

令和 8 年度第 1 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 6 月 24 日（水）午前 1 0 時 0 0 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 19 名	佐藤委員、富樫委員、石田委員、原田委員、清水委員、内山委員、川村委員、 土岐委員、大和田委員、犬竹委員、小楠委員、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、瀧柳委員
事務局	松平道路交通課長、馬場福祉交通担当課長、浅川係長
議題	（１）令和 7 年度運行実績報告 ・コミュニティバス「くにっこ」、コミュニティワゴン「あおやぎっこ」 ・福祉有償運送 （２）国立市地域公共交通計画骨子案について （３）福祉有償運送の更新登録（くにたちさくら会）【審議事項】

【岡村会長】 それでは、ただいまより本年度第 1 回国立市地域公共交通活性化協議会を開催します。では出席状況と委員変更の報告を事務局から報告をお願いします。

【事務局】 事務局より会議の成立についてご報告をさせていただきます。本日、京王電鉄バス株式会社の三浦委員は代理の方に出席をいただいております。国立市地域公共交通活性化協議会等設置条例第 7 条第 2 項の規定により、本日、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をいたします。今年度より国土交通省関東運輸局東京運輸支局の小林委員に代わり川村委員。同じく東京運輸支局の中山委員に代わり内山委員、東京都北多摩北部建設事務所の榊原委員に代わり犬竹委員にご出席をいただくことになりました。新しく委員になられた皆さまより一言をいただければと思います。

【川村委員】 4 月に東京運輸支局輸送担当に着任しました川村と申します。今後ともどうぞよろしく願いいたします。

【内山委員】 4 月に東京運輸支局総務企画担当を主席運輸企画専門官に着任しました内山と申します。今後ともどうぞよろしく願いいたします。

【犬竹委員】 4 月に東京都北多摩北部建設事務所の管理課長に着任いたしました犬竹と申します。この会議は、都道管理者の職員として出席させていただきます。よろしく願いいたします。

【岡村会長】 それでは事務局より配付資料確認等、ご説明をお願いします。

【事務局】本日配付いたしました資料について確認をいたします。

資料 1-1 令和 7 年度国立市コミュニティバス「くにっこ」報告

資料 1-2 令和 7 年度国立市コミュニティワゴン「あおやぎっこ」報告

資料 1-3 福祉有償運送 運行法人別運行件数および利用申込者数

資料 2 国立市地域公共交通計画骨子案

資料 3-1 自家用有償旅客運送の更新登録の申請（くにたちさくら会）

資料 3-2 福祉有償運送（更新登録）についての事前調査

資料 3-3 福祉有償運送更新登録申請団体要件確認表

以上が、事前送付いたしました資料になります。加えまして、国立公共交通マップ、くにっこ時刻表、あおやぎっこ時刻表を机上配付しております。お確かめいただければと思います。それから、くにたちさくら会の更新登録に関する一部書類につきまし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、ご了承いただければと思います。以上、過不足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。よろしいでしょうか。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つきまして委員各位のお名前を記載させていただきます。録音した音声から議事録を作成する関係から、質疑応答の際には所属とお名前を述べてからご発言をいただけますと助かります。また、本日は 1 時間半から 2 時間程度の会議を予定しております。以上になります。

【岡村会長】 はい、それでは進めて参ります。本日比較的議事内容が多いと伺っておりますので、事務局それから皆さまにご協力をよろしくお願いいたします。

それでは最初に、まちづくり政策監から、地域公共交通計画の諮問というのが最初にあるようでございますので、よろしくお願いします。

【事務局】 諮問に移らせていただくのですが、まちづくり政策監が本日所用により参加がかなわないことになりまして、代わりに基盤整備担当部長の中島の方から諮問をさせていただければと思います。

【都市整備基盤部長 中島】 急遽まちづくり政策監の方に所用ができてまして申し訳ございません。それでは読み上げさせていただきます。国立市地域公共交通活性化協議会会長岡村様、国立市長 濱崎真也。諮問書。国立市地域公共交通活性化協議会等設置条例（令和 7 年 3 月条例第 3 号）第 3 条第 1 項の下記事項について貴協議会のご意見をいただきたく諮問いたします。

1.諮問事項国立市地域公共交通計画について 2.諮問理由 近年、バスの運転士不足が全国的に生じる等、地域公共交通を取り巻く現状は、従来と比較し、大きく変化しています。このような時代の変化に対応していくため、国立市では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条第 1 項に基づく地域公共交通計画の策定を行う予定です。将来を見据えた新たな施策や、持続可能な公共交通のあり方を含めた計画の策定に向け、市の地域公共交通に関する施策

の大綱となる「国立市地域公共交通計画」について、貴協議会のご意見をお伺いいたしたく諮問いたします。

【岡村会長】 はい。ありがとうございます。

【事務局】 ありがとうございます。諮問書に基づきまして、この後、議題の２つ目で協議会委員の皆さまから計画の骨子案に対する様々なご意見をちょうだいできればと思います。お願いいたします。

【岡村会長】 はい。ということで諮問をいただきましたので、本日皆さんご議論をお願いいたします。では議事の上から参ります。

（議題１：令和７年度運行実績報告）

【岡村会長】 １番目、令和７年度運行実績報告、２件でございます。お願いします。

【事務局】 では、まずコミュニティバス「くにっこ」とコミュニティワゴン「あおやぎっこ」の令和７年度運行実績からご報告いたします。資料１－１をご覧ください。令和７年度の国立市コミュニティバス「くにっこ」についてご報告いたします。会議に初参加の方もおられますので、２ページの「くにっこ」のルート図をもとに概要に触れさせていただきます。「くにっこ」は定時定路線乗り合い交通でルートは２種類あります。１つ目は青い線の北ルートです。こちらは国立駅北口とＪＲ中央線北側エリアを結んでいます。もう１つは、オレンジ色の北西中ルートで国立駅と路線バスが通っていない北西中エリアの住宅街と体育館、福祉会館、市役所といった主要施設等を結んでおります。この２ルート、朝６時４５分から夜の２０時３８分まで、２台のミニバスで運行しております。資料１ページに戻ります。令和７年度の利用者数は２ルート合計で３１万７４３人となり、過去最高を更新いたしました。令和２年５月策定の国立市総合基本計画第５期基本構想第二次基本計画に記載の目標値の３０万人を２年前倒して達成しております。この後議題にある地域公共交通計画骨子案に時間帯別のくにっこの利用者数の推移が記載しておりまして、北ルートの平日１便の利用者数が多くなっています。これは立川国際中等教育学校附属小学校の生徒さんの通学時の需要と思われます。たくさんのご利用をいただいている中で、北ルートの利用者数が横ばいになってきていることを課題の１つとしてとらえております。運行事業者からのご報告もありますが、これ以上乗れないということをデータも示唆しているのではと思われます。現在「くにっこ」の車両は２台ありますが、朝の時間帯は２台すべてを北ルート運行に充てています。立川国際の生徒数の変化、スクールバスができるかなど、情報を集めながらどう対処すべきか、今後検討していきたいと思っています。続いて収支率につきまして、令和７年度は５７％となりました。収支率は運行経費をバスの収入で幾ら賄えたかを示しております。収入で賄えない金額を市からの運行補助金で補っています。令和７年度は前年度のような大掛かりな車両修繕や車両更新などの費用はあまり生じておりませんでした。また、令和６年度の運賃改定と利用者の増加の効果で収入は増加しています。一

方で、人件費をはじめとした運行経費は増加傾向です。今後は車両も老朽化しておりますので、更新を行う際には経費が増加するタイミングが来るが見込まれます。くにっこについては以上です。

続いて、国立市コミュニティワゴン「あおやぎっこ」についてご報告します。資料 1-2 をご覧下さい。こちらにも 2 枚目にルート図を記載しております。こちらは南武線の矢川駅と地図の左側にある青柳エリアを結ぶ 10 人乗りワゴンタイプの定時定路線の乗合交通です。朝は青柳エリアと矢川駅を結び、日中は 1 時間おきに市役所を通るルートとなっています。台数は 1 台で、平日・土曜日のみの運行で日曜日は運行しておりません。資料 1-2 に戻ります。利用者数は年間で 2 万 618 人、1 日当たり 67 人でした。令和 6 年度に続き過去最高を更新しています。

「あおやぎっこ」は運賃別の利用者数の集計があるのですが、200 円（大人）の方が全体の 28%、100 円（70 歳以上の方や小児の方）が 64%でした。100 円の方の利用割合が年々増えています。収支率は 22%です。空席のこともありますので、利用者数を増やして活用していただけるよう、利用促進をしていくことが必要ととらえております。ご報告以上になります。

【岡村会長】 はい。それでは本件につきましてご発言ご質問等ありますでしょうか。

【篠原委員】 篠原です。よろしくお願いします。「くにっこ」ですが、私は北西中ルートをよく利用するのですが、ここ 1 年ぐらいで車椅子はもうすでに乗っておられて、私が乗れないということが 2 度ありました。この前まではあまりなかったのですが、結構皆さんに使われているのかなと思っているのと同時に、車椅子利用者の、なかなか時間に余裕がない中で、疲れたときにすごく困ったなと思っております。以上です。

【事務局】 ご意見いただきましてありがとうございます。コミュニティバスをお使いいただいているところでご不便をおかけして大変申し訳ございません。「くにっこ」なのですがミニバスという車両の構造上どうしても車椅子が 1 台しか乗車ができないようになっております。ただ、車両を大きくするというふうになりますと、どうしても地域の足といいますか、住宅街狭い路地を利便性向上のために通っている関係で、どうしても大型にすることができないというような事情もございます。今後ですね、そのように重なった場合、もちろん車椅子の方もそうですし、今後高齢者の方が増えていきますので、どうしても複数重なってしまうということは多々あるかと思しますので、そういった場合に増発をするとか、そういった対応ができないかということを検討して参りたいと思います。ご意見ありがとうございます。

【岡村会長】 はい。お願いします。

【瀧柳委員】 瀧柳です。よろしくお願いします。以前にも申し上げたのですが、新しいバスを発注するときにはぜひ弱い方の意見を聞いて、作る前に相談してほしいと思います。やはり後ろ扉から乗りたいです。今の車両で要望点を考慮するならば、今、椅子を持ち上げるところを後ろから持ち上げられるようにすると、後ろから入れば 2 台は乗れる構造になるので、ぜひそれを前向きに取り入れていただきたいと思います。あと、「くにっこ」の乗り場で雨よけを

つけてほしいなと思っております。以上です。

【岡村会長】 はい。というご意見でございますので、はい。

【事務局】 ありがとうございます。「くにっこ」をいつもご利用いただきありがとうございます。すいません。車両更新の際に、車両の構造上後ろから乗降ができるような形のものにして欲しいというようなご意見と理解いたしました。更新の際にはおっしゃられる通りどのような方でもお使いがしやすいような形で意見を取り入れて参りたいというふうに思っております。ミニバスの構造とか種類はあるかと思えますけれども、購入の際には、ぜひ瀧柳委員はじめまして、高齢者の方も車椅子の方もお子さんも、乗りやすいように意見を取り入れて参りたいというふうに思っております。

もう1点、雨よけの件になるのですが、どうしても道路上に停留所がある関係から、すべての停留所に雨よけをつけるということは、法的にもちょっと難しいところかというふうに思います。ただ例えば国立駅南口のように、乗り降りの多いところですか何とか木々の間でできるようなところがないかというところについては、骨子の際とかには、検討して参りたいというふうに思います。以上になります。

【岡村会長】 他はいかがでしょうか。利用者数については微増というところでございます。よろしいでしょうか。はい。それでは1番目の議事はこれで終了とさせていただきます。それでは2番目ですね、これは福祉有償のご報告でございます。お願いします。

【事務局】 続きまして令和7年度福祉有償運送の運行実績についてご報告をさせていただきます。資料1-3をご覧ください。上のですね、大きな表になるのですが、こちらが運行法人別に年度ごとの運行件数及び利用申込者数をまとめたものになります。下の小さな表なのですがこちらが全事業者合計を年度ごとにまとめたものになります。運行件数、新規利用申込者数ともに前年度より減っております。この理由についてですが、車両やドライバー不足から新規利用申し込みの受け付けを停止されていた事業者があったことや、国立ルールの撤廃により事業者ごとに運賃等を設定するようになった結果また受け付け窓口が市役所から事業者に変更になったことなど、様々な要因が関係していると考えられます。これから策定していく計画の中に福祉的な交通についての施策も取り入れていく予定ですので、各事業者へ聞き取りを行いまして、実態や課題の把握に努めていきたいと考えております。報告以上になります。

【岡村会長】 本件につきましてご発言いかがでしょうか。あくまで数値の推移としてはということですが、方式の変更等、いろいろなことが関係しているというご説明でした。特によろしいですか。個別の話はもちろんこの後でも福祉有償でございますけど、全体の話はここでいただいても結構です。では何かございましたらこの後の議事でも関連おそくしますのでその時ありましたら、ご発言お願いします。では、次に参りますが、よろしいですか。それでは2番目、国立市地域公共交通計画骨子案でございます。事務局からご説明をお願いします。

（議題 2：国立市地域公共交通計画骨子案について）

【事務局】 はい。ではお手元の冊子資料 2 をもとにご説明をさせていただきたいと思います。説明なのですが支援業務を依頼している事業者より、まずは骨子案の構成全体の説明をさせていただきまして、質疑等につきましては、全体説明が済んでから、ご発言をいただければと思います。

【支援事業者】 よろしくお願いたします。資料 2 をご覧下さい。冒頭市長のご挨拶ということでこれ最終的な計画書とした際に、盛り込もうというふうに予定にしております。次ページに目次です。1 はじめに、2 に上位関連計画における位置付け、3 本市の地域公共交通に関する現状と課題。現状と課題につきましては、昨年度の、この会議の場でも一部ご報告させていただいたところです。4 基本的な方針とありまして、本日はこの 4 基本的な方針を中心にご議論、ご意見を頂戴できればありがたいと思っています。以下、5 に目標達成に向けた施策、6 に計画の推進及び評価方法等ありまして、5 と 6 につきましては現時点での、こんなイメージになりますというイメージのみの記載となっていて、具体的中身につきましては、また次回の会議でご議論いただきたいというふうに思っています。

まず 1 ページ目ご覧下さい。「はじめに」の中で、計画の目的や背景を記載しています。下段の（3）計画の目的のところにも記載をしていますけれども、本計画は、公共交通が実現します移動の理念、理想を示す基本方針、その達成のための目標及び施策の体制体系を示すマスタープランとしてまとめるものだというふうにご理解をいただければと思います。

2 ページでは計画の位置付けと役割というふうに記載をしていまして、市の総合基本計画、またそれを踏まえた都市計画マスタープラン、それを受けて国立市地域公共交通計画というものがあります。当然関連します計画ですとか方針、これらと整合を図ったものとして取りまとめていくというような内容になっております。

右側には対象区域、対象とします交通手段計画の期間と記載をしています。対象の区域は国立市全体、対象交通手段としては、ここに記載の通りですけれども、鉄道路線バス、「くにつこ」・「あおやぎっこ」・タクシー等の公共交通、これらに加えて福祉の交通やシェアサイクルを含む自転車等も踏まえた計画としていきたいと考えています。計画の期間としては来年度、令和 9 年から 10 年間という予定にしています。ただ途中で、当然計画の内容の見直しも行う予定ということを記載しています。

4 ページ目以降は上位関連計画における位置付けです。先ほど申し上げました通り上位計画との整合、それから関連計画方針との関係、この辺りも当然十分に配慮する必要があります。特に公共交通に関連する内容につきまして、赤の線、アンダーラインで示しています。4 ページ 5 ページは国立市の基本構想基本計画の内容についてになります。

6 ページ。都市計画マスタープランのうち、特に重点的に関連性を図るべき項目を赤字として示しています。なお、都市計画マスタープランは本年度改定の作業中のため、途中段階でそれぞ

れ情報交換を行いながら整合性をこれまで以上に図る予定です。

8 ページには南部地域の基本計画についても示しています。この南部計画の中でも公共交通に関する記述がありますので、これらを踏まえた計画として取りまとめたいと考えています。

9 ページが交通安全計画に関する内容。10 ページの方は、自転車安全利用促進計画についての内容となっています。この交通安全、それから自転車利用促進に関しましては、今年度計画の改定作業中です。こちらにつきましても、内容を更新いたしまして、本計画との整合性についても目配りをしていきたいと考えています。

以下 11 ページには、地域福祉計画、それから 12 ページ目以降は東京都の計画になっています。都の地域公共交通の基本方針、13 ページは都市計画道路の整備方針と続きます。都の計画内容についても、この国立市の計画等を十分に整合するような案内用として全体を取りまとめたいと考えています。以上駆け足になりましたけれども、上位計画関連計画の紹介になります。

15 ページから、市の地域公共交通に関します現状と課題について示しています。内容については、基本的に昨年度報告をした内容になっています。ただ、昨年度報告した内容を、いくつかの切り口で項目を再整理しました。15 ページから始まる部分につきましては、今後、公共交通の需要が増加する可能性があるという切り口の中で、人口ですとか年齢構成、免許返納の様子について改めて順番を入れ替えて再整理をしたものです。先ほども運行実績の報告でもありましたが、「くにっこ」「あおやぎっこ」ともに利用については増加の傾向にあるというところ です。これらを踏まえた計画として、検討していきたいというところ です。16 ページが高齢化の進行の状況です。17 ページは免許返納後の意向で、昨年度のアンケートの結果を再整理しました。

18 ページは、現状について 2 点目の切り口になります。時間帯、場所、天候によって公共交通の利用やサービスの偏りがあるということ。これは昨年度も報告をいたしました。先ほどの運行実績の報告にもありましたが、19 ページ右側を見ていただきますと、特に「くにっこ」の北ルートは朝の便数も多く、利用されている方も非常に多いという状況が見て取れます。こういった時間帯、場所によるサービスの変化にどう対応していくのかといったところも、計画検討の上でのポイントになるかなと考えています。

以下、20 ページ 21 ページには、昨年も示しました、公共交通が少し使いにくい区域ということで、時間帯によっては一部の区域においてなかなか公共交通が使いにくい状況にあるということを改めて示しています。

さらに駆け足になって恐縮ですが、22 ページでは昨年度のアンケート調査からバス事業者様へのヒアリング調査、この結果も改めて再掲しまして、課題がどこにあるのかを再度整理しています。

23 ページ目以降は、特に国立の中でもこういった地域に、こういった特徴があるのかを示して

います。23 ページが土地利用ですとか施設の立地状況に関しての現状、24 ページは其中でも、特に生活に密接に関わりある施設がどこにあるのか、必要な施設の部分について示しています。こういった施設分布に対して満足度がどうなのかを 25 ページに示しており、昨年度のおさらいになりますが、南部地域とそれ以外で満足度に若干の差異があるということを報告しました。

以下、26 ページ目以降に関しましては、会議の中でも話がございました、バス運行に関する内容の一環として、ドライバー不足の現状についても整理しています。バス事業者へのヒアリングの結果を改めて示していきまして、乗務員・運転士が減少傾向にあるということも、改めてお伝えさせていただくところです。

また 28 ページにはですね、こういった現状に対して、市民の方がこういったご意見お持ちなのかを示していきまして、特に「くにっこ」に関するご意見の中では、運行本数に関するご意見が非常に多くを占めていることも報告をさせていただきました。

さらに 29 ページ目以降は福祉に着目した形で、現状の分析を改めて再整理をしました。福祉有償運送の利用の現状ですとか、それから 30 ページでは、福祉有償運送の登録者の内訳を示しています。昨年度実施のアンケートの中では、福祉有償運送の認知度についても確認をしました。こういった現状の中で、福祉の輸送をどのように考えるのかも、計画の中でのポイントになろうかと思っています。

以下 32 ページでは、通勤・通学、主要な市外への移動といった切り口で現状について整理をしています。鉄道の利用の状況ですとか、市外への移動手段、移動目的も、改めて順番を入れ替え再整理しました。34 ページの中で、特に市内を幾つかの区域に区分し、その区域間の広がりの実態がどのようになっているのかも分析しました。

35 ページの中では社会環境の変化も踏まえまして、デジタル化ですとか、脱炭素、公共交通を取り巻く社会情勢の変化について再整理をしました。デジタル技術の進展ですとか、36 ページでは脱炭素化の状況、それからコラムとして取り込んでいますが公共交通を取り巻く技術革新を記載しました。周辺市でも、このような取り組みを行っているということを紹介しています。

以上、大変駆け足でございますが、昨年度の現況分析を改めておさらいをさせていただきました。その内容を 38 ページに取りまとめています。現状をですね、昨年度のまとめの中では、1 から 5 の 5 点、5 つの切り口で示していましたが、それを再編整理しまして、現状として 7 つの項目にまとめました。これを踏まえて、課題として 5 点に整理しています。

課題の 1 点目は公共交通を持続させるための最適な供給のあり方、これの検討が必要なんじゃないかということ。2 点目は、国立市の中は、鉄道駅を中心とした利便性の高い交通ネットワークの結節機能の強化、これが求められるのではないかということ。3 点目としては、利便性の低い地域、一部にあるこういった地域ですとか、交通弱者を対象とした移動支援がどうあるべき

なのかといったところ、4 点目としては公共交通を補完するような、安全で快適な移動環境をどう作っていくのかということ。5 点目としては、新技術ですとか環境への配慮といったところで、課題を 5 つに集約、整理をしました。

この課題を踏まえまして、本日はこの 4 章で基本的な方針を示させていただきました。国立市の、総合基本計画での理念とその中に挙げているキーワード、特に交通環境に関わることを赤字で記載をしています。こういったところが、国立市の総合計画の中でも示されていて、かつ、緑のところでは都市計画のマスタープランの中でも、交通に関する記述があります。こういった内容を踏まえた上で、公共交通の基本理念、これを、一番下段に示しているような「コンパクトな都市構造を支え、誰もが安心して自ら移動できる、持続可能な交通体系」を作っていくということを理念目標に掲げてはどうかと、骨子の案として提案をさせていただきます。この骨子、基本理念、目標に対しまして、40 ページ目以降では、目指すべき将来の公共交通ネットワークを示しています。

都市計画マスタープランの中でも、都市構造とネットワークが示されています。基本的にはこれを踏襲しながら、交通環境をこのネットワークを定義づけていきたいと考えています。

特に公共交通が担うべき役割については、右側 41 ページの方にも示しています。路線バスとかコミュニティバス、コミュニティワゴンといったような様々な公共交通、また、タクシーですとか、自転車、他にも福祉的な交通というところも、こういった様々な交通手段を使いながら皆さんが移動されている状況があります。

これを引き続き、誰もが安心して移動できる交通体系の形成、これを目指していこうと考えており、適材適所で役割分担をしながら、交通体系を作っていくことを整理しています。具体的な公共交通ネットワークにつきましては、42 ページ目以降に、現状の公共交通ネットワークがどのようになっているのか、そういったところを図も示しながら整理をしています。特に現状の公共交通網に関しては、市を越えて広域的な機能を有するような鉄道を含むような広域交通もあります。

また一方で、市内で路線が完結するような、地域内の交通といったような交通がありまして、これらが組み合わさって、国立市内をカバーしているというような状況です。

またさらに、これらを補完して市内をきめ細かくカバーするような、「くにっこ」、「あおやぎっこ」といった地域内の補完交通といったものが機能しながら、公共交通ネットワークができていくというのが現状かと思っています。

こういった現状に対しまして、右側 43 ページをご覧ください。一部、こういった、広域交通、地域内交通、地域内補完交通というような位置付けを飛び越えて、利用者が非常に多い区間、そういったものがあります。これらを重ねて図にしたものが 43 ページのものでして、どうしても道路幅員に起因して使える車両が限定的だということがある一方で、非常に公共交通のニーズが高かったり、需要が多かったりといったようなものがあります。こういった地域の二

ズですとか、利用のされ方、実態に即して、公共交通ネットワークの機能役割を再整理する必要があるのではないかなということで提案をさせていただきました。

具体的には「くにっこ」の北ルートに関しては、地域内交通、路線バスと同等の利用がされているような区間もございます。また南部地域に関しては、人口密度が低いのですが、どうしても公共交通の利便性が低いという地域になっていますので、補助的な交通の導入など、必要性についても検討をすべきなのではないかということで、整理をしています。

さらにめくっていただきまして 44 ページでございます。こういった現在のネットワーク、それから利用の実態ですとか地域のニーズ、これらを重ね合わせて理想とする機能役割といったところで、公共交通ネットワークの提案をしています。特に将来の都市構造を見据えた上で、公共交通ネットワークをこう考えるべきなのではないかということで示しているものです。

特に外との繋がりを持つような交通に関してはピンク色の広域交通の色分けをさせていただきました。地域内の交通に関しては、オレンジ色の色合い、それから青の線につきましては、地域内の補完交通ということで色分けをしております。こういった公共交通ネットワークで、充実を図っていききたいということの整理をさせていただいたところです。

以上のようなネットワークを踏まえて本日は 45 ページに A3 の折り込みで、基本方針からその施策の方向性の案といったところを 1 枚のペーパーで整理をいたしました。

このペーパーの見方ですが、一番上段に基本理念、先ほどご紹介をしました理念を記載しています。この理念が関連計画との整合性がちゃんと図れているのかというところがわかるように、2 段目に関連計画の方針についても、記載をしています。こういった背景の中で、下段の方では公共交通に関する現状 7 点、これを集約再整理した地域交通に関します課題 5 点。この 5 点を踏まえてですね、基本方針案として方針の 1 から 5 までを示させていただきました。1 点目が、効率的で安定した公共交通ネットワークを確保していくということ。2 点目としては、暮らしを支え、支援するような公共交通サービスを提供していくということ。3 点目としては、福祉分野と連携した、市民の移動支援を推進していくということ。4 点目としては公共交通と一体となります歩行者自転車、これらを含めて、安全で快適な移動環境を確保していくということ。5 点目としては、公共交通を取り巻く環境が非常に進んでいますので、次世代技術ですとか環境配慮、これらを踏まえて、持続可能な交通を推進していくと、5 つの基本方針を掲げさせていただきました。この方針に基づく施策の方向性についても記載をさせていただいています。

全部で 13 の方向性の案を示しました。具体的にはこの方向性の案を持って、次の 46 ページの中で、基本方針から施策の方向性を踏まえて、個別具体の施策を今後検討し、その実現性も加味した上で、具体の取り組みを作って、この計画書の中に盛り込んでいくという予定です。本日はこの個別施策に関してはまだ項目出しのレベルですが、皆さんからのご意見も踏まえて、個別の施策に関しては、深掘り検討していきたいと思っています。また、公共交通計画としては次の 47 ページに示したように、各方針から施策の方向性に対します個別施策を、このような

カルテ形式で、こういった施策なのか、具体的に誰がいつ取り組むのか、そのスケジュールはどうなっているのか、このようなものをお示した上で、計画全体として取りまとめていると思っています。さらにその計画につきまして、言いつ放しではいけないので、次の48ページに記載したような評価指標、目標値といったものを示した上で、その実現が着実に進んでいくように、チェックをしながら進めていくということを想定しています。以下、49ページに関しては推進の体制ですとかモニタリングの方法についても、コメントする予定です。

以上、駆け足になりましたが、国立市の地域公共交通計画の骨子の構成案、それから4章の中では、基本方針として本日ご議論いただきたい内容をお示しいたしました。資料の説明は以上です。

【岡村会長】 はい。というところで、まず全体のご説明をいただきました。事務局にこの先をお伺いしますと、今日の資料で赤い帯で「次回議論」というところは、具体的話は次回になりますので、特に「次回議論」と書いてないところについてのご意見を。おそらくですが目次を見ていただくと、1.2.3のはじめに、さらに上位・関連計画、それから現状と課題、こちらはこれまでこの会議で一部示していただいたところもありますので、ちょっとそれも踏まえまして、何か気になるところがありましたら、ぜひ改めてご意見をいただきたいというところで。あと、4.5.6がまだたたき台の、そのまたたたき台ぐらいと思ってご自由に意見をいただければというふうに思っているところで、4.5.6は何かここで結論を出すということではないかなとは私は思っております。では少し時間をとりたいと思いますのでご発言のある方からお名前をおっしゃっていただいて、ご発言をお願いいたします。

【原田委員】 タクシー事業者の銀星交通の原田でございます。地域交通活性化、法律ができて、たまたま令和2年の6月、法律第36号ですかね。それが出たときに私もじっくり読ませていただいたのですが、今ご説明があったものと照らし合わせると1点だけ欠けていることがあります。それは観光です。法律には第一条の目的の中に、観光というのがあります。国立にどれだけ観光資源があるか分かりませんが、たまたま今年から北庁舎2階に国立の観光まちづくり協会が入りまして、まちづくり協会が今年でちょうど丸20年になるのですね。この地域活性化法に入っている観光というのは、今回ご説明いただいた交通計画の中には一文字も入っていません。この辺が、ちょっと問題があるのかなと。それとできれば、観光マップとまちづくり協会とも連携して、今までいろんな撮影やいろんなドラマ等の現場も国立にあちこち点在していますけれど、やっぱりそれはどこにいつ頃何があったとか、私の方にはいくつか資料が残っていますが、やっぱりそうするとその使われた周辺の証拠とかね。また、観光になるのか分からないのですが、実際に、撮影現場に来られている、他市からの流れもあるのですよね。ですから、もしそのようなことも含めた形で、交通計画の中に何か取り入れていただいたらなというのが、私の意見です。以上です。

【岡村会長】 はい。ありがとうございます。ぜひこれ、我々が勝手に書くわけにいかないこ

とだと思うので、ぜひ観光部署との関係で、まずは整理をいただくのかなと思いますけれど、何か追加で事務局からあればですし、なければ検討しますということだけで結構ですけど、いかがですか。

【事務局】 原田委員ご意見ありがとうございます。おっしゃられる通り観光の視点というところでは今回の計画全く入っておりませんでして、抜け落ちていたところでございます。国立市は南武線より北側につきましては基本的に住宅街があって良好な環境という文教地区というところもございます、観光というよりは日々の暮らしの足を守るということがこれまで市の施策として、注力していたところかと思います。ただ、原田委員おっしゃられる通り、観光まちづくり協会の方も北庁舎の方に引っ越して参りまして、何か、ロケーション等もですし、公共交通を使って、観光という視点も入れながら、協会や商工会関係とか関係部署等と連携して、できるようなことがあれば考えていきたいと思った次第でございます。以上です。

【岡村会長】 はい。他はいかがでしょう。はい、瀧柳委員お願いします。

【瀧柳委員】 原田委員の言われた通りだなと思いました。観光と言えるかどうかかわからないですが、例えば旧本田家に行くにも、城山公園とか、矢川から向こうの田園風景など。他にも不便がありまして、市役所付近に来るときも縦軸の交通がなくて、私も今日もこの車椅子を走らせてきましたが、本当に縦軸の交通はもっとよくできるのではないかと。あと少ないですが、観光名所となるところの交通はよくできるのではないかと、私も思います。あと前々回に出た泉団地からの交通、京王バスが一路線廃止という件も、やっぱり国立以外に向かうルートも、どんどん考えていただきたい。

私は北ですけど、あまりにもタクシーが予約できないので、最近立川駅から普通のタクシー、背中の大きなタクシーに乗ることが多いです。あっちのほうが安価なのです。安価で福祉券も使える。福祉タクシーとは言え、高額だったり、あるいは予約ができなければ、お客様がいなくなるので、すごくよく考えて欲しい。もし、普通のタクシーのほうが安価で便利なら、そっちを変えていくべき。もっと普通のタクシーは車いす利用者が手軽に乗れるような方法を考えていくべきだと思っています。以上です。

【岡村会長】 はい、ありがとうございます。泉団地等については、おそらく次回以降でかなり具体的に地域を絞った方向性などは議論するということによろしいですか、というのが1つ目と。タクシーに関する規律を計画の中でどういう形にするか、また福祉有償とかタクシーという乗り物の名前で整理をするというのと、使われる方のニーズという形で整理していくということと、多分両方あるかと思いますので、そのあたり現時点で事務局からあるでしょうか。

【事務局】 ご意見ありがとうございます。瀧柳委員がおっしゃられたように、観光という視点での南部地域の計画というところは特に交通には入れていなかったところでありましてご指摘いただいたかと思います。ただ本田家ですとかあとは郷土文化館ですとかは、今は一応路線バスが通っているというところがあります。ただ、城山の方はちょっとそのあたりがどうして

も何の交通もないというところになっております。瀧柳委員がおっしゃった通り南部地域の方にも魅力的な観光拠点となるような場所が点在しておりまして、例えば健康まちづくり戦略室のほうではウォーカブルな街ということで、歩きを基本とした観光マップの方を作成したりしております。ここに公共交通という視点も入れられたら、よりウォーカブルかつ観光ということで、地域の足、公共交通を使っていただくということもできるのではないかというふうに思っております。まちづくり協会、健康まちづくり戦略室、関連団体と、協議・連携して今後も計画を策定していきたいと思っております。

もう1点ですね、福祉タクシーよりも実は普通のタクシーの方が利用しやすいというところを本日ご指摘いただきまして、そうだったのかと新たな視点になっております。どうしても車椅子をご利用されている方は福祉タクシーの方が利用しやすいのではないかというふうにちょっと頭でっかちで硬い考えでした。福祉タクシーとか、おおぞら号とか、福祉有償運送とか、普通のタクシーとかというようなところは、計画として考えてはいましたが、利用者目線でこういうふうな方が実は使いやすいとかいうニーズについては視点が入っていなかったところがございますので、今後ご意見いただきながら、計画に盛り込んでいければなというふうに考えております。ありがとうございます。

【岡村会長】 はい、お願いします。

【伊藤委員】 国立あおやぎ苑の伊藤です。実はこの資料を事前に見させていただいたときにメールでも質問させていただいたのですが、やはりこの資料を見ていて、あくまでも平時ってというのが、前提条件としてあるのですよね。4.3.の基本指針の地域公共交通に関する現状⑤で福祉的な交通は心身の状態や目的等によって多様なニーズがあると書かれているのですが、先ほどあった質問と多分同じような内容になると思いますし、②の時間帯や場所天候によってというところは、これ災害時どうするのだということも、僕は考えるべきなのかなというふうに思っています。あくまでも平時が大前提と100%盛り込まれてしまうと、しょうがいをお持ちの方たちがどういう風に移動するのかということ、移動が非常に不便なエリアだけではなくて、どんなに駅の近くに住んでいたとしても、車椅子に乗っているだけでタクシーに乗れないのですよというところを考えて、やったほうがいいのではないかなと改めて思いました。前はメールだけで済ませたのですが、今回はちょっと発言として、声を上げさせていただきました。よろしくお願いします。

【岡村会長】 はい。本件はぜひよろしくお願いします。では続けて、はい。

【熊井委員】 熊井でございます。まず1ページの話、一番基本の話からちょっと話させていただくと、計画の目的のところに、公共交通が実現する移動の理想を示すと書かれていますけれど、国立市が示す、国立市が考える公共交通が実現する移動の理想って何ですか。本当はこのペーパーが出る前にそのあたりはきちんと議論すべきだったと思います。特に2回前とかに。このあたりって、正直ベースで言ってコンサルタントとかに言っても出てこないです。綺

麗にまとめていただくのは当然コンサルさんとか技術があつてできるのですけれど、我々が何を理想に持っているのかというのは、本当は市が考えて、きちんと会議の中で議論すべきだと思っています。目的が理想を示すにもその中身がない。その辺りはこの計画を作りながらお示しいただきたいし、我々としてもきちんと持つべきだと思っております。それが1点目。

2点目が、計画自体、今まででもいろいろと議論がありましたけれど、公共交通は国立市も含めてバラ色の話にはなつてこないと思っています。要はドライバー不足もしかり、その他にも正直公共交通を維持することが国立市でさえ厳しい時期が、多分5年後10年後か20年後かタクシーやバスに出てきます。それでもこの中でネットワークをきちんとしていかなきゃいけない。だからどうやればそれを維持できるのかということをきっちり考える計画にしていいただきたいというのが、要望の2点目でございます。

3点目、地域交通法の話が先ほどから出ていますけれども今月改正されました。特に共同というのが主体となつて、モビリティパートナーシップ制度などいろいろこれから起きてきます。多分この計画は来年度から計画時期に入ってくるかと思ひますけれども、これから改正した内容が施行令として出てきて制度が動き出します。ざっくり言うと、福祉有償とかスクールバスとか、或いは通勤バスとかも地域の交通資源を全部活かして何とかしろみたいな話なので、その制度を使わなくてもいいし、使ってもいいし、使えるものがあれば使えばいいと思ひて、計画期間にのってくるので、ちゃんと勉強したほうがよろしいのでは、というのが3点目です。

4点目が、道路交通法が改正されまして、9月から中央線がない生活道路、こちら法定速度が30キロ以下になるということになります。国立市においてはどこまでですかと送つたけれどもメールが返つてこないで、ざっくり言うのですね、おそらく幹線道、いわゆる大学通りとか桜通りとか或いは甲州街道みたいなもの以外は、私の見る限り、基本的に中央線ってあまりないので、30キロ規制はかなり掛かってくる。もともとコンパクトですし、要は低速が動きやすい地域になってくる。先ほどの公共交通の話とも絡みますが、結局、バスとかタクシーとかで維持できないのであれば、みずから移動していただくしかないとなると、歩きやすいまちづくりであるとか、自転車或いは本日来られている方もそうですけど車椅子で移動するとかになります。速度域が10キロを下回るあたりのものをしっかり使えるような基盤、それを作っていくのが高齢化も進んでいく中で重要になってきます。そのあたりで言うと41ページの模式図でタクシーと自転車、輸送密度と徒歩まで停留所までの移動。輸送密度と輸送速度というのは二アライイコールなのですけれど、本当はこの自転車の下がもうちょっと厚くなるし、これから特定小型原付のカテゴリーのもので高齢者が使いやすいものとか出てきます。こちら辺がアクセシビリティの世界が厚くなってくるはずなので、そのあたりを充実させてくるとちょうど時代とマッチしてくるのかなと思ひております。駆け足ながら言いたいことを言つてしまいました。よろしくお願いします。

【岡村会長】 はい。お答えできることがあればですし、検討しますということならそれでも。いただいた1番目の、理想の移動像を明確にして下さいというところについては、ぜひお願いしますということなのですが、そこは私があまり言うてはいけないかもしれないけれど、上位計画の整理というのが今回第2章にあるので、少なくともそこでは本来議論されていなければいけないはずで、それをしっかり受けとめるというところが最初です。そこはやっている前提で、熊井委員のおっしゃる、より具体の計画に落とすような形での記述というところで、今回そこが少ないとしたら、次回その関係をより明確にするというところかなと思います。部品としては個々に散りばめられているなと思うので、全く抜けているという話ではないのかなとざっと聞いて思ったというところです。事務局より4点について何かお答えできることがあればお願いします。

【事務局】 はい。1点目の今後に向けての方向性ですが、市の考え方としましては、利用者のニーズに合った公共交通を提供したいというふうに思っておりまして、それが大きなところでございます。その上で熊井委員がおっしゃいました、目標を掲げる、達成するために様々なハードルの中で、大きなところに運転士不足があると思います。そこについては継続的に考えていかなくてはいけませんし、当然運転士さんや運行事業者さんとの調整が必要と思っております。2つ目の全般的なところにつきましては、私も委員として出席しておりますが、同じ時期に都市計画マスタープランの改定を行っておりましてその目標も達成ができるような形・文言とを、実態も含めて考えていきたいというふうに考えております。

あと3つ目は、もう答えをずっと考えております。地域交通法の改正内容につきましても、どういう形でできるのかということも含めて検討していきたいと思っております。

4点目の、以前メールをいただいたということでしたけども、熊井委員のおっしゃっているとおり幹線道路、大学通りとか大きなところについては、60キロなのかなというふうに思っておりまして、その他のところにつきましては30キロというところでもよろしいかなと思います。以上でございます。

【岡村会長】 はい。ありがとうございます。熊井委員の4点目というのは、この計画としては最後の45ページの見開きのあたり、方針4のところ、どういう形でこの計画で書くか、あと公共交通及び徒歩、自転車との関係をどうするかという、そんな書き方かなというふうには思いました。特に南武線より北側だと、公共交通で全部移動が叶うわけでは当然なくて、むしろ徒歩、自転車、バスを使って暮らすのが一番便利で使いやすいよという暮らしができるようにしましょうで、南武線よりハケの下辺りになってくると、明らかに車の方が便利だけれども、公共交通、徒歩、自転車でも問題なく暮らすことができるという、そういうちょっとレベル感の違いはあるけれども、いずれにしても、取り残される方はいないという話で、加えて福祉的なところでの取り残さないというところも合わせて書くということになるので、それをうまく落とし込んでいくということをするのかなというふうに思いました。あと、私がしゃべっ

ちゃいけないのですけれど、39 ページで全体のキャッチフレーズみたいのがありますよね、これ先ほど熊井委員が最初におっしゃられた、理想の移動像というのがそれこそコンパクトに書かれるというのが、間違っていないと思いますけど、もう少し具体のイメージができるとか、ここから具体の記述がちゃんと出てくるというようなところは、多分次回それこそきちんと良くなるかなと思いますのでちょっと忘れないうちに申し上げておきます。

【熊井委員】 おおよそ多分理想と近いとは思っているのですけれど、ストレートに言えば、理想を示すと書くなら、早くはつきり書けという、もごもごしないほうがいいと思いますよということです。

【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。

【原田委員】 銀星交通の原田でございます。伊藤委員がおっしゃった有事の際とか、これは国民保護協議会に私は出ているのですけれど、やはりなかなか答えが出ないですね。ですからそれをここに入れるというのは非常に難しいです。ただ簡単に申し上げますと、国民保護協議会というのは防衛省とか、警視庁、或いは病院関係、北多摩だったら北多摩の医師会の会長とかですね、そういう方々の面々で私が出ているのですけれど、やはりその中で皆さん決定打はないですね。特に交通手段を、先生がどうやって来るのかとか、看護師さんがどうやって来るのか、或いは心臓とか腎臓に問題がある、病院に通わなければいけない方々を、どういう選定で誰を優先順位とかというのも全然答えが出ないですね。ですからそこが今後の課題だと思います。それから熊井委員はいつも良いお話をいただいているのですけれど、やはり移動の理想というのは、結局歩いている方や車椅子をご利用の方々も、交通の移動に対して、車だけじゃないというのが計画の中に当然入っていなければいけない。ですから、車椅子が先ほど 10 キロ以下とかね、お話がありましたけれど、移動するときにやはりなかなか歩道もちゃんと走れないとか狭いとか、いろんな問題があるので、そこもやはり大事な点で、もしできたらそういう国立のまちの中の歩道の状態なんかも、過去に実は検討しているのですけれどね、もう一度見直していただいきたいというのもあります。

それから、やはり移動の理想というのは、いつでも誰でもどこでもどこへでもここにも伊藤さんが言った有事のときは難しい。でも理想としてはそのような 4 点、いつでも誰でもどこでもどこへでもというのは、理想は理想ですよね。ただそれにはすぐ 5 分で来て下さい 10 分でバスに乗れますとか、そういう環境というのはまたなかなか難しいので、そこをやはり、何かこうチームがあって、いろいろな観点からのいろんな意見を集約した形で、10 年計画とのことですが途中でまた計画に入れるには、その辺をじっくりとなるべく早めに検討したほうがいいなとお話を聞いて私も思いました。以上です。

【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。

【稲垣副会長】 東京都市大学の稲垣でございます。今までの議論で、非常に重要な視点で意見なさっているなと思って拝聴しておりましたけれども、理想の話っていうのは、会長がおつ

しゃった 39 ページ目にビジョンが書かれていて、そのあとの 40 ページ目からずっと目指すべき将来公共交通ネットワークというふうに書かれているので、このあたりが相当するのだというようにことを事務局はおっしゃりたいのだと思います。おそらくちょっと今ずれているのは、先ほど諮問の中にもありましたけども、その条件が厳しくなっているわけですね。市民が移動したいというニーズがあって、これは何か不満とか困ることがあって、それをすべて解決できるリソースがあれば問題ないのだけれども、それはもう無理ですというような話じゃないですか。だからそういう条件のもとで、理想は何なのかって言う理想だと思うのです。現実的なことを踏まえた上で、これは将来の計画なので、絵に描いた餅にしたら駄目ですから、具体的に現実可能な持続可能なものとは何なのかという理想を具体的にその要件のもとの中で書かないとだめですねということだと思うのですよね。コンパクトなのというのが、すごくぼやっとしているのですよ。別にこれ何も否定しませんよ。否定しませんけれども、それがプランニングに落ちない、取り組みに落ちないというところが皆さんとても違和感を感じて発言なさっているのかなというふうに思いました。今回はたたき台ということですから、意見を受けて、今後より具現化されたいのかなというふうに思ったところです。

私が気になっているのは、その他の上位計画とか関連計画の整合を図っていきます、同時に都市マスに関しても目下検討中です、策定中だとおっしゃっていて、じゃあ今どんな議論がなされているのかというようなことを、常にこのパイプを通して水を流していただかないと、どっちも策定しているわけですから、それを聞かないと何とも言えないのですよね。私が察するには、この 6 ページ目とか 7 ページ目が都市マスのページですけども、この赤く線が引かれているところが今目下、もう審議会の方で議論されていることだというふうな理解でよろしいのですかね。そうじゃない。でしたら、教えていただきたいのですけれども、このあたりが気になります。僕は個人的には、都市マスがあって、都市の骨格フレームワークとかという議論と公共交通の計画との間の関連って何かというと、「あおやぎっこ」に乗りたくて乗っている人、「くにっこ」に乗りたくて乗っているそんなマニアの人は極めて少ないですよ。何か自分の生活の用を満たすために移動しなければならない。これ交通工学の基本で、どの授業でも第 2 回目ぐらいに出てくる話ですけど、発生的需要じゃないですか。それがなかなか維持しにくくなってきているのであれば、本来の生活の目的をひよっとしたら国立市民はドラスティックに変えないといけないかもしれないです。お運びできないのであれば。おそらく交通の理想像の前にあってしかるべきは、生活の将来像とか理想像だと僕は思っているのです。都市マスというのは何かというと、都市の骨格だからそういう市民が何かいろんな生活の要を満たす生活の質を高めるための、あるべきまちを作っていくわけですね。拠点づくりであるとか、結節点の話とか、そういったような話と整合をとっていくってことなのかなと思うのですよ。地域公共交通の会議だから交通のことばかり議論しがちなのだけれども、それはあくまで何かを満たすための移動ですから、そのあたりはもう少し都市マスとの整合とかを議論の中で持つ

てきて欲しいなと思うのですね。国立市民は今買い物をここでやっているかもしれないけれど、交通に関してもう自分で移動できないと考えたら、ひょっとしたら買い物行動自体を変えていかないといけないかもしれないですよ。なので、そういったようなところでのレベルで議論ができると本当はいいかなというふうに思いました。バス停の中心に円を描いて空白のところを何とかしましょうという議論だけでは、もうおそらく解が出てこないと思うのですよね。その辺りはちょっと気になるところです。

もう少ししゃべっていいですか、ごめんなさい。徒歩とか自転車の話が出たのですけれども、45 ページ目ですが、お書きになるのはですね、この地域公共交通に関する課題というのが左から 2 つ目ぐらいにあって、上から 4 つ目④公共交通を補完する安全で快適な移動環境の整備が必要と記載されており、その右を見ていったら方針 4 歩行者・自転車を中心とした安全で快適な移動環境の確保とあります。これ、地域公共交通計画の方針の 1 つの柱に据えますか。さらにその右を見ていったら、歩行者・自転車ネットワークの整備、道路のバリアフリーの整備と書いてあるわけですね。これって普通というか、一般的には、バリアフリーはバリアフリーの基本構想とかですね、やっぱり最近はまだ促進方針のマスタープランっていう議論があって、そういう話というのは、これから国立市が公共交通計画の中の 1 つの柱として据えていく心積もりなのかどうかというのはちょっと確認したいと思います。基本的には、例えば駅の周りで車椅子の人が、さっき雨よけの話とかもありましたけれども、かなり緻密なのですよ、この困りごとというのが。駅前整備しますという一般論だと全然解決しないのですね。そこで、例えば実際にその当事者の人たちと一緒にまちを歩いて、どこにどんな問題がある、点字ブロックの一体何が使えないのかとかね。今ここの部分は音響式信号機ビュンビュン・カッコー音が鳴らないとめっちゃくちゃ危ないとか、ものすごく細かいディテールがあるのですよね。そういったようなことを、この地域公共交通計画の中の 1 つのプランとして、取り組みとして進めるのかどうかというところが、ちょっとこれもし据えるのだったらすごいことだと思うのですけれども、実際にやらないといけませんからね。その辺りバリアフリー法との関連もありますから、少し教えていただきたいなと思うところです。他にもあるのですけれども、これまでにしておきます。

【岡村会長】 はい。今お答えできればという話ですけど。

【事務局】 稲垣副会長ありがとうございます。方針 4 の歩行者自転車を中心とした安全、快適な移動環境の確保というところですが、おっしゃる通り一般的には公共交通計画の方で、自転車ですとか歩行者のところ、あとはバリアフリー、道路整備というところについて記載するというのは、かなり特徴的といいますか、あまり事例がないということなのですから、ただ、この国立市はどうしても地域が狭いですし、都市計画マスタープランの方でも、基本的に歩きを主体としたまちづくりになりますよというところを謳っているところではあります。実態として歩いたり自転車で走ったりという利用のされ方、移動のされ方というのが多い都市に

なりますので、そこを交通で触れない訳にはいかないかなというところで、含めております。ただ、じゃあ計画の中で具体的にどういうふうに変えていくのかというところが実は正直なところないところでありまして、結果として他の計画に依存するような形で個別施策の方では記載してしまっているのかなというふうに感じております。この地域公共交通計画のなかで、個別施策として歩きに対して何ができるかとか、自転車に対して何ができるかというようなところまでは書ききれていないところです。

【稲垣副会長】 すいません。今日はこのメインの議論のテーマ、対象ではなくて恐縮なのですが、今おっしゃったので、僕 46 ページ目を見たのですけれども、他の計画に委ねるという話があったのですね。方針 4 のところで、①②で①歩行者・自転車ネットワークですよ。ここに都市マス幹線道路整備と書いてあるのですよね。これはさっき、法定速度が 30 キロになるような生活道路の話ではないです。幹線道路、例えば都計道とか整備していきましょうという話ですよ。そこで歩道をちゃんと作りましょうとかそんな話なのです。だからここで求められている歩行空間の話じゃない。

2 つ目が自転車通行環境ですよ。これ自転車通行空間、例えば自転車のマークをつけていくというような話、あれは自転車の視点なのです。自転車が安全で円滑という話であって、歩行者をどうするかという話では、多分ないわけですよ。その下を見ても、道路・交通環境の整備、交通安全計画とかとあるのだけれども、これ、例えば結節点整備とかで駅前広場をどうしましょうといったような話とかではなくなってくる可能性がある。福まち条例は、基本的には何か作るときのいわば技術基準ですから、これ別にまちづくりの計画になっていない、ということを見てくるとちょっと心配になるのですよね。だから、これはちょっともうこの会議を超えた話になってきちゃいますけれども、そういういわばバリアフリーとかウォークブルみたいな話をしていくときに、きちんとしたバリアフリー法に則った法定の協議会を作って議論していく場をこれからこしらえていくのか。或いは、いわばバリアフリーの特定事業みたいなことまでやるのはちょっと大変だから、地域公共交通計画の中で、例えばモデル的に国立駅の南口であるとか、谷保とか矢川の周りを少し取り上げて、何かしら当事者参加型で、都市整備を行うモデルをちょっとやってみるとか、そういったようなところが出てこない、なかなか当事者の委員の方々とかも納得なさらないのではないかなというふうに思うのが正直なところ。すいません、これちょっと話が広がっちゃうので、コメントとさせていただきたいです。

【岡村会長】 はい。若干私からコメントすると、各計画の整合等、何が上位で何が並列で何が解なのかというところを明確にするというのが一番です。その上で都市計画マスタープランに対してこちらから言うことが可能だとしたら、例えば今の交通の記述は本当にそれでいいのか、歩くことが中心です、それおっしゃる通りだけれど、ここではそうは言ってなかったりすると、歩く以外の残りを我々がやるのですかという整理ならそれでいいのですけれども、も

う少し公共交通と歩きを一体にとらえて、都市計画マスタープランで交通を書いたほうがいいのだったら、むしろこっちから言わなきゃいけない話なので、それはちょっとご検討下さいということになります。はい、ではお願いします。

【篠原委員】 どこでいうべきかなと思いながら言うので、違ったら申し訳ないのだけれど、大きな基本のところは「誰もが安心して自ら移動できる」と書いてあります。誰もがというのは、交通を使いにくい人もそうですし、個別の移動手段しか使えない人というのもそうなのだけれど、限定してほしくないと思っていて、車椅子だと、じゃああなたは福祉有償運送だし、となるので、車椅子でも福祉有償運送も使えるし、バスも使えるし、電車も使えるみたいな、そういうふうに考えていただいて。何が安心で、何が安全かという、私たちの方から言うと、バスとか電車とか、どれだけ使いやすいかなのです。バスは今、車椅子でも乗れます。「くにっこ」も乗れます。ですけれど、これは仕方ないとは分かっていますけれど、車いすで乗るときに、非常に気を使います。非常に気を使うし、本当に乗るかどうか、毎日悩みます。元気がないときはやめておこうと思います。元気がないときこそ公共交通機関を使いたいのだけれど、元気がないと、「すみません、乗せて下さい」と言えないのです。周りの人が、車椅子の人が乗ってくるから、動きやすいようにちょっとよけてあげようかなと思ってくださればいいのだけれど、そのところはなかなか悪気なく気づけないこともある。運転士はなかなか気づけなくて、バスの中の整理とか、スロープの出し入れとか、なかなか上手いかなこともある。そんなことを踏まえると、本当にいつでも安心して、誰もがどこにでもということには本当にうれしい事だと思っていて、実際に私もそんなまちになったらいいなと思っていますし、だから考えてほしいのは、安心安全しているのか、使いやすい公共交通機関というのが、助け合いの問題とか、生活の仕方が違っているとか、そういうことだけではなくて、乗り物の使いやすさだったり、人的な対応の良さだったり、人にも本当に関係してくるので。最近キャッシュレスでバスのカードを持っていれば乗り降りできるようになっていますけれど、私たちそれ一人では全然使えないのです。だって運転士が来てくれて手を出してくれないとそこまで運べないのですよね。時間かかったら申し訳ないなと思っています。なので現金で支払ったほうが、時間もないといいなと思ってしまう。いろいろあるのですね、本当にそのところ、言葉が、使いやすいとか安全とか安心とか書いてありますが、その中身を掘り下げて書くところではないのかなと思っています。

【岡村会長】 はい、ありがとうございます。使いやすいとかそういうところをちゃんと具体のこれ計画よりも、具体の施策に落とし込めるようにして下さい。あるべき姿から個別施策まで一気通貫になっているという考え方と、具体性はぜひしていった下さいということをお願いします。他いかがでしょうか。はい。お願いします。

【瀧柳委員】 昨日の夕方にパソコンで（計画を）一通り見たときに、すごくがんばって作ったなと思いました。あまりにもけちょんけちょんに言われるのもかわいそうだなと思って、よ

く作ってあるなと感心して夜中に読んでおりました。でも本当に交通不便で交通が年中あることを諦めないといけないのがちょっとおかしいから、そこが穴なのです。こんな風に綺麗に描かれてもまだまだ穴があります。私が前回休んだ時にこれ全部作ったのかなと思って、驚いたのですけれど。やっぱり今、篠原さんがおっしゃられたことは本心なので。私は頼まないから、立川のタクシーに逃げるのはちょっと卑怯であって、自分は思っているけれど、どうしても国立の交通に諦めてしまうところはぬぐえないので、地域交通を肝に置いて頑張っていたきたいと思います。この資料は会議のためによく作ったなと私は思っております。以上です。

【岡村会長】 はい。ありがとうございます。他、皆さまどうでしょうか。ではこれ、継続でございますので本日のご意見を踏まえて、言い足りなかった委員様はぜひ事務局にご連絡をいただいてというところで、よろしくお願いをいたします。

というところでまだ 1 件、重要議題が残っておりますので、この議題はこちらでよろしいでしょうか。はい。ありがとうございます。それでは議題の 3 福祉有償運送の更新登録でございます。今回はくにたちさくら会の更新登録ということで、お待たせをいたしました。それでは事務局から説明をお願いします。

【事務局】 はい。ありがとうございます。今回は委員の皆さま、様々なご意見をいただきましてありがとうございました。限りある時間での議論でしたので、本日ご発言しきれなかったご質問等あるかと思えます。ご意見等ございましたら、後日 1 週間程度を目安に事務局の方までご連絡をいただきますと幸いです。どうぞよろしくお願いします。

（議題 3：福祉有償運送の更新登録【審議事項】）

【事務局】 続きまして、くにたちさくら会の福祉有償運送更新登録の方に移りたいと思います。ご担当者様、こちらへ出てきていただければと思います。今お配りした資料については、個人情報等を含むものについて配布しております。協議終了直後に回収をさせていただきたいと思います。

基本的には机上配布をしております資料 3-1、3-2、3-3 の内容を元に進めさせていただきたいと思いますが、今お配りしました冊子について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項目について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等に沿って適切に運行されているかというところを事務局内で事前に確認しております。

では、事務局の方から説明をさせていただきます。資料 3-1 の内容でくにたちさくら会より更新登録の申請を受けまして、事務局の方で事前調査を実施いたしました。

詳細は資料 3-2 の通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を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 年の更新登録時に車

両数及びその種類ごとの数について変更がありましたが、資料 3-3 に記載した通り適切に手続きを済まされております。続きまして運行状況になりますが、現時点での利用登録者数は 145 名、月の運行数が令和 7 年度 3,169 件で通院を目的とした利用が半数となっております。地域のドライバーが多く、持ち込み車両で運行されている方もいらっしゃいます。利用者については、要介護、要支援を中心とした高齢者の方が多く、今後ますます高齢化が進んでいく中で国立市内の福祉有償運送を支えてくださることが期待されていると考えております。事務局からは以上になりますが、くにたちさくら会の方から補足等がございましたらお願いいたします。

【くにたちさくら会】　くにたちさくら会副理事長を勤めております大西といいます。よろしくをお願いいたします。今説明いただいた通りですので、特に私の方から言うことはないですが、資料の中で不明な部分とか、他にご質問があればご意見いただければと思いますのでよろしくをお願いいたします。

【岡村会長】　はい。それでは皆さま、ご質問ご意見等ございますでしょうか。一通り資料を見ていただくこととなりますが、はい、皆さま特段よろしいでしょうか。もう少し時間をとった方がよろしければ、その旨おっしゃっていただければと思います。特によろしいですか。そうしましたらこれは決をとるということとなりますが、皆さまよろしいですか。それでは改めまして、くにたちさくら会の更新登録に賛成の方、挙手をお願いいたします。

はい。ありがとうございます。賛成多数でございました。協議会としてくにたちさくら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事務局に提出をお願いいたします。それでは資料回収ということでござ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、一通り議事が終了いたしました。事務局、その他ご連絡等ありましたらお願いします。

【事務局】　2 点ご連絡がございます。まず国立市運賃協議会での決定事項についてのご報告になります。以前は国立市地域交通会議の部会として行われておりました運賃協議会でしたが、令和 5 年の法改正を受けまして、別の協議体となりまして非公開で行われました。関係性の深い地域公共交通活性化協議会の委員の皆さまにこの場を使ってご報告をさせていただきます。この度開催した運賃協議会では、国立市コミュニティバス「くにっこ」の運賃改定と、回数券の販売終了について協議を行いました。運賃改定につきましては、立川バスの路線バスの初乗り運賃の 230 円に合わせる形ということで協議が整いました。

また、「くにっこ」の回数券につきましては 8 月末で販売を終了するという事で協議が調いました。実施の時期につきましては、手続きを踏まえながらできる限り早い時期にと考えております。1 つ目は以上になります。

2 つ目になりますが、今年度の当協議会のスケジュールについてお知らせしたいと思います。事前にお知らせさせていただいた通り、次回第 2 回は 9 月 29 日火曜日の午前 10 時からを予定しております。本日、地域公共交通計画の骨子案を議論いただきましたが、次回の第 2 回協議会では素案について協議をしていただく予定となっております。

第 3 回の協議会につきましてはできませんでしたら 2 月 18 日木曜日の午前 10 時ということでできればとは思っておりますが、調整中でございます。第 3 回のところで最後の協議をしていただきまして、その後パブリックコメントを 3 週間実施いたします。後日、市議会の提出を経まして、計画策定と国交省への提出というようなスケジュールで予定しております。次回 9 月 29 日のスケジュールの確保を皆さまにお願いしたいと思います。当協議会につきましては、委員の半数以上の出席がないと会議が不成立になります。代理出席の場合は出席とみなされないというところもございますので、お忙しいところ大変恐縮ではございますが、可能な限り委員ご本人様のご出席を何卒よろしくお願いいたします。連絡事項は以上になります。

【岡村会長】 はい。ということで日程確保をお願いいたします。一通り議事が終了しました。皆さまから何かご発言等ありますか。はい、お願いします。

【熊井委員】 先ほどあった運賃協議会に私出席させていただいたのですけれども。高齢者が乗りやすいように、シルバーパスは使えるように初乗り運賃を立川バスと合わせるといふ、それはそうなのだけれど、合わせると結局何が起きるのかという、子どもとかしょうがいしゃの運賃も上がってしまうのです。210 円、結局、普通の大人運賃の半額だから、大人運賃を上げると子どもの運賃も結果的に上げてしまっているのですけれども、それは本当にそうしなきゃいけないのかというのは事務局に確認いただいています。パブリックコメントで、子どもの移動として「くにっこ」を使われている方とかいらっしゃって、だから反対しますというのを読ませていただいたのですけれども、この会議、どうしても私も含めて大人の方とか高齢の方とかしょうがいの方とかが出ていて、子どもという視点がちょっとないなとふと思い出してですね。やはりすべての方が移動できるとなると、子どもの方とか、それと一緒にいくお母さんの方とか、そういった者も含めてちょっと考えていかなければいけないのではないですか。先ほどパブリックコメントでいただいたので、一応申し上げ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。運賃の話は、運賃協議会でと言いつつ、考え方をここでぜひ共有することが大事ということで、どうもありがとうございました。それから、計画でも当然子どもというのは入ってき得る話ですので、言わずもがなでございますけど、言わずもがなと言いつつ、忘れてしまうというのが一番よくないので、それもあわせてということでございます。では皆さまこちらでよろしいでしょうか。はい。それでは本日長い時間どうもありがとうございました。これにて本日の会議を終了いたします。ありがとうございました。