

令和7年度第3回国立市地域公共交通活性化協議会 議事録

日時	令和8年2月10日（火）午前10時00分～ FSXアリーナ（くにたち市民総合体育館）2階 第1・2会議室
出席委員 15名	佐藤委員、三浦委員、富樫委員、石田委員、原田委員、清水委員、中山委員、 大和田委員、伊藤委員、篠原委員、熊井委員、岡村委員、稲垣委員、中島委員、 赤尾委員
事務局	松平道路交通課長、馬場道路福祉交通担当課長、伊佐課長補佐
議題	（1）国立市における地域公共交通に関する現状について （2）福祉有償運送 ■更新登録（幹福社会） ■運送の対価等変更申請（くにたちさくら会、東京自立支援センター）

【岡村会長】ただいまより令和7年度第3回国立市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。では、本日の委員の出席状況と委員変更の報告を事務局よりお願いします。

【事務局】事務局の伊佐です。事務局より会議の成立についてご報告いたします。本日、立川バス労働組合の土岐委員、東京都北多摩北部建設事務所の榊原委員、国土交通省関東運輸局東京運輸支局の小林委員、瀧柳委員がご欠席となっております。立川警察署につきましては小楠委員の代理で半田様のご出席となっております。委員の過半数の出席があるため、本会議は成立となります。

続きまして、委員の変更がありましたのでご報告いたします。東京ハイヤー・タクシー協会の小池委員に代わり、今回より石田委員にご出席いただくことになりました。石田様、一言お願いいたします。

【石田委員】日頃よりタクシーをご愛顧いただきありがとうございます。東京ハイヤー・タクシー協会の石田と申します。精一杯務めてまいりますのでよろしくお願いいたします。

【岡村会長】それで続けて事務局から配布資料の確認をお願いします。

【事務局】本日、配付いたしました資料をご確認ください。

- ・次第
- ・委員名簿
- ・資料1 国立市における地域公共交通に関する現状について
- ・資料2-1 自家用有償旅客運送の更新登録の申請（幹福社会）
- ・資料2-2 福祉有償運送（更新登録）についての事前調査
- ・資料2-3 福祉有償運送更新登録申請団体要件確認表

- ・資料 3-1 福祉有償運送に係る旅客から収受する対価等に関する変更内容（くにたちさくら会）
- ・資料 3-2 運送の対価等比較表
- ・資料 3-3 利用規約
- ・資料 4-1 福祉有償運送に係る旅客から収受する対価等に関する変更内容（東京自立支援センター）
- ・資料 4-2 運送の対価等比較表
- ・資料 4-3 会則

幹福社会の更新登録に関する一部書類については、個人情報が含まれるため、協議直前に配布し、協議終了直後に回収いたしますのでご了承下さい。本日の資料としてお配りしましたが、過不足がございましたら挙手でお知らせいただければと思います。ないようでしたら、会議運営上の注意事項に移らせていただきます。ホームページに掲載する議事録には、委員各位のお名前を記載しますので、議事録作成上の観点から、質疑応答の際には、所属とお名前を述べてからご発言いただくようご協力いただくと助かります。また、本日は1時間30分～2時間程度の会議を予定しています。今回は協議事項が多いので、事前に資料を配布させていただいておりますが開催前までにいただいた質問はございませんでした。もちろん、今日この場での質問・ご意見もお受けいたしますのでより多くの方から広くご意見をお聞きできればと考えておりますので、ご協力をお願い申し上げます。

【岡村会長】 それでは、議題1「国立市における地域公共交通に関する現状について」事務局から説明をお願いします。

【事務局】 では、資料1をご覧ください。地域公共交通の現状に関する報告書になります。資料を事前送付しておりますので、本日は、ポイントを絞ってご説明したいと思います。まず1ページの右下の図をご覧ください。公共交通の役割イメージにつきましてご説明いたします。縦軸は輸送密度を示してまして、上にいくほど大勢の人を運び下にいくほど少数・個別の移送手段となっていることを示しています。横軸は、利用者が停留所まで自力で移動することが容易か困難かの程度を示しております。例えば、停留所までの移動が容易な方は、定時運行される路線バスですとか、タクシー、自転車等の移動手段があります。一方、停留所までの移動が困難な方は福祉的交通がメインの移動手段になってくるのかと思います。四角い枠の公共交通別にみれば、例えばタクシー、コミュニティワゴンあおやぎっこは、比較的福祉的な要素も多いと考えています。もちろん、このイメージに当てはまらない場面もあろうかとは思いますが、概ねの傾向としてお示しさせていただいているものでございます。

次に4ページの右側の図をご覧ください。上が2050年の将来人口分布、下が2050年の高齢化率を示しております。上の図をご覧くださいと、南武線から北側の人口が南部よりも多くなっています。下の図をご覧くださいと、高齢化は市内全体で進んでいくことが推測されています。

8ページの左上のグラフをご覧ください。直近のパーソントリップ調査が2018年となりますので、それまでのデータになりますが、市全体の傾向としては、みなさまがお使いになる手段として鉄道が増加し、自動車・二輪車が減少傾向となります。下のグラフをご覧くださいと、市の北部と南部で鉄道と自動車・二輪車の分担率が変わることが見て取れるかと思えます。北部の方は鉄道が多く、自動車の分担率は低くなり、一方南部では鉄道分担率は北部より小さく自動車の分担率が大きいということが見て取れる状況かと思えます。

続きまして9ページの左下のグラフをご覧ください。市内の鉄道の利用状況になりますが、コロナ禍以降は鉄道の利用状況は回復傾向ですがまだコロナ禍前までは戻っていない状況です。右のグラフが駅までの移動手段でございますが、徒歩での移動が増加傾向となっております。

10ページの左のグラフをご覧ください。こちらはバス運転士の必要数の推計となっております、全国のデータとなります。こちらによりますと、今後、全国的にバス運転士が不足する傾向となることがわかるかと思えます。また、バス事業者にヒアリングをしたところでも、市内でも運転士不足は進んでいる状況になっているかと思えます。

資料11ページをご覧ください。こちらはコミュニティバスについての資料となっております。左のグラフにあるとおり、コロナ前を超える利用者数となっており、雨の日の方が利用されています。また、右の事業者の声の所のとおり、車両が古くなっているため今後車両の入替が課題となってくるかと思えます。

利用者数についてくわしく触れますと、シルバーパス利用者の数を分けて集計していないのではっきりはしませんが、収入と利用者数から推計するとシルバーパスも有料の方もどちらも増えている様子で、おそらく若干有料の方の方が多いです。

ルート別にみますと資料の青線の折れ線グラフの北ルートはおとし昨年とも対前年110%の増加で推移しましたが、今年度の進捗では概ね昨年並みになりそうです。

北西中ルートについてはここ数年の増加傾向のまま今年度も増加傾向となっております。北西中ルートは朝9:00～夕方は18:21まで運行しており、この時間帯の利用者様は増え続けていることが伺えます。利用データから見たくはこの様子は以上となります。

次に12ページをご覧ください。こちらはあおやぎっこの資料となります。利用料金は、半額となる方も多く、高齢者やしょうがいしゃの方にも多く利用されていることが推測できるほか、無料利用者も一定数いることから未就学児連れの利用者も一定数いることが推察されます。

資料に記載がございませんが、時間帯別の使われかたを見ますと日中およそ9:00～16:00が多く、7:40～8:00の朝の便、17:00～18:19の夕方の便は乗車率が低い状況です。駅までの最短距離を走っているのでもなく、渋滞遅延リスクもあることかと思えますので、通勤通学の用途では選びづらいのかと思えます。そうすると自転車や徒歩で朝は矢川駅や西国立駅へ向かうよ

うな方が多くなっているのかと思います。また、運行時間帯も通勤通学の方にはご利用しづらいところがあるのかなととらえております。

それから 13 ページのグラフをご覧ください。こちらはタクシーの状況になります。タクシー運転士も全国的に減少傾向でしたが、左側のタクシー事業者数の推移というところをご覧くださいますと減少傾向でしたが、2024 年はやや増加ということになっています。また、右のグラフをご覧くださいますとタクシー配車割合というところですが、東京では地方よりもアプリの利用者が多くなっています。東京ですと 23% 秋田では 5% ですとアプリ利用者が多くなっています。下に事業者の声を記載させていただいておりますが、例えば以前と異なり、通勤での利用者がなくなったことのほか、アプリでの配車がやはり増加傾向にあるように伺っております。なおこちら、4 行目の「バス事業者」という文言がありますが、「タクシー事業者」の誤りでした。申し訳ありませんでした。

14 ページをご覧ください。福祉的交通の具体例を記載しています。福祉有償運送のほか、福祉タクシーや介護保険タクシーといった、福祉的交通と申しましても様々な種類がございます。次に 16 ページをご覧ください。福祉有償運送の利用状況でございますが、左上のグラフのとおり、赤の線の新規利用者数は減少傾向ですが、水色の線が伸びており、運行件数は増加しているということになっています。新規利用者の申込数の減少は、利用者の増加に伴い、事業者によっては新規申込みの受付停止をする期間もあつたりしましたので、そういったことが影響していると考えられます。また、右のグラフは目的地のランキングを記載しておりますが、病院が上位にきています。皆様比較的大きな病院に向かう際にご利用いただいているのかなというところがございます。多摩総合医療センター、立川病院と続き、国立駅、国立メディカルセンターと続いており、その下も病院、クリニックが続いています。

P18 国立市内を公共交通のカバー圏域を示した図となっております。駅から 800m をピンクの円で、バス停から 300m を緑色でカバーした図となります。バス停でも市外のバス停からカバーされている圏域が東側の府中市境にあるのでこちらは水色で記載しております。

また、谷保六丁目や泉一丁目といった三中の付近や泉三丁が円の中に入らずカバーされておりませんが、過去にはデマンド交通とも試行運行しましたが、利用者が少なく、本運行に至りませんでした。なお、19 ページから 22 ページは、時間帯別の状況を記載しています。

それでは、24 ページをご覧ください。以前ご案内した市民向けアンケート調査方法になります。

26 ページの左の利用頻度のグラフをご覧ください。鉄道、自転車を毎日、利用される方が多い傾向が出ていると思います。

次に、27 ページをご覧ください。バスの移動についてでございますが、太い線は会とお数が多く、細ければ少ない、という所でございますが、バスの移動については市内であれば国立駅を

結ぶルートに需要が多いのかと思われます。そのほか、立川・府中といった市外への移動も見えてとれます。

28 ページをご覧ください。こちらは徒歩での移動がどれくらいなら許容範囲かという内容になりますが、目的地までは徒歩で1キロメートル（15分以上）歩けるという方が68.3%となり、年代別に見ますと20代未満が60%と最も低いという数字が出ておりますがほかの年代は60%を超えています。20代未満が低い数値が出ているのは、回答件数が15件とサンプル数が少ないほか、小学生なども対象者と様々な方が含まれている影響かと思っています。下のグラフ「最も利用する駅までの利用手段×年齢別」をご覧ください。70代以上になると、路線バス、コミュニティバスの利用率が増え、自転車の利用率が減っています。これは年齢が上がるにつれ、体力やお身体の状況から、自転車の利用を控え、バスを使用するという傾向があるのかというふうに思います。

33 ページをご覧ください。くにつこの利用者アンケートの結果になります。左の地図は、地域別の回答者数を示していますが、全体として、ルート上の方からのご回答が多く、今回の調査では北三丁目にお住まいの方からの回答数が多くありました。こちらの地域については、通勤・通学でも利用が想定される地域になります。

36 ページをご覧ください。くにつこ利用に関して満足度をお伺いしたのになりまして、全体的に満足しているという回答が多いかと思うのですが、運行本数についてのご要望があるようです。くにつこは、朝晩の北ルートは、15分間隔で運行しており、日中は北西中を走行し、47分間隔となります。本数を増やしてこの間隔を狭めてほしいとのご意見のことかと思えます。

37 ページをご覧ください。こちらはあおやぎっこの利用者向けのアンケートになります。地図の濃い赤の地区で回答者が多くなっています。38 ページをご覧ください。青柳から矢川駅間をご利用の方がアンケートに多くご回答いただいています。40 ページをご覧ください。あおやぎっこに関する満足度です。あおやぎっこは、日曜日は運行しておらず、平日・土曜日は朝7時40分～18時17分まで運行しています。日曜日の運行や18時17分以降の運行を希望される声がありました。また、バス待ち環境としては、日よけを付けてほしいといった声がありました。

42 ページに現状のまとめを記載しております。

資料1については、以上になります。では、岡村会長、お願いいたします。

【岡村会長】はい、地域公共交通の策定にむけてまずは市内の交通の状況を明らかにすることで、概ねこのような形でまとまったということでございます。これをふまえてどうするかというところはなかなか今日は、議論するところまでいかないかもしれないですけど、まずこれの結果の読み方とかです、その点でしっかりこないとかです、これはどうだという

ことがあろうかと思imasのでそういうところも含めてぜひご意見を頂ければと思imas。特にどこの場所とは申しませんので挙手いただければと思imas。はい、願imasします。

【熊井委員】熊井です。まずはこれだけのデータを集めてくださった市の方々に大変感謝を申し上げたいと思imas。おつかれさまでござimasした。いろいろわかったかと思unsですけども、会長がおっしゃられていた通りじゃあこれからどうするのかというのがこれからまた議論なのかなと思unsしております。私のこれを見た所感としましては、どうしても交通サービスを提供している側の視点でデータを集めてしまっているの、市民が結局最終的に何を求めているのかをこのデータからひも解くのが難しい。要は、これから先5年後10年後まで継続的に国立市内の公共交通を維持するために何をしていかなければいけないとか、例えば障害をもたれている方というとすごく単純になってしまうんですけど、どういった方を救ってあげばいいのかということがわかりづらい、概況しかわからなかったの、そのあたりをもうちょっとデータをひも解けるようにしていただくと、より議論がしやすいと思imas。あと今後の議論の糸口として、まずは高齢化が進んでいくということですから、それに対してどう対応していくのかというのが一つのポイントということと、もう一つは、人口は他の地域と違ってあまり減らないけれども、財政も含めて厳しくなってくるので、その中で交通事業者におけるドライバー問題も含めて苦しいので、どうやって交通事業を維持していくのか、サービスを今まで通り維持していくのかということが二つ目、そのあたりが軸になりながら議論が進んでいくと思unsしているので、次回の資料とか期待しております。

【岡村会長】はい、ありがとうございます。5のまとめというところになんとなく方向は書いてあって、今熊井委員からご指摘あったようなところを深堀しなきゃいけないようなところですかね。より具体的にご指摘もいただきましてありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。はい、願imasします。

【篠原委員】篠原です。このアンケートを読ませていただいて、ニーズがどこにあるのかなというのが捉えづらかったかなと思imasした。必要とする方たちの声がなかなか届いていないのかなと思unsしています。福祉有償運送にしてもバス会社もタクシー会社も出ていましたけれど、たぶん人材不足はこちらにもあるんだと思imas。私たち実は、夜の移動とか、20~21時の移動とかなかなか確保できません。朝早くの市役所周辺で9時半にあるような会議ではよく出席する時間に合わせるのに苦労します。それから夜の市役所で20時くらいに終わるような会議の後の帰り道ですね。くにつこもありません。立川バスもなかなか間に合imasせん。そうすると、いつもタクシーとか福祉有償運送を頼もうと思unsですけどこれもなかなか夜やっている事業者がありません。ありませんというか、数少ないです。あらかじめ、確保しておかないとなんですね。私なんか電動車椅子などで少しはましですけど、それこそそのまま歩いて帰るとか、少し早く会議を出て自分の意見を言えないで帰るかなとかいうことも出てきます。そ

うのようなニーズですね。それと子育て世代のニーズというのは、お母さんお父さんの意見は出ているのかなというところですよ。

【岡村会長】はい、ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

【伊藤委員】国立あおやぎ苑の伊藤です。貴重な資料をありがとうございました。僕これを見させていただいて一番の感想としては1ページにある、公共交通役割イメージ、この図がまさに示しているなと思っていて、輸送密度、大から小、個別となっておりますけれど、ここにいるみなさまは何かしら携わられている方だと思いますので、これが何を示しているかということはおわかりになるかと思います。実際、バス会社さん、タクシー会社さんも人材不足という話はよく聞いていますし、福祉事業者の所で言っても、国立市内だけでなく立川市内でもドライバーの確保が難しい。ドライバーの確保ができないから新規利用者の申し込みがあっても断るといったことが通所事業者連絡会で発言としてあります。実際問題、国立市の福祉有償運送の事業者からも、ドライバーの確保が難しいということが言われているんですが、実際、そのドライバーをどのように確保していくかというのは、こういった場でも議論していただけたらありがたいと思います。やっぱり人がいなければ減便していくしか事業所としてはありませんし、特に、輸送密度が大となっているところが小さくなってしまいますと地域の方の大きな交通の要となっているところが減ってしまいます。うちで福祉有償という一番小規模でかかっているところも減ってきてしまっていて、ということになると、じゃあどこで対応するのかってということになります。ぜひ、ドライバーの確保っていうところも視野に入れてやっていただけたらなと思いました。ちなみに、どこに行くのかということも集計されていたと思いますが、ほとんど病院ですよ。この中に9時の血液検査の予約が毎月ある方っていたりしますかね？9時に多摩総合医療センターへいくと80人90人と待っているんですね。この時間は通所施設の施設送迎車もほぼ出払っていて、その中でどう福祉有償運送にかかわれるのかとか。あるいは午前中の買い物に行く方の送迎をどう対応するのか。9時という通勤通学も出勤されている時間帯かと思いますが、地域で生活をされている方の足をどう確保するかという時間帯になってくるかだと思います。時間帯と生活のリズムというのを比較しながらそこに必要なサービスを提供するのが大切だなと考えていて、お話の中にもありました通り、タクシー会社さんはアプリでガンガン回ってますから、市内で残して下さっているタクシー会社さんもありますが、やっぱりどうしたって立川方面とか府中方面とかに行っちゃいますよね。それはやっぱりタクシー会社だって自分達のことを守るの大事ですし、それをどうこうとは言えませんし、それをどういうふうに大きな移動手段であるバスと、コミバスと、あとはタクシーと福祉有償とでということになるかだと思います。

僕は正直徒歩で動かれる方がこれだけいるんなら、国立市は元気な人が多いんだなって思ったんですけど、歩ける人は歩いていただけるとよいかと思います。自転車が減っていて、コミ

ユニティサイクルというのがあって、それもうまく活用できたらいいのかなと思いました。

【岡村会長】はい、どうもありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

【熊井委員】最後に一つだけ要望なんですけれども、次回に立地適正化計画のようなものをつくられていましたらぜひそちらも併せて見せていただきたいと思います。というのも、人口密度との関係性が重要で、例えば、いまだに甲州街道先の畑をつぶして、ぼこぼこ家を建てているディベロッパーとかがいて、あのあたりに住まわれると後々足腰悪くなったときに大変だろうと思いますけど、でも買っちゃって、作っちゃって、そういうディベロッパーがいるという状況があって、内心どうなんだろうと思っております。つまり、いくら交通網をいじっても、作る施設とか立地適正化の問題が影響して、結局上手くいかないこともあるので、そのあたり国立市はどうなのか併せて見せていただけると、バス路線このままでいいのかどうかとかの判断がつきやすくなると思います。

【岡村会長】計画の体系という話なので、これもその際にはぜひ示していただくということで、お願いします。

【事務局】今お話しいただいた立地適正化計画ですけれども、国立市では作成していないというのが現状でございます。担当部署にそれに近い資料があるかということを確認させていただければと思います。

【熊井委員】それでいいと思います。

【岡村会長】はい、では原田委員お願いいたします。

【原田委員】銀星交通の原田でございます。一番感じたのは、福祉関係のしょうがいをお持ちの方を送迎するリフト付きやスロープ付きの。平成4年に東京都が20エリアに、1エリア300万円補助しますということで、区・市あわせて20エリアに対して手を挙げてください、ということで、国立は私のところで手を挙げたんですが、その20エリア、8エリアがもうなくなっています。30年以上経っています。これは何をかということ、補助を合わせると区も300万くらい出していただいている合わせて600万を一つの目安として、国立も同じです。ところがそれではやっていけないということで8つのエリアがやめました。それからこの当時平成8年まで多摩地区にあまりにリフト付きの車がなかったので、私の方で12社にやらないかと、困っている方がいらっしゃるということで、書類は全部作りまして12社にやっていただいた経緯があります。そのほかにも自分で手を挙げてくれたかたもあるんですが、東大和5台なくなりました。立川4台、国分寺2台。この中には日本交通さんや京王さんなどの大手も含まれています。その大手がやめるということなんですね。これはまさにどういうことかということ皆さんもうかるという考えがあるからなんですね、そこが今残っているところは少ないんですけど、例えば立川に大きな、小さな会社もあってもいいかなと思うんですけどなかなか立川ではやりづらいです。5社があるんですが、5社で例えば100台以上ある企業でも1台も持っ

ていません。それから小田急、京王の会社も持っていません。立川観光、これは途中で買収されましたけれど古い会社なので、ここも1台も持っていません。これは何の実態を表しているかという、実際には要は合わないからやらない、と。言い方は変なんですけど企業としての社会的貢献のことをまるっきり考えていないということなんです。それと投資も大きいので非常に難しいと。ですから今残っているのは、いろいろなアイデアで頑張っているのと、補助金それなりに出ている自治体でなんとか細々とやっているところ、あとは社会貢献でそれぞれ頑張ってやっている企業があるというのが実態です。これ実は今後もこれは同じなんですよね。篠原さん長い間ご利用いただいて、なかなか、交通弱者、本当に申し訳ないですがこの業界、大変残念なのが実態です。ですから今後もそのへんどうしたらっていうと、補助金頼みになっているというのが実態なんでそこを好転させるのは非常に難しいと、それが実態です。以上です。

【岡村会長】ありがとうございます。はい、続いて、お願いします。

【石田委員】タクシー協会の石田でございます。詳細な説明をありがとうございます。私からはデータのところで補足をさせて頂ければと思っております。13ページの部分で中段のところにグラフを掲載していただいておりまして、おそらくこれは国の何かしらのデータからひっばってきていただいているかとおもうんですけど、運転者数の推移におかれましては、全国規模で大都市エリアとかで増加傾向にあられるという形で好転しているというところかと思うんですけども、先ほど伊藤委員も仰っていたように乗務員不足はタクシー業界でも喫緊の課題でございましてそういったところで、こういった形で増加・好転しているというところはそこまで大きくあられないのかなと、いうところが一点です。右側の部分でですね、流しというところが東京は7割あって、無線配車6%、アプリ配車が23%というような形であられるんですけども、この流しというところに関しましては23区・武蔵野市・三鷹市の大きな特性でございまして、多摩エリアではですね、大きく分けると、乗り場が4割くらい、手を挙げ乗られるというのが1割くらい、電話でお呼びになられるのが2~3割、それからアプリで呼ばれるのが2割くらいというところになってございます。まさにですね、事業者様のヒアリングの年齢構成からしますと若い方がアプリをご利用になっているというのが増加傾向になっているのかな、と、データの所で補足させていただきます。

【岡村会長】はい、ありがとうございます。

【稲垣副会長】東京都市大学の稲垣です。今日は遅れてしまい申し訳ございませんでした。つい先ほどお話されたタクシーの話なんですけれど、非常に貴重な情報提供でして。13ページ目の現状を示しているデータだけすごいマクロなんですよね。どれだけが頑張って探してもなかなかデータが見つからない。なので、ぜひともこの資料に関しては、無線の配車とか手を挙げてとか、そのバックデータをご提供いただければと思います。おそらく国立市だけではなく

て、多摩地域のタクシーならではの区分あるじゃないですか。それをきちんと紐解ける情報提供になるかなと、思いますので、ぜひ、個人的にも興味深いので教えていただきたいと思います。データがあれば、どうですかね、いけそうですか？

【石田委員】ありがとうございます。内部のコンセンサスを取ってからという形にはなるんですけども、手前ども夏季にご利用者さまに向けて実際に事業者さまのご協力をいただきましてアンケートを手配りでお渡ししているというものがございまして、このアンケートの回答の中でですね、サンプル数大体 1000 達するかしないかというものではあるのですが、内部で確認しましてご提供するのが可能かというのも含めまして、改めて検討させていただければと思います。

【稲垣副会長】ありがとうございます。路線バスであるとか、バスの運転手とか基本的に人手不足と言われている中で、じゃあタクシーどうなの？って結構いろんなところで話題に上がるので、何か教えて頂ければいいなと思いました。ありがとうございました。もうちょっとよろしいですか？

【岡村会長】はい、どうぞ。

【稲垣副会長】すみません、私からいくつか、質問もあるんですけど。資料 9 ページ目の、端末別交通手段分担率というので、僕も徒歩の割合がすごく高いなあと思いながら興味深く拝見していたんですけども、わかればいいので教えてほしいのが、矢川駅ですごく傾向が変だなあというのが。1998 と 2008 が似た傾向なのに 2018 がすごく傾向が変わって、特に自転車が激減、バスが激減で、徒歩が爆増という、これがすごく気になるので、なぜこのようなトレンドになっているのか。国立や谷保は徐々に変わってきているなあというのは読み解けるんですけど、矢川だけ何かドラスティックな展開があったのかなというような、居住者がすごく変わったとかすごいマンションが建ったとか何か教えていただきたいなという風には思います。資料 19 ページ目からの 4 ページ分なんですけれど、これは前回私が公共交通の空白不便地域みたいなものを、バス停中心に円を描いて色がつかないところは空白なんだというけれど、それ時間帯によって全然変わっていきますね、というのを見てみたいと言ったら見事につくっていただけで、面白いなと思って拝見させていただきました。ありがとうございました。特に 21 ページと 22 ページが興味深くて、夕方の 16 時台になると泉二丁目がポコッと空白になって、また夜になると復活みたいな。ふつつ空白になったら朝までポコッと空白になっているんですけど、これ、夜復活するって何だろうと。時刻表見ればいいんですけど、このあたり現状を教えてくださいというのが 2 点目の質問です。あとこの 2 枚のページを見ていて、青柳ですね、これは典型的な例でして、事務局からも説明ありましたけれども 18 : 17 分に終バスなんですよね、それで 22 ページめのように青柳がポコッと空白になるというようなところで。17 ページのシェアサイクルの分布を見たときに青柳に 3 つくらいあるのですが、このあたりポートの中

にある詳細な数を教えていただきたいです。最近のループ見たいにマンションのへりに2, 3 ちょこちょこっとあるだけなのか、もしくは結構な数が置いてあるものなのか、それが3つ目の質問です。あとはコメントになっていくんですけども、僕が興味深かったのが30ページなんですけれど、免許を返納する意向がありますかというのは僕が知る限りどの町でも年齢層別にクロスをつくると、とてもきれいな図になるんです。国立市ももれなく階段状にきれいに色分けが出てくるという。60代で少し増えてくるけれども、70代以上でがばっと免許返納意向が出てくるというこのパターンなんですけれど、興味深いのは右のグラフで、免許返納後の移動手段の見込みですね、70代以上を見ると資料でのクローズアップは徒歩ガタンと減ってバス増えますねという示し方をされているのですが、やっぱり僕気になるのは自転車なんです。70代以上で免許返納したときに、徒歩に移るのが10%くらいなのに対して自転車がなんと3割いるんですね。70歳以上で免許返納したら自転車運転するんだという人が30%くらいいる、ということですね、これがプライベートな自転車なのかシェアサイクルなのか何がはまるのかはわかりませんが、公共的な位置づけとして自転車をとらえていくというような話が国立市でも進んでいくと思いますので、かなり自転車の計画側との連動、整合であるとか、あるいはシェアサイクルの事業者を野放しにするのではなくて、行政としていかに睨んで情報提供しあっていくのか要望とかどう伝えていくのかというところがこれから重要になってくるのかな、というふうに思います。自転車の計画の状況とか教えていただけるかなと思いますので、それが可能であれば4点目の質問です。以上です。

【岡村会長】はい、それでは事務局お願いします。

【事務局】いただいた質問に順番にお答えさせて頂ければと思います。まず最初に9ページの矢川駅の所でございますが、2008年から2018年にかけて自転車の利用割合が急激に小さくなっているというところですが、私どももここは何か影響があったらどうかと調べたりしたところではあるのですが、例えば駐輪場が急に減ったりとかそういったことは見て取れなかったというところがございまして現時点でこの理由というのが私どもも申し訳ないのですが確認できていないというところがございます。

【稲垣副会長】今自転車に関してはよくわからないというお話だったんですけど、例えば徒歩がめちゃくちゃ増えて相対的に割合が減ってしまったとかそういう可能性もあるので、それで先ほどマンションとかそんな話もしたんですけども、ちょっとまた、多角的にこれは教えていただきたいと思います。

【事務局】はい。質問の順番が前後しますが、続きまして17ページ、シェアサイクルのところでございます。今、webを見ますと、青柳周辺にございますのは合計17台の自転車が停められるポートが設置されております。あとこれは国立の市域ではないのですが、青柳のすぐそば市境の先、立川市になります、6台停められるポートがございまして。仮にここから駅にシ

エアサイクルを使っていった場合ということでございますが、矢川駅の近くに18台止められるポートになっております。また青柳エリアの方は立川市になりますが西国立駅もご利用になれる方もいらっしゃるかと思いますが、西国立駅は大きいポートが33台、あとは5台と2か所ございます。それから21ページでございますが、立川バスさんの停留所「国立操車場」こちら終点になる停留所でございますが、ここが一旦消えてまた復活する件になりますが、おそらくバスの操車場の方で運転手の方の休憩とかもあるのかなと思っておりまして、シフトの兼ね合いの部分もあるのかなと思っているんですけれども、立川バス佐藤課長、教えていただいてよろしいでしょうか。

【佐藤委員】立川バスの佐藤と申します。よろしく願いいたします。今事務局のほうから基本的なところを言われたのですが、実際のところ、国立操車場で休憩施設を持っておりましてこちらのほうでバスと乗務員の休憩させているところなんですけれど、ちょうど16時あたりですね、どうしても夕方のラッシュ時間帯、バスの必要台数、運行回数を維持するためにですね、この休憩施設から出庫して国立市内の運行を担っているものですから、どうしてもここで一旦バスが減ってしまって、また20時頃休憩に入ってくると、という観点で本数の変化があるかなということになります。

【稲垣副会長】ありがとうございます。

【事務局】ありがとうございます。それからですね、自転車の計画についてご質問をいただきましたが、自転車の計画については「自転車安全利用促進計画」というものを策定しておりまして、今後、この計画の改定を予定しております。自転車のナビマーク設置路線について主に検討してきたのが現行の計画でございます。引き続き自転車の安全利用ですとかシェアサイクルの展開など計画について改定を予定しておりまして、別の会議体になるんですけれど、1月にそちらの会議体の方に諮問しているというところでございます。

【稲垣副会長】わかりました。

【岡村会長】はい。この件なかなか話題はずっとあるんですけれど、時間の関係でもう数件くらいいただいているのですが、いかがでしょうか。はい、それでは、大和田委員お願いします。

【大和田委員】タクシーの労働組合の代表で参加しております大和田です。タクシーの乗務員の関係なんですけども、資料では増加傾向にあるというデータでしたけれど、これ先ほど説明があったとおり特別武三地域では増えておりますよね。規制緩和されて、正直なところを申し上げますと、私どもの支部が武三地区にもありまして、この間その武三地区の組合員の名簿をみせていただいたら、北多摩地域から行っている方が約半分いるんですね。あと三鷹周辺に住んでいらっしゃる方がいるんですけれど、それほどやっぱり今こちらから武三特別地区のほうに乗務員が流れていっているという状況です。これは、運収格差がございまして、この運収格差

によって月あたり賃金が違うというのが現実的にありますのでね、どうしてもそちらへ行ってしまふのかなということがあるのだと思います。多摩でも南多摩の方はそんなに都内の方には流れていないと思っています。南多摩でも、大沢というかニュータウン地区の方は都内に行きやすいのでそちらは多いのかなと思うんですけども、それほど都内に行っているという感覚はなかったんですけど、北多摩は本当に多いです。府中・国立・立川、この地域の方が三鷹・吉祥寺あたりの会社にとということです。あと先ほど原田委員からありました福祉の関係ですけど、先ほどおっしゃた通りずいぶん前にですね、タクシー会社で福祉をとということで、正直私も現場にいる時でその流れの中でヘルパーの資格は取りました。それは会社によって何人かやりましょうということをやったんですが、それが継続しなかったというのが、タクシー会社の賃金のあり方なんです。どうしても賃金のあり方が営収歩合、歩合型賃金になりますので、効率的に稼げないと乗務員が積極的にやってくれないというのがあるんですよ。そのところがやはり賃金の置き方の問題があってなかなかそのところは継続しなかったなと思っています。今はジャパントクシーが入ってですね、お客さんからの「ジャパンでお願いします」という要望があればそれはやれる乗務員が今行っていますけれど、やっぱりどうしても若干効率が落ちるということで、会社によっては一回の配車あたりいくらという手当を付けていただいているという所もありますけれど、この辺もう少し何か工夫しないと伸びないのかなというふうには思っています。タクシーの現状として、国立の事業者さんの乗務員さんの部分はわからないのですが、私、多摩全体の三多摩地域の乗務員の関係の委員会に出ていますので多摩の状況はある程度把握してはいるんですけど、ドライバーさんが増えないのは、高齢者の方が今抜けていくんですよ。で、新しい方が入ってきてても高齢者が抜けて行ってしまうという状況がありますのでそういう部分ではなかなかタクシーのドライバーが増えていかないのかなという風に思っています。以上です。

【岡村会長】はい、ありがとうございます。はい、どうぞ。

【熊井委員】先ほど自転車の計画を別の会議体で作られているということなので、要望が1点ございまして、自転車の中で特定小型原付も検討していただきたいと思います。特定小型原動機付自転車は自転車の区分に入りますので、そのあたりもご検討いただきたいです。これは電動キックボードについて考えると言っているわけではなく、あのカテゴリーの車両はこれからかなり変わります。私も実際に大手のメーカーの話に関わっていて、高齢者向けの四輪のものとかが近い将来この2、3年の範囲で出てくると思います。時速15kmくらい、自転車くらいの速度で高齢者が普通に自転車並みに移動できます。普通の自転車は高齢者が乗ると危ないので、それがこれからかなり変わってくるはずなので、そのあたりの技術開発動向も踏まえてご検討いただければと思います。

【岡村会長】じゃあそれはお願いします。はい、ほかどうでしょうか。そうしますと、いろいろ

ろ情報提供いただきましてありがとうございました。こちらは次回以降、次回等で計画の中で協議をさせて頂けたらと思います。どうもありがとうございました。

それでは、本日の議題2「福祉有償運送」に関する議事に移ります。まずは社会福祉法人幹福社会の登録更新について事務局からお願いします。

【事務局】はい。では、幹福社会の担当者の方は、前へ出ていただきますようお願いいたします。まず資料についてですが、個人情報等を含むものについてはこれから配布し、協議終了直後に回収させていただきます。基本的には机上配布している資料2-1、2-2、2-3の内容を基に進めますが、今お配りしている冊子もご参照いただければと思います。こちらの冊子は、更新登録時に確認すべき事項に関する書類でして、表紙に記載してある(1)～(15)についての順番に綴じてあります。内容が現状の運行に合ったものになっているか、道路運送法施行規則に沿って適切に運行されているか、事務局内で事前に確認済みです。

では、事務局から説明をさせていただきます。資料2-1の内容で幹福社会より更新登録の申請を受け、事務局の方で事前に実地調査を行いました。詳細は資料2-2のとおりとなっておりますが、調査項目である車両や必要書類等について確認させていただいた結果、特に問題はありませんでした。また、前回令和5年の更新登録後に「代表者変更」、「旅客から収受する対価の変更」、「車両の変更」がありましたが、資料2-3に記載のとおりそれぞれ適切に手続きを済まされています。

続きまして、令和4年9月国立市での運行を開始してからの運行状況ですが、報告義務のある運行中の事故及びトラブルはありません。現時点での利用登録者数は145名、月の運行数は令和7年度は90件程で、通院を目的とした利用が半数以上です。ドアtoドアの移動サービスだけでは外出が困難な方に対しては、車の乗り降り以外の介助も受けることで、移動のサポートをされています。ご高齢の利用者が増えていくなかで、今後も国立市内の福祉有償運送を支えて下さることが期待されると考えております。事務局からは以上ですが、幹福社会から補足等があればお願いいたします。

【幹福社会】幹福社会の松江でございます。今ご説明のあったとおりで、特に補足等はありません。よろしくお願いいたします。

【岡村会長】はい。更新登録という議事でございます。書類については事前に事務局の方で確認いただいているということですが、皆様から何かご発言ございますでしょうか。資料の量が多いので、ご確認いただいているところかと思いますが、これを機会にとということがございましたら。

そうしましたらこれは更新登録なので決を採るということになりますが、特段ご発言等がないようですので、採決に移ってもよろしいでしょうか。では改めまして、幹福社会の更新登録に

ご賛成の方は挙手をお願い申し上げます。はい、ありがとうございます。挙手多数でございます。協議会として幹福社会の更新登録を承認いたします。近日中に事務局より「協議が調ったことを証する書類」が発行されますので、その他の必要書類を取りまとめて運輸支局に提出の上、手続きを行って下さい。それでは、資料を回収させていただきますので、皆様回収にご協力ください。

では、続いて運送の対価等変更申請に移ります。事務局の方からお願いします。

【事務局】はい。運送の対価等変更申請についてですが、今回2事業者より申請がありましたので、事業者登録順に進めて参ります。では、特定非営利活動法人くにたちさくら会の運送の対価等変更について諮っていきたいと思います。ご担当者の方は前に出て来て下さい。事務局から概要を説明します。

資料3-1「福祉有償運送に係る旅客から収受する対価等に関する変更内容」をご覧ください。運送の対価に関しては、市外6km以上について運賃を変更されています。これまで6.0km以上～25.0km未満が1km×180円、25.0km以上が1km×200円でしたが、変更後は6.0km以上～25.0kmまでが1km×180円、25.0kmを超えた場合が1km×200円となっています。

続きまして、運送の対価以外の対価についてですが、こちらは3点変更があります。まず1点目として、あらたに帰車料金を設定され、市外20km以上で往路のみの運行の場合には、往路距離運賃の半額を申し受けることとされています。2点目は付添料金の内容を変更です。エレベーターの有無で付き添いの労力が変わることとを勘案し、区別した料金設定にしたうえで、付添は車と玄関の間の移動であること、身体介助は行わない旨を記載されています。3点目はキャンセル料についての変更です。これまでキャンセル料は距離運賃の50%～80%でしたが、予定運賃の50%～80%とし、予定運賃の内容を距離運賃、休日運賃、時間外運賃、年末年始運賃と設定されました。

続いて資料3-2「運送の対価等比較表（対タクシー運賃・料金）」をご覧ください。こちらは多摩地区（三鷹市・武蔵野市を除く）を走る一般タクシーとの運賃、その他料金の比較です。福祉有償運送は、道路運送法第78条2項に規定されている自家用有償旅客運送として位置づけられており、旅客から収受する対価についても目安が示されています。最新の通達では「当該地域に適用されるタクシー運賃の約8割」が対価設定の目安となっているので、今回変更した部分について、具体的な事例に当てはめ、一般タクシーの8割を超えていないかを確認します。基本的な見方としましては、申請団体の運送の対価（表の左端）が、タクシー運賃（表の左端）の8割を超えているかどうかでご判断いただきます。一方で、申請団体の運送の対価以外の対価についても併記しているのは、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシー運賃の約8割の範囲内であるとするような操作がなされていないか確認するためです。事務局の方で事前に確認をしましたが、全事例につきタクシー運賃の8

割を超えていませんでした。事務局からの説明は以上です。補足等がありましたら、さくら会の方からお願いいたします。

【くにたちさくら会】くにたちさくら会で副理事をしております大西と申します。詳細な説明を御礼申し上げます。変更点については先程詳細な説明がありましたので、私の方からは変更の背景について簡単に触れさせていただきます。国立ルールが廃止されたことによって、事業者ごとに料金を設定するようになりました。2年程前くらいだったと思いますが、その時にさくら会もよく考えて設定したつもりなのですが、やはりここにきて少し現実に合わない部分とか不足の部分が生じたので、今回あらためて変更申請をさせていただいた次第です。最初に資料3-1のところですが、6.0 km以上～25.0 km未満を6.0 km以上～25.0 kmまでに変更したのは単純に25 kmを計算しやすいといのと、低い方の料金設定に合わせました。2番目の運送の対価以外の対価で帰車料金ですが、これは当初は設定されていませんでした。利用者を迎えに行くときは、運転手の拘束や時間前に到着するためにかなり負担がかかるだろうということで、迎車料金というのを設定していました。それに対して、単に利用者を目的地まで送って行くだけの場合はまあいいだろうと思ったのですが、実際に20 km以上を目的地まで走った場合、帰りも同じように時間や運転手の労力がかかるので、そう数は多くないのですが、やはり設定しておくべきと考えて今回帰車料金を設定させていただきました。待機料金についてですが、これまで記載がありませんでした。予約時間から出発時間までの料金の計算方法は変わらないのですが、利用規約や料金表にきちんと書いた方が誤解を招かないだろうということで追記しました。付添料金は、以前は介助料金としていたのですが、身体介助を行いませんと書いておきながら介助料金とすると、利用者の方が混乱するんですね。それで、介助料金ではなく付添料金という表現に変えさせていただきました。その時は1回につき200円と設定したのですが、よくよく考えてみるとエレベーター有り無しで労力が相当変わるんですね。5階建てだと付添料金だけで1,000円になってしまい、利用者の不都合にもなるだろうと反省し、エレベーター有り無しで区別し、エレベーター有の場合には1階は200円、2階以上は400円、エレベーター無しの場合は200円×階数という発想をしています。また、車いすの方の対応についてですが、私どもは運転手ほぼひとりで対応しているので、2階以上をエレベーターなしで1人で対応するというのは難しいので、エレベーター無しの場合には1階のみの対応と明記させていただきました。あとキャンセル料についてですが、こちらは対象を距離運賃から予定運賃に変更いたしました。当初は距離運賃のみを対象としておりましたが、ドライバーを確保しているなかでのキャンセルとなりますと、その分ゼロになってしまうので、利用者にとっては実質的な負担増になりますが、休日運賃、時間外運賃、年末年始運賃も対象とすることでドライバーの負担を少しでも軽減するために今回変更させていただきました。以上が今回変更申請した背景になります。

資料 3-2 については事務局からご説明があったとおりなので割愛いたします。資料 3-3 は利用規約ですが、以前は利用規約に運賃、その他料金を記載した紙をホッチキス止めしてサインいただいていたのですが、利用者の方が紛失されたり、混乱されたりするので、今回から利用規約のなかに運賃、その他料金を記載するよういたしました。今回の協議会において諮っていたきたい事項は以上となります。どうぞよろしく願いいたします。

【岡村会長】はい、ありがとうございます。只今の説明につきまして、何か質問等ございますでしょうか。それでは、原田委員お願いいたします。

【原田委員】銀星交通の原田です。帰車料金という考え方に問題があるような気がします。これについて、皆さんがどう思うかは分かりませんが、30 km 走った場合の料金は、45 km 走った料金と同じということですかね。行きは 30km 分、帰りはその半分の 15km 分もらう訳だから、45 km 走った料金と同じになりますよね。

【くにたちさくら会】はい、そう言われればそういう意味になると思います。

【原田委員】これは、支局の考え方をお聞かせいただければと思います。

【中山委員】すいません。今日は輸送担当が欠席しておりまして、私の方では回答できなくてですね。

【原田委員】実は私は福祉が長いのですが、今まで他のところでこういう料金は聞いたことがありません。

【中山委員】そちらにつきましては、あらためまして輸送担当の方からご連絡させていただければと思います。

【原田委員】私は反対ではないのですが、こういう料金が認められると問題が発生するかもしれません。

【くにたちさくら会】間違っていたら申し訳ないのですが、確か他の団体で、運転手が利用者を乗せずに空で 25 km 以上走った場合、何パーセントかという料金があったような気がします。

【原田委員】いずれにしろ、これは専門家の意見を聞かないとまずいかもしれませんね。私は、お客様が OK を出せば自由料金だから倍とっても問題ないと思うんですけど。ただ、支局の考え方が多分クリアなやり方ではないかと思います。

【くにたちさくら会】他の団体については事務局の方でどう表現しているかご確認いただいて、そのうえで当局のコメントをいただいて最終判断ということでよろしいでしょうか。

【原田委員】そうですね。

【事務局】他の事業者さんについては事務局の方で確認し、併せて回答させていただきたいと思います。

【岡村会長】本件につきまして、他にご発言はありますか。原田委員はご反対ということでは

なくて、支局に確認して疑義があるというような場合にはあらためてこの場で審議を頂くということでして、まずは事務局から市内の他の事業者、近隣、及び支局への問い合わせをしていただいたうえで、支局から疑義というかご意見があるようであれば戻す、確認するというような形でよろしいでしょうか。事務局は進め方としてこれでよろしいでしょうか。

【事務局】そうしましたら、こちらの帰車料金の部分については岡村会長がおっしゃったように、支局として特段問題ないという判断でございましたらという条件付きで本日まで承認をいただき、もし支局の方からご意見がある場合には再びこの協議会の方に戻すというようなかたちで進めさせていただくのが良いかと思えます。

【岡村会長】はい、ということで事務局からご提案があったように、もし再度審議が必要となった場合には、そのときにあらためて事務局から協議方法等をご連絡いただくということにしたいと思います。では、今の帰車料金について、またはその他でご発言はありますでしょうか。特によろしいですか。皆様にお諮りいただくのは、帰車料金以外についてお認めいただけるかということと、帰車料金の部分については、支局から重大なコメントがなければこのままご承認いただき、そうでない場合は、この件に限り書面会議か何かでお諮りするということです。皆様いかがでしょうか。

【稲垣副会長】一つだけよろしいですか。帰車料金について先程のご説明のなかで、「そんなに例はありませんよ」とおっしゃっていたのですが、もう少し具体的に言うと全体のどれくらいになるのでしょうか。

【くにたちさくら会】そもそも20 km以上行くのが月に1回2回あるかないかで、毎日ある訳でもないですし、週に1回ある訳でもないのです。でも設定しておかないと運転手を確保するときに言いづらいんですね。「羽田まで1時間半かけて行って、帰りは何もありませんか」と言われると、今のところ「まあそうですね」ということになりますので。

【稲垣副会長】利用者としては一人か二人の方がそういう利用をなさるとのことなんですか。

【くにたちさくら会】まあそうですね。一人か二人です。

【稲垣副会長】なるほど。利用回数としては月に1~2回程度で、年に20回もいかないくらいでしょうか。

【くにたちさくら会】いやいや、20回も絶対にいかないですね。

【稲垣副会長】はい、分かりました。ありがとうございます。

【岡村会長】他はいかがですか。はい、お願いします。

【赤尾委員】単なる質問に近くなってしまうと思うのですが、付添料金のところについて、かっこ書きのところは今回追記になったとご説明がありました。玄関から車までの移動で身体介助はいたしません、ということですね。付添料金が発生する場合、どのようなことをされて

いるのかいくつか具体例を教えてくださいいただけます。

【くにたちさくら会】家の中から玄関に出て来るまでは、たいていヘルパーさんが対応されています。私どもは対応できませんので。玄関から車まで距離がある場合には、家の真ん前が駐車場、もしくは道路の適当な場所まで我々が対応することはできます。

【赤尾委員】車いすを押してあげたりとか、そういうことですね。

【くにたちさくら会】はい、そうです。

【赤尾委員】承知いたしました。ありがとうございます。

【岡村会長】他はいかがでしょうか。そうしましたら、採決に移りたいと思います。帰車料金については、先程申し上げたように条件付きで諮りをします。本件につきましてご承認いただける方は挙手を願います。はい、ありがとうございました。条件付きで承認されました。ということで、帰車料金について、確認のうえ何かありましたら委員の皆様にご連絡をお願いいたします。

では続いて、東京自立支援センターの運送の対価等変更申請に移ります。事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局】はい。では、特定非営利活動法人東京自立支援センターご担当者の方は前に出て来て下さい。事務局から概要を説明させていただきます。資料 4-1「福祉有償運送に係る旅客から収受する対価等に関する変更内容」をご覧ください。運送の対価についてですが、市内・市外ともに変更となっています。市内は 1 乗降 500 円が 700 円に、市外 6.0 km 未満が 800 円から 1,000 円に変更となり。市外 6.0 km 以上については料金の区分についても変更し、市外 6.0 km 以上～25.0 km 未満が運行距離 (km) ×180 円、市外 25.0 km 以上が運行距離 (km) ×200 円となっています。変更理由は、これまでの料金体系では今後運営が困難となるためです。

続きまして、運送の対価以外の対価についてですが、こちらは 2 点変更があります。1 点目は現在の「遠距離片道回送料金」が廃止され、片道料金 (市外 6 km 以上) という形で新たに設定されるというものです。お迎え、お客様を降ろして引き返すなどお客様を乗せずに市外 6 km 以上を走る場合には、運行距離 (km) ×90 円を申し受ける内容になっています。2 点目はキャンセル料の変更ですが、こちらは運送の対価の変更に伴うものです。

続いて資料 4-2「運送の対価等比較表 (対タクシー運賃・料金)」をご覧ください。こちらは先程くにたちさくら会の協議時にご説明したとおり、タクシー運賃の 8 割を目安に対価設定されているかどうか確認するものです。事務局の方で事前に確認をしましたが、全事例につきタクシー運賃の 8 割を超えていませんでした。事務局からの説明は以上です。補足等がありましたら、東京自立支援センターの方からお願いいたします。

【東京自立支援センター】はい、ありがとうございました。東京自立支援センターはしょうがいを持った方たちの就労支援、生活の支援をして 15 年くらいになります。途中からこの福祉有

日につきましては、あらためて日程等を調整したうえでこちらからご連絡いたしますが、内容としては地域公共交通計画の策定に向けて皆様にご議論いただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【岡村会長】委員の皆様から、これを機会に何かご発言はございますか。はい、お願いします。

【熊井委員】要望ばかりで申し訳ありません。次回は未定とおっしゃられていましたが、計画策定に向けて大まかなスケジュールのようなものを次回ご提示いただければと議論がしやすいかと思っておりますので、ご検討いただければと思います。

【岡村会長】計画策定も重要議事かと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。他、ありますでしょうか。はい、お願いします。

【原田委員】あの1点だけ、東京自立支援センターさんの片道料金ですが、これは6 km以上30km 行った場合には、30km かける90 円で2,700 円が迎車料金ということでよろしいですか。

【東京自立支援センター】基本的には帰りで、利用者を目的地まで送った後の帰り、乗せなくて帰って来るという場合です。

【原田委員】ごめんなさい。では、文章が間違っているということでしょうか。

【東京自立支援センター】その日、病院に行って入院することになると、自宅への送りがなくなるので、そういう場合の帰車の料金です。

【原田委員】では、迎車料金という考え方でいいんだね。

【岡村会長】迎車と帰車を同じ扱いで片道回送という言い方をして設定されているということですね。

【原田委員】こちらについても先程と同じように支局に確認してもらいましょう。他のエリアではないので。

【事務局】本日支局の方が体調を崩されたということで急遽ご欠席となっております。申し訳ございません。

【岡村会長】他、皆様ございますか。よろしいですか。はい、ではこれをもちまして令和7年度年度第3回国立市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。どうもありがとうございました。

事務局追記：

議事2について、福祉有償運送の「運送の対価等変更申請」において、帰車料金（迎車と帰車を同じ扱いで片道回送という考え方に基づく）に対するご意見がありました点は、東京運輸支局に確認したところ、帰車料金の設定は特段問題なしという回答がありました。

これを受けまして、くにたちさくら会と東京自立支援センターの「運送の対価等変更申請」

は、全て承認され協議が調ったこととなりました。