたいな話があったかなと思っていて、それがこのスケジュールのほうだと、明確にこのタイミングでやりますというのが入っていなかったの、いつやるのかなと思って。というのは、周知をするに当たって、SNSを使ったりだとか、市民からの口コミみたいなことをやるのかなと思ったんですけど、そのときに、「デマンド型交通」というネーミングのままにいくのかなと。キャッチーでポップな、「くにつこミニ」みたいな、そういうネーミングが早い段階でできるとPRにはいいかなと思ったのですが、そのあたりはどうなっているのでしょうか。

【事務局（中島）】 この後、青柳のコミュニティワゴン、「くにつこミニ」をご説明する中で、愛称募集というのが出ていまして、多分そちらのほうだとは思いますが、でも、今おっしゃられたように、デマンド交通と、ちょっとピンとこないところがございますので、ここは皆様のまたご意見を聞きながら、うちのほうも、まだ試行段階でございますので、31年度に向けて、ちょっとその辺、また調整させていただければと思います。

【佐野委員】 わかりました。ありがとうございます。

【岡村会長】 ほかはどうでしょう。もうあとちょっとでやるということなので、まずはやってみるということもあるのですが、何かやる前にか、やっている間にこういうことを検証してほしいとかいうことがあれば、ぜひこの場でと思いますが。

ではすみません、私が2つ。1つは個別というか、やり方の話で、委託業者が決まったということで、多分いろいろところで経験をされている事業者だろうと思うので、そちらとの打ち合わせでやっているとは思いますが、行き先が谷保、矢川駅、それからスーパーバリューと3つの方向になっているので、非常に車の取り回しがやりにくい。大体、毎時、10時、11時と言いつつ、いろいろな方向に行くので、なかなかうまくいにならないんじゃないかなというところがあるので、回る順番を最初に決めておくとか、そうすると大体プラスマイナス10分ぐらいで行けるとか、その辺は多分、この試乗の段階でもある程度できるのかなと思いますので、そこは引き続き検討いただければと思います。

2つ目は、もう少し大きな話で、これはまずやって、まずは地域の方の意見を聞くということが主目的だとは思っています。それはそうなのですが、一方でこれ、前もこの場所で、同じじゃないですけど、予約型の交通をやって、また今回なので、前回の何というんでしょう、反省というか、前回のいろいろな教訓だとか、どう生きてこれになったか、または、それも踏まえて、おおむね周知以外にどんな成果があるのかというところを、なかなか考えずにここまで来ているところはあるとは思いますが、本来は、公共交通会議でもそうですし、地域の方とも、それは共有していかないと、なかなか、その次にお金を取りますとか、いろいろなったとき、えーそんなはずじゃないよ、となりかねないので、そこは、今は多分、1か月後の実験で手いっぱいだと思うので、これはお答えできる範囲でお答えいただけるのはこの場でいただければと思いますが、今後に向けて、ぜひそれは詰めて、この場でも随時、事務局の考えをまず言っておくということも大事だと思うので、お願いします。なので、本日のところ、何かお答えできることがあればお願いします。

【事務局（中島）】 1点目につきましては、回る順番を検討ということで、これは今、運行業者を含めですけれども、検討しているところでございます。市役所に1回来ますので、市役所から運行業

者にある程度指示ができるようなところまで詰めていきたいと思っております。それと地域の意見を参考にということで、前回の反省も含めてでございますけれども、やはり定時・定路線型のコミュニティワゴンでも、そこに必要とする方のところまで、なかなか家の近くまで行けなかったということがあって、坂下集会所だとか、谷保6丁目、インターの料金所の東側、こういったところも入れています。スーパーバリューに行きたいという、やはり買い物もあって、その方面に行きたいというご意見もちょっとあったものですから、そういったところも入れてございます。ですので、これがほんとうに、需要が多くなり過ぎると、ちょっと会長も、その辺を懸念されているのかもしれないけれども、ルートもかなり複雑になって、結局使いづらいものになっていくということもございますので、できるだけシンプルな形でやっていきたいと思っておりますが、まずはPRのところも重点的にやっていきたいという考えです。

もう少し、この目的については十分検討して、皆さんに周知できるような形でやっていきたいと思っております。

**【岡村会長】** わかりました。お願いします。

**【熊井委員】** 今見たので、やっと自分の中で追いついてきたんですけど、まず全体像から1点聞きたいのは、国立の公共交通について、バスであり、タクシーであり、いろいろあるんですけど、南武線から川に向かったエリアというのは、今までコミバスとか入ってきていませんし、今後このデマンド交通を主軸にしていくというふうな全体像を思い描いていらっしゃるのかということを知りたいのが1点と、もう一つ、ちょっとアドバイスと言うか、最近、京急さんのお手伝いを私してしまして、京急さんは京急ストアというのをもちで、京急もそんなに田舎じゃなくて、神奈川のいろいろなどところにあるんですけども、ストアからデマンドに近いような、タクシーというか、バスみたいなのを、京急ストアさんが持って回っていらっしゃるって、割とうまくいっていらっしゃるんですね。今回、この多分デマンドは遠くに行くというものではなくて、まさにラストマイルの話なのかなと思っております。割と駅をポイントにするよりは、ほんとにスーパーバリューへの買い物客で、行くのが困っているとか、荷物なんか持ってこれませんかとか、そういった人をちょっと運んだりするほうがメインになる気がしてきました。私もぱっと見て、今思っているだけなんですけど、なので、ちょっと今までとは毛色が違うと思うので、そこら辺、注意してやっていただけるといいなと思います。以上です。

**【事務局（中島）】** 将来的な地域交通の中の全体像ということでは、今のところ、この地域についてはデマンドで行ければということで考えておまして、ただ、市全域で今、私どもが考えているところとしては、やはり福祉交通というところがございます。そういった中で、先ほどのご意見もございましたとおり、移動には困っているけれども、自力である程度は動けるというような方で、公共交通を利用できる方は、こういった形で、デマンド型交通だとか、くにつこミニだとか、くにつこバスだとか、路線バスだとか、そういったところで補完して、自力で移動ができない方、福祉有償も含めてやはり検討していかなければいけないと考えておりますので、両方をやっていこうとは考えてございます。

**【熊井委員】** 全体像が若干見えづらさがあるので、それは自分の中で整理します。

**【岡村会長】** なかなかこれ、やってみないとわからない、だけど計画しないとやれないということで、卵とニワトリみたいな感じで、延々とやっていると始まらないので、まずはやるというのは、私はとってもいいと思っていて、ただ、地域の方には、結果的にどういう形になるかというのは皆さん

とつくっていくんですよとか、その中で、特にどういう人たちの、どういう移動はぜひ落とさせてやりたいんですとか、そういう議論はぜひしていけるような雰囲気づくりに、していただきたいと思うので、ぜひそれで。これが難しいのは、あそこに行きたい、ここ行きたいと、どんどん増えていって、結局、月に1回しか行かないような場所がだーっと出てくると、行けるところはたくさんあるんだけど誰も使わないというのになってしまうので、とっても難しいんですね。なので、これはコミュニケーションが大事だと思うので、ぜひそこはよろしく願いいたします。

【事務局（中島）】 先ほちょっと混乱するようなことを言って申し訳ございません。私ども、午前中に福祉有償運送の運営協議会に出ていたものですから、これは最後に言おうと思っていたんですけども、平成30年4月から、私ども、道路交通課のほうで、福祉有償も所管することになりましたので、地域公共交通会議の運営協議会は私どもの課で所管するということですので、場合によっては合同開催も含めて、そういったところも含めてやっていかなければいけないのかなとは考えていまして、先走ったところをちょっとお詫びをしたいと思っています。

【岡村会長】 一緒にやっていただくのは、なかなか全国でもあるわけではないので、大変だとは思いますが、ぜひ先陣を切っていきたいなと私も思っています。次の議題もあるので、あまり時間をかけちゃいけないというところはあるのですが、何かございますか。

【瀧柳委員】 もう一個。

【岡村会長】 お願いします。

【瀧柳委員】 ということは、福祉のほうも請け負うという形なのかなと思って、わかる範囲でいいので、ドア・ツー・ドアのことについてどう考えますか。お考えだけ聞かせてください。なぜかという、これではちょっと車椅子利用者がここに来て待つということは場合によっては、乗らないんじゃないと思ったものですから、その部分のお考えだけ教えてください。

【事務局（中島）】 ドア・ツー・ドア、自宅から目的地まで行く交通でございます。これはタクシーを含めてドア・ツー・ドア、大きな面ではそういうふうになると考えています。福祉有償、これもドア・ツー・ドアだと思っています。デマンド交通については、そういったやり方もございます。どちらかという、デマンド交通は「予約型の乗り合い交通」というような言い方が適切なのかなと思っていまして、それがドア・ツー・ドア、あるいはバス停を設けてやる方法と。複数のやり方があるかとは考えていますけれども、今回の試乗会については、ドア・ツー・ドアではなくて、やはりバス停を設けた中で、その範囲で集約して、乗り合っていくというところを重点的にやらせていただいています。

【瀧柳委員】 わかりました。

【岡村会長】 ということで、この件は大体よろしいですか。質問などがあれば随時、ぜひ事務局へお願いします。

それでは、次の議題につきまして、試行運行の今後の方針、実はこちらも大きな話題なんですけど、ご説明をよろしく願いいたします。

【事務局（長谷川）】 続いて、3番の議題、(1) コミュニティワゴン試行運行（青柳ルート）の今後の方針です。話の内容としては、細かく分けて2点ございます。

1点目は報告でございまして、前回の会議でアンケート調査をしますというところと、チラシを配りますというところの結果のご報告になろうかと思えます。その後、この資料ナンバー2、3、4、参考資料1を使いながら、評価基準の案を事務局のほうでつくっておりますので、それに皆様のご意



見をいただきたいと思います。まずお配りしている資料の一番見ていただきたいのは、資料ナンバー4がメインでございまして、ここを後で重点的に意見の対象にさせていただきたいと思います。

それでは話は戻しまして、報告のほうから、前回の会議でアンケート調査を青柳ルートのほうでさせていただきますというところで、あとはチラシをつくりましてというところで、すみません、事後承認で恐縮だったのですが、当初、前回の会議でつくったところ、なかなかニュートラルなチラシですねというご意見もあったので、なるべく、「そうだ京都へ行こう」的な、観光的な面も含めたチラシをつくりまして、それで各、青柳ルートの周辺の世帯にお配りさせていただいたところでございます。

実際にお配りしたのが1月下旬から2月上旬でございますので、まだこちら、お渡ししている資料に、具体的に人数として反映されているかどうかの確認、実際に数字としてあらわれるかどうかは未知数ではあるのですが、そういった、まずチラシを配布させていただいたところが1つご報告でございます。

続いて、資料ナンバー2番。こちらがコミュニティワゴン青柳ルートの利用状況アンケートということで、1月15日に設置しまして、2月15日まで、ちょうど1カ月間ですか、アンケートボックスを設置させていただきました。それで、一応結果としては59件の回答をいただいているところでございます。結果については、コメント欄を含めまして、あったコメントは100%載せているところでございます。後は自由回答欄ですか。先ほど、料金は少し高くてもよいですみたいなご意見もあったかと思うのですが、そういったご意見も当然出ているところでございます。基本的には利用者、後で資料ナンバー4番で、いただいた資料の総括というか、その辺はさせていただこうと思うのですが、やはり利用者については高齢の方、特に高齢者の中でも後期高齢者の方がちょっと多かったのかなという印象を受けております。見方によっては、64歳以下の方が25%もいるんだよという見方もできるので、一概にどうなのかということは、明言は難しいかと思うのですが、客観的な比率としては高齢者の方、特に後期高齢者の方が利用者としては多いですよというところでございます。

続いて、目的地については、やはり高齢の方が多いということもありまして、通院、リハビリが一番多く、買い物。なので、基本的には、通勤・通学で使っている方はやはりごく少数なのかなという実態がこちらの数字でわかるかなと思うところでございます。

続いて、目的地が病院が多かったこともあって、基本的に通院というのは週1、週2が多いのかなということもあり、やはり利用状況も週1、週2に集中していると。週3回、4回と使っている方もいらっしゃる場所で、非常にありがたい話ではあるのですが、なので、利用状況としてはやはり高齢者の方。特に、質問の7番、停留所まで何分かかるというところに着目したのですが、「2～4分」というところが多く、距離にすると恐らく100メートルぐらいの距離なのかなと。若い方だと200メートルとかもあると思うのですが、ほんとうに100メートル圏内の停留所を使っている方が集中しているのではないかとこのところがあったところでございます。やはり、200メートル、300メートル離れてしまうと、利用者としては減ってしまうのかなというところがわかったところでございます。

あと質問の9番、前回の会議で、来年度、再来年度以降、またプロポーザル等も含めて検討しなければいけないというところで、ちょうど自動車のリースが終了するというところもあって、車両の選び直しもしなければいけないのかなというところで、この最後の項目を設けたのですが、今のままでよいというところで、前向きの座席ではなく、向き合う形の席がよろしいというところが9割近くを占めておりますので、基本的には、今後、車両を選定するにおいても、現在の車両と同程度のもの

を検討しなければいけないのかなというところがわかったところでございます。

続いて、目的地については、やはり立川ですとか、谷保駅、矢川駅が多くございました。立川については病院ですかね、多くございまして、矢川駅、谷保駅、ほんとうに利用者は、当然、高齢の方が多いうところだったので、基本的には病院の近い場所ですとか、買い物の場所が多かったなどというところが、こちらでわかったところでございます。

最後の自由回答は、あくまで自由回答で、なおかつアンケート調査を定期的にやらせていただいて、試行運行の「試行」という文言がある関係で、やはりなくなってしまうのではなかと不安が書いている方にもあったのかなと思うので、基本的には、このままお願いしますというコメントが非常に多かったところでございます。やはり「試行」というところがあって、いつ終わるかわからないところがどうしても気になってしまったのか、それがコメント欄にあらわれたのかなというところは、見ていて感じたところでございます。

資料ナンバー2につきましては、アンケート調査の大まかな結果でございます。

続いて資料ナンバー3が直近の1月までの利用者状況、利用者の数字でございます。こちらも後で、資料ナンバー4で総括はするのですが、利用者はやはり前年度比、平成29年度、平成28年度と、数字、1日当たりの列を見ていただければわかるのですが、やはり利用者は前年度比で増加しているところございまして、すみません、これは全く参考になる数字ではないのですが、一応色付けて、30年度、前年度、28年度から29年度に増えた場合、同じ増加量をたどった場合、この数字になりますよということも、一応載せさせていただきました。すみません、これについては根拠がある数字ではございませんので、あらかじめご承知おきください。

1日当たりの利用者が大体50代後半から60代半ばぐらいまで推移しているというところございまして、前年度比、増加しているというところは、明るい材料であるのかなと事務局としては思っておるところでございます。

資料ナンバー4番を飛ばしまして、参考資料1番、これは平成26年度、コミュニティワゴンの施行運行が始まった年に、当初設けた目標値でございます。当初はA評価、B評価、C評価と設けまして、これについて、当時あった青柳ルート、泉ルート、矢川・東ルートの3ルートについて、この評価基準で3年間、考えていきますというところでございます。当時は1日当たりの利用者数と収支率が1つの評価基準だったというところでございます。ただ、留意点としまして、高齢者、障害者等の外出に寄与しているかについても考慮していきましょうというところがあったところで、結果として、泉ルートと矢川東ルートにつきましては、目標基準に達せずC評価と。細かい話をすると、青柳ルートもC評価の枠に入っていたところではあったのですが、利用者がC評価基準を超えている月、B評価に該当するところもありましたので、29年度も継続して運行しているというところがおさらいとしてございます。

それでは、一番皆様に見ていただきたい資料ナンバー4番です。こちらはきょう特に審議することではございませんで、これは案でございまして、正式には次回の、来年度の第1回の公共交通会議のほうで正式に、来年度以降、30年度以降の評価基準として考えてもらいたいというところ案をつくらせていただきましたので、報告させていただきます。

資料ナンバー2番、さっきの報告の総括でございます。利用者については高齢者、特に後期高齢者が多く、徒歩4分圏内の方が多くございました。あと一方で、これは意見としては、多少料金が上がってもいいですよという回答もあったというところが1つの材料でございます。

続いて2番、利用者人数の推移、資料3参照です。こちらは利用者が前年度比として増加傾向であると。ただし、平成29年度の利用者実績というのは、26年度当初の利用目標であった1日当たりの利用者70人以上には達していないと。ただ、資料ナンバー2番の増加率も予測値として記載はしておるのですが、これは参考までにごらんいただければと思います。

続いて3番、利用者人数。1日70人という数字については、当初は70人プラス収支率というものがありましたというところを頭に入れておいていただければと思います。加えて高齢者や障害をお持ちの方の外出に寄与しているかどうかも継続して考えていきたいと思いますというところが、考え方としてございました。

以上、1番、2番、3番の資料と考え方をまとめまして、一番見ていただきたいのは「まとめ 事務局案」、数字の4番です。「青柳地域に求められる交通サービスと今後の青柳ルートの評価基準」と称しておりますが、平成30年1月現在、青柳ルートの利用者の割合が多いのは、高齢者、特に後期高齢者であると。高齢者以外の交通手段については、基本的に徒歩や自転車、自家用車等で事足りると思われるのではないかと考えております。また、利用者が増加傾向かつ試行運行開始当初、「高齢者、しょうがい者等の外出に寄与しているかについても考慮する」ということをうたっていましたので、今後も何らかの運行の継続は、やはり必要なのではないかと考えております。

以上のことから、高齢者が主たる利用者であることも踏まえまして、1日当たりの利用者70人というのを目標にしまして、ただ、それプラス、利用者の状況や地域の貢献度、外出の寄与とかですね。そういった貢献度を総合的に勘案して判断してまいりたいと思っております。ですので、定時定路線型の運行を引き続き継続はしていくのですけれども、引き続き、やはり評価というのはしていかなければいけないのかなど。その上で、評価によって、運行形態の見直しというのはやはり継続的にやっていく考えでまいりたいと思っております。

以上が青柳ルート、この3年半の総括といいたいでしょうか、評価の考え方の案ですので、これにつきまして、何かご意見等ありましたら、ぜひいただければと思います。

**【岡村会長】** ということ、主に資料4の考え方について意見が欲しいと。もちろんそれ以外についていただくこともあるかと思います。ぜひ皆様、アドバイスをお願いします。いかがでしょうか。それでは熊井委員、お願いします。

**【熊井委員】** 自分の考えなんですけど、これ、4年間続けてきているので、そろそろ「試行」という言い方やめたらという、自分の率直の意見だって、実証実験だって、ずっと実験していますと言っているのと同じなので、4年続けば、ずっと実験と言い続けますかというのが、私の率直な意見です。なので、ちょっと言い方を変えればいいんじゃないですかねというのがまず1点。

あと逆に、資料4については、この「70」という数字に、私はあまり意味があると考えていないんですね。そもそもABC評価の3つの基準にする必要性があるのかなというものがそもそもあって、一番重要なのは、50人未満、20%以下になったらやめるという、もうこれはやられてられないからやめますと。それ以上であれば、結局BでもAでも、いずれにしたって続けるんでしょうというのであれば、逆にAのところをこだわるというよりは、BとCのところをはっきりさせたほうが、もう、やってきたけど、何かの要因で乗らなくなったから、それならもうやめます。本体はやめると。収支が悪いので。あとはとりあえず残しますと。評価基準とすると、だからやめるかやめないかの基準を1本持っておくのと、あと我々として、このコミュニティワゴンをどうしていくのか。それは目標としては、70人をめどに、あとは、もっとみんな、いろいろな人が楽しく使えるようなものにしてい

くと。そういった形のほうが私はいいのではないかなと思います。以上です。

【事務局（長谷川）】 ありがとうございます。まず1つ目の「試行運行」の「試行」をいつまで続けるのかというところですが、参考資料の2番をごらんになっていただきたいのですが、事務局としても、いつまで試行なのかというのも重々承知しているところでございます、来年度以降、次回の会議で正式な評価基準をつくるとして、それによって、正式に31年度以降、「試行」という言葉を外せたらと考えているところでございます。そのためのプロポーザル、プラス愛称の募集ですとか、後、前回にたしか池田委員さんがおっしゃっていたように、ほんとうにラッピングとかも派手にやるならやってしまったほうがいいんじゃないかということも考えておるところでございます。こちら側としても、ぜひ「試行運行」という言葉を外せたらという考えている方向なのは報告させていただきたいと思います。

あとプラス、評価基準。すみません、継続の基準しか、我々事務局として考えていなかったのですが、おっしゃるとおり、やめる基準ですとか検討し直す基準というのも当然あったほうがよいかと思っておりますので、これにつきましては、検討させていただいて、新たに基準として、やめる基準ないし、検討し直す基準というのは設けさせていただいたほうがいいのかと思っておるところでございます。ありがとうございます。

【岡村会長】 今のお話がかかなり重要なところかなとおもっています。ほかの委員の方からもぜひご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。お願いします。

【池田委員】 テレビで見たんですけど、デンマークだかフィンランドか、国は覚えていないんですけど、バスの前にフックがついていて、それで自転車に乗りたい人はそれにかけて、運転手さんの目の前で作業をするものだから、全部見えているわけなんです。自転車の行動半径というのは、それはいっぱいこぐ人はいっぱいこげますけど、そんなでもない人は、ちょっとバスに乗って遠くまで行って、そこから自転車という、これは今のコミュニティワゴンとはあまり関係ないんですけど、日本の場合は基準、規制がうるさくて、いろいろなところにそれがネックになっているんですね。

今回のコミュニティワゴンのいろいろなのを見ている、ここは行けると思ったら、もっと進めたほうが良いと思うんです。こういう案があったらこういう案で、何となく時間だけ過ぎちゃっていて、それでもっと斬新な動きというのを、根本的に取り入れたいと僕は思うんですけど、これは僕の勝手な考えでできるわけじゃないので、ただ、アイデアというのは、出てきたらば、それをどんどん利用して、どんどん動かしていかないと、時間だけ何か3年も5年も、まあ、5年は過ぎていないけど、過ぎちゃっているような気がしていて、ちょっと漠然とした言い方で非常に申しわけないんですけど、何かそういった斬新な進め方をしましょう、そういう話なんです。

【事務局（中島）】 多分、ソフト的なものも含めてということだとは思いますが。やはりアンケートをやって、バス停まで10分以内というのが多いということであれば、じゃあバス停をふやせばいいじゃないかというのは当然あるかと思えます。ただ、なかなか検討はしたのですけれども、適当な場所がないというところも、実際としてはありますけれども、そういった努力は今後もやっぱりやっていかなければいけないだろうと。付加価値をつけるということも、当然あっていいと思っておりますので、奇抜なアイデアだからということではなく、いろいろご意見がございましたら、どしどし言っていただければと思っております。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。お願いします。

【瀧柳委員】 そういうことなら私もワゴンのスロープの配置がどうも時間かかって、常に肩身の

狭い思いになるので、立川交通さんのバスのように、めくったらスロープが出て、時間がないときは、さっと置くという、あれ、すごくいいんですね。お客さんもそんな待たせなくて済むし、運転手さんも楽そうなので、ちょっとあのスロープの配置と片づけ収納の位置についても考えていただけたらなと思っています。以上です。

【事務局（中島）】 リフトではなくてスロープということですか。

【岡村会長】 ポンチョのような。

【事務局（中島）】 ポンチョのような。

【瀧柳委員】 最近はやっています。

【事務局（谷口）】 最新の路線バスの車両では、中扉を入ったところの床がそのままスロープになるのがあるんです。その話ですね。

【瀧柳委員】 はい。

【事務局（中島）】 ワゴンでということですか。

【瀧柳委員】 あれがいいんです。すごく。

【事務局（中島）】 ちょっと研究させてください。

【瀧柳委員】 ありがとうございます。

【池田委員】 床に乗かって、そこで固定して、また入るんですね。

【岡村会長】 じゃなくて、ドアの、ぜひ路線バスに乗ったら、出口のところに何かふたみたいなものがあるなとわかると思うんです。

【瀧柳委員】 新型。

【事務局（谷口）】 今までは別のところからスロープを持ってきて、中扉のレールのところにはめていたんですけども、床がそのままスロープになるんです。これの話ですね。

【瀧柳委員】 はい。

【岡村会長】 残念ながら、今のワゴンの大きさとまだないんですね。大きいのにすると、道路が入れなくなるので、なかなか難しいところですが、ただ、もちろんそれは欲しいところなので、もう、これは自動車メーカーさんがいつ開発してくれるかという、あと車体メーカーさんがどんな工夫をしてくれるかというものです。ほかはいかがでしょうか。お願いします。

【佐野委員】 70人の目標を掲げるということで、そこはいろいろ検討した結果の70人だと思うので、そこはいいと思うんですけど、一方で70人という目標を、あくまでもナチュラルにそこにいったら継続するよという評価基準なのか、それとも、そこに向けて、我々というか、誰かしらが頑張らしようという目標なのかというところがちょっと気になっていたんですけど、何か愛称を募集したりとか、ラッピングを検討しますとかというのは、何か頑張ろうということなのかなというふうに理解しています。それに当たって、何かPRの仕方というか、結構、今回そのアンケートをとったことで、高齢者の方が多いということと、意外というか、女性の割合というのが結構有意に多いんだなと思って、それは女性が多いから今後も女性にスポットを当てていくべきだという考え方もできるかもしれないし、じゃあ何で男性は少ないんだろう。男性の利用者をもっと引き上げていくべきだという考え方もできるかもしれません。というのは、そのターゲットとしたい層にすごく訴えかけることができるような、マーケティングというのか、あれですけど、そういう打ち出し方ができればいいなと思います。懸念としては、ちょっと言葉悪いんですけど、この検討のメンバーはおじさんが中心で、ターゲットとなるのは、もうちょっと上のおばあちゃん、おじいちゃんという層だと思うので、

何かそこに、うまいこと心をつかめるような打ち出し方ができるといいのかなと思いました。

【事務局（中島）】 70人については、この事業をやっていく上で、努力目標というか、意味合いの70ということで、70を過ぎたので、本格運行ですからいいですよという意味ではなくて、それにより近づけていこうということの努力目標とさせていただければよろしいかなと思います。

それと、このアンケートのデータについては、まだ私どものほうで分析まできちんとやっていなくて、今言われたように、やっぱり女性が多いなというのはわかっているんですけども、じゃあ、それについてどう改善していくのかとか、事業に結びつけるのかとかいうところまで、まだちょっと分析できていなくて、週に二回といいながらも、週三四回から毎日というのが50%を超えているというところもありますので、その辺も含めて、改善だとかというのもやっぱりやっていかなければいけないだろうとは思っています。まだちょっとこの読み込みが、私ども浅くて、これからちょっと分析して、皆さんに、こういったやり方どうですかということで、またご相談するような形になろうかと思えます。

【熊井委員】 直観的に見て、多分これは免許を持っていない方が多いんじゃないかなと思ってるんです。女性が多いというのは多分それが理由。高齢者で、多分もう70を過ぎていて自分で運転しなくなるので、それが多分一番大きいんじゃないのかな。要は免許がないと移動手段、多分この地域ではないので、乗るしかない。それが一番大きいんだなと思っています。

【佐野委員】 確かに27番で、免許を返却したのというふうには。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。済みません、私も少し、会長としてというよりは委員として幾つかと思えます。

1つ目は、評価基準は努力目標ですというのが今お答えにあって、そうであるとするなら、私はそれでいいと思ってるのですが、一方で、本格運行になっても継続基準、これ以下になったらやめますよという意味での継続基準と、地域の人が共有すべき、努力目標と言うと、言葉がいいかわかりませんが、そういう意味での、目標としての基準というのを別に2つ設定してもいいのかなとは思っているのが1つです。

もう一つは、70という数字をどう見るかなんですけども、70超えてよかったねといっても、じゃあ、それをどう改善に結びつけていいかというのは、なかなかわからない。率直に言うと。というのは、この意見を見ると、例えば300円でもいいから続けてほしいという意見が例えばあったとして、この70人を超えた、超えないというところで、じゃあ運賃を値上げしましょうという議論は、この基準の中ではできないですね。それから日曜日も欲しいですという意見があって、じゃあ70人超える、超えないというところの基準を使って、日曜日に運行するかしないかという判断は、この基準を使ったらできない、とすると、何か使えない基準だというのがちょっと気になっています。多分これは、もともとのABCと何年前につくったのは、もしかしたら国立市のほかのところにも入るかもしれないときに、市内で、比較的全域でもしやろうとしたときに、共通の基準として何かつくろうというような意図もあったのではないかと思うんですけど、これから後は、多分このルートの基準だと思うので、多分、個別事情を見て細かく設定は可能じゃないかなと思うので、そうすると70じゃなくてもいいのかなと。例えば1便当たりになると20人ぐらいでしたか。

【事務局】 22。

【岡村会長】 22、そうすると1便当たり平均三・何人というと、だから、それを下回ってしまったら、済みません、昼間の時間帯は休ませてくださいですか、朝、それから夕は、どうも1人当

たり少ないので、ちょっとお休みというか、なしにして、なら皆さん使ってくださいと。そして地域に出すと、いやいや、それは困ります。じゃあみんな乗りましょうという、コミュニケーションのきっかけになるんですね、例えば。土日でも、1時間で1本でもいい、日中でもいいからといったときに、それで3人ぐらい乗っているというんだったら、ああ、じゃあ継続しましょうとか、そういうこともできるので、何かそういう、運行時間帯とか、ダイヤとか、地域の人と、よりよくしていくための種になるような基準にしてもいいのかなと、せっかく出すなら思っています。じゃあどうやったらいいのかというのは、1便当たり何人というぐらいにしか私はちょっと思いつかないので、これは時間がかかると怒られそうですけど、池田委員に。もうちょっと時間をかけて、考える余地もあるのかなという気はちょっとしました。多分70人というのは、そんな悪い数字では、直感的にはないのかなと思いました。これは会長としてではなくて、一委員の意見でございます。

事務局何か。

【事務局(中島)】 一応この案件につきましては、31年度予算に反映していかざるを得なくなってきましたので、夏前には、やはりこの交通会議としては、まとめていただければと思っています。まだお時間ありますので、引き続きこの辺のことは、今会長がおっしゃられたようなことも含めて、次回までに細かな点もやっていきたいと。またデータのほうも分析していきたいと考えています。

【岡村会長】 これはもうちょっと、委員というよりは会長っぽく言うと、人数の基準は出したんですけど、お金の基準は出さないというのは、これは何か強いメッセージと理解していいのですか、それとも設定がしにくいので、まあ人数だけにしようかという、どちらかという消極的な形でお金を落としたのか、それは結構、継続という意味では大きいのかなと思うんですけど、これはどうでしょう。

【事務局(中島)】 お金の面で言えば、ちょっとこれは難しいところがございまして、3ルートやっている中で、1ルートが残って、市としては、やはり今までよりはお金はかかっていると考えています。ただし、それでいいのかというところが当然ございまして、見直しのきちんとした継続の基準をつくる中で、今言われたような、著しくコストがかかるとかということであれば、今考えています。今、お金のこと、コストについてはないということではなくて、ちょっと今、そこまで出し切れなかったというところでございます。

【佐野委員】 今の委員長長意見を聞いて、ちょっと思ったことというか、聞きたいことがあって、交通系の専門の先生だということだったので、教えてもらいたかったんですけど、便ごとに細かく目標値をとって、それで、じゃあ少ない便をどんどんやめていこうとか、多い便の充実をさせていこうというのは、考え方としてなるほどと思ったんですけど、一方で、それを使ってうまくコミュニケーションみたいなことをきいたときにちょっとあれっ、と思って、この時間は便が少ないからやめます、みたいなそんなやりとりを住民の方と、コミュニケーションとかという生ぬるいやり方でできるのかなと。それはもう何か、ハレーションに近いというか、何というか、今まであったものをなくしたら、それはもう役所の横暴だとか、逆に新しいことを始める、その際にお金を取りますといったら、それは役所の横暴だ、みたいな対決姿勢みたいにとなくなっちゃいがちなのかなとか、特に公共の機関である以上、あまりとんがったこともしにくいのかなという気持ちもあって、ただ、よくしていくためには、住民と役所の建設的なコミュニケーションが必要だというのはそのとおりだと思っていて、そういうコミュニケーションがうまく成立した自治体の事例とかがもしあれば、ちょっと教えてほしい

など思って質問しました。

【岡村会長】　じゃあ、質問いただいたので。たまたま、あした地域公共交通会議の準備会みたいなのが相模原市であるのですが、相模原市では、今、本格運行のコミュニティバスが1つ、橋本駅から出ているのと、もう一つが淵野辺だったかな、これはまだ大野地区、大野北といいましたかね、そこがまだ実験中です。そこは1便当たり10人以上という基準と、それから幾つか基準があって、それを満たさなかったら、もうこれはやめますというふうに、地域の人に実は言っています。地域にも協議会が路線ごとにあって、毎月どれくらい乗っていますという情報は出しています。そうすると、大野地区、まだ実験中なんですけど、そこは実は目標に微妙に足りないところで、約束ではもうやめてしまうことも可能なんですけど、ただ、今はたしか、駅まであまり直行していない、ぐるっと回っているんですけど、通勤時間帯は直行して、日中はぐるっと回るとか、幾つかそういうことを地域に提案して、それはどうでしょうと。それで乗車率を上げていきたいと思いますというのを実はしています。

それから橋本駅から出ているのは、沿線に工場とか幾つかあるようで、その人も路線の運営協議会に入っているようで、人数が少ないとか多いところを共有して、恐らくどの時間帯だろううちの社員が乗るとか、工業団地でしたか、そういうこともやっているようです。この場合は工業団地も何もないので、地域の方だけではあるのですが、一定の数値を出して、これはちょっと厳しいですよとか、そういうきっかけですね。相模原も、数字をちょっと下回っても、すぐやめますというようなことはあまり言っていない。ただ、ルールとしてはすぐやめてもいいということにはなっているのですが、それはやめるための基準というよりは、やめることがないように、その手前で地域の人とコミュニケーションをします。実際数値目標があるので、それに向かっていく。どれくらいまで頑張るべきなのかというのは、地域の人にもわかる。無限に頑張らなさいと言われてしまうと困ってしまうので、そういう意味では比較的、現実的な目標を設定して今やっているのかなと。

大野北というところは、最初はかなり数値も厳しくて、目標の3割以下とか、そういうのが続いていたのが、大分数値がよくなってきたように記憶しています。そろそろ公開資料が出るんじゃないかなと。年度末に公開資料をとるところになって、そんなこともやっているところもあるので、今までのやりとりの中でやるべきことなので、ほかがやっていますので取り入れますというのは、それこそハレーションなので、そこは上手にやらなければいけません、そういう事例もあるという参考でございます。

【佐野委員】　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。よろしいですか。特に資料4ということでございますが。

そうしますと、きょうはいろいろご意見いただいたということで、数値としては、60人をおおむね超えつつ、平均でも来年度は超えるだろうということで、それは頑張るとということで、また次回にご提案をいただいて、これはもう審議ですか、それとも次回もう一回くらいはご意見をいただく。

【事務局（中島）】　はい。

【岡村会長】　次回もう一回ご意見をいただいて、さらにその次でまとめていきたい、そういうスケジュールということですか。

【事務局（中島）】　はい。

【岡村会長】　ということだそうです。ではこの議題、ほか何かご発言ございますか。よろしいですか。お願いします。



【池田委員】 立川病院が新しく、線路の向こうに、何か相当きれいになっていて、よく周りを僕、通るんですけど、相当キャパが増えると思われるんです。旧府中病院なんかは今全然、ルートが狭くて入れないくらい入ってきているので、僕も何回か利用していますが、非常に使いやすい病院になって、多分それをしのぐ大きさがあると思うので、その辺はちょっと考えに入れておいたほうがいいと思いますね。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。では、きょうは審議ではございませんので、ご意見を承ったということで、また次回、事務局からご提案をください。それでは3の議題の(1)はこれで終了とさせていただきます。

それでは4の「その他」につきまして、事務局からお願いします。

【事務局(長谷川)】 最後、次回の日程についてですが、すみません、まだ事務局としても、いつごろという明確なお答えはあれなんですけど、5月ごろにできたらと考えておまして、4月以降にしろるかと思うのですが、なるべく早い段階で、日時について、時間について、ご報告させていただければと思いますので、調整のしようがないと思うのですが、5月中を考えておりますので、よろしくお願いたします。

【熊井委員】 最初から言っていてまたそれかと思う方もいるかもしれないんですけども、これは国立市の地域公共交通会議なので、バスとか、ほかの公共交通全体も考える会議だと私は理解しております。何か最近、随分、何かこう、コミュニティワゴンと福祉交通にかなり寄ってきちゃっているような気がしていて、途中でちょっと話したとおり、全体像が見えなくなったので、私言っちゃったんですね、きょう。もともと全体の枠組みとしてはどうで、このあたりを議論しているというのを、ちょっとおさらいを次回あたりでできるとありがたいなと。今の全体のバス等の状況しかり、あと自転車とかもあるかな、最近動きとしてあるかなと思っていて、何となくはわかっているんですけど、全体像が見えなくなっているなと思いますので、そこをよろしくお願いたします。

【事務局(中島)】 わかりました。地域公共交通会議ということもございますので、公共交通について次回、ちょっとまとめさせていただいて、先ほどちょっと言われたように、自転車の件も、実はご報告をすることがございますので、そのときまとめてさせていただければと考えてございます。

【岡村会長】 あと何かございますか。じゃあ、あとの進行は事務局でお願いします。

【事務局(長谷川)】 それでは、本日、今年度最後になろうかと思えます。平成29年度第4回地域公共交通会議、こちらで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —