

平成30年度 第2回国立市地域公共交通会議

平成31年2月18日

【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2回国立市地域公共交通会議を開催させていただきます。まず委員の変更のお知らせでございます。立川バス労働組合の鶴沢委員に替わりまして、土岐委員でございますが、本日欠席のご連絡をいただいております。

続いて、代理出席です。関東運輸局、柳瀬委員にかわりまして、小野寺委員にいらしていただいております。

続きまして、欠席の方のご連絡をさせていただきます。先ほど申し上げました、京王バスの田崎委員、東京ハイヤー・タクシー協会の小池委員、北北建の蛭間委員、立川警察の青山委員、市民委員の熊井委員、市民委員の佐野委員から、欠席のご連絡をいただいております。続いて、事務局のほうなんですけれども、課長の中島が今回欠席させていただきます。ご了承ください。

続いて、今回、デマンド型交通の議題でご紹介させていただきますが、委託業者の八千代エンジニアリングの方々がいらしてしております、よろしく願いいたします。

本日、半数以上の出席がございますので、本日の公共交通会議は成立となります。なお、引き続きではございますけれども、ホームページに掲載する関係で、要点記録等につきましては、委員様のお名前を載せさせていただきますので、ご了承いただきますよう、よろしく願いいたします。

それでは、岡村会長、司会のほうをよろしく願いいたします。

【岡村会長】 それでは、よろしく願いいたします。

事務局からは、15時45分を目途というふうには言われておりますが、いろいろご意見をいただければと思います。

それでは、まず事務局から資料確認をお願いします。

【事務局（長谷川）】 資料の確認をさせていただきます。まず、次第がぺらで1枚。続いて、資料ナンバー1、「デマンド型コミュニティ交通の試験運行の結果」、ホチキスとめでございます。資料ナンバー2-1と2-2がセットで、「国立市コミュニティサイクル実証実験結果報告書」。資料ナンバー3は当日配布の資料でございます、「コミュニティバスくにつこ ルート変更について」、ホチキスとめで2枚です。資料ナンバー4、「コミュニティワゴン青柳ルート 本格運行について」、ホチキスとめでございます。最後、参考資料として、A3のサイズで現行のコミュニティワゴンのルートの時刻表を載せております。資料について、過不足はございませんでしょうか。

では岡村会長、進行をよろしく願いいたします。

【岡村会長】 それでは、早速、次第に従って進めてまいります。

では、まず報告事項からで、(1)デマンド型交通試験運行結果につきまして、ご説明をお願いします。

【事務局（長谷川）】 デマンド型交通につきましては、前回、第1回7月の会議で、秋に試験運行を実施するという報告をさせていただいたかと思っておりますけれども、昨年10月2日から12月27日の木曜まで、週3回実施しましたので、詳しくは、資料の2ページをごらんになりながら説明させていただきます。

運行期間のところを読みながら説明させていただきますが、火、木、土の週3回、3カ月で計38日

運行させていただきました。

続いて、運行便数が午前9時台から午後2時台、1時間ずつの運行でございましたので、計6時間で1日6便、運行の予約の受付をしたということです。

続いて、運賃設定は、1乗車300円（小学生は100円、未就学児は無料）でやらせていただきました。特にこれにつきましては、シルバーパス等の割引はしないで運行させていただきました。

続いて、4番の運行区域につきましては、こちらは図のとおりでございまして、夏のときに、停留所につきましては、少し増やす考えがあるという説明をさせていただいたかと思うんですけども、この図だと少しわかりづらいところではあるんですが、実際に、「さとのいえ」ですとか、「天神下遊園」、「くにたち苑」、「研究所西」、という4カ所の停留所を増やさせていただいて、前回、3月の試乗会では11カ所でやらせていただいたところを、16カ所で運行させていただいたという経過がございます。

続いて、基本的には、3月に実施した運行方法を踏襲し、受付時間も前日受付とさせていただいて、車両についても、UDタクシー、ユニバーサルデザインタクシーを、引き続き、お願いしたところでございます。

続きまして、4ページをごらんください。こちらは、10月から実際に運行する前に、対象地域、南部の方々にお配りした資料の写しでございます。ちょっとカラフルな感じで、表面が、実施しますというお知らせで、裏面が利用の方法を載せさせていただいたところでございます。

続いて、6ページ、実施結果でございます。結果につきましては、すでにHPで公開しているんですけども、先ほど申し上げました、10月から12月の計38日運行しまして、実際に稼働したのは10日間です。運行開始からから12月末の運行終了までの総便数は1日6便掛ける38日でございますので、228便が総数だったんですけども、そのうちの14便しか稼働していなかったと。よって、228分の14なので、数字にすると6.1%と極めて少ない数字だったと言えるかと思えます。利用者数については、延べ6名です。これは同じ方が何回も利用された数も含めて14便でございます。

続いて、(2)は実際に利用された目的地なんですけど、件数が少ないので、統計云々という話はなかなか難しいかと思うんですけども、目的地としましては、スーパーバリューが一番多く、続いて、福祉会館の利用が多かったということでございます。

予約の状況につきまして、一覧としてよくあらわれているのは7ページの表でございまして、10月から12月までカレンダーが並んでいる表で出発地3番から7番の目的地が目につくのかなと思うんですけども、目的地では7番のスーパーバリューが多かったと。基本的には、復路、往復予約の方もいらっしゃったので、その中で、3から7に行って、7から3に帰るとか、12から7に行って、7から12に帰るような、スーパーですと往復の利用が多少見受けられたのかなというところがございます。また、利用された時間帯が最も多かったのは、こちらの下の方にあるとおり、10時台の利用が一番多くございました。こちらは、前回の3月の試乗会のときには10時台から運行させてもらったんですけども、試乗会で、早い時間もあるとうれしい、というご意見もございまして、9時台も増やしたんですけども、結果として、9時台の利用はなかったというところがございます。

続いて、8ページは収支報告になります。こちらは、デマンド型交通の特徴とも言えるかもしれないんですが、基本的には、運行があると費用が発生するシステムでございますので、結果として、今回、予約がかなり少なかったんで、その分、支出は少なかったと言えるのではないかと思います。計

画では、3月の試乗会の運行率が50%程度あったことがございまして、収支率は50%を運行するという計画を立てていたんですけれども、実際のところ、今言ったとおり運行が少なかったので、支出については、その分少なかったと言えるかと思います。

続いて、この試験運行終わった後に、地域サポーターの方が20名いらっしゃるんですが、その方々から、利用した理由ですとか、実際のところ利用しなかった方が多かったんですけれども、その方々へ、利用しなかった理由などを電話で聞いたところでございます。地域サポーターさん自体の数がそんなに多いわけではないので、これも統計的ということではないのですけれども、実際に聞いた声ということで、(2)意見内容を簡単に読み上げます。まず、利用しなかった理由としては、予約が面倒であった、これは前日予約ということです。それから、用事がある日の曜日が合っていなかった。例えば月曜日に行きたい用事があった方もいらっしゃったということです。続いて、14時台が最終便でございますので、その時間帯を過ぎてしまうと復路が使えないということがございまして、帰りの時間が合わない。また、そもそも外出する機会がないですとか、国立駅方面に行きたいという理由もあったところでございます。

続いて、その方々に、どういった外出手段を持っていますかというところが②であるんですけれども、現状としては、喫緊に外出に困っている状況は回答の中ではございませんでした。理由としては、今は元気なんです、という方が多くいらっしゃって、今は自転車を使ったりですとか、散歩、ご自身の足で歩いたりですとか、自家用車を持っていますので、現時点では喫緊に困る状況ではないです、という回答がアンケート調査では多かったということです。

続いて、③外出支援での市への要望です。市には、今後、どういったサービスとか、ご要望があればということ聞いてみたんですけれども、基本的には、何か強い要望が多くあったわけではないんですけれども、やはり利便性ですとか、最初にあったように予約が面倒ということが、1つ、ネックになったのかなと思いますので、便数が多くなくてもいいから定時定路線がいいですとか、または、ドア・ツー・ドアであったほうが当然便利であるというご意見なんかもあったところでございます。

また、先ほど言ったとおり、現状は困っていないという意見があった中で、将来的な不安を聞いてみたんですが、先々の身体的な不安について、ご自身で、ウォーキングなどをして、なるべく運動を心がけていますよということが、回答としてあったところでございます。

10ページです。最後は、チラシの告知のところなんですけど、一部訂正がございまして、最後の報告書としては直ささせていただきたいと思います。2行目に「10月末は市役所や福祉会館等、公共施設への掲示も行った」とあるんですけれども、正確には、くにたち苑のほうで告知は行ったんですけれども、市役所や福祉会館では掲示は行っておりません、ここを文章として直ささせていただきたいと思います。

また、10ページにあるとおり、チラシの周知が開始前の9月末だけではなく、計3回、運行期間中に配布しているところでございまして、次の11ページは、11月上旬配布です。こちらについては、上の部分に、少しでも多くの方にご利用をお願いしますと、ちょっと促しの文章を加えさせていただいたところなんです。

続いて、14ページです。1回目、2回目、3回目ということで、12月上旬に配布させていただいたものについては、12月にある市内のイベントを載せて3回目の配布を行わせていただいたところでございます。この配布につきましては、対象地域の約1,300世帯の全ての方に配布しています。

結果については以上でございまして、これから、デマンド型交通についての最終的な評価、分析を

行っていきたいところではあるんですが、当初の想定では50%程度の予約率で、乗り合い率も1.5人程度の乗り合いがあればということで目標を掲げていたんですけども、実際の数字としては、この目標の数字の10分の1程度にしかならなかったという実態がございますので、現状として言うことは、デマンド型交通については見直しというんですか、今考えているところから転換せざるを得ないということが言えるのではないかと思います。

また当初、来年度以降、1年単位の試行運行を考えていたところではあったんですけども、それにつきましても、現状、すぐに何かを実施するというのは難しいのではないかと思います、少なくとも言えるのではないかと思います。

議題とは少し話がそれますが、今週の木曜日、既に告知は皆様に行っているかと思うんですけども、今後の地域交通についての岡村会長の講演会を控えているところがございます、先生方のご意見を踏まえて、来年度以降の国立市の方針を考えていけたらと思っているところです。ひとまず、報告としては以上でございます。

【岡村会長】 ということで、報告をいただきました。

率直に、かなり厳しい数字が出ているところですが、いかがでしょう。運行事業者さんも、地域の方も委員にはいらっしゃらないので、実感を込めてご発言というのは、なかなか難しいかもわかりませんが、いかがでしょう。

確かに、無料運行のときの利用率より上がることはなかなか難しいとはいいながら、実際にそのときに体験された方はいらっしゃるので、使い方がわからないという方はそんなに。少なくとも無料運行のときに使われた方は使っていたので、思いのほか厳しいというのが率直なところで、厳しい数字にしては、もう少しご利用があってもよかったのかなというところではあります。

いろいろなところで、同じような形で、この実験をやっているところはあって、厳しいところが多いんですけども、ここまで厳しい数字というのは実際にはあまりないというところではあります。いかがでしょう。

【事務局(長谷川)】 今、岡村会長がおっしゃったとおり、周知について心配ではあったので、2回、3回とチラシも配布させていただいて、実際に地域の方に聞いてみると、少なくとも知らないことはないということで、知名度としてはあったのかなというところではあるんですけども、やっぱり利便性ですとか、予約しづらいという、まさにその辺のご意見が的を射ているのかなとは思っていますが、そのあたりの利用の仕方については課題が残ったと言えるのかなと思います。

【岡村会長】 今後の展開といっても、一旦は、白紙に戻すという言い方がいいかどうかはわかりませんが、先ほどの事務局のご発言は、継続というよりはちょっと立ちどまって考えるという趣旨かと思います。いかがでしょう。

お願いします。

【池田委員】 予約というのは、出かけたという根本的な考え方が、例えば、谷保のちょっと下り坂で交通の便などもよくないところに住んでいる方がバリューに行きたいといったときに、予約してしまうと、自分が突然具合が悪くなったときに断らなきゃいけないでしょう。それで「くにつこ」であったときは時間を覚えておいて、その時間に行けば来ていると。

基本、出かけるのは予約じゃないと思うんですよ。友達とどこかで待ち合わせといったときは、停留所まで行ったら何分のバス、駅まで行ったら何分の電車とそれに沿った動きで行くけれども。なので、予約して出かけるのは、精神的に非常にハードルが高いと思うんですね。だから、この時間にと

電話しておいて、タクシーは、その日のそのときだから、もちろん、もう行く準備をしているわけだから行きますけれども、僕的には、出かけるのに予約というのは、何とも言えないハードルがあると思います。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。

実は、これはいろいろなところで、同じご指摘があるんです。予約をそもそもするのかという話。実際に、普通に時刻表どおりに来ているバスがこのような形になると、明らかにお客さんは、オーダーで言うと半分ぐらいに減るといのは、いろいろなところである。この会議よりももっと広いところで、まず、一種の共有とか議論をしなきゃいけないと思っています。ここの会議でやってもという話なんですけれども。

要は、予約して出かけるのは、例えば病院であるとか、ほかにスーパーに行く手だてがない方とか、ほかにどうにもならない方は確かに行くんですけども、難しいのは、行政が手を差し伸べるべき人は、そういう、行かなきゃいけないことはわかっているんですけども、ほかに行く手段がありませんという人を、行政で面倒を見るのか。そうではなくて、特に行く用事があるわけではないんですけども、家に何となく閉じこもってしまう。歩こうと思えば歩けるんですけども、何か出不精になっている方が社会から孤立してしまうとか、そういう方を、地域の中で阻害されずに、地域でどう受けとめるかということのほう行政として大事だとなると、多分、このやり方じゃないというので、どこを狙うかという話で、多分、これより広いところで、そういうことを話すべきなのかなと思っています。

【池田委員】 そうですね。

【岡村会長】 行かなきゃいけない用事の方は、前もってタクシーを予約されるのではないかと。実際に、このエリアの方もそれなりに予約は入るんだろうと思うんですね。1日何件ありますかというのは企業秘密なんだろうから、特にお聞きはしませんけれども、当然、1日複数回は、このエリアはあるわけですね。一週間に数件とかじゃないんだと思うんですね。なので、タクシーとは別のサービスをあえて行うところの意義がどうかということなのかなと、個人的には思っています。

確かに使っていた方は、AさんとかBさんのあたりは、かなり意識して使っていたということで、それはほんとうにありがたいことではあるんですけども、なかなか広がらなかったということなんだろうかな。ほかはどうでしょう。

なので、もう地域公共交通会議のこのメンバーで議論する話よりも、もっと大きい話だということを、ぜひ議事録に残していただいといるところかなと思います。

【事務局（長谷川）】 会長のおっしゃるとおり、現状、公共交通会議として語れる議題としては、かなり語り尽くしてしまったというのは言い過ぎかもしれませんが、やはり今、連動して動いています福祉有償運送運営協議会ですとか、福祉交通の分野からも攻めなければいけないのかなというところもありまして、ひとまず、現状、地域公共交通という分野で議論ができるところはある程度まで限られてしまったのでは、考えています。

【岡村会長】 これは報告事項ということで、私見を申せば、お客さんが少なかったという意味では、率直に失敗と言わざるを得ないんですけども、なので行政として全くこれをやりませんということではなくて、別の枠組みで考えましようということかと思っていますので、実験が上手くいかなかったから失敗というのがひとり歩きして、市は、もう移動については何も面倒を見ませんと読まれてしまうと、個人的には、少しそれは厳しいのかなと。ただ、同じやり方ではもうできないことは

わかりましたということかなと私は思っているところです。

【池田委員】 地域公共交通というのは、世界中で問題になると思うんです。大きな考えでいくと、例えば、北欧のほうは雪という非常に大きなハードルがあると思うので、これは今の議題とちょっとずれてしまうんですけども、いずれ年をとったときに、どういうふうに移動するかと、いろいろな意味で非常に疑問や興味があるし、いずれ、皆さん、年をとるわけですから、その中で、年がいったときにどう移動しているかというのを、いろいろなデータが国別で当然出ているわけだから、それを、少なくともここにいる人たちは把握する必要があると思うんです。それは、タクシーなのか、こういうコミュニティバスなのか、自分の車なのか、それは調べないとわからないことなので、いずれ、皆さん、同じように年をとって動きが鈍くなるわけですから、そこを、ある程度データを出して、この国はこういうやり方があるんだよというのは知ったほうが良いと思うんです。日本では、こうやって四季があって、そんなに自然環境が厳しい国ではないので。

だから、僕が言いたいのは、いずれ、そういうときが来るために、先進国としてやっているはずの日本がどれだけできているのかというのを、疑問視してもそう簡単に解決はしないですし、非常にハードルの高い話なんですけれども、大きなくりで言うと、そういうことなんです。いつも自分でオートバイで動いているので、非常に効率よく、多分、一番安く、手取り早く動いているのは自分かなと思うぐらい、信号のないところをうまく通るので、自分の思った時間に、ここから小平まで2分とずれないんですよ。それは、今は若いからできるけれども、年をとったらそうはいかないし、じゃ、年をとったときに皆さんはどうしていくかをみんなで考えなきゃどうしようもない問題だと思っているので、会長、よろしくお願いします。

【岡村会長】 私のほうでも、こういう話ではあるんですけども、事務局、福祉部門との協働とか、いろいろな調査とかを、多分、やっていらっしゃると思うので、何かお答えができるのであれば、ぜひ。

【事務局（長谷川）】 すみません。現時点で、まだ調査中なので回答が明確にはできないんですけども、さきほど申し上げました、福祉有償運送運営協議会のほうで、後藤会長の指導のもと、移動に関する調査をしているところでございます。この調査につきましては、基本的には高齢の方、しょうがいをお持ちの方に対して、これは今後、5年、10年先に移動困難になると思われる方をも想定して調査を行っておりまして、質問項目が、100、200に及ぶ大ボリュームの調査でございますが、実は予想に反して、先々週に送って、個人的な読みで恐縮ですが、20%返ってきたらいいかなと思っていたんですけども、何と、もう既に50%近くの回答が来ているところでございます。一応、後藤先生からも、このぐらい回答が来れば分析対象となり得るという回答もいただいておりますので、これについて、回答をもとに何か一案できればなど、今、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】 なかなか、他国の状況といっても難しいところなんですけれども、私、何となく思っているのは移動しているか、していないかということも大事なんですけれども、移動していなくても、社会から孤立していなければ多分いいんだろうと思うんです。お医者さんが来てくれます、お友達も家に訪ねてきてくれます。または、週に1回か、月に1回、どこかでみんなで集まることをしていますということであればいいんだろうと思うんです。でも、それができないとか、ないとなると社会的に孤立してしまうので、それは、どんなに目の前にバス停があっても出ない人は出ない、歩けるんだけど出かけない人は結構いるんじゃないかなと。

交通の世界は、出かける人に対して車を用意しますということで、乗らないのはあなたの責任ですよというのが、どちらかといえば交通の世界。ですが、福祉だと、乗らないのはあなたの責任ではなくて、移動していただいて、社会から孤立しないということが目標になってきて、それは本人の責任と言っちゃいけないというところで、どうも、この話は、本人の責任という話ではないところにあるのかなと。車を用意して、利用しなかったら後は本人の責任という話ではもうない。なので、率直に、移送手段のところだけで話をしてもなかなか厳しいのかなという感じはしているところです。

とはいいいながら、移動する意欲もあるし体力もあるんだけど、出かけられないということがあるとすると、多分、このようなワゴンとか、そういうものが必要だということになりますが、これは、個人的な感覚ですけども、それで救えているところは、意外と救えているのかもしれない。特に東京都内の場合はシルバーパスもありますので。なので、交通手段があることだけでは救えない方々が、見えないけれどもたくさんいらっしゃるというところまで、どこまで迫れるか。

このワゴンは、言ってみれば、見えている人たちですよ。移動したいけど移動できないとか、体力的にちょっとしんどいけれども、でも、明日スーパーに行きたいという人が電話をして使っただけなので、確実にそういう方はいらっしゃるけれども、全体で困っている方に比べたら、もしかしたら少ない人を、とにかく少ない、少ない中を、一生懸命、一生懸命やっていただけなのかもしれないという気はちょっとしています。ただ、これは全然わからないです。ただ、ふたをあけて、数人しか使われなかったというのは、結果として、そう解釈せざるを得ないのかなと思っています。

あまりこんなことを言っちゃいけないですけども、この実験はお金としては大したことないので、これでほんとうに住人を救えているんだったら、これぐらいのお金がかかっても、総額としては大したことはないので続けていくのはいいんですけども、やめるというのは、救えるべき人が救えていないからということなのかなと思っています。

ということで、しゃべりすぎましたけれども。ほかに何かございますか。

なので、これはこの場を超えて、ぜひ引き続き検討というか、率直に意思表示、議論するべきかなと思っております。ありがとうございます。

それでは、次に（２）コミュニティサイクル実証実験結果につきまして、お願いします。

【事務局（長谷川）】 それでは、こちら、資料ナンバー２－１、ホチキスどめ２－２も含めておりますが、コミュニティサイクル実証実験の報告書をごらんください。

こちらも、前回、第１回のときに、既に、実験を間もなく始めますという報告をさせていただいたんですけども、市内でコミュニティサイクルの実証実験を昨年８月から１１月末にかけて、約３カ月間させていただいた報告書でございます。

すみません。ページ数を振っていないんですけども、開いていただいて、最初のページから概要を説明させていただきます。始まりは、国立市地域交通計画という１０カ年の計画が平成２６年度からあったんですけども、その中に、コミュニティサイクルを、民間事業者も含めて支援していきましようということをうたっております、それを、多分見ていただいたんだとは思うんですけども、民間事業者、具体的に申し上げますと、株式会社メルカリさんからお話ございまして、それを含めて、８月から、３カ月間の実験をさせていただいたという経過でございます。

１ページの下の方から、実験概要を読ませていただきますけれども、自転車約１００台を稼働させていただいて、駐輪できる、自転車を置けるサイクルポートにつきましては、別紙の後半のページで、約６０カ所設置させていただいて、主に市内の施設ですとか公園に設置させていただいて、開始

しました。

自転車につきましては、基本的には、スマートフォンで、自転車の解錠ですとか、料金のお支払いなんかも全て行くと。

4番のところに、実験結果データとしては載せているんですけども、申しわけないところではあるんですが、民間事業者さんの提供できない情報もあるところで、これだけですと分析はできないところでございます。ただ、一応言えることは、このメルカリさんのメルチャリなんですが、30年2月に福岡で始めたのがはしりでありまして、少なくとも、利用率に関しては、福岡よりは高いというところはいただいております。結論につきましては、先ほど、後で言うと言ったんですけども、国立市でコミュニティサイクルをやることに効果が見込めると結論づけておりまして、市としては、引き続き、この民間事業者によるコミュニティサイクルを支援していきたいという考えでいるところでございます。

ただ、一応申し上げますと、メルカリさんにつきましては、この11月末で実験自体は終了してまして、現状、引き続き、メルカリさんがこの市内で何かをやるという計画については、ないところでございます。

大きな数字の5の実験結果の特徴、を申し上げさせていただきたいと思いますが、国立駅周辺が、かなり利用率が高かったところでございます。というのも、実は、国立駅をおいて徒歩ゼロ分ですか、元国立駅南第一駐輪場跡地を広々と駐輪ポートとして使うことができまして、そこに、50台近く置けるポートを設置したところがありまして、そこが、かなり告知効果が大きかったと思います。それで、その発着が一番多く、利用率の何割かを占めてしまうぐらいの発着があったところがございます。

そのほか、基本的には、国立駅に近ければ近いほど利用率が高いような傾向はあったんですけども、駅周辺以外では、福祉会館ですとか、矢川上公園、あとは子ども家庭支援センターの利用などがありまして、全体としては南武線を挟んで、南武線よりも北側の利用率が多くありました。南部につきましてもポートは設置させていただいたんですけども、利用があまり多くなかったというところは言えたのかなと思います。

続いて、利用時間帯については、基本的には通勤、帰宅の時間が当然多かったということはある程度予想できたんですけども、少し意外だったというところは、夜間、主に21時以降とこれは書いてあるんですけども、終電とか終バスとかがなくなったような時間帯、そういった時間帯に利用があったということもありまして、駅発、駅周辺発の利用が夜間は特に多かったというデータをいただいております。

続いて、(3)のサイクルポート別の発着については、国立駅南第一跡地が多かったというところがあるんですが、(4)の平日、土日の差、これについては実はあまり平日、土日の差は見られず、同様の利用があったというところがございます。

続いて(5)、こちらは今回のコミュニティサイクルの実験の1つ課題、反省点になろうかとは思いますが、ラックがなかったと。自転車の設置ラックがなく、基本的には、置いて鍵を閉めたら終わり、という利用の方法があった関係で、悪く言えば乗り捨てが可能だったということも言えたこともありました。例えば学校ですとか、一橋大とかは自転車も入れるつくりになっていますので、そういった大学内に乗り捨てられてしまうこともあったというところがございます。これについては、自由度が高過ぎたということが1つ言えたのかなと思います。

ここからは、6番につきましては、これも統計的とは言い難い、市民の方からですとか、業者の方からいただいた回答を箇条書きにして挙げているんですけども、全体としましては、利用についてはかなり肯定的な意見が多くございました。11月で終わってしまうんですか、もっと続けてほしい、非常に便利ですというご意見が多くございまして、引き続きポートも増やして、もっと国立市にはあったほうが良い制度ですよというご意見が非常に多くありました。反対に否定的な意見としましては、制度の、コミュニティサイクルの実験の開始までにかなりばたばたしてしまったというところも実は反省点としてはあるんですけども、説明不足なのではないですかと。もっと地域の住民の方に説明をした上でポートを設置したほうが良いのでは、ですとか公園にポートがありますので、園児とか子供たちが危ないんじゃないですかというご意見もございました。また、先ほども言ったように、学校の敷地内にも乗り捨てられてしまうということも1つ苦情としてはあったのかなと。あと、スマートフォンを持っている人しか使えないですとか、民間事業者の営業活動に加担しているのではないですかという、ご意見としてはあったというところでございます。

最後、数字の7番のところを読み上げさせていただきますが、実験結果を踏まえた今後の市の方針ということで、今後も市としては支援していきたいという考えが結論にはなるんですけども、当然反省点もあったというところでございまして、おおむね最初の段落のところ、利用者が非常に多かったところがあって、利便性に効果があるということはあったんですけども、2段落目のところ、反面、敷地が比較的狭く、住宅街に設置された、主に小さな公園の遊園では、その地域の住民の方からは不安がありますよというご意見もございましたし、乗り捨ててできてしまうという、自由度が高過ぎたというところも1つ反省点ではございまして、そういった反省点を踏まえた上で、次回、本格的にやるとしたら、そういった反省点を改善してから実施しなければいけないのかなというところでございます。

実験自体は11月で終了したところではあるんですけども、市として引き続き支援はしていきたいというところでございまして、まだ現時点で明確に報告できるものはないところではあるんですけども、支援の方向案を定めておりますので、実際に手を挙げていただいている事業者もある現状がございますので、その事業者とお話をしながら、国立市で本格的にコミュニティサイクルが導入できたらなというのが現状での報告でございます。

以上でございます。

【岡村会長】 ということで、公共交通とは別のものではありませんが、ご報告をいただきました。何かございますか。原田委員。

【原田委員】 この駐輪の場所をたましんさんの前に考えたりして、はかりに行ったことがあるんですよ。現場に私、いたので、どうなっているの。場所を選ばないんです。便利でいいですね。もちろん反対されてそれはボツになりましたけど、ここにもありますように、場所によっては地域住民の理解が不足しているという、これはすごく大きな問題だと思いますし、それから加担しているという言葉がありますけど、逆です。公共交通というのはバスもタクシーも、バスも1人お乗りにならなくなると年間で5万近い売上げが下がる、たった1人で。

そういうことを考えると、もちろん健康にはいいかもしれませんが、バスや我々タクシーは自転車の乗り方についての問題のほうが大きいので、できればこういうこともやると同時に、乗り方に対する条例というか、あまりにもひどいです、いまだに。だから一方通行、逆走、いまだにありますし、前より大分よくなりましたけど、そちらの問題も、駅前でも「おりてください」と安全協会でもや

っているんですけど、けんかになったりしていることが多いので、その辺も何か、法律では難しいのかもしれませんが、国立市独自の、さくら通りは自転車道がもつときちんと管理されるように今後になるので、その辺も検討課題じゃないかなと思います。やっていることはいいことだと思います。乗り方の問題を少し整理していただきたい、そう思います。

【岡村会長】 国立の駅前とかは道の狭いこともありまして、なかなか自転車を使う方が非常に多い、歩道が狭いところもありますので、今の原田さんが言われたように、その辺のマナーとかの徹底も必要ではないかなと思います。ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

【池田委員】 これは今、どこに保管されているんですか。

【事務局（長谷川）】 事業自体は終了しましたので、特に保管とかはもうなくて、メルカリさんが持って帰ったということです。一応申し上げますと、協力はもちろんしておるところでございますけれども、市が主体となって事業を実施している、ということではございません。

【池田委員】 メルカリがまたやりたいんだけど、どうでしょうかと言ってくることはあるんですか。

【事務局（長谷川）】 もちろんなくはないと思います。市としては、当然何かそういった手が挙がったら基本的には支援していきますよということはどうなっているところがございます。

【原田委員】 これは酒飲んでいても乗れるんですよ。そういうことを私も何回かぶつかっているんですけど。

【岡村会長】 違反ですよ、実際には。

【原田委員】 違反なんですけど、乗れちゃうんですよ。

【岡村会長】 チェックを誰もしないからという意味ではあるんでしょうけど。

【池田委員】 なるほど。

【原田委員】 お巡りさんと一緒に実は夜の自転車の盗難にぶち当たったんですけど、酔っぱらいで捕まえたらメルカリのもので、そういう問題もあるので、私はさっきそこまで言わなかったんですけど、いろいろ問題点はあるから、ただ、悪いことじゃないんですよ。健康的にもそうですし、無駄なエネルギーを使う必要もないですから。立川バスさんなんかは、深夜バスをわざわざ11時半ぐらいから出しているところもあるんですけど、運賃2倍で乗れるようになっています。これはバス事業者の話ですけど。そういうものに対してもやはりマイナスになりますよね。だから、一長一短あるということです。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほか、どうでしょう。

地域公共交通会議として何か議事に残すという意味では、今のお話が大事なところだと私も思っていて、市が支援する以上、どんな人に使っていただきたいのかというのは、多分市がきちんと政策的な意図は持った上で支援する、または事業者が勝手にやる分にはやってもいいけど、市としては口は出さないというやり方もあるだろうと思っています。

率直に言うと、自家用車のかわりに使っていただくんだったら非常によく、歩きのかわりに使うのはご自由にしてくださいと。ただ、バス、タクシーのかわりということではできればしてほしくないという、逆に事業者の方は言いにくいと思うので、私から言っちゃいますと、結局駅から利用するか、駅まで行くというのであれば、もうバス使ってください、タクシー使ってくださいと。ただ、駅前の駐輪場はもう満杯で、それを減らしていくためにこのシェア自転車を入れていくということであ

れば、それは市の目的にもかなうと思いますけど、そうではない、ただ利便性だけだったら、あえて市が一生懸命何か自主的に持ち出す必要はないのかなと。ただ、バスではなかなか直接行きにくいし、タクシーを頼むまでもないから、わざわざ電話で呼ぶまでもないかなという、歩いたら15分ぐらいの移動、20分とかいうものがこれで非常に気軽にできるということであれば、車が減るとか、気軽に商店街に行っていたらというので、それは市の目的にもかなうのかなというところなので、そこははっきりした上で支援をする、かなり支援をするか、適当な支援をするかしないかというのを決めていただくのが私はいいいのかなと。

率直にどの市もそこをはっきり言って導入というか、支援をしているところはないんですね。何か格好いいから入れているとか、率直に言ってしまうと。なので、もう少し目的は明確にした上で支援すべきかと私は思っています。特にこの会議の関連で言うと私はそう思っています。ただ、この会議の議決事項でも何でもないので、あくまで関係の方で意見を交換しましょうという話ですよ。

ほか、いかがでしょうか。これは報告ということですね。ありがとうございます。

それでは次、(3)、ルート変更の検討につきまして、お願いします。

【事務局（谷口）】 それでは資料3、「コミュニティバスくにつこ ルート変更について」という資料でございます。平成14年度から運行しているくにつこバスですけれども、これまで大きなルート変更等はなかったんですが、数年前に国立駅の西側の立川のほうに向けて、中央線の連続立体事業に伴って、側道という広くて走りやすい道路が供用されたところがございます。北大通りから国立駅北口まで国分寺市さんの市域を走らせていただいて、狭い住宅街の中を走って国立駅北口に入っている、図のグレーの線のところですけども、そこが非常に屈曲が多かったり、狭かったり、見通しが悪かったりというところで、運転士さんも大変神経使って運転していただいているところなんですけれども、ここへ来て中央線の側道の通過区間（新規）と書いてある下の部分を通ることによって、駅まで歩道のある広い道を走れるようになったというところもありまして、くにつこバスのルート変更を今、検討しているところでございます。

1カ所、北大通り東という停留所がルートから外れてしまうので、廃止になってしまうんですけども、安全性重視でルート変更を今、運行事業者の立川バスさんのほうで検討していただいているところでございます。

実施時期についてですけども、平成31年度中、できるだけ早い時期にはできないかと思っております。2ページ目に参考までに写真を載せてございますけれども、写真1というのが国分寺市さんの市域になりますけれども、住宅街の中の狭い道路になります。2枚目の写真が中央線の側道の通過する部分で、広い歩道があったり、さらに残地があったり、非常に歩車分離が図られているところです。それから、現行の北大通りから中央線側道に出るところの一部区間、写真3でございまして、ここも幅員が十分広いところになりますので、安全性の向上は間違いなさだろうというところでございます。立川バスさんのほうで何か補足とかありましたらお願いします。

【佐藤委員】 今、国立市さんのほうでルートを変更したいということで、今まで住宅地内の狭隘路を運行している部分があるんですけども、弊社のほうでも調整を早目にして、できるだけ早くルート変更ができればと考えております。

【事務局（谷口）】 ありがとうございます。とりあえず以上でございます。

【岡村会長】 ですので、これは現在検討中ということで、実際にこれは変更できそうであれば、改めてこの会議で審議をするということによろしいですね。

【事務局（長谷川）】 そうですね。多分したほうが手続が早いのかなということかなと。

【岡村会長】 ちょうど次の会議のタイミングで合えばですし、その次の会議を待ったらかなり遅くなりそうということになったときにどうするかというのはあるんですけど、基本的には次の会議になりますか。

【事務局（谷口）】 そうですね。

【岡村会長】 ということで、本日は現在検討中であるということの報告です。これは何かございますか。じゃ、まず、原田委員から。

【原田委員】 北大通りを通っているくっこバスのルートで、北大通りの東側の端のところの家が、つくり直したんですね。ところが、また三角地をそのまま道路に突き刺さったままでまっすぐ通れない、どうしてだかわからないんですけど、このルートはせっかく線路ぞいの道ができたので、変更したほうが絶対いいと思います。ほんと道路のところにはぱっと出ているんです。そういう気持ちのところにはその価値があるんでしょから、そこはもうせっかくできたので、広い道で運行していただいたほうが間違いないと思います。

【岡村会長】 ほかはいかがですか。どうぞ。

【滝柳委員】 このルートで全然いいんですけど、毎回乗っていて疑問に思ったんですが、写真1のところを通っていくのに一つもバス停がなかったんです。この付辺の住人からは苦情とか出ていなかったんでしょうか。たまたま廃止ということになったんですが、私だったらここにもう一個バス停を置くと思うんですが、この駅前の何もないルートを通ったって意味ないんですよ、ほんとうは。駅から北二丁目まで今後、停留所を置かない。住民の苦情とかはないんでしょうか。なぜ停留所を置かないんでしょうか。

【岡村会長】 この廃止予定と書いてあるところの扱いについてということですね。

【事務局（谷口）】 お答えいたします。今回のルート変更案で北大通り東停留所が廃止になりますので国立駅北口停留所と北二丁目停留所との間が長くなるというのはその通りです。ただ、停留所を置くには、停留所を置く前の家の方などをはじめ多くの調整が必要になりますので、本当に必要があるか十分に検討をしていきたいと思っています。まだ全く未定なんですけれどもご要望がありましたら考えてまいりたいと思っています。

【滝柳委員】 わかりました。ありがとうございます。

【岡村会長】 ということで、まだ今日は報告ということで、これから具体化、検討は進めるということかと思えます。

ほか、本日の時点での報告としてはいかがですか。特にこれはよろしいですか。なので、これはまた次回、もし審議ということあれば議題としてあげてください。

次は、次第の3、議題（1）青柳ルート本格運行についてということで、お願いします。

【事務局（長谷川）】 それでは、資料ナンバーの4をごらんください。コミュニティワゴン青柳ルートについての議題ではございますが、今回2つ、報告と審議事項がございまして、まず、aの報告については、31年度の4月からコミュニティワゴン青柳ルートが本格運行になるということは、前回も含めて申し上げたと思うんですけども、その後の利用向上方策の検討ということで、幾つか既に実は手を打つというか、話を進めているところではございまして、こちらが資料4番の1番でございます。

すいません、申しおくれました。この間、平成31年度以降の運行事業者さんをプロポーザルのほ

うで募集させていただきまして、結果、引き続き銀星交通さんに運行をお願いすることになりましたことをご報告申し上げます。

それでは、1番の利用向上方策なんですけれども、運行事業者が銀星交通さん、プラス市に加えまして、運行ルートが青柳と矢川駅を結んでいるルートでございまして、発着が一番多いのが矢川駅というところもございまして、地元の利用者の向上、前回も言ったとおり、最低限の運行基準みたいなものをつくったところでございますので、基本的には、運行利用者についての維持向上を引き続き継続的に進めていくということが当然必要になろうかと思っておりますので、地元の方々にmyバス意識というんですか、地元のバスですよという意識も形成していくことが1つ目標になるのかなというところでございます、今回、市、プラス運行事業者、プラス地元の3自治会、青柳の自治会さんをお声かけし、さらに矢川駅の商店会の方も含めて、あと、市のまちの振興課を含めて、計7名になろうかと思うんですが、そこで、まだ仮称ではあるんですけれども、利用促進協議会という青柳ルートの話合いの場を設置させていただきました。

実は先々週、第1回の利用促進協議会（仮）をやらせていただきまして、そこで今後は本格運行になりますので、今までコミュニティワゴン青柳ルート、さらにその前は「くにつこミニ」という名前があったんですけれども、先ほど言ったように、myバス意識を形成していきたいという目標がございますので、その愛称ですとか、ラッピングなんかはその利用促進協議会（仮）で決めていけたらということで、今、話を進めておるところでございます。

そちらで、具体的に申し上げますと、青柳南団地自治会さんと青柳自治会さんと、青柳中央会さんの各会長。矢川メルカード商店会さんは副会長さんが、あとは銀星交通さんと市のまちの振興課で組織したところで、まず最初、第1回は顔合わせではあったんですけれども、たまたまと申し上げますか、矢川商店会さんの副会長さんが、デザイン関係に長けていると言ったらあれなんですけど、かなり技術がある方でございます、まだ第1回だったんですけれども、例えば青柳ルートのラッピング、こんな感じどうですかみたいな、ほんとうに案の案をつくっていただいて、まだ公式にお見せるものではないんですけれども、すいません、イメージです。何か案みたいのをつくってくれて、すごく派手です。

でも、実際に前回か前々回か池田委員が、派手にしてくれという意見がございましたので、それになかった回答なのかなと私は思っていて、私もすごくいいですねと実際発言したぐらいでございまして、こんなイメージで本格運行に向けて利用促進をできたらなというところで、協議会を立ち上げて今後進めてまいりますので、それについてのまず議題の（1）のaについての報告でございます。

すいません、まず、aについては以上でございます。

【池田委員】 最初からそれで4台、5台全部出せばよかったんですよ。今さら言っても、僕はさんざん言いましたけど。

【事務局（長谷川）】 まさに池田委員のが、すいません、時差もあったんですけれども、反映されてきたとお考えいただければ幸いです。

【岡村会長】 説明を先に進めていただいて、一括でいろいろご意見を。

【事務局（長谷川）】 続いて、こちらは審議事項となります。ダイヤの変更ということが審議事項になりまして、詳しくは後で図を見せながらになるんですけれども、簡単に申し上げますと、時間、実態に合わせたダイヤに変更させていただきます。青柳ルートが結構遅延しがちという実態がございまして、矢川駅～市役所～矢川駅の区間が日中でも3～5分、夕方になりますと甲州街道、矢川通り

の渋滞、また矢川駅前踏切にもひっかかってしまって、おくれでしまっている実態がございまして、矢川駅～市役所～矢川駅のダイヤ見直し及び最後の市役所をぐるっと回る矢川駅～市役所～矢川駅の部分をなくすというのが今回の変更点でございます。

こては、要望云々ということではなく、実態に合わせたダイヤに変え運行に無理が出ないよう配慮するというのが今回の審議事項でございます。特にほかについては、(1)から(4)とあるんですけども、変更についてはダイヤのみでございます。

資料4の2ページ目、こちらに時刻表があらうかと思うんですけども、変更点についてはこちらの時刻表の20便ですね。17時発の20便が矢川から行って、青柳のほうを回って、本来は矢川駅メルカード入口に17時19分に着いて、現状では、ここから市役所のほうに向かうというルートなんですけれども、こちらを矢川どまりとさせていただきます、そこから21便の矢川からまた青柳に向かうというルートに変更させていただければと考えているところでございます。

【事務局(谷口)】 あわせまして、1枚目の資料の真ん中より下のほうにある表の部分ですけれども、18番、国立市役所、それから谷保第二公園、芸小・体育館、これが市役所が今、毎時22分発になっているんですけども、これを毎時25分に変更したいと思っております。市役所で時間調整ができればご利用の方もわかりやすいかなというところもありまして、回復の時間をここでとりたいということでございます。それでそのまま矢川駅に向かって、次の便につながっていくというのが日中の変更の部分です。あわせまして、今、長谷川のほうからも説明ありました20便につきましては、矢川どまりとさせていただきますというところでございます。その他運賃、車両定員等含めまして、変更はございません。以上でございます。

【岡村会長】 それでは、審議事項でした変更の件と、あと、報告は利用向上方策ですけど、何かご発言いかがでしょうか。お願いします。

【滝柳委員】 この委員会の顔合わせ、第1回目があったということで、商店街の方々も入っているということなので、このルートで一向に構いませんが、行くまでの歩く距離とか、そういう方法で行く時間は何分ぐらいかかるのかとか、そこまで行けるルートについて、苦情はなかったのか、あるいは、商店街の方に行って、このルートのままにしたのかどうか前からお聞きしたいなと思っていて、

以上です。

【事務局(長谷川)】 おそらく青柳ルートの拡張ですとかいったところの話にならうかと思うんですが、おっしゃるとおり、第1回の促進協議会のところで、町内会の自治会さんの方から、そういったルートの拡張ですとか、地域の運行エリアの拡張というのはいかならないかというお話が当然ございました。青柳ルートの経過をたどりますと、もともとくっこバスから、コミュニティバスから始まった歴史がございまして、それで、細い道にも対応できるようところで工夫に工夫を重ねた結果、サイズの小さいコミュニティワゴンになったという経過が実はございまして、青柳ルートプラス、先ほど言ったように四軒在家のほう、その辺の道なんか入っていけたらというところは当然考えとして、意見としてあらうかと思っております。

実態として、なるべく細かいエリアとか、または細かい停留所の設置ができたとは思いますが、現状かなり試行錯誤を重ねた結果、今のルートになって、幸いにも30分に1本というわかりやすいダイヤになっているというところがございまして、今から変えるという選択肢は当然ありかとは思いますが、かなり定着してきたというところも反面ございまして、その辺の時間とかルートを維持しながら、そういった細かい路地にも対応できるワゴンが、引き続き促進協議会でも検討

できたらなというのは、おっしゃるとおり思うところでございます。

以上でございます。

【滝柳委員】 それじゃ、別に意見は出たけど、苦情は出なかったということで国立に行く場合は矢川駅で乗りかえればよいということでおさまったんですね。

【事務局（長谷川）】 おっしゃるとおり、特に苦情というものは、今回の第1回の協議会ではお受けはしておりませんで、要望、さらなる利便性、そういったところのご意見は当然あったというところでございます。

【滝柳委員】 わかりました。ありがとうございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

そうしますと2番のルート、ダイヤについて、これは審議事項になっていますが、こちらについて何かご発言はありますか。

一応確認のためにお聞きしますが、20便、もうこれは市役所に行かないということにしないとダイヤが回らないということなので、これしかないということですけど、お客さんもそれほどいないという理解でいいですか。何か数字があればご紹介をいただけるといいかなと思います。

【事務局（谷口）】 11月のデータになりますけれども、1カ月間で20便の矢川駅から市役所を回って、また矢川駅に戻るまでに乗車されたお客さんは4人でした。1カ月間です。ですので、大きく問題はないかなと。十分周知はいたしますので。あと、それまでの時期でも10人を超えることはほぼなかったです。

以上です。

【岡村会長】 お客さんはそれほど多くないということで、定時性の確保ということのほうが重要だという判断で、今回の提案ということかと思えます。

【事務局（谷口）】 すいません、ちなみに今回のダイヤのことについては、銀星交通さんとも十分協議させていただいて、銀星交通さんの現場の運転士さんのご意見等も反映したものでございますので、念のため申し添えます。

【岡村会長】 それでは、こちらのルートに関する現状報告及び審議事項については何かございますか。特によろしいですか。

【事務局（長谷川）】 すいません、念のため審議事項でございますので、前々回から決まっているので、一応挙手で最後お願いできればと思います。

【岡村会長】 はい。ということで、ルート、ダイヤに関してご承認いただける方、挙手をお願いできますか。

全員ということで、どうもありがとうございました。

【事務局（長谷川）】 ありがとうございました。

【岡村会長】 それでは、あとは、これはその他です。その他、事務局からお願いします。

【事務局（長谷川）】 議題としてはこちらで以上になりまして、次回の日程となりますが、その前に実は市民委員の任期が決まっておるところでございますので、池田委員と本日いらしてはおりませんが、熊井委員が今回最後の会議ということで、もしよろしければ、池田委員、何かお一言とか何かいただけますか。

【池田委員】 いや、ワゴンについてはこのぐらい派手に最初からやって、ということです。

【事務局（長谷川）】 貴重な意見ありがとうございます。

続いて、一応今年度につきましては、会議はこれで以上ということになるんですけども、基本的には任期が2年でございまして、更新の時期を迎えるということございまして、事務的なお話で恐縮ではあるんですけども、また更新の書類のほうを送らせていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。なおかつ3月、4月で人事異動等ある方も当然いらっしゃるかと思いますので、もしそういった異動等ございましたら、一報いただければ幸いです。

次回の日程なんですけれども、このデマンド型交通の話プラス、あと、さきほどのくにっこバスの正式なルートのご報告、審議事項、こちらの議題等々を踏まえて、31年度第1回の会議をやらせていただきたいと思います。日程については、まだ具体的に何月ですという明言はできないんですけども、また決まりましたら、速やかに皆様のほうにご報告させていただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

事務局からは以上でございます。

【岡村会長】 では、皆様から何かご発言ございますか。特によろしいですか。

じゃ、終了は事務局でしたっけ。

【事務局（長谷川）】 それでは、平成30年度第2回の地域公共交通会議、こちらで終了させていただきます。皆様、ありがとうございました。

— 了 —