

令和6年度第1回国立市地域公共交通会議

令和6年5月21日

【事務局（伊佐）】 それでは、定刻になりましたので、令和6年度第1回の国立地域公共交通会議を開催いたします。本日はお忙しい中、会議に御出席いただきまして、ありがとうございます。

本日委員14名に対して、出席委員の方が半数以上ということになっておりますので、本会議としては、成立します。なお本日、東京バス協会の米澤様、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会の小池様、東京都北多摩北部建設事務所の榊原様、それから立川警察の新井様が御欠席となっております、京王バスの早田様におかれまして、本日代理の安井様にオブザーバとして、御出席いただいております。

また、本会議のホームページに掲載させていただく議事録には、委員各位のお名前を掲載させていただきますので、御理解、御協力をお願い申し上げます。御発言の際に、冒頭お名前をおっしゃっていただければ幸いです。

続きまして、今年度初めての開催となりますので、委員の皆様より、自己紹介をしていただけますと幸いです。どうぞよろしくお願いいたします。

では、岡村会長からよろしいでしょうか。

【岡村会長】 東洋大学の岡村でございます。よろしくお願いいたします。

【安井委員（早田委員代理）】 京王電鉄バスの早田の代理で来ています安井と申します。よろしくお願いいたします。

【佐藤（祐）委員】 いつも大変お世話になります。立川バスの佐藤と申します。よろしくお願いいたします。

【土岐委員】 お疲れさまです。立川バス労働組合の執行委員長をやっています土岐と申します。よろしくお願い致します。

【熊井委員】 市民委員の熊井と申します。よろしくお願い致します。

【瀧柳委員】 国立の瀧柳と申します。よろしくお願い致します。

【清水委員】 タクシー会社、多摩交通、清水と申します。よろしくお願い致します。

【原田委員】 同じく地元でタクシー会社を行って、ただいま、お話が終わったところなんですけど、コミュニティのワゴンのあおやぎっこもうちのほうで運行させていただいております。銀星交通の原田と申します。どうぞよろしくお願い致します。

【佐藤（義）委員】 国土交通省の関東運輸局東京運輸支局の輸送を担当しております佐藤と申します。4月に、東京運輸局のほうに参りました。バス、タクシー、トラックといった運送事業者様の許認可の手続を担当しております。どうぞよろしくお願い致します。

【中島委員】 市役所の基盤整備担当部長をやっております中島です。昨年に引き続き、また今年もよろしくお願い致します。

【事務局（松平）】 続きまして、事務局の説明をさせていただきます。道路交通課長の松平と言います。よろしくお願い致します。

【事務局（伊佐）】 課長補佐をしております伊佐と申します。よろしくお願い致します。

【事務局（谷口）】 谷口と申します。よろしくお願い致します。

【事務局（伊佐）】 本日はどうぞよろしくお願いいたします。それでは、岡村会長の進行をお願いいたします。

【岡村会長】 それでは、皆様よろしくお願いいたします。事務局から資料確認等からお願いをいたします。

【事務局（伊佐）】 それでは、まず、資料の確認をさせていただきます。

まず、一番最初に本日の次第でございます。

それから、次に、委員の方の名簿でございます。

それから、次に、資料１－１、くにつこの運賃、それから、資料１－２、あおやぎっこの運賃です。それから、資料１－３、意見募集の結果でございます。それから資料２、コミュニティバス「くにつこ」停留所新設についてです。それから資料３、サイクルアンドバスライドの試行についてです。それから、くにたち公共交通マップというピンクの冊子でございます。最後でございますが、国立市地域公共交通会議設置要綱でございます。過不足等ございましたら、挙手にてお知らせいただければとございますが、過不足等ございませんでしょうか、よろしいでしょうか。

そうしましたら、ありがとうございます。では、資料の確認のほうは以上で終わらせていただきます。

【岡村会長】 ということで、これで進めてまいります。

それでは、議題になりますが、（１）は次第を見ていただくと、参加者は道路運送法第９条第４項に定められているものということで、これはこの前の時間で委員を限って行っておりますので、その内容も含めて、（２）の議題から事務局より御説明をお願いします。

【事務局（伊佐）】 それでは、資料の説明をさせていただければと思います。

まず、昨年、道路運送法の改正ございまして、これまでくにつこですとかあおやぎっこの運賃改定があった場合は、地域公共交通会議の中で御議論をしていただいていたというところでございます。今回の改正によりまして、運賃改定に関する会議の出席者を限定するということが必要になってきたというところでございまして、公共交通会議設置要綱を今般改正させていただいているというところでございます。

皆様におかれましては、具体的な改正内容は事後の説明になってしまいまして、大変恐縮ではございますが、具体的には７条のところでは運賃の議論をしていただく方を限定しているという形になっております。運賃の議論をしていただく方につきましては、市、くにつこにつきましては立川バス、それからワゴン、あおやぎっこにつきましては銀星交通様。それから東京運輸支局、それから市民委員の熊井様という形で、議論をさせていただいたというところでございます。

資料につきましては、資料１－１を御覧いただければと思いますが、こちらがくにつこの運賃についてというところでございます。くにつこの運賃につきましては、３番に記載のとおりでございますが、立川バスの初乗り運賃が２１０円ということに改定されたということに伴いまして、くにつこの運賃も、立川バスの路線バスの２１０円に合わせるような改定を行いたいということで御議論いただいたというところでございます。２１０円になることに伴いまして、そのほかの小児ですとかしょうがいしゃの小児の方の運賃につきましても、資料に記載のとおり変更したいということで、お諮りをさせていただいたというところでございます。

それから回数券につきましては、現行２，０００円で９０円券を２５枚つづりというところでございましたが、運賃が変更されるというところに伴いまして、２１０円券と１００円券に内容を変更さ

せていただきまして、2,250円分がこれまでのところでございますが、今後2,200円分という形で改定をさせていただいているというところでございます。

それから回数券の②につきましては、これまで90円券12枚、それから10円券2枚の1,100円分というところでございましたが、改定後は1,000円で、110円券10枚つづりの1,100円分という形にしていきたいということでお諮りをさせていただきました。パブリックコメントも、こちらで法改正に伴いまして実施が必要となりまして、3月の5日から3月の26日にかけて、意見を募集させていただきまして、くにっこについては、1件、御意見を頂戴しているという形になります。

こちらについては資料1-3を御覧いただければと思います。御意見の概要でございますが210円には反対ですということで御意見を頂戴しております。立川バスの初乗り運賃に合わせるとのことですが、市内を走っている京王バスの初乗りは200円であること、10円の端数は乗客にとっても煩雑だからですと、交通カードやシルバーパスでは煩雑さはないというのは、本末転倒の意見です。コミュニティバスは利便性ととも、市当局の物価に対する対応策の一環であることも忘れないでくださいというのが意見でございます。

市の見解としましては、この右側でございますが、コミュニティバスくにっこについては、立川バスが運行しており、同社と運行している地域が重なることもあり、同社の初乗り運賃に合わせており、東京都シルバーパス提示による乗車も可能となっています。また、コミュニティバスくにっこは、主に市内の公共交通不便地域を解消するとともに、高齢者やしょうがいしゃの交通行動を支援し、もって市民の公共交通の利便の向上を図ることを目的として運行しておりますので、物価に対する対応策とは異なりますというところが、市の見解というところでなっております。

こちらのくにっこの運賃につきましては、現在、東京都シルバーパスを使えて乗車できるようになっておりますが、このシルバーパスを使っていくということについては、路線バスの初乗り運賃に合わせていくという必要がございますので、今後もちょうと使えるようにしていくために今回、改定をしていきたいというところが趣旨というところになりまして、先ほど委員の方に、御意見、諮らせていただいたところ、こちらについては原案どおり可決させていただいたというところでございます。

それから、資料1-2を御覧いただければと思います。こちらの構成員でございますが、先ほどの立川バスの佐藤様に代わりまして、銀星交通の原田委員で構成員は代わっているというところでございます。3番のコミュニティワゴン「あおやぎっこ」の運賃、料金（案）というところでございますが、あおやぎっこにつきましては、料金については現行のまま据置きということをお願いしております。その代わり回数券を今まで5枚集めると、表紙のない回数券を1冊プレゼントということをお願いしていたところなんですけれども、こちらは、廃止をさせていただきたいということで、お諮りをさせていただいたというところでございます。

こちらで4番ですが、パブリックコメントを3月の5日から26日にかけて実施をしているというところでございますが、特に意見は、こちらのほうはなかったというところでございます。こちらあおやぎっこの回数券の廃止のほうも、先ほどの運賃の協議におきまして、原案どおり可決させていただいたというところでございます。こちらの要綱の改正から運賃の協議にかけてというところなんです、そちらのほうの説明としましては以上のとおりとなります。

岡村会長、お願いいたします。

【岡村会長】 ということで、こちらはもうこの本会議の協議事項ではなくなりましたので、あく

まで報告事項で、また、これに対する御意見がある場合は基本的にはパブリックコメントや前回の交通会議等をお願いをしていたということではございます。その上で、何か御発言がありましたら、この運賃に関して。

【瀧柳委員】 とてもよく分かりますが、これは運賃に関わることだけでしょうか。もし違ったらこの会議の意味がなくなってしまうと思うんです。だから、運賃のことだけ構成員で決めているということであれば了解するんですが、その他のこともとなると、この会議の意味がなくなってしまうので、その辺を事務局に。

【中島委員】 私から先におわびをさせていただければというふうに思っております。というのは前回の交通会議のときに、このような協議運賃の改定があるというか、組織の改定があるということをしちゃんと説明をしておけばよかったのかなというふうに思っております。ちょっと口頭では簡単に御説明させていただいたんですけども、そのときにこの要綱のほうのまだ改定というのができてなかったということがございまして、2条の中の(6)ですか、交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項というのがございまして、本来であれば、前回の会議の中でこういった運営方法等もきちっと示した中で、皆様に御確認をとっておけばよかったというふうに誠に申し訳ないなというふうに思っております。次はこういうことはないように私どもちょっと運営していきたいというふうに思っております。

そのことも含めてですけども、協議運賃のこの協議会はその運賃に関わるものが議題になっておりまして、こちらのほうで例えばルートの変更だとか新たなコミュニティバスだとかそういったものというようなものは、この会議の中でやはり今までどおりやっていきたいというふうに考えておりますので、あくまでも運賃のみ、ここではちょっとできなくなったということだけ御理解いただければというふうに思いました。誠に申し訳ございませんでした、すいませんでした。

【瀧柳委員】 ありがとうございます。了解しました。もう1点は4番のパブリックコメントなんですが、私もこの資料で拝見しましたが、できればパブリックコメントなどでもうちょっと大きく書かれたらと思いました。

以上です。

【事務局(伊佐)】 パブリックコメントの広報の仕方ということでよろしいですか。

【瀧柳委員】 市報にもうちょっと大きく載せたほうがよいと。

【事務局(伊佐)】 ありがとうございます。今回、市報の紙面のちょっと都合などもあったところなんですけれども、なるべく大きな形で広報できるようにとは思っております。

【岡村会長】 ありがとうございます。ちょうど瀧柳委員から1つ目の御質問と御指摘をいただき、また、副会長からもコメントをいただいたので、ちょっと私からも半分提案も含めてということでございます。

こちら設置要綱は、この本日の運賃協議に先立って3月7日に改正をしておりますということで、これを見ていただくと、これ以前のところは変わらないところで先ほど副会長、部長からもありましたとおり、交通会議の運営方法は、こちらで協議をして決めるとなっておりますので、恐らくこの3月7日付の改正というのは事後的ではありますが、本日の会議で事後的な承認という形をやはりきちんととおいたほうがいいのではないかと。資料としてもきちんと出ておりますので、この改正内容の御説明も先ほどしていただきましたけれども、改めてポイントを御説明いただいて、本日、追認という形での審議も併せてこの場でさせていただければと思います。

その上でこの改正のポイントは、先ほど事務局から御説明あったとおりこの第7条部分ということになりますので、前回の交通会議でも、制度の趣旨の説明はあったわけですが、それを具体的にこの交通会議の運営方法として、このように変えたということを要綱の説明と、あと、本日のやり方も含めて御説明をいただいて、改めて、事後的な承認のプロセスをとらせていただければと思います。

【事務局（伊佐）】 このたびは御迷惑をおかけしまして、申し訳ございません。

それでは、国立市地域公共交通会議設置要綱を御覧いただければと思います。今回の改正のポイントについて説明をさせていただければと思います。

今回、道路運送法の改正によりまして、運賃に関する協議自体が今まで行っていたように地域公共交通会議にてできなくなったということがございましたので、法の趣旨、参加者を限定するというような形を要綱でとっております。具体的には、第7条のところを追加しているということが大きなポイントというところでございます。

こちらは運賃の協議、第2条第3号に運賃のことについては、議論できるものは限定をしているというのがこちらになります。道路運送法の第9条第4号各号に掲げる者のみが出席するということで記載をしておりますが、この9条4項各号に掲げるものというのが区市町村、この公共交通会議で言えば国立市と、それから運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送業者ということでございます。くにつこで言えば立川バスの佐藤様が今回で言えば委員となっております。それから、あおやぎっこで言えば銀星交通の原田様が委員というふうになっております。それから、管轄する地方運輸局ということで、今回の会議におかれましては東京運輸支局の佐藤委員に御出席をいただいております。それから、市町村の長が関係住民の意見を代表する者として指名する者ということになっておりまして、今回におきましては、市民委員の熊井様に御参加をいただいているというようなところでございます。

この運賃の協議につきましては、出席者限定されるというところがございますので、議長は市の職員、それから、具体的な会議の運営につきましては、過半数が出席しなければいけないなどということが記載されておりますが、6条の運営を準用するという形のことが2項に記載されているというようになっております。

今回の、改正のポイントとしましては以上でございます。

【岡村会長】 ということになりまして、この道路運送法第9条第4項各号というのがここになかないで、口頭の御説明だったので若干分かりにくいところではありますが、運賃を決める事業者さん以外のバス会社さん、タクシー会社さんが入ってはいけませんという趣旨でございますので、このような形になっているということでございます。これにつきまして何か御発言、御意見はお願いします。

【瀧柳委員】 この場合パブリックコメントでgomottomodoと思うんです。たかが10円、されど10円です。物価の上昇には関係ないというのもあるんですが、立川バスに合わせてということですけども、もうちょっと具体的な理由が市民には必要だと思います。

【事務局（谷口）】 くにつこを始めるときに、立川バスの路線と重なるところがすごく多かったんですよ。当時コミュニティバスは100円で始めるところが多くて、府中とかは今でも100円なんですけど、立川も100円で始めたんだけど、今180円になっています。だけど、国立は立川バスとかぶるところが多かったんで、当初から、路線バスの運賃に合わせましょうということで始めたというのがあります。京王バスも走っているんですけども、やっぱり重なっているのは立川バスという

ことで、ですので、今回立川バスの210円に合わせることになりましたということです。

【瀧柳委員】 初めからそういうふうに決まっていたということを、もうちょっと分かりやすく明記したほうがいいですね。

【事務局（谷口）】 分かりました。

【瀧柳委員】 ありがとうございました。

【岡村会長】 どうもありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

あとすいません、私も会長というのは会務を総括すると書いてあるので、そういう意味ではちょっとやや責任もありますので、少し発言をさせていただくと、まず第7条で協議運賃会議という名前の会議を行うとなっていますので、本日はこうやっていただいたんですけど、基本的には、地域公共交通会議の次第があって、それとは別に協議運賃会議というのが次第があって、基本的には大枠としては、地域公共交通会議という組織の一部ですけど、具体の会議としては別会議というふうなので、会議の次第としては、別のほうが運用としては明快なような印象がありましたというので、これは印象でございます。

もう一つは、傍聴の御案内というのも、別会議にしたときにはあろうかと思しますので、そこも御検討いただければと思います。運賃に関わりますので、市民の方、関心があるという意味では、傍聴を通常の会議と同じようにやるというのは一つの考え方ですし、一方で、地域公共交通会議で基本的には報告されるので、多くの自治体ではあえて特に傍聴というものを積極的に受け入れてないような例も多いように思いますので、そこはお考えいただくと、いつ運賃改定あるかというのはもう分かりません。今年度内にもあるかも分かりませんので、ということで御検討ください。特に、傍聴の方にほかのバス会社さんとかタクシー会社さんが座っているということは、もちろん制度的には問題はないんですけども、基本的には、運賃を決めるのにそれ以外の会社さんが同じ部屋にいるということ自体が問題とされる可能性もゼロではないということも含めて、いろいろその辺り、次のこの案件が出る前にお考えいただくとよいかというふうに思っております。多分どれが正しいということはないかとは思いますが、終わった後いろいろ問題があるということはちょっと避けたいなというふうに思った次第でございますので、事務局で御検討ください。

【事務局（伊佐）】 ありがとうございます。先ほどの次第の件です。少し分かりにくいところがありまして、申し訳ございませんでした。今後の運用については、その点ちょっと分かりやすいような形でしていきたいというふうに思っているというところでございます。

それから今、岡村会長から御指摘いただきました会議の傍聴についてでございますが、ここにつきましては、国立市附属機関等の設置及び運営に関する要綱というのがございまして、この中で、傍聴に関する会議の公開、非公開について、規定が定められております。

具体的にこの要綱の第6条第4号のところでございますが、附属機関の会議は法令等で定めがある場合、または非公開とする特別な事情がある場合を除き原則として公開するというところで定められております。この会議や運賃の協議自体は、法令等で非公開というのが定められているというものではございませんので、そうすると、特別の事由があるというところが該当する可能性があるのかなというふうに考えておりますので、今、岡村会長から御指摘いただいたように、例えば関係する方が傍聴として入ることがどうなのかというところがあるかと思しますので、この点については、整理をしていきたいというふうには思っております。

また、本日委員の皆様から、そのような観点で何か御意見があれば、今後考えていく上で考慮して

いきたいと思いますので、この点についても御意見いただければ幸いです。

【岡村会長】        ということでお答えいただきました。何か関連してございますか。では、まず原田委から。

【原田委員】        銀星交通の原田でございます。せっかく書類をつくっていただいているんで、要綱の変更時点と変更内容とか、あるいは追加条項を赤字か何かで書いていただくと非常に分かりやすいかなと思いますので、今後のことでよろしく。

【事務局（伊佐）】        申し訳ありません。

【原田委員】        環境の変化はいろいろあると思いますので、よろしくお願いします。

【佐藤（義）委員】        東京運輸支局輸送担当の佐藤と申します。先ほど協議運賃の会議体の傍聴についてなんですが、もともと運賃協議を交通会議から切り離したという経緯が、交通事業者さん同士で公取の関係でカルテルとかそういったものに抵触しないかという疑念を持たれないように、別で協議を行うというたてつけにしておりますので、傍聴等で制限はないんですが、そこに他者さんがいらっしやると、目付とかそういったところで公取のほうからの疑念を持たれる可能性がありますので、そういった傍聴をどういうふうな形にするかというところで、市の事務局さんのほうで御検討する際には、どうぞ運輸支局のほうにも積極的にちょっと御相談いただいて、こちらのほうでも事例等を調べまして、どういった形にしていってほしいかという、アドバイスのところがあれば助言をさせていただければと思っておりますので、その点は連携させていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【事務局（伊佐）】        ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

【岡村会長】        ほかはいかがでしょうか。そうしますと追認の形ですけれども、では、この3月7日付の設置要綱については、いろいろ課題はありましたけれども、この字句そのもので著しく何か問題ということはないように思いましたので、御意見としては、こちら追認ということでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【岡村会長】        ありがとうございます。そうしますともう3月7日付だから、本当は市のウェブサイトこれが載っていないかならないんですが、現状ではたしか古いのが載っていたように思いますので、これはぜひ遅滞なく変えていただくといいかなと思います。

【事務局（伊佐）】        申し訳ございません。

【岡村会長】        お願いします。では、本件、どうもありがとうございました。

それでは、次、3番目、停留所新設につきまして、御説明をお願いいたします。

【事務局（谷口）】        それでは、資料2に進みたいと思います。コミュニティバスくにつこの停留所の新設についてということでございます。

くにつこバスにつきましては、平成元年の8月1日から中央線の側道を走る形でルートを変更しております。その後、地元からの要望もあり、高架下駐輪場前という停留所を新設いたしました。このときはちょっと諸般の事情により、国立駅北口発の向きしか設置ができなかったんですけれども、今般、交通管理者と協議をしたところ、上り側も、国立駅北口に向かうほうの停留所も設置ができることになりました。ですので、立川バスの御協力をいただきながら、停留所名は高架下駐輪場前で変わらないんですが、反対向きも設置することとしたいというふうに考えているところでございます。

時々市民の方から、何か反対側の停留所があればこの近くに何かクリニックがあったり、薬局があ

ったりするので、降りられると便利なのにということが年に1回ぐらい寄せられてはいたんですが、改めて御要望もある中で、こういう形が実現できることになりました。

裏面見ていただければと思いますが、裏面の写真、ちょっとこれは2月頃撮った写真なんで影が長くて見づらいんですけども、左側に中央線のコンクリートの高架線がありまして、6メートル50ほどの道路が中央線の側道という道路になっております。道路の左側の横断歩道を予告するダイヤのマークのあたりに、現状の停留所標柱が立っておりまして、その反対側に横断防止柵の一部をちょっと開けて、停留所を設置するというイメージでございます。

併せまして、この公共交通マップを御覧いただければと思います。このピンクの表紙のものをお配りしてございますけれども、これは2年に1回改定しておりまして、こちらの市内の面を御覧いただけますでしょうか。こちらに高架下駐輪場前、52番ということで入れさせていただいております。

多分、事業計画の軽微な変更ぐらいのことだと思いますけれども、運行事業者さんのほうでまた申請等していただきながら、8月の頭をめどに、準備を進めたいと考えているところでございます。ほとんど御報告になるんですけども、参考まで御意見等ございましたら聞かせていただきますと、また参考になりますので、よろしくお願いいたします。

【岡村会長】 本件、何か御発言、御質問ございますか。よろしいですか。

では、次のサイクルアンドバスライドの試行の議事に入ってよろしいですか。それでは、お願いします。

【事務局（谷口）】 ありがとうございます。それでは、資料の3に進みたいと思います。サイクルアンドバスライドの試行についてということでございます。

通常、駅まで自転車で行って、電車に乗り換えるということは皆さんよくやっていらっしゃると思うんですが、バスのほうも、乗り合いバスというのは乗り合って何ぼの乗り物なんで、何とかして少しでもお客さんを増やせないかということでございまして、バス停まで自転車で行ってバスに乗ってもらいたいという思いがありまして、今まで平成29年度、令和2年度のこの公共交通会議の場で、情報提供を兼ねて事例の御紹介などしたこともあるんですが、ちょっと国立市内、その後シェアサイクルの導入というか、民間の事業者さんがシェアサイクルの事業の普及に伴って、こちらのサイクルアンドバスライドを離れておりましたけれども、少しでもバスのお客さんを増やしていかないと、もうバスの存続の問題というのが地方部だけの話かと思っていれば、意外と足元に迫っている部分もございまして、どこかでちょっとまず実験的にでも始めたいということでございます。運転手不足などの状況を考えると、新規の路線の運行はなかなか難しく、走っている場所をいかに使ってもらえるかもある必要があると思います。前回も岡村先生に球は市民の側にあると仰っていたと思うんですが、利用者の側も工夫する必要があるんじゃないかということで、御提案させていただいております。

ただ、自転車で行けるところにあえてバスで行くというのが、あるのかどうかというのがちょっと疑問なところもありまして、例えば国立から新宿まで電車に乗る、そのために駅まで自転車に乗るというのはあると思うんですが、自転車でも行けるところにあえてバスで行くというのが、あり得るのかどうかというのもちょっと疑問なところも正直ございます。特に国立市というのは小さな市ですので、ほぼ自転車で用が足りちゃうというのは、は間違いありません。一方で、河岸段丘というちょっと地形的特徴のあるところでもございまして、一部南部地域のほうは、多摩川の沖積低地と言いまして、そこから矢川駅、谷保駅、それから国立駅に上がるところに20メートル程度の段差があります。坂道を上らなきゃいけないという事情がございます。南部地域の泉団地とか、あとは住宅の開発なんか



も結構進む中で居住する方も増えてきて、そういう方が高齢化してくる中で、今電動アシストサイクルとかを使えば割と楽に上れるぐらいの坂道ではあるんですが、シルバーパスをお持ちの方であれば、自転車置場がバス停にあれば自転車は無料で平面の移動だけで、坂道のある上の方に行くにはバスに乗っていただくような使い方もあるのではないかとということで、3番のサイクルアンドバスライドの実施のポイントの最後に書いてあります。高齢者向けの施策になってしまうのかなというのはちょっと思うんですけども、高齢者の外出支援に資するとかというところで、ちょっと日中のバス停を候補地に今考えております。

多摩地域では三鷹市でかなりの昔からやっておりまして、高速道路の下ですとか、あと道路整備の残地とってちょっと中途半端に余ったところとか、そういうのを使いながらやられているようです。放置自転車の問題とか、ちょっと懸念されるところもないわけではないんですが、何とか長く続いているようですので、市民の方にも根づいているのではないかとということです。

裏面まいりまして5番、国立市近隣の事例ということで、甲州街道を立川のほうに向かうと、日野橋交差点という交差点がございまして、そこからさらに直進すると新奥多摩街道という幹線道路がつながっています。そこに西武バスの新道福島停留所という始発のバス停があるんですけども、ここに自転車ラックが写真のとおり設置されております。利用状況もこれは日中の昼間に撮った写真なんですけど、こんな形で随分皆様の生活に溶け込んで、暮らしの足としてバスを使う一つの補助として機能している事例がございまして。立川バスさんも少し国立寄りに停留所、同じ立川71系統の停留所があるんですけども、折り返しのバス停があるんですけども、そこもちょっと空き地を使って、自転車置場を設置していただいているようなところもございまして。

今回、3ページの国立操車場というバス停がございまして。3ページですけども、写真のとおり国立の湯楽の里という温泉のあるすぐ横のバス停で、国立操車場始発のバス停になっています。ここは割と利用者の割にはスペースが広くて、ベンチが3つ置いてあったりするんですけども、私も時々様子見に行くんですけども、ベンチは実際がらでして、このうちベンチ一つちょっと裏に回すか何かしまして、自転車のラックを置けないかという御提案でございまして。日中、始発バス停として皆さんに使っていただいているバス停になります。

通勤時間帯はちょっとこちらあまり発のバスがないんですけども、こちらでちょっと始めてみて、放置自転車の問題とかいろいろちょっと探りながら、3ページの一番下にも書いてありますが、例えば国立泉団地のバス停、こちらは聖蹟桜ヶ丘行きの京王バスさんも走っていただいていますし、聖蹟桜ヶ丘まで自転車で行こうというのはちょっと遠いかなというふうに思う方もいらっしゃるかなと思うんですけど、泉団地のバス停も設置すれば、聖蹟桜ヶ丘への買物とかにも便利に使っていただけるのかなとは思いますが、国立市外に人を連れていくのかということで何かちょっと昔議会で何か言われたというようなこともあるようにも聞いておりますので、ちょっとその辺はまた今後の課題かなと思っています。

それからもう一つですけども、図1の位置図の右のほうの国立インターチェンジの右側に、多摩青果市場前という京王バスさんの停留所ございまして、こちらの写真は今日は載せてないんですけども、自転車置場にふさわしい場所がありまして、東京都の管理のようで、こちらちょっと市のほうで単独で動きにくいところなんで、今後の課題かなとは思っています。デマンド交通だか、くにつこミニだかの終了のときに、実は私、この辺に自転車乗り捨ててバス乗っているのよという高齢の方がいたりしたものですから、今後また状況を見ながらこういうところでも展開していくと、少しでも

路線バスのお客様を増やしていくことができるのかなと考えております。

三鷹市以外にも藤沢市とか、あと青梅ですとかで事例はございます。取りあえずやってみたらどうかと考えているんですが、ちょっと委員の皆様の御意見、もしいただけたらその辺のアイデア等をいただけたら、また、一緒に入れながら実施に向けてちょっと進めてまいりたいと考えているところです。

ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

【岡村会長】 ということでは、まだこちらは具体的にいつからということではないけれども、かなり具体的に検討をされているというお話ですが、いかがですか。それでは、瀧柳委員からお願いします。

【瀧柳委員】 瀧柳です。この案とてもいいんですが、新しく建て替えをしているところですが、そこを通るくにつこバスがあると、私もあそこで降りられると事務所に近いので、あそこは昔からニーズがあるので、あそこを通るくにつこバスがあればと思います。ただ、クリアできる案が頭の中になくて、細い道なので、バスが通れないという課題がありますが、本当にニーズだけはあるのであつちの開拓したらもっと乗客数が増える気がするので、御検討ください。

以上です。

【事務局（谷口）】 ありがとうございます。くにつこのルートを少し変えて、東のほうに行ってほしいということですか。そこは私も10年ぐらい検討はしているんですが、すいません、コミュニティバスがかつて、今のあおやぎっこと同じ小さい車でも実験はしたんですが、ちょっと難しいんですね。ですので、もうバスが入れないんだったらお客さんがもう自転車で出てくることはできないかという御提案なんです。ですので、できるだけ通勤の人にも、そういう使い方がもしなじんでくれば、また、普通のバスのお客さんも増えて、また、便数も増えるだろうしということで。

【瀧柳委員】 デマンドでも……。

【事務局（谷口）】 デマンドも南部地域がメインだったんですが、福祉会館まで行くとかという停留所をつくったりもしたんで、やっぱりちょっと難しかったというのが正直なところですね。

【瀧柳委員】 あればうれしいです。

【事務局（谷口）】 そうですね、お気持ちはよく分かります。ありがとうございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。御意見、それでは、佐藤委員、お願いします。

【佐藤（祐）委員】 立川バスの佐藤ですけども、このバスに乗ってもらうということは非常にいいと思うんですけども、国立操車場のほうで検討していきたいところの中で、やはり置けるスペースというのがある程度限られてしまいますので、その部分のうまく管理をしていただきたいということもちょっと検討に入れてもらいたいということです。やはり放置自転車の問題等もあると思いますので、その辺を含めた全体的な、要するに本当に利用者が利用者のために使うスペースとして検討してもらいたいと考えております。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほか御意見、それでは、熊井委員お願いします。

【熊井委員】 今の御意見の続きになるんですけども、国立操車場の周りにある施設として湯楽の里もありますし、スーパーバリューもあります。あと南区の公会堂がございまして。これらにも駐輪場が敷設されております。恐らくですけど、そういったところにとめてバスに乗っている方もいらっしゃるはずで、いらっしゃるかとニーズがないんで、まず、それを調べてもらうのが先なんじゃないのかなと思います。なぜそんなこと言っているのかというと、私、本日この会議があつてその前に

も運賃協議会があったんで、最近子供の送り迎えがなくなって徒歩で駅まで行っているんですが、今日は駅まで自転車で行きたいんで、自転車で行って西友の下のところに駐輪場にとめて、あそこは西友以外でもお金を払えばとめられるんでとめて、行って、帰って、西友で拾ってダッシュしてここに来ているんですけど、毎回自転車のときに申し上げているんですが、市でわざわざ駐輪場をつくるという考え方もあるし、ほかの民間事業者にも御協力いただくという考え方もあるはずで、その全体の駐輪場のスペース容量を考えてやったほうがいいんじゃないのかなと。そうすると先ほど言った御発言があったように、もともとこのバス停の横にスペースないけど、ここをもうちょっとちゃんと管理してくださいねとかそういった問題。そこだけ考えちゃうとそういった問題も出てくるんで、極端なことを言えばサイクルアンドバスライドをやりようとしたときに、ぴたっとくっついていたほうがそれはいいですけど、くっついてなくなったら100メートル離れたって極論いいわけですよ。歩いて数百メートル、自転車で来て100メートル歩いてバスに乗って、駅のほうに行きましたでもオーケーなので、何かその辺りもうちょっと柔軟にということで、最初に周りの駐輪場の調査から始められるのがよろしいんじゃないかと思います。大筋は賛成です。

【事務局（谷口）】 ありがとうございます。実際にそういう使い方されている方が、先ほど申しましたとおり高齢の方でも近くに自転車を置いて、バスを使っているという方が現にいらっしゃると思います。もうそういう頭のある人はやっておられる方がいらっしゃるって、そういう方にまた意見も聞いてみたら面白いなと思います。ただ、ここにあってバスに乗り換えるための駐輪場というのを看板立てて設けることで、その使い方に初めて気がつく人もいるかなと思うんです。ですので、ちょっとバス停のあえて横で管理の問題もありますけれども、サイクルアンドバスライドについてそういうことをちょっとまだ思いついてない人にもPRしたいという思いもちょっとだけあります。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【熊井委員】 あと、高齢者を対象にしているということなのでお伺いするんですけど、自転車にかける必要性もあるのかという考え方があるって、最近谷保とか歩くとWHILLの椅子型のタイプ、スクーター型タイプのモデルCとかに乗っている方結構いらっしゃるって、変な言い方すると、この自転車の駐車スペースにシニアカーを置いていいんですかとか、電動キックボードを置いていいんですかとか、自転車にかける必要性がないかもしれないというのが一つと、もっと言っちゃうとそもそも国立市内のバスってシニアカー載せてよかったでしたっけ、電動車椅子をどこまで載せてよかったでしたっけという話にもなっちゃうんですけど、何かその辺りもまとめて考えるといいかもしれない。コメントです。今日多分答えはないと思うんで、ちょっといろいろ調べられたほうがいいかなと。

【中島委員】 すいません、担当部署の部長なんですけど、一応試行ということをやっているということなんで、どのぐらい考えているのか、1年やるのか2年やるのか分からないんですけど、どのぐらい考えてやりようとしているのかというのをちょっとはっきり言っていたほうがいいかなと。

そういう中で今言われたような近隣の駐輪場、どういう使い方しているだとか、あるいはシニアカーの需要があるのかどうかとかというのをきちんと調べて、また、この会議で報告をして、御意見いただいて継続するのか、あるいはやめるのかということも含めて御意見またもらえればというふうに思っていますので、今すぐ、1年やりますとかとちょっと言えないと思いますので、そのようなことをちょっとありますので、御協力いただければというふうに思っております。

【岡村会長】 原田委員、お願いします。

【原田委員】 今、市の谷口様のほうからお話いただいたこの事案については、泉団地のところは、泉の自転車の保管場所までありますよね。あそこの一角にそういうのを設けようと思えば設けられるんじゃないかなというのと、泉団地のところは京王バスさんも桜ヶ丘、これは結構まあまあ、もっと増える可能性もあるし、それから、立川バスさんのやはり国立方面とかあるんで、言い方変なんですけど、公平感があってまず最初の案件としては、ここに場所も既にあるような気がするんで、その保管場所、一部を見ているとそんなに満タンにはなってないので、そこに設けたら一石二鳥かなという意見でございます。

【岡村会長】 事務局、何かありますか。

【事務局（松平）】 事務局のほうから報告の補足というか情報提供させていただきますと、6月の5日から泉のほうにあります保管場所につきましては閉鎖する形になりまして、それで、その閉鎖した後は中央線の高架下のほうの自転車駐車場があるんですけども、その一部を保管場所として利用していく形になります。泉のほうは今御意見いただきましたけども、ちょっと場所的には団地の近いところにも空き空間ありますので、そちらのほうでも置けるスペースはあるのかなと思います。ただ、御意見としては、そのスペースは今後どのような形で使っていくのか、まだ現状決まっていませんので、御意見として承っていきたいと思っています。

以上です。

【岡村会長】 なるほど、そうなっているんですね、ありがとうございます。

ほかどうでしょうか。なかなか意見だけだったら私も言いたいところはあるんですけど、まだ、今のをぜひ検討してみてというところでしょうかね。よろしく願いをいたします。

そうしますと一通り議事は済んだということでございます。そうしましたら、あとは事務局から何か連絡事項等ありましたらお願いをいたします。

【事務局（伊佐）】 すいません、本日はありがとうございました。

先ほどの運賃改定につきましては、夏頃、8月を目途に改正をして、広報をした上で改正をしていきたいというふうに考えているというところでございます。また、次回の地域公共交通会議の日程でございますが、現時点ではまだ次回決まっておりませんので、また決まりましたら、皆様に御連絡をさせていただければというふうに思っております。

【事務局（松平）】 事務局のほうから、議題のほう書いてないんですけど、私のほうから一個、バス事業者さんのほうに主に聞きたいなと思っているところがありまして、南部地域のところ、交通不便ということで感じている方が多くいらっしゃいます。その中で、谷口のほうも先ほど説明しましたが、サイクルアンドバスライドを行って、試行的に行って、バスの利用者を増やしていきたいというところが根底にあります。それを踏まえて今後、日野バイパスのほう例えば具体的に国立府中インターのところ、北側のほうに南武線のほうを超える形で跨線橋ができて、府中の十中の西側のところが都市計画道路が今まさにできつつありまして、将来的にはさくら通りですとか東八道路方面に向かうような新道ができます。南部地域の泉団地からは、現状聖蹟桜ヶ丘ですとか中河原方面がバスとして運行されているんですけども、新道ができた暁には幹線道路を使って、国立駅方面へ行けるのかなというところがありまして、そういう新ルートバス事業者さんのほうで御検討される段階というのは、具体的に道路ができてからなのか、道路ができる前から検討されるのかということで、ちょっとお聞かせ願いたくて、現状この都市計画道路につきましては、令和7年度末ということで都市計画事業として動いているんですけども、なかなか用地買収が進んでなかったりとかそういう背景もあ

るんですけども、新道ができることを踏まえて、各社さんいらっしゃるんですけども、京王バスさんですとか立川バスさんのほうでどのような段階で、例えば多くの需要が見込めるのであれば積極的にやっていきたいとか、その辺の御意見がどの段階で出るのかということをちょっと教えていただければと思います。

以上です。

【岡村会長】 ということ、一般的な話になるかと思うんですが、難しいということであれば難しいとおっしゃっていただければと思いますので。

【安井委員（早田委員代理）】 乗務員不足という話がありますので、慎重に考えなければいけないのもそうですし、このルートを通そうとするとどこか違うところを削るとかというお話もありますので、ちょっと一般論というか、今の御時世であれなんですけど、慎重に考えなければいけないので、やるとかやらないというのをなかなかその事前に決めるというのはちょっと難しいのかなというふうには思います。ちょっと後ろ向きな答えですいません。

【佐藤（祐）委員】 立川バスも基本的には京王さんと一緒の考え方でございます。やはり検討をする材料とはなるのかなというふうに思いますけども、今の部分、現状の中で、新規路線を行うというのはなかなか非常に難しいかなというところが今のところの社内的な考えでございます。

以上です。

【中島委員】 都計道は結構国立もここでいくつか進捗しているという部分もあるので、それは当然5年、10年、20年の単位でやっていかなきゃいけないことがありますので、ある程度進んできたら各事業者さんのほうにまたお願いにしたいと思っておりますので、ぜひ御協力をいただければと思います。

【佐藤（祐）委員】 実際にこの間、南武線の高架に伴う関係とか、その辺もいろいろ聞かせていただいておりますので、そういうことの延長でまたお知らせをいただければと思います。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。そうしましたら一通り議事が終わりました。何か。お願いします。

【瀧柳委員】 その他の意見がありまして、操車場の停留所だと、その前の泉団地のほうに曲がるバス、停留所の歩道がすごく降りにくいので、立川バスだと思うんですが、停留所の使いやすいものを考えていただけると。降りにくいのでお願いします。

以上です。

【事務局（谷口）】 地図でどこのバス停か教えてもらっていいですか。

【瀧柳委員】 泉団地に曲がるバス。ここが降りにくいんです。ここから渡りにくくなっているのです。

【事務局（谷口）】 国立泉団地入り口のバス停のことみたいです。

【瀧柳委員】 危ないので。

【事務局（谷口）】 操車場の降り口のところですよね。

【瀧柳委員】 お願いします。以上です。

【岡村会長】 こちらはバス事業者というよりは道路管理者だから、一義的には副会長の下で御検討なんですけど、そういう意味では重要な御発言だったと思います。ありがとうございます。

【瀧柳委員】 道路を開設したばかりなので、今度、バス会社のほうに行ってみます。

【中島委員】　ちょっと私のほうでも現地確認して、そして対応できるかできないか含めて、また、次回の会議のときにも御報告させていただければ。ただ、やはりどうしても物理的に難しいことはあるかと思いますので、できる限りはやっていきたいと思います。

【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。ほか、ございますか。事務局からもこちらでよろしいですか。

【事務局（伊佐）】　もしよろしければ、会長に締めていただければ助かります。

【岡村会長】　そうしましたら、前半の運賃協議会からの御出席の方は特に長い時間、御協議いただきましてありがとうございました。これにて終了いたします。

— 了 —