

【事務局（伊佐）】 それでは、定刻になりましたので、これより令和6年度第2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。

本日御欠席の方は、一般社団法人東京バス協会の富樫委員、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会の小池委員、立川バス労働組合の土岐委員、代理出席が立川警察署の新井委員となっております。

欠席・代理出席の方が4名ですが、委員14名に対して出席が10名となっております。過半数に達しておりますので、本日の国立市地域公共交通会議は成立となります。

また、ホームページに掲載させていただく会議録には、各委員のお名前を掲載させていただきますので、御理解と御協力をお願い申し上げます。

続きまして、今回より委員になられた方もいらっしゃいますので、自己紹介をいただけますと幸いです。よろしくお願いいたします。

それでは、新しく委員になられた方から御挨拶をいただければと思います。

【小島委員】 立川バスの小島と申します。よろしくお願いいたします。

【三浦委員】 京王電鉄バス乗合事業担当の三浦と申します。前任の早田に引き継いで委員にならせていただきました。どうぞよろしくお願いいたします。

【原田委員】 銀星交通の福祉部主任、原田と申します。本日初めての出席となります。どうぞよろしくお願いいたします。

【中島委員】 多摩交通の中島と申します。運行管理者と乗務員とを兼任して勤めておりますが、本日初めてです。よろしくお願いいたします。

【三橋委員】 警視庁立川警察署の三橋と申します。本日は、委員の新井に代わりまして出席させていただきました。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（伊佐）】 本日はよろしくお願いいたします。

それでは、岡村会長に進行をお願いできればと思いますので、よろしくお願いいたします。

【岡村会長】 それでは、始めます。よろしくお願いいたします。

では、最初に、事務局から資料確認をお願いします。

【事務局（伊佐）】 それでは、資料について確認させていただきます。

まず、地域公共交通会議委員名簿でございます。A4の縦の紙になります。それから、令和6年度第2回国立市地域公共交通会議次第でございます。それから、国立市地域公共交通会議資料、資料1と右上に記載しておりますが、コミュニティバスの一部ルート変更についてというカラーの資料となっております。それから、右上に国立市地域公共交通会議資料2と書いておりますが、地域公共交通計画と法定協議会の設置についてという資料になります。その次の資料ですが、右上に資料3-1と記載されているものになりますが、国立市コミュニティバスの利用状況という資料でございます。それから、右上に資料3-2と記載されておりますが、国立市コミュニティワゴンの利用状況という資料になります。それから、右上に資料4と記載されておりますサイクルアンドバスライドの社会実験についてという資料になります。

それから、右上に参考資料1-1と記載されております国立市国立駅南口子育て支援施設基本設計（概要）という資料になります。それから、参考資料1-2と記載されております意見募集の結果でございます。

そのほか、国立市の公共交通マップを御参考に配付させていただいております。

資料につきましては以上になります。

【岡村会長】 それでは、上から順に参ります。

(1) ルート変更、バス停新設についての審議事項です。御説明をお願いいたします。

【事務局（谷口）】 では、資料1でございます。コミュニティバスの一部ルート変更についてというところでございます。こちらは、審議事項をお願いいたします。

まず、1番、ルート変更の概要について御説明いたします。図の1は、現在のくっこバスのルート、先ほど資料1-1でございました子育て支援施設というものが国立駅南口のちょうど赤い星印のところで、今整備が進んでいるところでございます。このルートに対しまして、ルートの変更と新設のバス停を考えてございます。

1ページめくっていただけますでしょうか。

2ページ目の上の図でございます。⑬番のバス停、中一丁目というのがございますけれども、左のほうから来て中一丁目、そして今までは直進して、富士見通りという斜めの通りを出て、そのまま国立駅南口のロータリーに入っております。それを、中一丁目のバス停を出て、最初の交差点を左折いたしまして、さらに北上した先を右折いたしまして、中央線の線路沿いの道、これは国立の市道の西1号線と申しますけれども、こちらに入ります。それで、子育て支援施設の前辺りにバス停の新設を予定してございます。⑬-2ということで番号を振らせていただいております。

下の図3ですけれども、同じような走り方で、国立市役所のほうから来た便も富士見通りへ来まして、⑳の先で今まではそのまま真っすぐに国立駅のロータリーに入っておりましたが、左折して、上の図と同じように西1号線に入って、新設バス停で客扱いをして、また㉑番のほうに回っていくという走り方に変更ということでございます。

次のページへ参りまして、パブリックコメントですね。これは、乗合バス事業の事業計画の変更にあたりますので、新設バス停の設置及びルート変更ということで、事業計画の変更の認可をいただくにはいけませんので、運賃の協議が必要になります。

運賃の協議というのは、運賃改定するときだけではなくて、新設のバス停を設置する場合にはそのバス停に対する運賃の設定をしなければならないということで、運賃協議会を開催いたしました。

運賃協議会は、この会議の前に2時から開催をさせていただきました。

さらに、運賃協議会を開催するに当たりまして、あらかじめ利用者と事業者等、広く世の中の意見を聞かなくてはならないということで、12月5日から25日にパブリックコメントも実施しております。こちらは、市報等にも掲載してございますので、御存じの方もいらっしゃるかもしれません。

御意見につきまして、まず運賃についての御意見ですが、値上げでも何でもないので特に意見はございませんでした。

一方で、ルートの変更についての御意見を2件いただいております。参考資料1-2を御覧いただけますでしょうか。A4の横の資料で、意見募集の結果というものでございます。

まず、1つ目の意見、「新設停留所について、設置することを反対いたします。バス停留所前の道路は、交通量が多く、かつ制限速度以上のスピードを出して通行する自動車が多いです」ということで

御意見をいただいております。

ただ、これに対する市の見解ですけれども、現在この道路は国立駅の周辺整備の中で再整備が行われておりまして、現在は北側にのみ設置の歩道が南側にも設置されることになること、それから半たわみ舗装といいまして、見かけ上速度を出しにくい石張りのような舗装の雰囲気になることもありまして、そんなにスピードを出す車はないのではないか、防げるのではないかという見解を示させていただきます。

また、バス停の新設につきましては、子育て支援施設へのアクセスに加え、実際に国立駅のnonowa改札口へのアクセスも大変便利です。この近くにバス停を設けてほしいという市民の皆様からの意見もあり、交通管理者となります警察とも調整しながら進めましたという御回答をいただきました。

2つ目の意見、「利用者からいたしますと、基本的には、利用者は国立駅に向かいたいと思うので、最後大回りすることは余計な時間を使うことになり、不便になります。子育て支援施設は、既存の停留所から歩けば良いと思います」ということ。

こちらは、実際に私も行って実測して歩いてみたんですが、新設バス停予定地からnonowa改札口まで30秒から35秒、一方で現在くにつこバスが国立駅前でお客さんを降ろしているところ、三井住友銀行の前辺りになるんですけども、そこからnonowa改札口まで向かうと2分以上かかりました。かつ、途中で西1号線の信号のある横断歩道がありまして、ここが非常に信号無視の多い横断歩道だったりするものですから、横断歩道を渡る必要がなくなるというところでありました。

元の資料に戻りまして、3番のルートの変更及び新設バス停のメリット・デメリットというところに記載してございます。

メリットといたしましては、子育て支援施設へのアクセスの向上、2番目が国立駅nonowa口へのアクセスの向上。これは、今nonowaSOUTHという新しい商業施設がありますけれども、その中を通っていくとすぐに改札口になります。ですので、新設バス停からnonowaSOUTHまではすぐで、雨の日も傘を差す必要もないぐらいのところになっておりました。

3つ目が、先ほども申しましたけれども、西1号線の横断歩道を渡る必要がなくなって安全性が向上すると。やはり駅に向かう人というのは、1分でも早く電車に乗りたいというところで、この横断歩道は大変信号無視の多いところで、仕事でも通りますが大変危ないところです。

それから、4番目が、先ほど計測した結果ということになっています。

(2) デメリットとしましては、確かに大回りというか、交差点を2つ曲がってということになりますので、バスの走行距離は若干延びるかと思いますが、バス事業者からダイヤもお示しいただいておりますけれども、1つ手前のバス停、⑬番であれば中一丁目ですけれども、こちらから新設バス停間までの所要時間は1分ということですのでいただいております、現状より著しく不便になることはないものと考え、大きなデメリットはないということでございます。

それから、すみません、番号が間違っておりました。4番です。新設停留所の名称についてということなんですが、施設の正式名称は「国立駅南口子育て支援施設」となりますが、この施設前ということになると、停留所の名称が大分長くなるのと、国立駅南口というのが頭について紛らわしいのではないかとということも運行事業者さんからいただいております。施設に愛称がつくようであれば、それを付けたほうが分かりやすいのではないかなということなんですが、これがまだ検討中で決まっていないとのことです。

それから、バス利用者としては、駅アクセスが圧倒的に多いということが考えられるので、「国立駅 nonowa口」などという停留所名にして、サブ的に施設関係のアナウンスを追加したり、サブ名称をつけるということも考えられると。

ルート変更を含めたコミュニティバスの運行計画の変更の申請は7月1日と先ほど予定の報告がありましたけれども、3か月の標準処理期間が、ここでの合意が整いますと2か月で整えていただけることになっているようですので、それでも4月の末までには事業計画の変更申請を運行事業者のほうから出していただく必要があるということでございます。

本来であれば、もう停留所名を決めた上で御議論、意見等をいただければと思うんですけども、勝手ながら最終的には事務局預けとさせていただきますと助かるかなというところがございます。

最後、その他でございます。運行事業者の立川バスさんと、交通管理者の警視庁本庁と立川警察の合同の現場実査につきましては、令和6年11月12日に実施済みでございます。ルートの変更及びバス停の新設について特段の問題はないとの御意見をいただいております。

最後でございますが、ルート変更とバス停の新設は令和7年7月1日始発を予定してございます。私からの説明は以上となります。

【岡村会長】 それでは、本件について、何か御発言、御質問はございますでしょうか。

熊井委員、お願いいたします。

【熊井委員】 ご説明いただきありがとうございます。そもそも論になりますが、南口のところに子育て支援施設ができるということなんです。そこに向かうためにこのコミュニティバスにお客様が乗られますか。端的に言うと、お客様が子育て支援施設に向かってそれなりの数が乗るのであれば当然こういったバス停を造るし、ルート変更すべきで、メリット・デメリットも関係なくやるべきですが、そもそもお客様は乗ると市は思いですよというのが1点目。

2点目として、私も子育て、今小学生の子供が2人いて、子育て支援施設に連れていくときに自転車で連れていくことが非常に多くて、今の参考資料にある支援施設を見ると自転車置場が見当たらず、きっと奥にある市の自転車置場に置いて連れてきてくださいとか、そういう想定を持っているのかなという気もしています。そもそも子育て支援施設にどうやって親御さんたちを移動させようとデザインをしていて、このバスにどう乗せるつもりなのか、その辺りの市のお考えをお伺いできるとありがたいです。

【事務局（伊佐）】 子育て支援施設なんですけれども、そのほかの子供が使いたいような場所も含めて、市民の方ですとか、議会などでも、そういう場所にもくっつけてこの停留所を造ってほしいという声はこれまでもいただいているというところが前提としてございます。なので、そうした御意見を踏まえたと、今回新しい施設が国立駅前にできるということもございまして、その利便性も考えていったほうがいいのではないかとというようなところがございます。

【事務局（松平）】 補足ですけれども、子育て施設ができるに当たりましてということですが、矢川プラスが昨年できまして、こここのところでも、矢川駅の北口の広場のところにあおやぎっこのバス停があるんですけれども、そこから歩いていける圏内なのかなということはあるんですが、施設直近にバス停を設けてほしいという御意見、議会等々もありました。そのことを踏まえて、今回子育て支援施設ということで機会もありましたけれども、かつ前々からnonowa口ということが注目されておまして、今年度西1号線の整備もありますから、もともと駅の利用者も含めてバス停があったほうがいいんじゃないかということは事務局としては思っておりました。

もう一個、施設への自転車というところがあると思うんですけども、南第1の駐輪場があるんですが、そこではなくて、子育て支援施設の西側に居住者のための駐車場と、施設利用者のために3台、4台ぐらい借りているんですけども、そのそばに駐輪場もございますので、そこを活用していただければなと考えてございます。

以上です。

【岡村会長】 よろしいですか。

【熊井委員】 複合的な使い方をするということで分かりましたので。支援施設の人が使えばいいし、そこは今建っていないから分からないけど、nonowa口からも要望があるからそこに造るんだということで理解しました。

【岡村会長】 今に関連して、会長がこれを言っちゃいけないと思うんですけど、若干事務局のお答えで気になったのは、要望があったからやりましたというのはちょっと危険な発想で、あらゆる要望はあるので、要望についてどれぐらい妥当かという説明が欲しいんですね。議会でありました、はい分かりました。だったら役所は要らないんですよ。直感的に、多分これで来られる方はそれほど多くはないだろうということなので、恐らくそれは、再整備する道路の使い方として、市としてこういうことが望ましくて、その意味でバスが入るということは総体的に望ましいんだであるとか、nonowa口に人を分散することが大事とか、いろんなところがあって望ましいというお答えをちゃんといただいて、それが記録に残るということが私は大事かなと思います。

改めて聞くんですが、何となく説明としてあまり大事じゃなさそうな、欲しいと言われたらしようがないから回しましたみたいに関心はなかったの、もう一回説明をいただいたほうがいいかもしれないですね。

【事務局(伊佐)】 国立駅のnonowa口のところにバス停ができることによりまして、国立駅へのアクセスの利便性も上がるということに加えて、施設もできますので、そうした場所の利用者、相互に使いやすくなるのかなというところで、設置すると利便性が上がるというようにところで考えているところでございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

お願いします。

【瀧柳委員】 確認なんですけど、nonowa口のバス停は乗車と降車ができますか。もしできるようだったら、たましん側のバス停は廃止されるんだと思って、たましん側のバス停はほかのルートで立川バスも、立川行き等多方面に向かっていきますので、あそこからのルートが廃止できればもっといいんじゃないかと思いました。

以上です。

【事務局(谷口)】 まず、新設バス停は乗降ができるのかということと、乗降ができるのであれば、現在のたましんの前のバス停は要らないんじゃないかということですかね。

【瀧柳委員】 はい。

【事務局(谷口)】 たましんの前のバス停は、くにつこ以外にも、矢川駅行きだったり、立川駅行きだったり、いろいろバスが出ていて分かりにくいからということよろしいですか。

【瀧柳委員】 混んでいるんです。

【事務局(谷口)】 混んでいることもあると。一応、まず新設バス停は、乗り降りができます。そ

れで、今のところでは、まだ南口の再整備というのがありますので、現状のところあまり変えられないものですから、今のくにつこの走り方をその後はなぞって、一回三井住友銀行の前にも止まりません。

1番線の乗り場というのが、今瀧柳さんがおっしゃったとおりほかの路線バスもたくさん出ますので、ダイヤが近いときに、くにつこと路線バスの発車の順番どおりにバス停に入らなきゃいけないですね。そのところを、運転士さんは降車場で状況を見ながら、自分より先に出る路線バスが入ったらその後にくにつこが入ることになりますので、一応そんな形で今のバス停は寄ることになると聞いております。ですので、積極的に新しいほうのバス停を使っていただければいいかなと思います。

【事務局（松平）】 補足で、今谷口のほうから説明したところが正解なんですけれども、西1号線に今度新しくできるバス停につきましてはバスベイができるんですが、警察のほうから指導がありまして、長時間置くことができないというところがありますので、南口のほうを引き続き使いながら時間調整していく必要があるのかなというふうに考えてございます。

【瀧柳委員】 分かりました。

【事務局（松平）】 あとは、立川バスさんと乗換えがありますので、くにつこを使って立川バスに乗って帰られる方もいらっしゃるということも現状ありましたので、あと2つでダイヤ調整ということで、総合的に考えまして残る感じになります。

【瀧柳委員】 分かりました。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か。よろしいですか。

そうしますと、審議というか、決に入りますが、まずルートが北側から来るほう、それから市役所から向かうほう、それぞれルートが変わりますというところについて。それから……。

【佐藤委員】 1つ、すみません、うっかりしてお聞きし忘れたんですが、資料1の2ページ目、真ん中のところ、青い部分で、休止という部分を書いてあるんですが、こちらの御説明も併せてしていただけると……。

【事務局（谷口）】 すみません、そこだけ忘れておりました。申し訳ありません。

図2をもう一度御覧いただければと思うんですが、国立駅北口から来たバスが⑬番の中一丁目のバス停を出て、現状はそのまま富士見通りに出ますので、休止と書いてあるところを通過して富士見通りに出ております。

一方で、変更後は、休止と書いてある手前で左折して北上しますので、休止と書いてある部分を通るバスがなくなりますので、ここは事業の休止、あるいは廃止ということで、これも併せて申請をしなければいけないということで御指摘をいただいていたところです。

運行事業者さんに確認したところ、廃止まではしないで、まずは休止でいこうと御回答いただきましたので、資料では休止と入れさせていただいております。申し訳ありませんでした。

【岡村会長】 ありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。

そうしますと、もう一回確認をすると、ルートが上下方向それぞれ変わるということ、それから先ほどの青字のところは休止になるというところ、新設バス停の位置、それから新設バス停名称については事務局預かりにさせていただきたいということ、こちらで、事務局、よろしかったでしょうか。

【熊井委員】 新設バス停はいつから始まるんですか。

【岡村会長】 7月1日始発を予定でよろしかったですか。

【事務局（谷口）】 はい、そうです。

【熊井委員】 支援施設はいつ始まるんですか。

【事務局（谷口）】 支援施設も同じです。

【岡村会長】 なので、日については7月1日とここに書いていますので、それでということで、では、本件について決を採るといふ形でよろしいでしょうか。

改めまして、本件、皆様、賛成ということよろしいですか。

（「はい」の声あり）

【岡村会長】 ありがとうございます。

それでは、次の議事、御説明をお願いいたします。

【事務局（伊佐）】 それでは、資料2、地域公共交通計画と法定協議会の設置についてという資料を御覧いただければと思います。

まず、地域公共交通計画の策定についてになりますが、平成26年3月に策定されました国立市地域交通計画というものがあるんですが、こちらは策定してからおおむね10年が経過しているところになります。

本計画には、交通安全対策ですとか自転車対策についても検討おりますが、これまでの間、交通安全対策や自転車対策は別の計画をまた新たに策定しまして、より詳細な対応を別計画で進めてきたというところがございます。

地域公共交通につきましては、昨今全国的に運転士不足が課題になるなど、新たな課題が生じまして、これまで以上に地域公共交通に焦点を当て対策を進める必要性が出てきていると考えております。そのため、今後、3月の議会に計画策定に必要な会議体を発足させる条例案を提案する予定となっております。

この議会には、計画策定のほか、地域公共交通会議の機能、それから福祉有償運送運営協議会という別の会議体がございます。

福祉有償運送運営協議会というのは、福祉有償運送という、自家用車を使って、例えば要介護の方とか障害をお持ちの方などをドア・ツー・ドアでNPO法人さんなどの事業者さんが運送するというものになるんですけれども、そちらの登録の可否などを決定している会議体になります。この機能も併せて同じ会議体として発足をさせたいと考えております。

これに伴いまして、現在の地域公共交通会議は本年の3月末をもって終了する予定となっております。次の議会で条例案が可決された場合はということでございます。

来年度発足する会議体につきましては、おおむね参加いただく方というのは法令ですとかで決まっておりますので、今御参加いただいている皆様はおおむね御参加いただく必要があるかとは思っているんですけれども、新しい会議体になりますので、例えば市民委員の方などにつきましては、また新たに公募の手続などをさせていただく必要性が出てくると考えているところになります。

2点目になりますが、計画策定に向けた年度ごとの予定というところを御覧いただければと思いますが、来年度、令和7年度につきましては、地域公共交通に関する必要な調査を行っていきたくて思っております。人の動きなど、そうしたことを考えていきたくて思っております。

令和8年度は、調査を基に課題や対策の検討を進めていきたくて思っているところがございます。

資料の説明につきましては以上になります。

【岡村会長】 ということで、このような形で来年度以降進めたいという御報告でございますが、

本件、御発言、御質問はいかがでしょうか。

【熊井委員】 順調に進みますと、会議体の発足は来年度のいつ頃を予定されていますでしょうか。

【事務局（伊佐）】 会議体の発足については、手続上は4月1日という形になります。4月1日に発足をするという形になるんですが、第1回の会議の時期については、春のうちには1回開催したいと思っています。

【事務局（中島）】 市民委員の公募がありますので、議会の最終本会議が3月24日ですので、それ以降の募集にしようかと思えます。ですので、実際は5月の連休後とか、その辺になるんじゃないかなと。

【熊井委員】 分かりました。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。

【熊井委員】 「計画策定に向けた」とありますけれども、計画策定年度は令和8年を予定しているということですか。

【事務局（伊佐）】 そうですね。令和8年度ということで考えております。

【熊井委員】 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。よろしいですか。

ということで、このような形で、来年度以降、速やかに始めてくださいということなんでしょうかね。ということになりましたので、皆様、承知おきください。

では、3番目、コミュニティバスとコミュニティワゴンの利用状況につきまして御報告をお願いします。

【事務局（谷口）】 それでは、資料3-1をまず御覧いただければと思います。くにおバスの利用状況の概略の御説明になります。

折れ線グラフにありますとおり、コロナ禍で令和2年度は大分落ち込みましたけれども、順調に回復しております。今年度はもしかすると過去最高の利用数になるかもしれません。

収支率が、令和5年度の収支率は49.1%でございました。コロナ禍前の収支率が59.4%で、この頃は10%もよかったんですけども、昨今の人件費の上昇とかで、お客さんは戻ってきつつあるんですが、経費がもうちょっと出たりするものですから、そこまでは戻ってはおりません。あとは、車両の関係の故障が今年度は多発しまして、今後どうするかを今考えているところです。

参考までに、くにおバスのこれまでの経緯につきましては以下のところでまとめてございますけれども、前回5月21日の公共交通会議で御承認いただいた停留所の新設とか、その辺は順調に進んでおります。

一番下に書いてあるとおり、令和6年6月からは常用車両のうちの1台がエンジンの故障がありまして、リビルトエンジンという新品同様の性能のある整備済みエンジンに積み替えまして、ようやく先日運行に復帰したということでございます。2006年型の車で、18年を経過してしまっているんですが、走行距離も79万キロの状況で、なかなかお伝えができておらず、こんな状況になっております。

まず、コミュニティバスの利用状況は、以上でございます。

【事務局（松平）】 補足ですけれども、特に北ルートが増加が大きく、理由としましては、立川市と国立の行政界で立川国際という小学校部ができて、その児童の利用者が多いということで、学校側からも朝の時間帯に増便をお願いできないかというようなことが校長先生、副校長先生からあ

りました。けれども、なかなか車両の台数とか運転士の不足もありますので難しいというようなお答えをしていますが、その辺の要素があるのかなと分析しております。

以上です。

【事務局（谷口）】 ちなみに、くにっこバスも車が2台しかなくて増便はかなり難しい状況ですので、学校に始業時間をずらしてくれないかとか、そういうお願いもしているところです。でも、運転士さんに話を聞くと、最近ちょっとばらけてきているというお話もいただいているので、もしかすると何か工夫をいただいているのかもしれない。一部にすごく集中するので、工夫をしているようです。

【岡村会長】 ワゴンのほうも……。

【事務局（谷口）】 それでは、引き続いてコミュニティワゴンのほうの利用状況です。

2枚目に車の絵が描いてあるとおり、あおやぎっこというワンボックスカーの乗り合いの車になります。

ワゴンのほうも、平成30年度に過去最高になっているんですけども、令和5年実績で1万8,492人、今年度はちょっとグラフは頭打ちの感じがありますが、上半期実績等を基に年間の利用数を予測すると1万9,800人程度で、ほぼコロナ前に戻るのではないかと見込んでおります。

令和5年度の収支率は、18.2%となっています。こちら、コロナ前は25.5%あったんですけども、同じような状況で経費の出る中でこういう数字になってございます。

あおやぎっこにつきましては、いろいろ、青柳南アパートという立川市境のところに都営の団地があったりするんですけども、運行当初からそこへ入れられないかという御要望もあったんですが、道路事情の問題で、車両の部分であるとかいうところで実現していないんですが、最寄りの停留所までの300メートルぐらいあるんですけども、何とか歩いてもらいながら利用してもらっているところなんです。

具体的に、元はルート図の⑥番の停留所、青柳南アパート東という停留所がございまして、ちょっと西のほう、道路2本行った先に団地がございまして、いろいろ工夫はしている中で、30分間隔というのがあおやぎっこの一番の特徴になっていまして、ここは崩さないようにできるだけ頑張りたいというところで考えているところです。

以上でございます。

【岡村会長】 それでは、コミュニティバスとワゴンの利用状況につきまして、御発言、御質問等がございますか。

お願いします。

【熊井委員】 コロナ禍から比べて大分回復してきたということで、その辺りは喜ばしいことかなと思っております。

くにっこにつきまして、車両がそろそろ20年近くなってきて、故障も目立ってきているので、車両更新をしなければいけない時期に来ていると思われませんが、予算立ても含め、その辺りはどう考えられているのかということと、車両をどうするつもりなのかということをお伺いしたいです。

3日前ぐらいに、名古屋大学のある先生から、地域公共交通会議で環境のことを取り上げないのが悪いと指摘されました。車両更新する際にはその辺りも少し考えていただいて、電動化とか、その辺りも含めて御検討いただければありがたいです。

【岡村会長】 では、事務局から。

【事務局（松平）】 お答えしますと、まさに今現状事務局のほうで車両の入替えを検討しております。次に買うときには電気バスを考えております。ただ、立川バス様に運行いただいておりますけれども、上水営業所のほうで充電のポートが、立川バス様のほうも建て替えがありますので、その辺との兼ね合いがあつてなかなか難しさがあるんですが、立川バス様も前向きに御検討いただけるということでお答えいただいておりますので、引き続き電気バスの導入に向けて動いていきたいと考えてございます。

導入時期につきましては、谷口のほうから説明がありましたけれども、18年とか……。一方、リビルト品を入替えした車両につきましては、400万円ぐらいかかっておりまして、血税を使っておりますのでなるべく長く使ってほしいというようなお話があつて、そういうこともあるんですけども、やはり運行につきましてはお客様を乗せておりますので、安全第一ということで考えておりまして、二、三年後の中で考えていきたいなと思っております。令和8、9で考えていきたいなと考えてございます。

【熊井委員】 M a a S 関連の予算で車両も買えるので、あの辺りとかもちょっと考えられるとよいかもしれません

【事務局（松平）】 今年度、国分寺市さんと立川市さんと国立と3市で予備車を買ひまして、東京都さんの補助金を受けて買ったんですけども、そこについては、補助金の枠としてもらつていまして、だから来年度買い替えようといつても、枠のアップが決まっていなかなか補助金を頂いていない部分がありましたので、その辺の別の補助金が頂けるのであれば——あとはポートの問題がありますので、そこは立川バスさんと協力しながら進めていきたいなと思つています。

【熊井委員】 その辺りは、関東運輸局さんとよくお話をすればよいと思います。

【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】 私、この後予定がありますので、20分には引き上げさせていただきますが、もし車両の更新があるのであれば、ぜひ車に乗るとき車内で向きを変えられるようにしてほしいと思つます。と申しますのは、後ろ向きで乗るのではなく、前向きに乗って、回転ができればと思つます。ぜひ新しいバスは中で回転ができる工夫をいただければわざわざ後ろ向きで乗車しなくてもよくなるので、

【事務局（谷口）】 3時20分に出られるということなんですけれども、もし買い替えるのであれば、スロープを上るときに後ろ向きじゃなくて前向きに乗って、車内で向きを変えられるようにしたいということですね。だから、その辺もよく調べながら進めてくださいということですのでよろしいですか。

【瀧柳委員】 はい。お願いします。

【事務局（谷口）】 了解しました。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。

ということで、この件はそれでということでございます。

次、サイクルアンドバスライドでございます。御説明をお願いします。

【事務局（谷口）】 それでは、資料4でございます。前回、5月の会議で、こんなことをやってみたらどうかということで御提案させていただいて、状況等を調査した上でやってみたらどうかというお話をいただきましたので、7月に1日だけなんですけれどもバス停に張りついて調査をしたところ

、こちらのバス停はスーパーバリューという大きな商業施設、あるいは温泉がございまして、そこに来る方が結構いらっしゃいました。買物のために来る方も多くて、自宅からこのバス停まで自転車で来て乗り換える人はもしかするとそんなにいないのかなという印象もちょっとあったんですけども、取りあえずスペース的に一番適しているところではないかということと、何とか運転士不足の中で利用者がバスに乗るための工夫が必要なのではないかということをお願いしたいという思いで、市報に載せながら、あるいは近隣の施設等にPRの紙を貼ってもらいながら準備等を進めてまいりました。

一応、社会実験ということで、7月の調査の後もいろいろ考えは考えたんですけども、11月1日から年度いっぱいぐらいやってみようかということで決裁が取れまして、実施したところでございます。

どんな状況かという、2ページ目を御覧ください。

1ページ目のイメージ図なんですけれども、2ページ目にこんな形でチェーンとポールを置いて自転車置場を確保して、自転車も真っすぐ止めてねということで黄色い線も貼ったんですけども、残念ながら利用状況は決して芳しいものでもございません。写真には1台に写っておりますけれども、3ページ目へ参りますと、表がございしますが、始めた当初は1台、2台止まっていて、すぐ横にスーパーバリューの駐車場の出入口がございまして、交通誘導員さんもいらっしゃるのを聞いたところ、1台、2台、結構止まっているよというお話もありました。けれども、11月の半ばぐらいから、これは私が見にいっただけの記録なんですけども、毎日朝から晩まで張りついているわけにもいきませんので、週2回程度現地に赴いて様子を確認しているという状況でございます。

利用状況は見てのとおりということなんですけども、そもそも市域が狭くて、東西2.37キロ、南北3.7キロ、自分の自転車でバス停に出てバスに乗り換えるよりも、自宅から自分の自転車で目的地まで行けるわという手段なのではないかというところ。

あとは、実際に張りついてお話を伺ったときもそうなんですけども、危ないから自転車はやめちゃったのよという高齢の方が結構いらっしゃいました。自転車に乗ってればこれは便利だと思うんだけどねということは、何人かの高齢の女性の方には言われたりはしておりました。

4番、今後の方向性ということで、利用状況としては芳しいものではないので、予定どおり3月28日で終了にするか——実際に費用はほとんどかかっておりません。ポールとチェーンは、別の自転車の業務の予備のものを拝借してやっております。路面のテープも全然高いものではございませんで、あとは掲示物のラミネートフィルムとか、そのぐらいの費用しかかかっておりません。

もう一つ、管理上特段の問題も発生していないというのは、当初は放置自転車、ここに置いて自転車を捨てられちゃうんじゃないかというのが結構懸念されていたんですけども、そういう自転車も逆になくて、問合せも苦情も一切なくて、どういうことなんだというふうに私は思っちゃったりもするんですけども……。

バスの停留所が、国立操車場というバス停で、運転士さんの休憩に入る場所なんです。なので、朝一番、6時、5時から乗っていただく運転手さんが9時半、10時頃に1回多分休憩に入られて、休憩して明けて出てこられる方がこのバス停から発車するという、時刻表を持ってくるのを忘れてしまったんですけども、10時台からしかバスが走っていないんですね。ですので、近隣の方も通勤で使うというよりは、もう少し普通の暮らしの中で使われる方のバス停だったのかなというところでございます。

ちなみに、ここから250メートルほど歩けば、1ページ目を御覧いただければと思いますが、図1、国立操車場バス停位置図というバスマップの一部を切り出したものですが、国立泉団地というところ、国立の41番、42番のバス停から矢川駅、国立駅に行くバスは朝6時台からございます。そのバスは、国立泉団地を出ると北西のほうに向かいまして、国立泉団地入口というバス停のところで右折して、くにたち郷土文化館、あるいは矢川駅、さらには矢川駅から国立駅のほうに向かうという走り方をしております。

日中は、休憩明けの運転手さんの走り方は、国立操車場発、1回右折して泉団地に寄っていただいて、さらに泉団地入口、矢川駅、国立駅というふうな走り方になっています。ですので、操車場に自転車を置いて200メートルぐらい歩けば泉団地入口のバス停までは行けるんですけども、そこまで通勤するのでしたら自転車で駅まで出てしまうのではないかとこのところでございます。

やってみたんですけども、利用は芳しくないというのが正直な御報告になります。今後どうすべきか、また暖かい季節になりますのでもう少し様子を見たいなという気もするんですが、利用が芳しくないという御報告になります。

以上です。

【岡村会長】 という事前情報だということでございますが、御発言はいかがでしょうか。

お願いします。

【熊井委員】 若干バス停批判みたいな話になるんですけど、国立操車場というバス停の名前がまず悪いのではないのでしょうか。このバス停に行く人って、この辺りに住んでいる方の通勤と、あと温泉施設があるのでその方と、あとは南公会堂があるので、南公会堂を多分スーパーバリューの人が使うので、一般の市民とかからすると、私は操車場をちらっと見たりするんですけど、それは自分の趣味で見ているので、普通の人は興味がないはずだから、まずバス停の名前がよくないと思います。

バス停自体は必要だと思っているんです。というのも、自転車で行けちゃうとさっき申し上げましたが、くにたち郷土文化館の横とか、ここから矢川駅に向かう道は実は細くて、自転車で行ったこともあるんですが、自転車は通りにくいというか、危ないんです。できれば車とかバスで行きたい場所だから、もともとバス停は必要だし、ニーズはあるはずで、温泉とか魅力的な施設もあるので使われるはずですよ。

あと、ここの駐車スペースなんですけど、私は1回スーパーバリューと温泉のときに自転車で行ったことしかないから記憶が薄いんですが、ほかの施設にも駐輪場はあると思っていて、それであるなら、ある程度の時間止めるんだったら、バス停の横って怖くて止めなくて、ほかの施設の駐輪場に止めちゃっているんじゃないかという気がします。いろいろ言って申し訳ありませんが、そういった要因とか、そもそも止めたい方は何名かいらっしゃるみたいな話を整理した上で先々を決めたほうがいいんじゃないかと思いました。

【岡村会長】 ま、バス停の名前はしようがないですよねというのがあるので、後半のほうが多分市として、先ほどの説明でも中止するかどうしようかということですので、率直なところがどうかというところは、また事務局から、今の御発言を踏まえてということですが、いかがでしょう。

【事務局(松平)】 利用実態ということで、当初サイクルアンドバスライドを設置したときに現場を確認させていただきましてけれども、谷口のほうが現地を確認しに行ったときにつきましては表の3-1の利用状況であったということが正しいのかなと思うんですが、前は4台、5台ぐらい止まっているよということで、スーパーバリューの出口のところに警備員さんがいらっやまして、その

方に聞いたところ結構いるよというお話をいただいていたんですけども、どういう方が使っているのかとか、確かにその辺の詳しい分析は把握できていないのかなと思います。ただ。現状右肩下がりという形で減ってしまいましたので、その辺はなかなか難しいなというところはあるんですけども、確かに分析ができてないというところがありますので、その辺は引き続きといいますか、様子を見ながら検討していきたいなということは今委員さんのほうから言われまして再度認識したところでございます。

【熊井委員】 圧倒的に皆さん自家用車で走っている。あそこは駐車スペースもいっぱいあるので、私も悪いなと思いながらそうしちゃっているんで、行く人は多いからやりようはあるんだと思います。

【事務局（松平）】 スーパーバリューさんとか、大和リースさんだったかな、そこが運営主体ですけども、最近店舗が変わりまして、オープン時点では結構周辺道路が混雑しておりました。その辺も含めまして警察も出動していただいたという状況があったんですけども、多くの方は車で走っているのかなと思うんですが、交通環境からしますと、歩道が狭くて、車道は一応1車線ずつあって、車両の通行はいいのかなと思うんですけども、なかなか自転車で走ろうというところが薄れてしまう環境にはあるのかなと思います。

先ほどの瀧柳さんも、車椅子での走行がなかなか難しいよというお話も議会のところで陳情を出されていまして、お話もあつたりとかして、その辺の認識はあるんですけども、その辺も含めてスーパーバリューさん側とか——ロピアか、店舗が変わった暁には事業者さんのほうにシャトルバスを運行できないですかねというお話をさせてもらっていたんですが、返事をまだいただいております。週末に来て多くをまとめて買って帰るとなると、なかなかその辺のハードルがあろうかなというところは認識しているんですけども、そうすると周辺の道路環境的にもエコにもつながりますしいいかなと思いましたが、事業者さんのほうには負担ですけどもシャトルバスを提案したというところは直近ではございます。まだ明確な回答はいただいておりますけど。

【岡村会長】 ありがとうございます。スーパーが変わったから、客層も大分……。

【事務局（松平）】 客層は一緒ですね。

【岡村会長】 一緒なんですね。両方とも大量買いの方という感じで……。

【事務局（松平）】 そうですね。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。

では、これは御報告ということでございました。

それでは、5番目、その他です。事務局からお願いいたします。

【事務局（谷口）】 運転士不足とかのその後の状況とか、あとはそれぞれの系統のお話とか、いろいろそういう話がもしあれば御提供いただければ事務局としては助かるというところでございます。いかがでしょうか。

【岡村会長】 ということで、何か現状の御報告などがありましたらですが……。

【原田委員】 これは、あくまでバスの運転士の……。

【事務局（谷口）】 もちろんタクシーさんも……。

【岡村会長】 それでは、銀星交通。

【原田委員】 銀星交通の原田でございます。現状、やはり乗務員不足というものは解決されておられません。都内のほうでは解決されつつあるようなお話というのが報道等である可能性はあるんですが、実際のところ、昨今はアプリでの配車、特にタクシーGOアプリとか、いろんなものがあるんで

すが、交通弱者の方に対して実は非常に反する方向に業界としてなっているのが実情です。電話での対応というものがかなり少なくなっていて、そうすると、スマートフォンをお持ちになってアプリで配車をしていただくことができる方の需要が増えていて、逆にそういったものが使えない方に対して、乗務員が増えていっても、ほとんどそういう方向に移行しているので、実質的になかなか供給に対してお応えできていないというのが現状だと思います。

【岡村会長】 ありがとうございます。

せっかくですから、事業者さんから……。

【小島委員】 立川バスでございます。私どもとしましては、昨年乗務員不足に加えまして、運転士の働き方改革などをもって、昨年8月19日に減便するダイヤ改正を行ったところでございます。

現状の乗務員の採用状況についてですけれども、一定の雇用はある程度はあるんですが、乗務員の高齢化に伴う定年退職、あとは転職も非常に多くありまして、運転士不足の解決には至っていないというところが現在の状況でございます。

以上でございます。

【岡村会長】 では、続けてお願いします。

【三浦委員】 京王バスでございます。乗務員不足状況は依然厳しい状況ですし、今後さらに厳しくなっていくかなというふうに我々は見えております。採用状況を見ますと、人数もどんどん減ってきているような状況ですね。若手の人がほとんど来ないというところがあります。そもそも免許保有者自体が落ちてしまっていますし、オートマ限定が今かなり増えてきていますので、バスは当然マニュアル免許が前提になりますので、そういったところも踏まえるとなかなか採用のほうも厳しい状況が続いていると。

あとは、今後、今立川バスさんからもありましたけれども、我々の会社で言うと乗務員の平均年齢が54歳とかなんですね。弊社は今65歳が定年なんですけれども、今後10年間で定年退職者が700名ぐらい出る予定になっていますので、今の路線規模を維持するとなると1年平均で70名ずつぐらい新規採用していかなきゃいけないと。しかも、そこに自己都合退職とかが加わっていくわけですから、100名ぐらい採用していけないと成り立たないわけなんです。これは到底無理な話でございます。じゃ、どうするのかというと、やはり減便とか、そういったところはやっていかざるを得ない。

あと、弊社のほうで取り組み始めたのが、外国人採用を、弊社は今年の12月にインドとネパールのほうで採用活動を展開しておりまして、インドは整備士、ネパールのほうで乗務員というところをやっております。ネパールとかですと、まだまだ賃金水準がかなり低い状況にありますので、この辺が東南アジア、マレーシアとかだと結構賃金水準が上がってきてしまっているんで、こういうものが成り立たなくなってきたりしているんですけれども、ネパールだと平均月収が3万円とかかな、そういう状況ではありますので、日本での就労意欲が高い若者がかなりいらっしまったという状況がありまして、19名の内定を出しているというところでもあります。

ただ、乗務員の就労となると、特定技能の関係でN3の日本語検定の資格が必要になってきますので、現地の日本語学校出身の方が多くいますけれども、そういった方がそういうハードルをクリアした上で働くというところになってまいります。超えるべきハードルは幾つもあるんですけれども、そういったところにも取り組み始めているというところがございます。

最後に、国立市内の弊社路線の見通し、これはまだ確定している部分は何もないんですけれどもち

よっと触れさせていただくと、国立駅から府中駅に2系統、総合福祉センターのほうを經由していくものと、矢川駅のほうを經由している路線がまずございます。このうち、矢川駅を經由する路線につきましては、従前から利用状況があんまり芳しくないところがあります。駅勢圏が多く含まれるところを通過してしまっているというところが主因ではあるんですけども、減便をこれまでも進めてまいりましたので、今は30分に1本ぐらいまで減ってきてしまっているんですが、この系統については今後も減便が予想される場所かなと思います。繰り返しになりますが、現時点ではまだ具体的な計画はありません。地域的な話になります。

あと、聖蹟桜ヶ丘行きの系統もありますが、こちらは今のところ堅調に推移していますので維持する方向性かなと思います。

もう一つ、最後に出てくるのが都営泉二丁目、こちらから中河原ないし聖蹟桜ヶ丘に向かうところですね。こちらについては、もうオープンで動いている話ですけども、府中市のちゅうバスの再編事業に今取り組んでいるところになります。こちらとかなり路線域を重複する系統になってまいりますので、こちらの系統についても今後何かしらの動きが出てくるものと思われまます。

ちょっと曖昧な言い方になりますけれども、以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。

続いて、多摩交通さんからももしございましたらお願いいたします。

【中島委員】 タクシーだけなんですけど、運転士不足、配車の依頼に応えられない時間帯というのは、例えば今日、ちょうど月曜日ですけども、連休明けの午前中とかというのはかなり車の台数に対して依頼が多くなるんですけど、午後になってしまったり、病院の休みの多い水曜日、木曜日辺りは結構暇な、あとは天候もちろんあるんですけど、なかなか一番ピークに合わせられるかというところが難しいかと思ひます。多分、御利用になる方は病院に行かれる通院の高齢者の方とか、何がしかけがをした、障害のある人、そういった方が昼間は多いですから、先ほど銀星さんの原田さんからも御発言がありましたけれども、アプリが使えない層の方が取り残されてしまっている感があるかなとは思ひます。同じ台数で、今まで電話で配車、その中からアプリで何台か持っていかれてしまうと、残り電話を対応するということになる、やはり足りなくなってしまうのかなと。

ただ、アプリというのは、どこかよそから来て、どこの会社に頼んだらいいのかわからないというときに、取りあえずアプリを起動すればどこかからのタクシーが呼べますから、これは多分使った方はかなり便利なんじゃないかなとは、当社はアプリは非導入なんですけど、思っております。

あと、全体、今バスのお話なんかもありました谷保の近辺というのはちょっと寂しい感じがして、タクシーに迎えに来てくれと、どうしようもないんだという方も谷保の近辺が特に多いかなと。地図で見ましても、この辺りは空白になっているかと思うんですけど、この辺の方が多いいんじゃないかなと。

私は、生まれは茨城のほうなんですけど、20年ぐらい前なんですけど、向こうではバス停まで自転車で来てバスに乗る方というのは何人か同じ高校でおりました。そんなに向こうも広い自治体じゃなかったんですけども、茨城県の古河というところなんですけど、狭い所なんですけど、そういう意味では、先ほどのサイクルアンドライドは、通勤通学の方でもそれなりの利用というのが時間帯によってあるんじゃないかなと思ひました。

私から、すみません、まとまりがないんですが、以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ということで、いろいろ現状ということでございまして、ありがとうございます。

ということで、ここはなかなか議事録にしか残らないというところではありますけれども、供給側はできる限りのことを100%というか、120%やっているわけですので、利用者の方に上手に使っていただくというところをお知らせするというのは事業者さんだけではやりにくいところもあるかと思っておりますので、そこは行政のほうもというようなことかなというふうに思っています。

タクシーをこの時間帯だったら呼べますなんていうのは、何回か使ったことがある人は勘でなんとなく分かって、もしかしたら病院も月曜日はやめようとか、できる人はやっていると思うんですけど、多分大半の方はそんなことは考えずにやっているというふうに思って、それでタクシーが来ないと言われて、なかなかどうにもならないというわけなんですけど、そういう上手な使い方というのをぜひできる範囲で行政の方も発信ができればいいかなと今お話を聞いて思いました。

ということで、その他ということで、ほかに何か……。

お願いします。

**【熊井委員】** 市民委員の熊井でございます。市民委員ということで、次回、私はいないかもしれないので、最後かもしれないので申し上げますけれども、多分一番最初にこの委員会で思ったときに申しあげましたが、地域公共交通会議はコミバスの委員会ではございませんので、まさしく本日いらっしゃるようなバスとかタクシーの事業者さんが主役になるような新しい協議会にしていきたいと思います。というのが、私からの最後の——最後というか、最後になるかは分かりませんが、意見として申しあげさせていただいて、我々市民の側も敵じゃありませんので、公共交通を使い倒して、ぜひともここで、きちんと事業者さんにいい路線をつくっていただきたいと思っています。そういったことを議論できる場に次回はなればよいと思っています。どうしても最後までコミバスの会議になってしまったので、そのあたりは次回を期待しております。

**【岡村会長】** ありがとうございます。

ほか、皆様、いかがでしょうか。

**【原田委員】** 安全面についてちょっとお話ししたいことがあって、よろしいですか。

皆さん、有識者の方がいらっしゃる中でこういったお話は非常に恐縮なんですけど、私は現状、夜、基本的に駅前まで必ず歩いて、時間帯ですと21時前後、ほぼ毎日歩いています。そのことで、今回バス停が造られるところの通りに関して、その時間帯がどういう状況になっているかってなかなか見られている方はいらっしゃるんじゃないかなと思うんですけど、市役所さんの方でも、21時ぐらいにあそこがどうなっているかって、今工事する直前ですが、それまでどんな状況だったか認識されている方っていらっしゃいますかね。なかなか地元じゃないとあれだと思うんですけど……。

**【事務局（松平）】** 駅の、あと塾の送り迎えが多い……。

**【原田委員】** 路駐が本当にすごかったですね。路駐の理由として、実際、今、これは一見関係がないように思われるかもしれないんですが、熊井さんはよく御存じかもしれませんが、小児科が非常に減っていると。つい先日も、東の大塚小児科さんも辞められました。それから、七條小児科さんも、富士見台にあったんですけど、辞められたので、小児科が本当になくなっているんですよ。

その中で、皆さん今どこに行っているかという、駅前のnonowaのところに365日、21時までやっている小児科さんが今入っています。知っていらっしゃると思うんですけど。365日、今年の1月1日以外は全部やっていた、nonowaさんがやっていなかったの。

そうすると、皆さん、タクシーとか自家用車であそこへ行くんですよ。ところが、かなり需要があ

って、皆さん、あそこで路駐を結構するんですね。その状況で、今回、私は、いろんな部分でバスの需要というのはもちろん望めるとは思うんですが、熊井さんもおっしゃっていましたが、じゃ、バスを使うかというのとまた別じゃないですか。そういったときに、あそこの道がちょっと広がるイメージだったりとか、そうすると余計に路駐が増えることによって安全面のところとかがってというのが私はちょっと心配だという部分が一つあります。

それから、警察の方がいらっしゃるのでも私はぜひ御意見をお聞きしたいなというところがあって、音幼さんがある十字路のところ、今この図面で言うと、資料1の図2のところ、西1号線の一番西側の十字路のところですね。そのところで、補足の説明でも横文字で書いてあるのがあったんですが、参考資料1-2、意見募集の結果の右下の部分、「音大幼稚園の左上の十字路については、東西の方向に「とまれ」の交通規制がかかっており」というところなんです、実態として、もちろん一時停止があるので、当然一時停止側は守るとというのが義務です。ですが、ごめんなさい、決まり事というか、そういったことではなく、事故にならないためにどうしたらいいかという観点で、どちら側が守らなきゃいけない、そういうことは一旦置いておいて、結局実情として私は何度も見ていますし、過去にもこういった事故の事例は多いと思うんですが、自転車の方というのは残念ながら一時停止してないんですね。こういう交差点が一番怖いのが、ごめんなさい、有識者の方がいらっしゃる中でこういう話というのは、公民館の信号から北に上がる道に関しては、一時停止はないです。そうすると、車はあそこは優先だと思って行こうとします。東西の道に関しても、車は一時停止なので一応止まるんですが、その間隔で一時停車の車が止まってくれていて、譲ってくれると思ったら、自転車は一時停止しないので、これと事故になるというのが一番多いんですね。このパターンが僕はすごく怖くて、あそこというのは、もちろん信号の部分というのもあるんですが、今後、バスは大変だなと思うんですが、あそこを右折というのは結構大変ですよ。どうですか。かなり怖くないですか。

私は、全然反対ということではなくて、あの部分に関して何かもうちょっと工夫ができないかなと。保護者の方、自転車の方を守るためにも、注意喚起であったり、そういったものが上手に何かできないものかなと。それは、標識・表示だけではなくて、そういったものとは別で、例えば今日も誘導員の方が立っていらっしゃるんですけど、私はこの1週間で4人か5人とお話ができたんですが、皆さん同じことを言うんですよ。一番何が怖いかって、自転車なんです。彼らは、車を運転しているわけではなくて、誘導を専門にして誘導をしようとしているにもかかわらず、自転車の動きが読み切れなくてとても怖いと。交差点直前になって斜め横断したりとか、予備動作も分からない。これが、多分、バスの運転士さんや車を運転している人からすると、運転をしながらそこまで完全に、もちろんそのためには停止して絶対に譲ったほうがいいんですよ。ただ、あそこがどうしても優先道路になってしまっているの、ここが僕は事故につながるんじゃないかなというところが安全面としては少し心配で。もし、ごめんなさい、私の知識がない中で、あそこは両方一時停止ということは難しいんでしょうか。そこを、ちょっと御意見をお聞かせいただければと思います。

**【熊井委員】** ちょうど運賃協議会のときも、その交差点の話をして、危ないと申し上げました。道路構造を少し変えるという話が市のほうからありました。

**【三橋委員】** 私もあの交差点は見たことがありますけれども、確かに、おっしゃるとおり、自転車が飛び出してきたりという状況もあるなと感じております。

一時停止を両方にというお話は、十字路に対して一方向にのみ一時停止の義務を課すということであれば、他方は一時停止の義務を課さずとも気をつけながら通行していただくというのが基本的な通

行方法となっておりますので、この交差点も例外はないということでございますので、運転者の皆様には交通ルールを遵守していただいた上で通行していただく。

あとは、先ほどお話があった自転車、ふいな動きがあるということですので、それに関しましては、当署のほうで自転車マナーアップキャンペーンみたいな感じで署員を配置してキャンペーンを実施するとか、そういった広報啓発活動についても力を入れていきたいと思っておりますし、悪質、危険な行為が散見されるということであれば取締りということに関しても念頭に対策を立てていきたいというふうに思っております。

【原田委員】 ありがとうございます。そうすると、法令上両方一時停止というのは、あそこでは実質不可能ということですか。国立学園小学校の前の通りというのは御存じでしょうか。それを南に下っていくとうなぎの信川円さんというのがあるんですが、その手前、ちょうど一橋大学の東キャンパスの敷地が終わるところなんですけど、その交差点というのは全てのところから一時停止になっているんですね。そういったところもあるので、もしそういうことができればなと思って話を聞かせていただきました。ごめんなさい。

やはりマナーキャンペーンというふうになると、私たちが御協力させていただいたりもしていますが、一時的なものであって、そこに対して、例えば道路のあそこのところに標識とか、看板とかを立てて、斜め横断はやめましょうとか、そういったものがあるだけで少しは違うのかなど。もちろん、事故になれば、当然私たちは車を使っているのだから、事故にならないように、それは当然なんですけど、あくまで、最初に私もお話しさせていただいたとおり、誰がいい悪いではなくて、絶対事故にならないことがやっぱり大事だと思うので、双方事故にならないように何か啓発できることが、常にあそこで分かるようなものがあればなと思ってお話しさせていただきました。ありがとうございました。

【岡村会長】 ありがとうございます。恐らく、これは1交差点で済まない話ということで、多分自転車通行ネットワークの整備ですとか、そういうところの中で包括的に少しずつ改善していくということで、別途市はそのような施策を持っているというふうに認識はしておりますので、こちらで問題提起はしていただきつつ、ちゃんとしかるべきところで道路管理者としては対応していただければと思います。よろしくお祈りします。

ほかはいかがでしょうか。

そうしますと、一通り議事は終了ということで、あとは事務局で進行をお願いします。

【事務局（伊佐）】 そうしましたら、本日の議題につきましては以上となります。

次の3月の議会に向けて、先ほど御説明させていただきました条例案を提出する予定となっておりますので、条例案が可決された場合は、本会議体については今回が最終となります。

また、4月以降につきましては、改めて皆さんに個別に御案内させていただければと思いますので、よろしくお祈りいたします。

事務局からの追加の説明については以上とございます。

【岡村会長】 では、これをもちまして今年度第2回国立市地域公共交通会議を終了いたします。皆様、どうもありがとうございました。

— 了 —