

【事務局（長谷川）】 それでは、定刻となりましたので、平成30年度第1回の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、今年度第1回目でございますので、前年度から変わられました委員の方を紹介させていただきます。

まず、東京都北多摩北部建設事務所より、中西委員から蛭間委員へ変わられました。

【蛭間委員】 蛭間です。よろしくお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 続いて、代理のご出席でございます。京王バス田崎委員の代理で早田委員でございます。

続いて、関東運輸局、柳瀬委員の代理で石川委員でございます。

本日、半数以上のご出席がありますので、国立市地域公共交通会議は成立となります。なお、前年度から引き続きでございますが、ホームページの掲載の関係で、要点記録につきまして、お名前等掲載させていただきますのでよろしくお願いいたします。

続きまして、事務局のほうから、事務局については特に今回変動はないんですけども、議題にございますデマンド型交通の委託をしております、八千代エンジニアリングさんのほうに今回ご出席いただいておりますので、簡単にご紹介させていただきます。

【八千代エンジニアリング（藤田）】 おはようございます。藤田と申します。よろしくお願いいたします。

【八千代エンジニアリング（森）】 森です。よろしくお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 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、皆様早速ですがよろしくお願いいたします。

事務局からいただいているメモですと、11時45分をめどに締めたいということでございます。もちろん、議論はぜひいろいろしていきたいと思いますが、ちょっと念頭に置いていただければと思います。

それでは、資料確認を事務局からお願いします。

【事務局（長谷川）】 まず、事前に郵送で配付しております資料、特にお忘れ等はないでしょうか。お渡ししている資料、一応確認させていただきます。まず、送付している送付状が1枚。続いて、次第ですね。続いて、委員の方の名簿。続いて、資料ナンバーの1、試乗運行の結果がペラ1枚。続いて、資料ナンバー2、青柳ルート平成31年度以降の評価基準について（案）、1枚。続いて参考資料1、デマンド型交通に関するアンケート調査のご協力のお願い、こちらはホチキス止め。続いて、資料ナンバー2、デマンド型交通地域住民意識調査（概要）、こちらホチキス止めです。続いて、参考資料の3、デマンド型交通試乗会チラシ、1枚。続いて、参考資料の4、国立市コミュニティワゴン試行運行、青柳ルートの利用状況、1枚。続いて、資料ナンバー5、国立市コミュニティバスくにつこ利用者数、1枚。続いて、最後が参考資料6、青柳ルート利用者数、費用面に関する参考資料、1枚。こちらが、事前にお配りしている資料でございます。

続いて、当日資料ですね。こちらが、国立市予約型乗合タクシー試験運行の運行計画（案）こちら

がホチキス止め。続いて、A3のカラー刷り、国立市の地図が載っております、特にタイトルはないんですが、当日資料の2というものです。

特に過不足なければ、よろしいですかね。

それでは次第に沿って、会長のほう、お願いいたします。

【岡村会長】 それでは、次第の2、報告(1)アンケート調査結果、デマンド型交通対象地区に関しまして、お願いをいたします。

【事務局(長谷川)】 まず、これにつきましては、すいません、参考資料の1、参考資料の2を使いますのでお願いいたします。

前回の会議からの引き続きになるんですが、デマンド型交通の内容でございます。前回の会議で、地域住民の方、対象地域住民の方にまずアンケート調査を実施しますということで、ご報告を差し上げたと思うんですけども、そのアンケートの送付しました内容が参考資料の1でございます。すいません、今送付と申し上げたんですが、正確には参考資料の2に書いてございまして、2月5日から16日の間に、こちら800世帯を抽出してポスティングを行っております。結果として一応その800世帯のうち、回収数、回収率なんですが、263票、回収率は約32%、33%ですかね、いただいております。

質問事項については、これ参考資料の1のとおり質問ではあるんですが、ちょっと質問事項がかなり多ございますので、ちょうど概要ということで、参考資料の2を見ながら抜粋させていただければと思います。

参考資料2の2ページ目以降をごらんください。簡単に質問の内容と回答があつて、一番回答の多かったものを赤字で示しております。例えば1番でいきますと、回答者の方の性別なんですが、一応ほぼ均衡はしておるんですが、50%、多かった女性の方が赤字になっているというような形になっております。

続いて、年齢なんですけれども、こちら一応結果としてはまんべんなく世帯数の方には配付はしておるんですが、50代の方が20%回答をいただいております。

続いて、介護認定のところですかね、こちら必ずしも高齢者の方皆様にお配りしたわけではないので、この結果がしかるべきなのかもしれませんが、介護認定を受けている方はほとんどいないと、なしの方が96%ということです。

続いて、大事なところと言うと、1-8ですかね、免許の保有状況、63.1%自動車の免許を持っていましたということがございます。あと、続いて1-9、家族共用の自動車があるということが35%ありまして、現実的には車を持っていらっしゃる方が、実際に交通不便の地域でございまして、多いという現状があるのかなと思います。

また、1-10なんですが、現在は日ごろの移動には困っていませんよということが、83%を超える回答があつたということですね。

これはその後、幾つかデマンドの実際運行のこれからの形態にかかわってくるころではあるんですが、ちょっと大分飛びますが、1-12の3-2ですかね、外出の時間帯上位ということで午前10時ごろ、16.3%が一番多かったということで、後でちょっと説明はするんですが、3月に実施した試乗会のところで、時間帯のところを結果としてはかなり利用の時間帯に振れ幅はあつたんですけども、早い時間帯ですかね、早い時間帯のほうが利用としては希望が多かつたということがございまして、その辺は後で説明します。秋の試験運行に反映させていきたいというところを、説明

させていただければと思います。

続いて、このデマンド型交通、聞きなれない方、市民の方が多かったというところはあったと思うんですが、問3のかなり進みまして、3-1ですね、デマンド型交通に関する利用の意向ということで、まあ利用したいと、利用してみたくないというのが半々であったというところがあります。

続いて、こちらも次のところ、3-6の料金のところ、幾ら以上という設問の聞き方もあろうかとは思いますが、3-6、ちょうど1番が200円まで、7番が700円以上と、一応最低金額200円から最高金額が700円以上で質問させていただきまして、まあこれは当然なのかもしれないですけども、一番安いところが一番多かったと。続いて、300円までが33%ということで、200円、300円がほぼ80%弱を占めるというところでございます。

続いて、こちらの議題にも入っておりますが、サポーターの方、ちょっとこれからサポーターにどういったことをお願いしていくのかということも、今回の議題には含まれておるんですが、4-2のデマンド型の交通の協力意思ということですかね、協力したい、協力したくないというところがあって、こちらむしろ赤字でない、黒字のほうの協力したい31%に注目したいなどは考えているところでございます。

続いて、4-3の協力内容ですかね、周囲の方への告知ということで、やはりデマンド型交通、口コミのところはひとつ大きいというところがございますので、そういった告知の方法、告知の仕方について協力をお願い申し上げるところが、一つサポーターさんをお願いしていきたいところであるというところです。

一応、デマンド型交通の意識調査をさせていただいて、概要でざらりとした説明で恐縮ではあるんですけども、必ずしも否定的な意見というか、利用は少ししてみたいというところもあったところでございます、実は後で説明差し上げますと、秋の試験運行について、このいただいた意見をもとに、形に仕上げていくというところで考えておるところでございます。

続いて、実際に3月下旬に実施しました試乗運行の説明を差し上げたいと思いますので、続いては資料ナンバー1と参考資料の3、当日資料の6ページ以降になります。あと、すいません、当日資料の2番、地図のものですかね。一番見やすいのがこの参考資料の3が、こういうことを実施したのかというのがよくわかるチラシになろうかと思っておりますので、ちょっとこちらを、参考資料の3をまず見ながら説明させていただこうと思っております。ちょっと印刷が薄くて申しわけありません。

今年の3月22日から28日まで、ちょうど1週間ですかね、祝日や土日も含めまして運行させていただきました。エリアとしましては、こちらの地図に書いてございますとおり11カ所、主には拾う場所と目的地、目的地は駅ですとか役所ですとか福祉会館、あとスーパーですかね。今回11カ所と、比較的事務局の考えとしては少な目でちょっと設定させていただいて、やらせていただいたんですけども、運行便数といたしましては10時から1時間の便で5便発便しまして、前日までの予約の形式をとっております。前日まで、5時までの予約で受け付けしまして、その際には行きと帰りを使いますかみたいな話で質問させていただいて、利用者様に関しては、何番、例えば3番から5番に行きたいですよというような番号を言っただいて、こちらのほうで予約の情報をいただいて、運行をお願いしておる三幸交通さんですね、今回、三幸交通さんのほうにお願いを、ファクスで予約受け付けを送るような形で、実際に次の日、当日運行していただくというような流れになっております。

続いて、実際の運行の結果ですね、結果のほうは資料ナンバー1を見ながら説明させていただきます。運行につきましては、1日5便の7日間でございますので、7×5で35便が全便だったんです

けれども、結果としまして予約が発生したのはそのうち20便ですね。例えば、利用料金としては無料なので、料金をとったらどうなるか、というところはあるんですけども、一応稼働率は66.7%になったというところですね。

利用人数としまして、7日間合計で50名。こちらはお母様、ベビーカーを持った、乳幼児を含むお母様も含まれていまして、1便当たりの乗車人数としては2.5人。なお、車椅子の利用の方はみられず、でした。

1便当たりの稼働時間については、1便大体1カ所から1カ所に運行するのに、大体10分から15分ですね、同時に乗り合いが発生したような場合については、30分程度、最大で45分程度の運行時間が発生しているところでございます。

こちらの表を見ながらになるんですが、ごらんになっていただければわかると思うんですけども、第1便の発便がやはり一番多かったです。ご要望としても、もっと早い時間があればいいですねというご意見がありましたので、それについてはちょっと、秋の試験運行に反映させていただくように考えているところでございます。

続いて裏面になるんですが、発着の場所、目的地も含む、なんですけれども拾った場所については、かなり分散はしていたんですが、目的地がスーパーバリューが特に多かった。続いて、福祉会館ですね。スーパーバリューの目的については買い物ではあるんですけども、福祉会館につきましては、利用者が高齢者でいらっしゃるって、サークル活動、趣味の活動に行かれるという方が多かったということで、当日させていただいた聞き取りで、わかっているところでございます。

以上が試乗会のご報告でございまして、事務局の考えとしましては、50%以上の稼働率自体はあったので、想定よりは稼働してくれたのかなと考えでおるところでございます。今回は無料でありましたので、実際に秋の運行はお金をとっての運行を考えておりますので、どれぐらい振れ幅があるのかというのが、ちょっと実際にこれからのところであるんですけども、ひとまず実際に、その利用する方はいらっしゃるということは、わかったということが一つございます。

ご報告につきましては、とりあえずこちらで以上になりまして、今のところで何かご質問等あれば、一度こちらで受け付けさせていただきたいと思っております。

**【岡村会長】** ということで、議題の3以降は、これを受けて、さあどうするというところをご審議いただきます、いただくはずですので、まずはこの議題の2では、事実確認のようなものをぜひいただければと思います。どうでしょうか。

はい、熊井委員、お願いします。

**【熊井委員】** このデマンドの試乗会のときに、コールセンターは誰がやったのかお伺いしたいんですけども。その理由とすると、デマンド型交通のコストの中で、コールセンターってかなり高くなるケースがあって、そこが問題になることがあるので、ちょっとお伺いしているという。

**【事務局（長谷川）】** 受け付けにつきましては、コールセンターは市役所交通係のほうで承りました。市役所の開庁時間というのもありますので、時間につきましては、前日9時から5時までということで設定させていただいたところでございます。実際、お電話を受け付けるときに、チラシを見ながら受け付けをするんですけども、基本的になるべく手続きを簡単に済ませるために、番号で何番から何番に行きますかという確認した上で、例えば10時の便ですと、3番の停留所には10時5分ごろそちらに伺いますので、5分前ぐらいには現地のほうにいてください、お願いしますということで、電話対応はしているところでございます。

その予約受け付けをした後、5時過ぎた後の流れなんですけれども、いただいた帳票をもとに、ルートをこちらのほうで考えなければいけないので、効率的なルートですかね、例えば3、5、8と違って行く場合、どういうルートが一番行きやすいのかというのを、簡単にこちらのほうで練った後に、こういうルートで運行をお願いしますということを、三幸交通さんに流すんですけれども、その後、お客様のほうにも5時以降に当日はこの時間に行きますよということを、後で折り返しですかね、最初の予約いただいたときにも、何時ごろに行きますよというような話はしているんですけれども、その後さらに追って、5時以降に電話を差し上げて、改めまして明日は何時ごろお邪魔しますということで、説明した上で、三幸交通さんのほうには情報を提供するというような流れになっております。

【岡村会長】 この試乗会としてはやったということですね。

【熊井委員】 あともう一点なんですけれども、これデマンド型交通の乗り合いタクシーなんですけれども、1人でも予約があれば行ったんですよ。というのは、私もたまたま先週の土曜日とか輪島に出張に行って、輪島市の乗り合いタクシーとか予約して動いたりとかしたんですけれども、1人しか、私しか乗っていなかったりとかして申しわけないとか、ドライバーと話して、よくしているので、1人でもやるのかどうかという。

【事務局（長谷川）】 1人でも運行はしています。現実的には、稼働率66%という話はしたんですが、割合としてはやはり1人の利用が一番多かったということになります。

【岡村会長】 でも、これを見ると、資料1上から5行目、稼働した1便に対しては、これは2.5人乗っているんですよ。なので、稼働の1便をどう数えるかということはあるんですが、行って帰ってどうするかというのはあるんですが、一般に1便で2.5というのは悪い数字ではないのかなど。よく、いろんなところでやっているのは、1.5を超えたらいいなというのを、地方では、例えば静岡県だったかな、1.5じゃなくて1.3かそれぐらいでしたら、多分今日の委託事業者さんが一番よく知っているんだと思うんですけれども、だったら県もお金出しますよ、なんていうことをやっているの、2.5という数字をそのまま理解すると、悪くはないという数字かなと思います。

ほか、いかがでしょうか。

では、この後の議題の3で試験運行があり、ちなみに(3)でご審議をいただくということになりますので、またこの結果に戻っていろいろご質問、討議をしていただければと思いますが、そういう形でよろしいですか。

ありがとうございます。それでは、今日のメインの議題で3でございます。一括でやられますか、お任せしますので、事務局説明をお願いします。

【事務局（長谷川）】 議題としましては、デマンド型交通の議題が1、2です。3は、コミュニティワゴンの議題ですので、3については審議が必要でございます。評価基準を決めるための審議でございますので、最後に挙手で承認をいただこうかなという方向で考えておるところでございます。

それでは、議題の(1)から始めさせていただきたいと思います。こちらにつきましては、当日資料の1をごらんください。すいません、当日資料の4ページ目以降ですね。(1)番のタイトルがサポーターの案ということで、実際にこれからサポーターの方々に何をお願いしていくのかというところなんですけれども、まずサポーター、前回の説明で少し話はしたんですが、約20名程度、協力してもいいですよという事前の回答はいただいております。

その20名の方々、当然連絡先ですとかお住まいは、こちらのほうで把握しておるんですけれども、実際20名と必ずしも少なくもなく、多くもない数字だとは思っております、実際にその近くの方々

に周辺に口コミですとか、そういったPR活動を手伝っていただくのがメインになろうかなと考えておるところでございます。

具体的に、何を配ってもらうとか、ただそういうまだ、すいません、つくっていない状況ではあるんですけども、そのサポーターの方々のほんとうに数としては20名なので、個別訪問を例えばさせていただいて、我々の事務局のほうからさせていただいて、例えばチラシをちょっとお渡しさせていただくような形で、それでぜひ近隣の方に周知をお願いします、ですとか、あと最初のサポーターとなつていただくための、少しやる気を出していただくということになってしまうのかもしれないんですけども、何かサポーターの登録証みたいなものをつくっていければなどは考えております。その訪問の際に、まだこの時点では正式なサポーターというわけではないので、正式に訪問させていただいて、承諾を得た上で、サポーターの登録証みたいなことをお渡ししていただくというようなことができればと考えております。

ですので、試験運行が秋ごろですか、10月ごろですので、その前までに実際に訪問させていただいて、そういったチラシですとか、そういった周知の活動をぜひお願いしますというようなことをお願いできればと考えているところでございます。特に周知活動の中で、独居高齢者ですとか、高齢者のみの世帯、こういったチラシとかをあまり読まないような方々にお話をいただくというようなところがあれば、そういったところもぜひお願いしていきたいと考えてございます。

続けて試験運行の計画のほうも説明させていただければと思いますので、当日資料の1の1ページ目からごらんください。運行の計画なんですけれども、期間はほぼ固まっております、10月から3カ月程度、これでいうと12月の末、下旬までを考えております、運行の曜日につきましても、週3回、火、木、土、3カ月間で運行日数は37日、祝日の運行もできればと考えております。

設定の根拠としましては、運行期間の3カ月間、業務委託の内容で3カ月間やりたいというところがあつたところと、あと地域への周知ですとか、運行の準備を踏まえまして、さっきのサポーターの方々の周知も当然準備に含まれるんですが、そういった準備期間を含めて、10月から12月に運行ができればと考えております。土日につきましては、必ずしも今回利用者側が試乗会で多くも少なくもない、少し少なかったのかな、平日より少なかったところがありましたので、土曜日だけは運行するというところで考えております。

続いて、運行便数、運行時間帯なんですけれども、こちらはやはり朝の時間帯が、朝というか10時の利用が試乗会は多かったものですから、少し早められればなというところで、9時からと設定させていただきまして、9時から以降の6時間、9、10、11、12、1、2の6時間ですかね、1時間に1本ずつ6便で考えているところでございます。

こちらも根拠として、市の南部のほうはやはり交通不便地域ということで、主に買い物ですとか、通院の利用目的が多いことを踏まえまして、なるべく早い時間帯がいいのかなと。特に通院につきましては、やはり早い時間帯のほうが好都合であろうというところで設定させていただきました。

9時の時間帯について、さっきのスーパーのほうもそうなんですけれども、やはりスーパーの利用と、あと午後は利用が少なかったというところもありましたので、午前中に重点を置いたというところでございます。

あと、1時間に1本のところも、やはり1回の運行、短ければ10分、15分で済むんですけども、連続した複数人の利用がある場合、3、40分かかる場合がございます、ちょっと30分に1本という設定が難しいであろうというところを踏まえまして、1時間に1本ということにさせていただ

きました。

続いて、3番の運賃設定なんですけれども、こちらは一乗車につき300円ということで設定させていただきました。アンケートにつきましては、いろいろ200円から700円の設定をさせていただきまして、200円の数が多かったんですけれども、基本的にはほかの自治体さんの300円の利用ですとか、あとはタクシーの半額程度という1つの目安もあろうかと思しますので、その点を踏まえまして300円と設定させていただきました。また、シルバーパスの利用は使用不可とさせていただきまして、割引等のことはとりあえずやってみて、その後検討するというところで考えておるところでございます。

続いて、次のページの4番、運行区域なんですけど、こちらは当日資料の地図版を見ながらのほうがよろしいかと思えます。試乗会で設置していた停留所は赤字で表記しまして、今回さらに秋の運行で追加しようと考えているのが青字でございます。

基本的には、この中の黒枠で囲ったところが、いわゆる交通不便地域に該当する場所でございます。緑色の線が崖線、坂道、崖になっているところでございます。ですので、基本的には拾うエリアとしましては、この二重丸でポイントしました崖線より下の場所の方々を、停留所で拾える場所と設定させていただきまして、目的地としましては、四角で印をつけました場所ですね。

すいません、黒字のは点線のところ、点線のところが、一応崖線より上の地域ではあるんですが、全体として当然交通不便地域に該当しているというところに加えて、サポーターさんが実はこのエリア多かったので、ちょっとこの辺をポイントとしてやる必要があるだろうというところで、この中平防災センターの場所は、崖線では上ではあるんですけれども、一つ停留所と設定させていただきました。

続いて、予約管理の方法なんですけれども、こちらは予約の試乗会につきましては前日の5時までとしていたんですけれども、あとプラス少数意見ながらネット予約とか、当日の予約はできないんでしょうかというところがあったんですけれども、基本的には試乗会と同じような方法でできたらなと考えております。

試乗会は5時まで予約でして、5時からいろいろと事務処理というのがあったので、ちょっと予約時間を1時間早めさせていただいて、前日の16時までとさせていただいた上で、予約の管理ができればなと考えておるところでございます。

こちらは、当然運行事業者による運行管理が効率的ではあるんですけれども、ちょっとこちらは引き続き運行をお願いする業者とも調整中ではあるんですが、熊井委員のおっしゃるとおり、運行の経費ですかね、当然ありますので、その辺の金額等を踏まえながらの調整にはなるんですが、運行事業者等が難しければ、また事務局のほうでやらざるを得ないかなというところがあります。実際に来年度以降、試行運行をするに当たって、その費用を考えなければいけないところがございますので、そういった費用も踏まえながら秋の試験運行は実施できればなと考えておるところでございます。

続いて、6番の運行事業者車両については今調整中ではあるんですが、引き続き三幸交通と調整中とだけ今申し上げておきます。車両については、引き続きUDタクシー、ユニバーサルデザインタクシーが使えればなというところがございます。

続いて7番、ここは重点的に説明させていただければなと思うんですが、収支ですね。一応、収支目標というのを一つ設定、プラス当然利用率ですとか乗り合い率ですとか、そういったところを踏まえてこのデマンド型交通の必要性というのは検討しなければいけないんですけれども、利用者数につ

いては、よく言われているのが1便当たりの利用人数、また運行率ですね、こちらについては一つ目標として、1便当たりの利用者数は1.5人、続いて運行稼働率を50%という一つ設定をさせていただくことはいたしてくださるけれども、一応試乗会についてはこの目標はまず達成はしています。当然、さっき言ったお金をとるので、同じような結果が出るとは考えにくいところではございますので、その辺はそのための秋の試乗会、試験運行でございますので、そこをちょっとまた結果を見ながらということになります。

利用人数プラス運行率に加えて、もう一つの考え方として、1人当たりのそもそもこのデマンド型交通は幾らかかっているのかということも、やはりコスト面としては見なければいけないというところがございます。これは後のコミュニティワゴンの資料に当初使おうと思っていたんですが、ごめんなさい、参考資料の6、こちらもともとコミュニティワゴンの議題3でちょっと使おうと思っていた資料ではあるんですが、これに1人当たりそもそも幾らの税金というんですかね、お金が投資されているのかということもちょっと見た表でございます。

簡単に申し上げますと、青柳ルートで言うと、1人当たり約487円のお金が投資されていて、くっこについては1人当たり68円のお金が使われていると。こちらを比較すると、単純計算で試算ではあるんですけども、デマンド型交通という交通ですと、すいません、この資料1の収支計画7の最後の3番、収支計画というところを見ますと、1人当たりの支出は今のところの試算では3,540円かかってしまうというところがございます。

この数字が果たしていいのか、悪いのかということがありまして、国交省の1つの基準というんですかね、示している基準ですと、1人当たり1,500円ぐらいが1つの目安ですよという示しがあるので、その金額よりもはるかにコストは現状ではかかってしまう見込みではあるというところがございますので。当然、秋の試験運行というのは当然実施はするんですけども、こういったコスト面を1人当たりのコストがこんなにかかっているんだよというところは、やはり考えながら来年度以降、再来年度以降を考えなければいけないのかなというところがございます。

今後のスケジュールは、既に話しましたとおり、10月に実施するというところがございます、今回夏の間はそれに向けての周知、準備をしていくというところがございます。当然、運輸局さんへの届け出ですとか、あとは停留所の許可を得るといふか、そういった手続が必要になってきますので、そういった準備をした上で、10月の実施、試験運行については実施していくというところがございます。

一応、事務局のほうからの説明は以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。そうすると、スケジュールとしては、もう一回あるんですけど。

【事務局(中島)】 そうですね。9月の直前に、もう一度開ければいいなという考えではございません。

【岡村会長】 なので、もうほとんどこの中で、審議ではないけれども、もんでほしいという理解でよろしいですか。

【事務局】 そうですね。

【岡村会長】 ということでございます。



それでは、特に最終的には、当日資料1と書いてあるところでご議論いただくことになるかと思えます。いかがでしょうか。

【石川委員代理】 すいません、何点かお聞きしたいんですけども。この運行計画案が審議にならない理由と、あと申請については、8月の上旬を想定されているようなんですけども、この申請の種類というのは何になるのかを教えてくださいなと思います。

【事務局（中島）】 今回は、委託の中で導入可能性の調査委託ということでやっておりますので、できましたら21条の試験運行ということでやらせていただければと考えてございます。そういった中で、承認事項ではないかなとは考えているところでございます。

【石川委員代理】 すいません、一応21条であれば、協議が整ったことを証する書面をつけていただくはずなので、協議事項になるのではないかなと思っていたんですけども、そうではないということですかね。

【岡村会長】 続けていただいて。

【石川委員代理】 よろしいですか。それと、21条の申請ですと、2カ月の審査期間がかかるので、8月の上旬だと10月1日間に合わないんじゃないかなと思うんですが、一応運輸局事前相談というのが7月の上旬に開かれているようなので、ここは関東運輸局の旅客第一課と相談済みということではよろしいのでしょうか。

【事務局（中島）】 春先に一応、1回ご相談には伺っていたかと思うんですけども、そういった中で1カ月から2カ月というような期間だったと思いますので、その辺はまたちょっと調整させていただいて、ここで調べばですけども、そのまま7月中に申請ということで、ちょっとまたスケジュールについては調整させていただければと思っております。

【石川委員】 わかりました。最終的に、この運行計画案は審議事項にはするのでしょうか、しないのでしょうか、そこだけ確認していただければ。

【事務局（中島）】 はい、すいません、私どもの認識がずれていたかと思えます。申請事項ということですので、21条の申請ということで、協議事項ということになりますので、本日調べばこの場でご承認をいただければと考えてございます。

【石川委員代理】 わかりました、ありがとうございます。

【岡村会長】 というので、いきなり細かい議題になりましたので、改めて確認をしますと、運賃、便数については、ここで原案が出ていますので、これを踏まえて最終的にはご審議をいただく。それから、あとすいません、確認は、乗降場所もこちらは審議事項なんですけれども、まだ出ていないのでどうしましょう、なんです。乗降場所は、もうこの今日のA3のこちらで全部、これが原案ということで、もうこれはよろしいかなと。そうしますと、便数及びおおむねの時刻、それから乗降場所、この乗降場所について、交通管理者とはある程度はお話ができている、いない？

【事務局（中島）】 交通管理者とは、これからちょっと協議という形になるとは思いますけれども、まあ事前には、ちょっと私どものほうではある程度確認して、行けるだろうというところは一応ピックアップはさせていただいているとは考えてございます。

【岡村会長】 というので、すいません、関係機関の方々に聞くと、今日のこれで審議ができるかどうかというところで、できるのかな。交通管理者さんの協議が調っていないと、さすがにこれはもう一回やらないといけないんですよ。どうでしたっけ、すいません、私がちゃんとわかっていないんですけども。

なので、地権者との協議がちょっとまた別の話なんですけれども、ほんとうにもう数十センチの範囲でここということで、やはりいくら区域運行とはいえ、実地を見ていただいでですね。

【青山委員】 まあ、おそらく中島課長もおそらく詰めてもらって、この場所になっていると思うので、問題はないと思うんですけれども。ちょっと検討しなければ。

【石川委員代理】 乗降場所については、最悪とりあえず決めていただきたいのは、そもそもこの区域運行を21条としてやるかどうかというのと、あと運賃がこれで問題ないかという大枠を決めていただいて、運行時刻ですとか、あとは乗降場所については、またちょっと事務局のほうで調整ということによければ、それでの対応は可能かなとは思いますが。

【岡村会長】 というので、一応今日の資料で審議は可能で、ただその上で、原案どおりではほぼ問題なかったら、基本的にはもう今日の審議で終わりですけれども、場合によってはこの場所にどうしても置けないですとか、そういう事情が起こった場合には、書面協議も可能性も含めて会議を開いて承認をしていただくという、そういう流れになりますか。ということ。

【事務局(中島)】 今回の計画は、ちょっと停留所も含めてですけれども、変わるということであれば、会長がおっしゃられたような形の手続を行っていきたくて考えてございます。

【岡村会長】 なので、若干の変更は今日審議は条件つきとか、そういうことでは審議は可能ということですね。はい、じゃあすいません、ということで整理されましたので、改めて今日の内容について、まずは率直に審議、ご質問、これをいただいて、その上で事務局としてはこれを原案に審議とさせていただきますということでございます。

では、改めましていかがでしょうか。

率直に言うと、基本的には試乗会のときから大きく変わる、便数などは変わりますけれども、そんなに大きく変わるものではないという。

【事務局(中島)】 時間帯についてはご要望があって、もうちょっと早くならないかということで、時間帯は早くしております。それともう一つは、これ1週間続けて試乗会のときはやりましたけれども、今回は週3日と、火、木、土を予定しているというところが、ちょっと大きく違うかなと思っています。あと、有料です。

【岡村会長】 ということでございます。なので、先ほどの停留所というのは、この試乗会のときは、結果的にはここもう既に使っているわけですね。なので、無料なので、特に申請などはなかったわけですけれども、まあやっちはいるということでございます。

それでは、いかがでしょうか。

はい、お願いします。

【滝柳委員】 1回目の試しがうまくいってよかったと思いますが、そのときに車椅子の予約がなかったということが出ていました。私たちがこの車のシートに電動が乗れるかどうか、リクライニングが利用可能なかという2点だけです。

【事務局(中島)】 試乗会のときと同じ車両を使うということですので、UDタクシーということ、UD車両ということになるかと思いますが。この場合は、車椅子は乗ることはできますけれども、リクライニングはちょっと難しいということです。で、結果からは、車椅子等の方が試乗会ではちょっと利用されていなかったということです。また、3カ月行方中で、そういったところの動向も確認していきたいと考えてございます。

【岡村会長】 よろしいですか。車両は、今日の事前資料で、後ろからドアをあけるジャパントク

シーではないタイプなので、乗降は若干それに比べれば早いでしょうかね。

ほかはいかがでしょうか。

はい、お願いします。

【熊井委員】 念のための確認ですが、1ページ目については、これ日数は火、木、土にしたのは、その日が前回やってみて多かったということですよというの、まず1点です。

2ページ目については、区域、停留所はまあこれで分かったんですけども、タクシーって待機しているのって、どこであいているときって待機していたのかなということ若干疑問に思ったので、待機場所を教えてくださいというのが2点目です。

3ページ目はこれ念のための確認ですが、タクシーの台数は1台で、ドライバーは？という、ドライバーも1名なのかどうかとかそのあたり、もしもわかれば教えてほしいというのが3ページ目ですね。

4ページ目のこのサポーター制度って、これ審議事項なのかどうか分からないんですけども、念のためのこれも確認ですが、これって無償なんだろうなと思うんですけども、何かしらのメリットって考えてみてはというのが私の希望で。例えば、頑張れば半年に一遍何か乗れるチケットもらえるとか、何かあると頑張る気にもなるのかなという気はします。以上です。

【岡村会長】 続けてお願いします。

【事務局(中島)】 曜日の設定なんですけれども、資料ナンバー1を見ていただくとわかるんですけども、あまり偏りはないと考えて、日曜日が1便しか稼働していないので、稼働率で考えると少ないかなとは思っていたんですけども。そういったことがあって、火、木、土にしたということが1点と。予約の関係で、どうしても月曜日やる場合は日曜日に誰か職員が出てこないといけないということがあって、これが結構大変で。職員の残業代のほうが高くつくということも中にはあるかなとは考えておりますので、火、木、土にさせていただいたというところでございます。

それと、2点目のタクシーがどこで待機していたかということですが、こちらについては市役所が拠点という形でやっておりました。

もう一つ、ドライバーが入っているのかということなんです、入っていない集計でございます。

あと、サポーターなんです、これは無償で行ってございまして、サポーターの特典というところを今、熊井委員がおっしゃったとおり、私どももちょっと考えてございまして、もしサポーターに入っていたのであれば、それなりの何かメリットがあるような対応ができないかということで、今ちょっとすぐには難しいとは思っているんですけども、この試験運行の結果を見てですけども、来年度試行運行を実施する場合、その辺も含めて検討したいと考えてございます。

【岡村会長】 ほかは。

はい、お願いします。

【石川委員代理】 車両数は1両でよろしいですか。

【事務局(中島)】 現在考えているところは1両、UDタクシーは1両ということで、予備としては普通のセダンになるのかなとはちょっと考えているところなんですけれども。

【石川委員代理】 予備車は何台？

【事務局(中島)】 予備車は、営業で使っているセダン型のタクシーを今ちょっと検討しているというところです。

【石川委員代理】 それは会社の？

【事務局（中島）】 会社の中で。

【石川委員代理】 全部ということによろしいですか。

【事務局（中島）】 そのうちの何台かになるんじゃないかなとは思っているんですけども。全部なのかな。

【八千代エンジニアリング森】 まあ、営業所にある全部か・・・。

【事務局（中島）】 すいません、その辺はちょっと運行業者さんと協議して、申請前にちょっとまたご相談させていただければと考えます。

【石川委員代理】 わかりました。

【岡村会長】 ほかは、はい。

【池田委員】 この三幸タクシーさんというのは、何台ぐらい所有されているんですか。

【事務局（中島）】 私どもがお願いしている営業所は、国分寺の営業所なんですけど、ほかにも他市のところにも営業所がありますので、相当数タクシーはあるとは考えています。

【池田委員】 車椅子がさくさく乗れる車両を積極的に出さないと、ちょっと意味がないまでは言わないですけども、結構その辺で、例えばいつ頼んでもワゴン型のが来るというのと、ちゃんと足が健全じゃないと乗れない普通のタクシーが来るというのとでは、動きがまるで変わると思うんですよ。だから、その辺をなるべく、最近その辺でもよくたっぱのあるタクシーを見るので、そっちの方向を強くしたほうがいいと思います。

【事務局（中島）】 基本はUDタクシーで考えておまして、三幸交通さんのほうでは3台ジャンタクシーじゃないタイプで3台あるということでは聞いておりますので、ただ突発的に動かなくなったりとかということもあるので、そういった場合はやはりセダン型のタクシー、国分寺の営業所ではUDタクシーは1台しかないということで聞いておりますので、多分どうしてもそういった場合はセダンを使わざるを得ないと。ただし、事前登録予約ですので、車椅子の方が乗る、乗らないはもう事前にわかっておりますので、そういった対応は速やかにできるかなとは考えてございます。

【岡村会長】 今回は、実質貸し切りという形で運行するので、その辺はそれほどあまり問題になることはないのかなとは思っています。

ほかはどうでしょうか。

じゃあ、滝柳委員。

【滝柳委員】 まず国立市内のタクシー業者にしなかったのかという質問と、あと2つ。例えば私は北なんですけど、もし候補のようなものがあって、2回目の試乗会のときに、ある停留所からバリューに乗りたいので、わかっていれば北の方も予約ができたりするんですか。それとも、試乗会ではこの地域の方を限定にするんですか。

あと、月曜日のほうがやっぱり乗る人が多くなるので、その辺の検討と、やっぱりリクライニングを、マタニティのタクシーとかベビーカーのタクシーは多くあるんですけども、それを見ることがわかりしてしまうんですね。国立市民のものをつくるならつくってほしいと。普通に駅でタクシーが乗れたら、一番うれしいんです。矢川でも谷保でも、車椅子の方はそう思うのではないかなと思いますので、今は無理でも将来的な検討課題に入るのかどうか、その辺のことをお聞きしたいです。

【事務局（中島）】 北の方が使えるかというご質問に対しては、申しわけございません、今回の対象については、基本的には交通不便地域の方ということでございます。ただし、青柳については、今くにつこミニが運行しているということがございます。そういった中で、この地図上黒枠にさせてい

いただいております。議会等でも、一本松地域ということがございますが、こちらについてはハケ上で、しかも西府駅とか、また京王バスさんとかの停留所も近くにごございますので、今回は試験運行の対象外にさせていただいております。こちらについては、本格運行をする際に検討を行っていくということで考えてございます。ですので、北の方が青柳のほうにご用があつて、青柳というかこちらのほうにですね、崖線の下の谷保地域のほうにご用があつて行ったということでも、やはりちょっと申しわけございませんが使えないということで、制限をさせていただいております。

1番目は、市内のタクシー業者になぜ委託しないかということでございますかね。これは、前回の試乗会のときに私、その辺ちょっと説明させていただいたかと思うんですけども、現在市内のほうで確認した中では、UDタクシーを持っていないということで、そういった中で近隣市でやられているところを検討させていただいて、三幸交通さんということで選ばせていただいたという経過がございます。しかし、今後市内のタクシー業者さんも、UDタクシー等を導入する機会があるかかと考えてございますので、試乗会、試験運行が終わって、次のステップに移るときですけども、またそういったところも含めて検討させていただきたいと考えてございます。

で、リクライニングについては、ご意見ということで承りさせていただきたいと考えています。

**【岡村会長】** はい。

**【蛭間委員】** 収支計画のところなんですけれども、約59万円の赤字ということなんですけれども、これの補填の財源というのはどういったものでやられるのかなという、ちょっと初歩的な質問で申しわけないですが。

**【事務局(中島)】** こちらも、今回試算しているところの金額については、当初から委託の中に入っております、委託費の中からこれについては出ていくということでございます。今後ですけども、多分同様な赤字補填というんですかね、市のほうから補助が必要になってくるだろうというふうには考えてございます。

**【岡村会長】** ほかにどうでしょうか。

すいません、2つ。まず、今回のというよりは、今後の展開、これでおしまいでなくて、ここから発展させていく、本格実施をする方向にぜひという観点からの2つなんですけれども。まず、1つ目は停留所、現状で試乗会で置けたところを今回もおおむね置いているというところで、これを拡大していくか、それともある程度絞っていくか、それとも特にまだそういう考えはないかというあたりです。というのは、これ基本的に、地域の方の要望を聞いていくと、大体どンドン膨らんでいきますし、一人一人の理由は非常に多様なので、結果的にもちろんそうなるわけですが、この後コストを考えると、貸し切りでやっているわけには到底行かないと。

今回は貸し切りなので、1日貸し切っている時間の間、何便行こうとお金は変わらないので、とにかくやれるものは全部やろうというので、今回はそれがいいやり方なんですけれども、本格運行になるとそうはいかないので、限るかどうかとか、そういうことも含めて検討するか、またそれを地域の方にも、こんな貸し切りじゃできませんよ、みたいなどころまでちゃんと言っているのかどうか、言う予定があるかどうか、これ1つ目です。

次、経費の話なんですけれども、1便5,760円では、多分本格運行ではどんなにお客さんがいても、これは厳しいということで、多分これがメーターを倒して行って帰ってくるぐらいのお金で、実車に対してお金を払うということで、何とかタクシー事業者さんにお願いができて、何とかという話だと思っておりますけれども。そうしたときに、やっぱりエリアが広いとメーターは行きますから、多分

これ、行って帰って1,000円前半ぐらいでないで、なかなか2,000円じゃ厳しくて、1,500円かかって行って帰って。それで、それに対して3人ぐらい乗っている、二、三人乗っていて、1人当たりになるとタクシーワンメーターの730円より安いお金になって、それで1人300円いただいて、まあいいんじゃないかなというのが、多分シナリオかなと思うんですね。

なので、1つ目にかかわるんですけども、エリアを限っていくかどうか、あと今後このコストでどう考えているかというあたりを教えてください。

**【事務局（中島）】** エリア、バス停につきましては、停留所につきましては、拡大というよりも今回の結果を見て、使われていないと、使われないというようなところであれば、来年度試行運行をやる中で、減らしていくということは検討したいと思っております。逆に、ご要望があって、行けなくてはなければ検討はしますけれども、基本今の形で考えていきたいと思っております。

やはり、今回も委託業者さんというか、運行业者さんと協議した中で、メーターでやれないかというところが協議をさせていただいております。しかしながら、どうしても1回、国分寺から来ますので、1回出ますと、また戻ってまた国立に来るといようなやり方は、ちょっとなかなか難しいということで、ある程度最低の保証をする中で考えざるを得なかったというところがございます。しかしながら、今度来年度試行に向かっては、地元のタクシー業者さんもお協力いただけるということであれば、そのメーターということも十分考えられるのではないかなと思っております。

ですので、なかなか厳しいコストになっておるところでございますので、その辺は十分来年度に向けて今回のこの試験運行の結果を、途中でもいろいろ検討していきたいと考えてございます。

**【岡村会長】** なので、今は仮定の話しかできませんけれども、多分実験期間中に地域の方といろいろお話ししていく中でのニュアンスみたいなところもあるかと思うので、そこはぜひお願いします。お客さんが多いところは残していくとすると多分減らないんだと思うんですよ。エリアを限らない限り、運行効率は上がらないので、場合によってはどちらかというところと谷保に近いところ、どちらかというところと矢川に近いほうで、一緒に行くというのはかなりこれは厳しいのかなと。多分、それぞれの地域を分けて、さっさと行って、さっさと帰ってくるというような形にしないと、多分うまくはいかないだろうと。場合によっては、その中で一部のポイントは、お客さん一定数あるけれども、ごめんなさいということはやらざるを得ないかもしれないので、そういう含みも含めた実験というふうに私は理解していますが、これは。

**【事務局（中島）】** 今回、週3日間ということですが、前は1週間ぶっ続けてやったんですけども、そういう面ではエリアを分けることによって、2日、2日というやり方は検討できるかなとは思っておりますので、必ずしも一遍にこの区域のところをやらなければいけないというふうには考えてございませんので、これもやはりやった結果をちょっと見つつ、検討させていただきたいと思っております。

**【岡村会長】** ほかはいかがでしょうか。

はい、熊井委員、お願いします。

**【熊井委員】** お金の話ばかりするのもちょっと恐縮なんですけれども、今のところ市がコールセンターをやっているんで、コールセンターのコストはかかっていないような試算になっているんですけども、デマンドの交通って、ドライバーのコストもかかりますけれども、コールセンターのコストもばかにならなくて、で、市が持っている以上は土曜日とか月曜日、このままだと運行できないから、いずれかのタイミングでタクシー会社か何かしらの形で、コールセンターを動かさざるを得ない

ことが起きると思われるので、そのあたりも先々を見越して動かなきゃいけない、まあコストの面も含め、考えなきゃいけないというのが1点と。

その過程の中で、電話だけじゃなくて、やっぱりタブレットとかを使ってコールセンターの経費を下げられるようなことも、ちょっと検討していかなきゃいけないんじゃないかなと思います。以上です。

**【事務局(中島)】** 実は、その辺が一番難しく、タクシー業者さんのほうにできないかと、本来の受け付け業務と一緒にできないかということをお願いはしたんですけども、やったことないというところも一つあって、どれだけ人件費がかかるのかというところが、今ちょっと試算できないということの中で、職員対応ということでやっております。

しかしながら、来年度につきましては、その辺はやはり業者対応でやっていきたいと考えてございますので、今熊井委員が言われたように、いろんな手法はあろうかと思えます。日曜日の場合は、申しわけないんですけども、2日前というような形のやり方もあるかなとは思っておりますので、最後は職員でまた対応するというのも必要かなとは思っているところです。

ただ、本格運行ということになれば、当然システムも含めて再検討が必要かなとは思っているところです。

**【岡村会長】** 私があまりしゃべってはいけないとはいって、複雑にすると、これ人間じゃできないので、そういう意味でも、乗降ポイントを増やすという決断をするときには、もう自動の高い、システム屋さんは安いというんですけども、1乗車当たりだと500円ぐらいはかかるかもしれないなという、そういう予約システムなので、多分やめたほうが良いと思うんですね。地域の人も電話出てくださいというぐらいの、地域の人で、電話受けたら100円とか、町内会に何とか協力金出しますとかいうぐらいじゃないと、なかなか厳しいんじゃないかという気がするので、それも含めてなのかなと。実験は、あくまでも貸し切りの車両でやっているという形で、今こうやっているけれども、これが最終形とはかなり違うものである可能性があるということは、ぜひ地域の方にはご理解いただくということかなと思っております。とにかく、電話して乗るといような体験をしていただくのと、移動パターンが誰かを知るところにもう特化するのかなと。そういう意味での調査費としてこの60万円ぐらいは、まあ高くはないだろうと、そういうことでの理解かなと私は思っています。

ほか、池田委員お願いします。

**【池田委員】** どなたかちょっと専門的に詳しい方に聞きたいんですけども、このデマンド型で成功している自治体というか、ちょっと知りたいんですけども。

**【岡村会長】** 八千代エンジニアリングさんが、一番よく知っているんじゃないかと思うんですけども。後で振りますので、ご回答いただきたいんですけども。タクシー車両を使って、メーターでというところは、実は意外といろんなところはやっています。ただ、何をもって成功というのが難しいです。

**【池田委員】** 収支ですよ。

**【岡村会長】** 収支で、半分はなかなかいかないです。で、相模原あたりでやっているのは10%です。ただ、ワゴン車でやっていて、平均すると3人弱ぐらい、2.5か3人ぐらい乗っているの、それはほかよりは安いというので成功だというふうに相模原は言っています。

**【池田委員】** それは、マイナスが多少出ているけれどもということ？

**【岡村会長】** 収支率では10%ぐらいなので、90%は補填をしているわけですけども、ワゴ

ンに平均3人ぐらい乗っていて、それ以外のバスを入れるとか、そんなことに比べたら圧倒的に安い値段なので、そう考えると成功だということで、相模原は例えばやっています。

例えば国立のように、タクシー呼べばまあ来ていただけて、1,000円以下ぐらいで駅まで行けるようなところで、10分歩いたらバスは比較的頻繁にあるようなところで成功しているところっていうのは、なかなかないと。1人当たりタクシーのメーターで行くよりも安い値段になっていてというのは、なかなか厳しいのかなと。

【池田委員】 これ、ちょっと根本的な話になっちゃうんですけども、高齢化で日本の場合、子供が少ないわけですから、どんどんお年寄りが今増えているわけですよ。そうすると、結局はこのやり方をずっと続けると破綻というか、行き詰まっちゃうんですかね。ちょっと僕もこれ漠然として、何か非常にわかりにくい話なんですけれども、すごく大事な話だと思うので質問なんですけれども。

【岡村会長】 これも、後で一緒に答えてもらおうと思いますけれども、多分これ難しいのは、お客さんが増えても、例えばタクシーの車両ですと3人、4人が限界ですので、お客さん増えても1人当たりの費用って絶対下がらないんですね。バスだと、10人、20人乗っていただければ、1人あたりは多分100円台ぐらいになるので、これは大変ビジネスとしてもいいということになります、この手のものは絶対に黒字にはならない。お客さんが増えたら増えた分、1人当たり赤字額は少ないですけども、総額ではどんどん増えていくので、やはりかなり限定した形での利用をしていって、総額としての補助を少なくして、1人当たりの補助金も効率的に使うという、すごい何か難しいあたりを狙わないといけないものなのかなというところですね。

なので、週に3回というのも、コールセンターが市役所でやっているから結果的にこうなっている面はありますけれども。多分、これぐらいの需要でこれぐらいのコストだと、毎日朝から夕方までというのは、とても費用では合わないのかなとは思っています。

【池田委員】 じゃあ、そうするとこのデマンドにしる、前にやっていた「くにつこミニ」にしる、黒字にはならないで、そのまま赤のままずっと続けて、動きの障害のある方と年寄りの方をあちこちへ連れていくために、ほかの健康状態のいい人が働いている分から全部補っている、そういうことですよね、結局は。

【岡村会長】 結果的に、税金で払って、ということですね。

【池田委員】 そうすると、どこかでなるべく切り詰めていかないと、ざるのようにどんどんやっけてはまずいなど。ざるという言い方、ちょっと厳しい言い方になっちゃうんですけども、一人一人がそうならないようにみんなやっていると思うんですけども、何をどうしたら、なるべく節約というか、いくんじゃないかということ、少なくともここにいる一人一人の方がかなり肝に銘じてやらないと、ざる勘定じゃあ非常にまずいと思います。そういうことです。

【岡村会長】 ありがとうございます。ぜひコストの話は、地域等も共有しながらということかと思えますね。

【事務局(中島)】 今です、コストというよりも、税の使い方ということになるのかなと思っております、1人当たりのコストは確かに高いんですけども、今のくにつこミニについては、年間800万ぐらいかかっております。多分、これを本格導入しても、300万から400万ぐらいで済むだろうと考えておまして、そういった相対で、市の相対で考えると安くなるということも、一つこのデマンドというところでは市としては選んでいるんですが、ただ1人の方に税をかけるコストが極端に高いということがございますので、であればほかの交通システムもあるんじゃないかとい



うことも、当然考えていかなければいけないとは思っておりますので、その辺は福祉の福祉交通と兼ね合いをあわせながら、やっていかなければいけないのかなとは考えてございます。

【八千代エンジニアリング（森）】 参考事例で、全国でデマンド交通をやられていると、どうしても1人当たり全国的には、やはりデマンド交通で1人を輸送するのに、タクシーに乗れば初乗り700円、800円のところ、やっぱり2,000円、2,500円かかる、1人運ぶ、輸送するのに2,000円、2,500円かかるというのが、いろんなところでデータ見るとそういう傾向にありまして、そうするとたくさんの方を運べば運ぶほどコストがかかるという車両が発生するときに、経費がかかるという金額体系をとっていると、やればやるほど赤字額が膨らむというところで、課題を抱えている自治体さんも地方都市では多くいるのと。

あと、我々のほうで経験したのが、やはり乗り合い率が高くなると、やっぱり住民側である程度ルールを決めるといいですか、この地域は月曜日、この地域は火曜日、この地域は水曜日という形で限定した交通サービスをすることによって、地域の方が何とか月曜日に乗らなければ買い物に行けないという、その限定の中で乗ると、ワンボックスに7人、8人乗るという、そういう形が生まれる地域もありましたので、さっき先生が言われた地域を限定するというのが、デマンド交通が何とか改善する方法の一つではないかなと考えています。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ほか、時間もありますので、この点、だんだんこの実験についてのご承認というのを見据えてご質問など、ご意見を言っていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

一応、事務局に確認すると、現状での乗降場所の案というのが、今日の資料でもいろいろ微妙に違ったりするんですけども、今日の審議としては、A3のもので、赤い二重丸のところプラス、赤い四角の場所で、谷保駅は黒に四角ですけれども、これは乗降場所であるということですね。なので、赤の二重丸と赤の四角の場所、プラス谷保駅というのが乗降場所？

【事務局（中島）】 それプラス青の二重丸と、四角の塗りつぶしですか、こちらを追加したいと考えてございます。

【岡村会長】 青については、今回初めてというか、試乗会ではやらなかった泉クリニック国立というんですかね、ヤクルト西、さとのいえが加わる。で、スーパーマーケットと南部線の駅の近くのスーパーマーケット等は今回は入らない？

【事務局（中島）】 はい。あくまでも前回の試乗会でやったエリアということで考えています。

【岡村会長】 試乗会のほうで、何となくスーパーとか書いてあるけれども、これはピーコックとかフードマーケットではないと。

【事務局（中島）】 谷保駅だとか矢川駅を使われる方は、まあその周辺に行くんだらうと考えてございますので、そこにバス停を設けるという考えではないということでございます。

【岡村会長】 そういう設けをすると、結構いろいろ協議をしなければいけないと思いますのでね。

で、便数、それから運賃については書かれているとおりのことでございます。

ご意見、ご質問いかがでしょうか。

そうしますと、現状のこの案でいろんな懸念事項等あれば、ぜひこの場でと思いますが、いかがでしょうか。

では、そうしますと、審議というか決をとるということでよろしいでしょうか、この実験に関してよろしいですか。

そうしましたら、この国立市予約型乗り合いタクシー、この10月から12月27日までの試験運行、運行計画について、ご承認いただける方は挙手をお願いいたします。数えてください。

ありがとうございました。というので、ざっと見たところで、皆さん手を挙げていただいたので、これは承認いただけたということでございます。ありがとうございます。

あと、個々の部分でまだ詰めなければいけない部分というのが当然あって、審議事項外ではありませんけれども、詰めていただくことはたくさんあるということ。それから、万が一この審議事項で、微細であっても変更がある場合には、書面でお知らせいただくか、場合によっては会議を開くということも含めて、この実施前にまた皆さんにちょっとご検討いただくということになると、そういう理解でよろしいですか。

ありがとうございました。ここからが大変ですけれども、よろしくをお願いします。

それでは、これまた審議事項で(3)コミュニティワゴンのこれは評価についてです。お願いします。

【事務局(長谷川)】 それでは、資料ナンバー2と、参考資料ナンバー4、5、6をお出してください。前回もこのコミュニティワゴン青柳ルートの評価基準(案)というものを outs せていただいたんですけども、いくつかご意見ちょうだいいたしまして、その際は目標というものはつくったんですけども、それがまあいわゆる上の目標であって、下の目標というか、見直し目標というものもあつたほうがいいのかというところで、見直し目標を含めた案を今回 outs せていただいております。資料ナンバー2を見ながら説明させていただきます。

コミュニティワゴン試行運行の今後の評価基準の設定についてということで、前回の会議におきまして、本格運行へ移行する目標というよりも、運行継続の可否を判断するための基準を設定しておく必要があるかどうかというところのご意見がございましたので、これを受けて過去の利用人数ですとか、運行状況を踏まえながら、継続の判断の基準について下記のとおり整理しております。

まず、それに行く前に、参考資料ナンバー4を見ながら説明させていただきますが、コミュニティワゴンの試行運行、青柳ルートなんですけれども、一応1日当たりの利用人数ということの一つの目安として見ているところがございます、29年度の項の1人当たりのところを見ただければわかるんですが、大体50人から60人ぐらいで推移している。で、30年度、4月、5月しかデータはないんですけども、あまり増えていないというか、頭打ちに近づきつつあるのかなというところがございまして、実を言うと28年度から29年度というのは、かなり大幅に利用人数というのは増えている実態があるんですが、29から30については上昇幅というのはそれほどではないというところがあります。

それを踏まえまして、資料ナンバー2に戻りますが、青柳ルートの利用状況ということで、2段落目ですね、青柳ルートの利用状況は、参考資料これは4のとおりでございます、平成29年度、平成30年度にかけて、青柳ルートは五、六十人で推移しておるが30年度頭打ちの状況、傾向が見られている。一方で、過去に実施した利用アンケート、すいません、これは前回の情報になるんですが、利用者の多くは高齢者、さらに言うと後期高齢者が多いという現状がございまして。

続いて、読み上げますが、青柳ルートの評価基準が、26年度からは3年間実施した試行運行につきましては、A評価、B評価、C評価という3段階に今分けて評価基準を設定しまして、1人当たり50人以上の利用者があって、なおかつ収支率が20%を超えた場合については、試行運行の検討を

継続と。1人当たりの利用者が70人を超えて、収支率が30%を超えた場合については、本格運行に移行するという事で考えておりました。

青柳ルート地域の後期高齢者の交通手段という、基本的には徒歩、あるいは自転車、自家用車でこと足りているとは考えられることは考えられるんですけども、利用者は頭打ちに近づきつつあるものの増加傾向であるというところがございますので、現状としては、当初の26年開始時の目標としていた1日当たりの70人という目標というのは難しいのかなと、厳しいと言わざるを得ないと表記しております。

一方で、その評価に当たりまして、1日の利用人数、収支率に加えて、当初の26年当初ですかね、高齢者、障害者の外出に寄与しているかということも考慮するという事も踏まえておるところですから、利用者側は高齢者が多いという現状からも、一つ青柳ルートというのが、福祉交通的側面が大きくなりつつあるというのが読み取れるということがわかります。

これを受けて、下線部になりますが、31年度以降はこの青柳ルートというのを公共交通ということに加えて、福祉交通手段としての位置づけをしまして、1日当たりの利用者を50人以上、かつこちら1便当たりの利用者というのを踏まえまして、1便当たり2.5人の利用者を基準として、運行継続を判断していくものとしていきたいということでございます。

なお、この1、2の基準を下回った場合の判断に当たりまして、即それを休止とか廃止というわけではなくて、運行形態ですとかコストの見直しですね、あとは対象地区の方のご意見を踏まえながら、総合的にその地域への貢献度を判断していくというところで、現状では青柳ルート、定時定路線ということを考えておるんですけども、福祉交通手段として、今まさに交通不便地域、南部で考えているというよりも、デマンド交通なんかを考えなければいけないのかなということが、下回った場合、見直しになった場合のときの考え方で、ここで示しているところでございます。

**【事務局(中島)】** すいません。ちょっと追加ですね、以前から青柳ルートの利用者をもっと増やせないかということも、当然あわせて検討はしていくんですけども、来年度本格的に運行するという事に当たっては、車両のフルラッピングも含めて検討していきたいと。それと、さらなるPRの方法を考えて、利用者を増やしていきたい。いうのは、ちょっと聞くと、まだ知らないという方も結構いらして、しかも高齢者が利用する車だと思っていたという、ちょっと残念なことも聞いておりますので、その辺も含めてこのくっこミニについては改善していきたいとは考えてございます。

**【池田委員】** すいません、ラッピングをほんとうにやるんですか。

**【事務局(中島)】** 新たに本格的に運行するということが考えておるところでございますので、その辺も含めて今後詰めていきたいとは思っています。

**【池田委員】** 原色を、原色をもっとラッピングしたほうがいいです。

**【事務局(長谷川)】** 派手な色という意味ですか。

**【池田委員】** 派手な色、目立たないと話にならない。

**【事務局(中島)】** ぜひその辺のデザインについては、また皆様のご意見をいただきたいと思っております。

**【池田委員】** 僕は、最初からそれはそうしたほうがいいですよと言っていますので、引き続きそれを。

**【事務局(中島)】** どうしても、何か介護タクシーみたいなイメージが強くてですね。

**【池田委員】** 地味過ぎますね。

【事務局（中島）】 はい。

【岡村会長】 いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【熊井委員】 前回ちょっと休んじゃったので、前々回かいつだったかと思うんですけども、試行運行をもう5年入っているって、いつまで試験やっているんだよって話だと思うんですけど、これ、要は、5年も試験やったら、まあ何とかなるんじゃないのかというめどが立ったから、まあ本格運行を来年度からしましょうということですよ、平たく言うと。で、私が今言った、じゃあ全員それでうんと言うか、という問題があるから、この評価の基準で本格的にきちんとやりましょう、ラッピングとかも含めて全部やりましょうということですよという確認です。

【事務局（長谷川）】 はい、お見込みのとおりでございまして、来年度以降は、もう試行運行というフレーズについてはもう外すという考えでございまして。事実上の本格運行になろうかとは思いますが、当然下限の基準、見直しの基準が設定されておるところでございまして、結果としては毎年公共交通会議での報告はさせていただこうかなと思っております、少なくとも年に1回は、こういった利用者の報告というのをする必要があろうかと考えています。

【岡村会長】 具体的には50人以上、かつ1台当たり2.5というので、現状は十分ですけども、あ、でもないですね、1便当たり乗車率2.7ですので、お客さんが減っていく場合には、場合によっては減便も検討するということですかね。これも、基本的にはぎりぎりの案なので、2.5を下回りするような場合については、少ない時間帯については減便をするようなことも含めてということでしょうか。そういうことをしながらも、継続していくということかと思えます。

いかがでしょうか。今までと違うのは、1便当たりという考え方が出てきたと。総数でたくさんいればいいというわけでもなく、運行効率という面も考えていると。2.5というのが多いか、少ないかというような議論はあるところですが、現状としてこういう数字であるということから、このかなとは思っています。

いかがでしょうか。特にご意見よろしいですか。

そうしますと、この資料の2で（案）となっているもので、この最後のアンダーラインというところの、これは文面も含めてということですよ、文面も含めてこちらでよろしいかということになりますが、改めましていかがでしょうか。下の7行ぐらいです、特に。あえて言うと、最後の2行の、「その際には云々・・・」というところまで入れちゃうかどうか。こちらはこちらで、まだ基準も何もないんですよ、デマンドについては。なので、もちろんいろんな検討をするというのは当然なので、ここまで書きちゃうかどうかというところが若干気になっていて。例えば、その2行手前の「総合的に勘案し判断を行う。」でもいいのかという気は、個人的にはしておりますが。これはいろんなご意見はあるかと思えます。

【事務局（中島）】 そうですね、まだデマンド交通については、本格運行していませんので、それを手段というふうな位置づけは、ちょっと今早計かなというふうには考えますので、会長がおっしゃるとおり、「・・・判断を行う。」というところまでとめさせていただければと考えてございます。

【岡村会長】 すいません、私が余計なことを言ってばかりなんですけれども。

じゃあ、改めまして、原案がこの資料の2、下から2行目のところで、「判断を行う。」で、その後は現状では、文面としてはないということです。ただ当然、いろんな検討は当然するという含みもあって、ただ具体的な手段としては出さないという理解だと思います。

改めまして、これご意見いかがでしょうか。特によろしいですか。

そうしますと、この原案ではなくて、修正案で決をとってもよろしいですか。

では、改めまして、この資料の2(案)になっているもの、修正案につきまして、賛同いただける方は挙手をお願いいたします。

ありがとうございます。全員いただきました。ということで、出席委員の全員の賛成をもちまして承認いただきました。どうもありがとうございました。

そうしますと、これで一通りの議事終了ということですが、あと事務局から何かその他などを含めて。

**【事務局(中島)】** 次回の日程ということで、9月ということでしたが、申しわけございません、ここで承認をいただきましたので、場合によってはちょっと8月になる可能性もあろうかなと思っています。というのも今、交通不便地域、交通空白地域というところの根本なんですけど、その辺も皆さんにご意見いただいて、市のほうの計画もありまして、そこにちょっと反映できればなと思って。明確に今、基準等を論議したこともなく来ておりますので、そこを一度ご意見いただければと考えておりますので、また8月中の多分後半になってくるかなとは思っていますけれども、ご連絡をさせていただければと思っております。

**【岡村会長】** それでは、ほか何か委員の皆様からご発言ございますか。特によろしいですか。

それでは、あとは事務局に返します。

**【事務局(長谷川)】** それでは、次回の日程もお示しはしたんですけども、これで平成30年第1回の公共交通会議を締めさせていただきます。どうも皆様お疲れさまでした。

— 了 —