

令和 7 年度第 1 回国立市地域公共交通活性化協議会

令和 7 年 7 月 1 日

【事務局】若干定刻より早いんですけども、これより令和 7 年度第 1 回国立市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。本日司会をさせていただきます道路交通課長の松平と申します。よろしくお願いします。本日は、市役所内や体育館で改修工事がありました為、矢川プラスで開催させていただくことになりました。車でご来場いただいた委員の方におかれましては、ご迷惑をおかけして申し訳ございませんでした。本日は小池委員と榊原委員の 2 名がご欠席となっております。欠席の方が 2 名ですが、過半数に達しておりますので、協議会の成立条件を満たしております。また、ホームページに掲載する議事録につきましては、委員各位のお名前を掲載させていただきます。質疑応答の際には、お名前を述べてからご発言いただくと大変助かります。本日は会場の都合で遅くとも 12 時 15 分までに終了させていただきたいと思えます。ご協力のほどお願いいたします。続きまして、委員紹介と委嘱状交付に移ります。お 1 人ずつ自己紹介をいただきたいところでございますが、時間の都合上、委員の名簿に沿って事務局から委員の皆様の所属とお名前をご紹介させていただきたいと思えます。委嘱状につきましては事前に机上配付をさせていただいておりますので、お願いいたします。それではご紹介に移ります。私の手前から、立川バス株式会社運輸部計画課長佐藤様でございます。

【佐藤委員】立川バスの佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】続きまして、京王電鉄バス運輸営業部乗合事業担当課長三浦様でございます。

【三浦委員】京王電鉄バスの三浦と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】続きまして、一般社団法人東京バス富樫様でございます。

【富樫委員】東京バス協会富樫と申しますどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】本日欠席でございますが、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会小池様でございます。続きまして、銀星交通の原田様でございます。

【原田委員】銀星交通の原田です。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】続きまして、多摩交通中島様でございます。

【中島委員】多摩交通中島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】東京運輸支局総務企画担当中山様でございます。

【中山委員】東京運輸支局総務企画担当中山様でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】続きまして東京運輸支局輸送担当小林様でございます。

【小林委員】小林でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】立川バス労働組合土岐様でございます。

【土岐委員】立川バスの土岐です。よろしくお願いいたします。

【事務局】三多摩交通労働組合の大和田様でございます。

【大和田委員】大和田です。よろしくお願いいたします。

【事務局】本日ご欠席ではございますが北多摩北部建設事務所榊原様でございます。続きまして、警視庁立川警察署交通課長小楠様でございます。

【小楠委員】小楠でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】続きまして、国立あおやぎ会医事課長伊藤様でございます。

【伊藤委員】国立あおやぎ会の伊藤ですよろしくお願いいたします。

【事務局】ヘルプ協会くにたち篠原様でございます。

【篠原委員】ヘルプ協会くにたちの篠原です。よろしくお願いいたします。

【事務局】続きまして市民委員の熊井様でございます。

【熊井委員】市民委員の熊井でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】続きまして、東洋大学教授岡村様でございます。

【岡村委員】岡村でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】続きまして東京都市大学准教授稲垣様でございます。

【稲垣委員】東京都市大の稲垣です。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】続きまして国立市中島でございます。

【中島委員】基盤整備担当部長の中島です。よろしくお願いいたします。

【事務局】続きまして、同じく国立市の赤尾でございます。

【赤尾委員】高齢者支援課長の赤尾です。よろしくお願いいたします。

【事務局】最後となりますが、瀧柳様でございます。

【瀧柳委員】よろしくお願いいたします。

【事務局】はい、ありがとうございました。では、国立地域公共交通活性化協議会等設置条例第6条に基づき、会長及び副会長の選任に移りたいと思います。それでは委員の皆様におかれましては、自薦ご推薦のある方は挙手をお願いいたします。原田委員お願いします。

【原田委員】はい。私の目の前にいらっしゃる岡村先生に、今までもお世話になってきましたので、ぜひ会長席にお願いしたいと思います。それから、稲垣先生にもできましたら、副会長になっていろいろとご指導いただければと思います。よろしくお願いいたします。

【事務局】ありがとうございます。他にご推薦等ありますでしょうか。今原田委員の方から会長、副会長のご推薦がありましたけども、いかがでしょうか。

【各委員】異議なし

【事務局】それでは、会長を岡村委員、副会長を稲垣委員にお願いいたします。お二方は前の方にお願ひできますか。それでは、岡村会長、稲垣副会長から一言いただければと思います。また、これ以降の司会進行を岡村会長にお願いいたします。

【岡村会長】はい、会長にご指名いただきました岡村でございます。よろしくお願いいたします。本会議は地域公共交通活性化協議会ということで、以前は地域公共交通会議という名称で、随時開催しておりましたが、改めて位置付けが変わったということになります。この後、事務

局からご説明もあるかと思います。より役割が重要になってきますので、委員の皆様にもいろいろお願いすることが多いかと思います。皆さんよろしく願いいたします。

【稲垣副会長】皆様おはようございます。東京都市大学から参りました稲垣と申します。よく東京都立大学と間違えられるんですけども、東京都市大学の方でございまして、武蔵工業大学という名前でしたと申し上げると、4工大でご認識いただけるんじゃないかと思います。先ほど異議なしとおっしゃっていただいて、異議ありだったらどうしようかと思いましたが、会長の岡村先生を補佐する立場として、しっかり頑張らせていただきたいと思います。専門はもちろん同じ交通ですが、私、特に生活道路とか通学路の交通安全とか、あるいは鉄道の旅客施設、空港のバリアフリー、そしてこのコミュニティバス、福祉有償運送を専門としております。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】すいません。事務局の紹介を失念しておりました。私、道路交通課の松平と申します。お願いいたします。

【事務局】福祉総務課長兼福祉交通担当課長をしております小鷹と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】交通係長をしております伊佐と申します。よろしくお願いいたします。

【事務局】交通係の森田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】交通係の馬田です。よろしくお願いいたします。

【岡村会長】はい、ということで進めて参ります。よろしくお願いします。それでは事務局から資料確認等をお願いします。

【事務局】そうしましたら皆様のお手元の資料をご確認下さい。本日の次第、委員の名簿、国立市地域公共交通活性化協議会等設置条例になります。それから、ピンクの冊子、国立市公共交通マップという資料でございます。資料3がコミュニティバス、コミュニティワゴン、デマンド交通の取り組みというA3カラーの資料でございます。資料4が福祉有償運送についてという資料、資料5が5-1から5-4という形になっております。資料6が地域公共交通計画について、資料7-1がコミュニティバスの利用状況、資料7-2がコミュニティワゴンの利用状況についてです。それから、資料8が自家用有償旅客運送に係る登録事項変更届出書、資料9が福祉有償運送運行法人別運行件数および利用申込者数という資料でございます。お手元に不足の資料等がございましたら挙手をいただければと思います。

【岡村会長】それでは次第に従って進めて参ります。2、議題（1）国立市地域公共交通活性化協議会についてということで説明をお願いします。

【事務局】はい。そうしましたら資料1国立市地域公共交通活性化協議会等設置条例をご覧いただければと思います。まず簡単にこれまでの経過をご説明させていただきます。昨年度までは、地域公共交通会議、福祉有償運送運営協議会という2つの会議がありました。それらの会議体を1つにまとめ、そのうえで地域公共交通計画をつくるという新たな機能を盛り込んだ会議体になっております。このような形の会議体にいたしましたのは、法的な側面もありますけ

れども、これまで別々の会議体で議論されていた定時定路線・タクシーと、公共交通の移動が困難な方をドア・ツー・ドアで輸送する福祉有償運送を同じ場で併せて議論することにより、より市内の移動環境を整えていくことができるのではないかと考えたからです。新しい会議体での協議事項については、第3条に記載のとおりとなりますが、地域公共交通計画の作成等の事項が新たに盛り込まれている他、これまで地域公共交通会議で議論していた公共交通のあり方、また、福祉有償運送運営協議会で議論していた登録事項等についても引き続きご議論いただく形になります。資料1の説明は以上です。

続きまして資料2くにたち公共交通マップをご覧くださいと思います。すでにご存知の方もいらっしゃると思いますが、市内の現状のバス路線が載っております。市内の路線バスは、立川バスさんと京王バスさんで運行いただいておりますが、その他に、市の方でくにつこというコミュニティバスとおおやぎっこというコミュニティワゴンを運行させていただいております。マップの中央やや左にくにつこの北西中ルートと記載がありますが、これは国立駅の方から一橋大学の西側を通り、国立市役所の方を回って再び国立駅の方に戻っていくルートです。朝は駅の北側を往復する路線になりますが、日中は国立駅の北側から国立市役所まで運行しているという形になります。その他、矢川駅の少し左側に青いワゴンの写真が載っておりますが、こちらは銀星交通さんに運行いただいておりますおおやぎっこです。市役所から矢川駅を越えまして、その後みのわ通り等を運行するルートになっています。また、くにつこバスは今日からルート変更をしております、国立駅の南口、子育て支援施設の前を通るようになりました。今日お配りしたマップにはまだ反映されておきませんが、ご紹介させていただきました。こちらをご覧くださいますと、比較的南部の方や少し東側の地域にバスの停留場が少ないような感じがします。

ここまで市のコミュニティバス、コミュニティワゴンについて簡単にご説明いたしました。ここからはこれまでどのような取り組みをしてきたのかということも含めて資料3でお話させていただきたいと思います。まず青柳・矢川の地域ですが、平成18年4月にくにつこの施行運行を開始しましたが、平成26年の4月に一旦運行の休止をしました。その後、くにつこミニの試行運行等を行いまして、平成31年から先ほど写真にあった青いワゴン車で本格運行を行っている流れになります。次に、その隣の泉・谷保地域をご覧ください。泉も同じような形で運行していたんですけども、その後休止ということになりました。谷保についても平成28年に短期試行しましたが、こちらも最終的に中止ということになりました。その後、平成30年にデマンド型交通の試乗会を行いまして試行運行したということですが、なかなか利用者が伸びないという結果で本格運行には至りませんでした。続きましてその他の東の地区をご覧ください。こちらは、平成26年4月にくにつこミニを試行運行しましたが、その後平成29年に、利用者数が伸びず休止になり、現在に至っております。北・西・中・富士見台といった地域でございますが、こちらについてはくにつこを平成15年に運行開始し、途中停留所の新設や廃止、ルート変更等もありましたが、現在まで運行されてきました。このルートは

バス 2 台で運行を行っているというのがこれまでの取り組みの結果というところでございます。

それから、最後に資料 4 福祉有償運送についてをご覧くださいと思います。委員の皆様の中には、福祉有償運送についてよくご存知ない方もいらっしゃるかと思いますので、簡単にご説明いたします。福祉有償運送は、道路運送法改正によって設立された自家用有償旅客運送の 1 つとなっています。NPO 法人等や市町村が、しょうがい者の方や高齢者の方で、一人で公共交通を利用することが困難な方を対象に行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスです。実施主体は NPO 法人、社会福祉法人、医療法人社団等で、国土交通省に登録した団体となります。運送の区域は、地域公共交通会議等を管轄する市町村または都道府県の区域のうち、協議により定められた地域となっており、乗車または降車のいずれかが運送区域内であるということが原則になっています。いわゆる片足主義と呼ばれるものでございます。続いて、旅客から収受する対価というところですが、運送の対価は原則として、距離制、時間制、定額制から選択する形になっております。実費の範囲内で、営利を目的としていると認められない妥当な範囲内であるということ、それから当該地域に適用されるタクシー運賃の約 8 割が目安となっています。以前はタクシー運賃の上限の 2 分の 1 というのが目安になっておりましたけれども、令和 5 年 12 月の国交省の通達により変更となっています。それから使用車両ですが、実施主体が自家用自動車の使用権限を有している車両のほか、ボランティアによる持ち込み車両も含まれます。自動車に関する表示ですけども、車体の両側に、運送者の名称、有償運送車両の文字、登録番号をステッカー、マグネットシール、ペンキ等で表示するということになっています。次に運転者の資格要件ですが、2 種免許または、1 種免許プラス大臣認定講習受講が必要とされています。登録についてですが、新たに福祉有償運送事業を始めようというときには、この会議体でその必要性を協議する必要があります。更新登録につきましては、登録の有効期限は 2 年となっておりますが、重大事故を引き起こしてない等一定の条件を満たせば、有効期間が 3 年になります。それから、地域公共交通活性化協議会での協議事項でございます。こちらについては、新規登録、更新登録、変更登録に加え、旅客から収受する対価の変更についても協議事項となっております。その次は、国立市内における福祉有償運送の取り組みの経過をまとめたものです。表に沿って簡単にご説明しますと、平成 17 年度から多摩地域 22 市 3 町 1 村で構成する多摩地域福祉有償運送運営協議会に加盟していましたが、平成 29 年度に、国立の地域特性も踏まえて議論を行っていくために、国立市単独の福祉有償運送運営協議会を設置したという形になります。平成 30 年度に福祉有償運送について見直しを行いまして、福祉有償運送の事業者とコミュニケーションを取る場として連絡会を立ち上げました。事業者の方々と共に市内の福祉有償運送について協議を重ね、新しい枠組みのルールを作り、それを国立ルールとして打ち出しました。詳細を次ページに表にしておりますが、統一料金、登録費、年会費、介助同乗者が主なルールとなっており、令和 2 年度からこのルールによる運行が開始されました。統一料金は市内から市内の移動が一律 500 円、市内から市外は 6 km 圏内で一律 800 円、6 km を超えると 1 km あたり 163 円かかってくるという形でございました。それから登録料が 500 円、年会

費が 1,200 円、また介助同乗者については、原則利用者ご自身でご用意いただくようお願いしていました。このようなルールでの運行が続いておりましたが、令和 5 年の 12 月の通達により、運送の対価がタクシー料金の約 8 割まで設定できることになったことを受け、令和 6 年度に国立ルールを廃止しました。廃止後は、事業者ごとに運送の対価や各種サービスを設定して、運行していただいております。私の方からは以上になります。

【岡村会長】初めての方にはなかなかの量ではある訳ですけども、2 つのもとの会議、すなわち地域公共交通会議と福祉有償運送運営協議会を合わせましたので、それぞれで決めなければいけないことがあります。例えば福祉有償運送のところでは、今日の協議議事にあります。先ほど事務局にご説明いただいたような協議事項、登録の要件が良いかどうかといったことをこの場で決めます。少々事務的には見えるんですけども、とても大事な手続きですので、よろしくお願いいたします。あと、資料 3 に戻りますと、これまで国立市では、実はいろいろな取り組みをやっていまして、あおやぎっこが矢川駅から出ています。車体にラッピングもして続いているものもあれば、数値が出ておりますけども、なかなか厳しい結果です。実は地域の方にもかなり入っていただき一緒に考えました。なかなか厳しいであろうという想定ではあったけれど、それ以上に厳しい結果になってしまったという過去がありますので、いろいろなニーズに対応していきたいというところですが、全然人が乗らないものを入れる訳にはいきませんので、これはかなり知恵が要るところです。ですので、あえて言うことでもありませんが、国立市は何もやってこなかったのではなくて、むしろかなりいろいろやってきたけれども、かなり課題もあるということです。今一筋縄でうまくいかないから変えちゃえと言ってうまくいくかと言うと多分そうじゃないということを議論のスタートラインとして概ね共有いただけると、この後、議事に出てきます地域公共交通計画についてご議論いただくときにも重要じゃないかなというふうに思っております。会議体が変わりますという事務的なこと以上に、今後いろんなことがありますということをまずはご認識いただければいいかなというところでございます。皆様、いかがでしょうか。はい、熊井委員お願いいたします。

【熊井委員】1 点だけ確認ですけども、今回の公共交通のスコープといいますか、範囲を確認させていただきたいと思います。なぜかという、今までの公共交通会議を見ると、どうしてもコミュニティバスの議論、あるいは福祉交通の議論だけして、いわゆる一般のバスとかタクシーの議論が全くされていないと私認識しておりまして、全くではないんですけど、基本的にはあまりされてこなかったと思っているので、今回新たにつくる計画というのはその辺りも含めてのものなのか、あくまで今までの範囲にとどまるのか、そこの確認をさせていただきたいです。

【事務局】はい。市のコミュニティバスの他に、路線バスも含めて、より活性化することができればというふうには思っておりますので、そういったことも含めて、協力しながらやっていければというふうに思っております。

【熊井委員】わかりました。一般のバスあるいはタクシーも含めてということで承知しました。

【岡村会長】本件はおそらく、議題の（３）で改めてどういう形でということを市が考えていらっしゃるかと思いますので、熊井委員はじめ皆様ご発言いただければと思います。他はいかがでしょうか。はい、お願いします。

【瀧柳委員】今の熊井委員の件なんですが、熊井委員の方からご提案いただけて良かったと思います。私はこれまでも立川バス、京王バス、タクシーの議題も含めてこの会議に参加していたと認識しております。あと、今回は初めてなので会議資料の事前送付はありませんでしたが、次回からは２週間前に会議資料をお送りいただけると有難いです。あともう一つ、福祉有償運送ですが、市内５００円というルールが果たして守られているのかちょっと疑問です。というのは、５００円以上とられたというケースがあるので、いつから市内５００円のルールが撤廃になったのかについても説明をお願いします。

【岡村会長】ありがとうございました。主に３点目が重要なご質問だと思うんですけども、事務局の方からご説明をお願いします。

【事務局】まず１点目が、今までもバス会社さんも入っていただいていたというところかなと思うんですけども、これまで地域公共交通会議では割とくにつこやあおやぎっこに、おっしゃるとおりスポットが当たっていたところがあるかと思うんですけども、今後地域公共交通計画を作っていくにあたっては、地域の足としてコミュニティバスだけでなくバス路線も重要になってくるかなと思いますので、そういうところも含めて、計画策定をして考えていきたいというところなんです。皆さんにご協力いただきながら、地域の公共交通を活性化していくことができればと思っております。それから資料でございますが、今回初回ということと、資料も膨大な為、この場でご説明した方が理解も深まるかと思い、事前送付をしなかったのですが、申し訳ございませんでした。それから福祉有償運送の価格ですが、これまで市内の移動については、５００円で運行していました。この５００円というのはタクシーの２分の１というところで過去設定した額でした。その後、令和５年にタクシー料金の約８割まで変更できると通達があったことを受けてルールを見直しました。事業者ごとにかかる経費や提供できるサービスがまちまちな状態で５００円を継続することによって、事業者の経営状況を圧迫するようなことがあつてしまうと、逆に福祉有償運送の事業を継続できなくなるかもしれないという考えから、各事業者の経費等を加味いただいて、運送の対価等を設定していただくようになりました。それが令和６年度からです。サービスについても、今まで一律になっていましたが、事業者によって持っている設備等も異なりますので、事業者ごとサービス内容を設定し、提供していただくようになったという経過です。

【瀧柳委員】ありがとうございます。私の勉強不足で申し訳ございませんでした。

【岡村会長】はい、ありがとうございます。私も知りませんで失礼しました、というぐらいなかなか使われない方にとっては馴染みがないかと思いますが、おそらく資料４-２というのが事業者の申請に基づいて変更になった現在の運送の対価等の一覧かと思います。そういった理解でよろしいでしょうか。

【事務局】はい、そうです。

【岡村会長】500 円の事業者もあれば、もう少し上の価格を設定しているところもあるということでございます。はい、お願いします。

【篠原委員】福祉有償運送のところで一つ質問ですが、国立ルールは3つとも、付添人のところも撤廃されたのでしょうか。

【事務局】はい、ご質問は付き添いのお話だと思うんですけども、付き添いのところも撤廃されております。こちらは国立ルール撤廃より少し早く変わっておりまして、介助同乗者をご自身で用意できない場合は、事業者にご相談してもらい、事業者に判断いただくというように変更されておりました。

【篠原委員】はい、ありがとうございました。

【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】稲垣ですけども、私は初めて国立市のこういう協議会とかに参加した者ですが、国立の福祉有償運送の大きな特徴として感じたのは、事務局が都市整備部にあるということです。東京には福祉有償運送の協議をする場が多くありますが、大体は福祉部局の福祉総務課とかが担当されます。言葉を選ばずに言うと、良いところも悪いところもあるんですよね。良いところはやっぱり現場をよく知る福祉の方々が議論されており、事業者の方との密接な泥臭い調整とかをなさって協議に臨まれているので、非常に円滑です。私とある地域を担当しておりますが、悪いところ言うと、許認可の協議会になっちゃってるんですよね。会長がシナリオ通りを進めて「問題ありませんか」とか言って、ちょっと物言いがついたらちょっと頑張って調整して、「はい、これからよろしくお願いいたしますね。」みたいな形で。私が一度、「市の中で、このスペシャルトランスポートサービス（STS）と言われている通常の公共交通が使えないような方々の為の交通システムって、持続可能にする為にはどうしますか」とかそういったような議論をしようとする、福祉の方が事務局だとやっぱりちょっと難しいんですよね。何か面倒くさいこと言い始めたなど。もちろんこの地域はと言いませんが。この点、国立は都市整備部局がやっている、僕はすごく期待してこの会議に臨んでいますし、なおかつ責任も感じて来ております。しかも、この交通計画の中にきちんと福祉有償運送を位置付けて、一体とした考えでやりましょうというようなことを宣言されたので、すごくチャレンジなことだなと思いました。今後これは他の地域からモデルとなって見られるような取り組みになるんじゃないのかなというふうに思っていますし、それだからこそ乗り越えないといけないハードルがこれからたくさんあるのだと思います。私も頑張っているいろんな情報をかき集めながら、より良い計画づくりに貢献できるように頑張りたいと思います。

【岡村会長】はい、ありがとうございます。ということで、これが会議体の出発点ということでございます。また不明な点等が出てきましたらその都度ご発言をいただければと思いますので、この議事については終了とし、次にいかせていただきたいと思います。では、2 番目の東京自立支援センターの登録更新の審議でございます。事務局からお願いいたします。

【事務局】はい、そうしましたら東京自立支援センターの山口様、前の方に席のご移動をお願いいたします。では、事務局から説明をさせていただきたいと思いますが、登録更新に関する資料を今配布させていただいております。こちらの冊子は個人情報も多く含みますので、協議が終わりましたら、事務局の方で速やかに回収させていただきます。皆様のお手元に資料が届きましたようなので、資料の説明に入らせていただければと思います。まず、特定非営利活動法人東京自立支援センターの登録有効期限ですが、令和7年8月11日までとなっておりますので、今回、更新登録の協議が必要となります。補足ですが、道路運送法第79条の5で、登録の有効期限期間は原則2年と定められておりますが、重大事故を引き起こしていない等の一定の要件を満たしている場合は、有効期間が3年となります。東京自立支援センターは、前回令和4年度に更新登録をされており、3年間事故等ございませんでしたので、今回令和7年度での更新登録になっております。東京自立支援センターから、更新登録の申請を受けまして、事務局において6月5日事務所に伺い事前調査を行いました。資料5-2に調査項目とその結果について記しておりますが、車両表示や車内表示、事務所に備え置く書類等に特に問題はございませんでした。続いて資料の5-3福祉有償運送登録更新登録申請団体要件確認表をご覧ください。こちらは、更新登録の申請内容を一覧にしたものです。左側が今回の申請内容で、右側が前回令和4年度の申請内容でございます。大きな変更としましては、ナンバー6の旅客から収受する対価があります。令和6年度第1回福祉有償運送運営協議会で資料5-4運送の対価等比較表のとおり、運送の対価等以外の対価の変更を申請され、承認を得られています。

続きまして、令和2年度に運行を開始してからの運行状況について報告いたします。国立市で運行を開始して以降、報告事項のある事故およびトラブルはございません。現時点での利用登録者数は113名となっております。月の運行数は、昨年度実績で350件から450件の間で、年間では4,819件でございます。通院のための利用が中心でございますが、お買い物等のにご利用になる方もいらっしゃいます。利用登録の内訳としましては、要支援認定者が最も多く、全体の約45%です。続いて要介護認定者が全体の約38%を占めております。東京自立支援センターは、しょうがい者の就労支援を主な事業とされておりますが、令和2年度より、地域貢献の一環として福祉有償運送を始められました。運行開始以降、利用者数と運行件数が大幅に伸び、市内の福祉有償運送を支えて下さっています。しかし利用者数が増え、配置の車両やドライバー数から、新たな利用者の受け入れが困難になったことから、昨年夏頃より新規申し込みは受付停止の状態になっております。本日お配りしている回収資料はすでに事務局で内容確認をしていますが、簡単にご説明させていただきます。まず自立支援センターの定款、続いて登録事項証明書、役員名簿、宣誓書、自家用有償旅客運送に使用する車両の一覧、自動車検査証、施行規則第51条の16に定める資格の有無を証する書面、運転者台帳、運行管理者の責任者と就任承諾書、運行管理の体制等を示した書類、旅客その他の生命身体または財産の損害を賠償するための措置を講じている書面、いわゆる自動車保険証、それから会員の身体状況等の態様ごとの人数を記した書類という順番になっております。事務局からの説明は以上になります。

すが、東京自立支援センターの山口様から補足等あればお願いできればと思います。

【山口様】東京自立支援センターの理事と事務本部の部長をしております山口です。よろしくお願いします。市役所から福祉有償運送の依頼を受け、うちでもやってみようということで始めましたが、福祉有償運送を知らない方が多くて最初は本当に少ない利用者さんでした。しかし、登録をされて実際に利用されるようになると、皆さんからは、こんな価格で国立市内の病院に移動してくれるということで、すごく感謝されました。それが利用者さんの横の繋がりでどんどん広まった感じがあり、今ではひと月に400件ぐらいの運行になっています。年間で4,800件といろんな方に利用してもらっていて、とにかく感謝をいただいているところが大きいです。他の公共交通と違うのは、常に同じ運転手が訪問することで、利用する方がすごく安心感を持っていらっしゃるということです。常に同じ顔の運転手で、車内での会話も利用するたびに深まっていくのですが、高齢者の方からは、部屋の片付けを手伝ってほしいといったことも言われ、ベランダを綺麗にしてあげたり、年々のたまったゴミを綺麗にしてあげたりすることもあります。あと、高齢者の方がタンスのような大きいものをゴミ出しすることが難しく、下まで運ぶのを手伝ったり等、車での移送とは違った細かいことを受けたりなんかしております。うちはしょうがい者の就労支援事業を行っているので、決して儲かるというような運送ではないのですけども、とにかく地域貢献ができればということで今進めている状況です。以上です。

【岡村会長】はい、どうもありがとうございました。それでは皆様何かご発言等ございますでしょうか。はい、お願いします。

【小林委員】運輸支局の小林でございます。非常に丁寧に更新書類を整えていただいております。特段協議が必要といたしますか、変更点とかもすでに協議をされているので難しい協議は特になく、簡単な更新と思っていますので、運輸支局において更新登録の申請がありましたら、速やかに更新登録の対応と思っておりますのでよろしくお願いします。1点だけ質問なんですけども、市内に5団体あるかと思うのですが、今年度中に東京自立支援センターさん以外に更新する団体はあるでしょうか。

【事務局】はい、事務局からお答えいたします。令和7年度につきましては、東京自立支援センターさんのみです。

【岡村会長】他はいかがでしょうか。はい、お願いします。

【瀧柳委員】身体しょうがい者の場合、通院だけでしょうか、それとも活動でも利用できるのでしょうか。

【山口様】それは利用目的ということでしょうか。

【瀧柳委員】はい。

【山口様】うちは利用目的を特定していなくて、最初に始めた頃は、昭和記念公園が近いので、春なんかだとそこに行きませんかみたいなことを言っていました。

【瀧柳委員】もう一点、当日予約はできますか。

【山口様】東京自立支援センターでは当日予約は受けていません。遅くとも前日までの予約になります。

【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】はい、他はいかがでしょうか。

【原田委員】運行管理の責任者等いろいろ書いてあるんですけど、特別に運行管理はどのようなことをされていますか。

【山口様】最近、日本郵便なんかが問題になっていますが、やはり朝と運行後の健康管理ですかね。それは徹底してやり出しているところがあって、あとはその日の天候ですね。お客さんを乗せますので、また、玄関からのお手伝いとかもあるので、天候が悪いときには、足が滑らないように等朝礼で話をしています。あとドライバーが毎朝その車を綺麗にしたりして、ボンネット開けてみたりとか、そういった車の管理もしています。

【原田委員】国立の他の NPO 法人というか事業者は、最近はアルコールチェックもやっていすけれど、どのような機械でアルコールチェックをされていますか。もしよろしかったら教えていただきたい。

【山口様】アルコールチェックは機械に息を吹きかけて、それで反応するものを使っていますね。

【原田委員】ちなみにどこか遠くへ行かれるような仕事っていうのはあるのでしょうか。

【山口様】最近はなくなりました。以前、癌の方がいらっしゃって、築地の方とか有明とか結構そっち方面はありましたね。

【原田委員】他の事業者の方でももう少し旅行的な遠い場所に行かれる場合にお聞きしたことがあるのは、どこでトイレや食事をとるといった運行計画みたいなものですね。今後遠方のケースがあったら、山口様がそういった計画をされるということですね。

【山口様】東京都を離れる移送はまだやったことがないというか、受けていないというのがありますが、遠方の場合には予約のときに相談させてもらっています。ただ、今後も東京を離れるようなことはしないと思うんですけど、築地や三田の方に行った場合には、大体待機になるので、待機料をいただいて戻ってきます。入院するという方もいらっしゃるので、その場合、片道は単独で帰ってくるようになります。

【原田委員】はい、ありがとうございました。もし遠方に行かれる場合がありましたら、ご連絡下さい。うちには資料がいろいろあるので、参考までに。

【山口様】はい、ありがとうございます。

【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。

【稲垣副会長】資料 5-4、運送の対価の比較をしている資料がありまして、その 2 枚目に例 1～例 3 というふうに書いてあります。私が少し気になったのが、例 1 の早朝 7 時に市外のお迎え場所まで 20 km 行き、お迎え場所から市内の自宅まで 20 km 送る、例 2 の利用者の自宅 20 km の距離にある病院まで行って帰ってくるというケースです。こういう 20 km 程度の長距離が例として

出てくるということは、そういう遠距離の利用が結構あるのでしょうか。

【山口様】そう頻繁にはないんですけど、やはり先ほど言ったように、結構遠いところの専門の病院に行かれる方がいたり、あと滅多にないですけど、山の方にある宿泊施設、保養所から戻られるケースが稀にあったりします。

【稲垣副会長】なるほど。ということはどちらかというと例3の片道6kmで車椅子を貸し出しているようなケースがオーソドックスな利用形態なのかなというふうにお見受けしました。先ほど、東京都外はとおっしゃいましたが、多分ここからだと思地より新座の方が全然近いと思われるので、県境を跨ぐことが嫌でなければ、ニーズに応じてご対応されてもいいかなと思いました。埼玉方面等はあまりありませんか。

【山口様】埼玉、清瀬方面もあります。確かに国立市から上に行くと都外も近いので、その辺の近隣への運行はあります。

【稲垣副会長】分かりました。ありがとうございます。

【岡村会長】他はいかがでしょう。はい、いろいろ状況を知る良い機会になったかと思っております。更新そのものについてのご発言は特にありませんでしたけれども、よろしいでしょうか。そうしますとこちらは協議事項ということで、皆様に決をお願いするということになります。今回が初めてなので条例を読み上げます。国立市地域公共交通活性化協議会等設置要綱第7条3項で、協議会の議事は出席した委員過半数をもって決し、可否同数のときは会長の決するところによると定められております。はい、それでは改めまして、東京自立支援センターの更新登録に賛成の方は挙手をお願いいたします。

（委員挙手）

【岡村会長】はい、ありがとうございます。賛成多数ということでございます。では協議会として東京自立支援センターの更新登録を承認いたします。はい、ではこの後手続き等をよろしくをお願いいたします。

【山口様】どうもありがとうございました。

【岡村会長】はい、それでは議題の3番目ですけども、国立市地域公共交通計画の策定につきまして事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】はい、資料6の国立市地域公共交通計画についてをご覧ください。まず、地域公共交通計画ですが、これは地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定の計画です。地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすというものになっております。この方針に基づきまして、地方公共団体が法定協議会、国立市の場合にはこちらの地域公共交通活性化協議会で議論をいただきながら、交通事業者や地域の方と協議を重ねて作成していくものになっております。具体的には、以下の事項を施策として検討しながら、持続可能な地域公共交通の確保や、幅広い利用者の利便性向上等を検討していきたいと考えております。先ほどご質問があったかと思うんですけども、既存の公共交通を活用していくという形、これはコミュニティバスに限らず路線バスもぜひ地域の方にさら

にご活用いただけるようにしていきたいとも思っております。それから、多様な輸送資源の活用としまして、今議論させていただいた福祉有償運送も含めて考えていくということでございます。その他、技術を活用した生産性の向上というのも1つ入ってくるかとは思いますが、地域社会・経済の基盤となるものであり、そのため基本的にすべての地方公共団体において計画の作成や実施を努力義務として定められているというものになります。

次ページ、作成のメリットをご覧ください。こちらは国の資料から抜粋したものでございますが、地域公共交通計画は地域公共交通政策の憲法のようなものになります。自分たちの地域ではこのような考え方で地域公共交通の持続的な提供を行いますという宣言文に当たるというふうに、国の資料には記載されていたりします。その他1つ飛ばしていただきまして関係者間の連携と協働の強化という部分をご覧ください。協議会で協議・意見交換・合意のもとに計画を進めることによりまして、関係者間の連携協働が強化されていくということもメリットとして考えられます。行政担当者を含めた交通関連人材の育成に繋がっていくだろうということで、国の方から示されている形になっております。それからその下でございますが、交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化といったメリットもあげられております。さらに、公共交通施策の継続性という点からも、多様な関係者との協議を経て作成された地域公共交通計画が定められることで、職員の異動が発生した際にも、政策の継続性が確保されていくだろうということがメリットとして示されています。

続いて、3ページ目をご覧くださいと、計画に記載が求められる事項が記載されています。例えば基本的な方針ですとか、計画の区域、計画の目標等が定める必要があるものとなっております。その下、作成に必要な検討項目でございますが、こちらはもう少し詳細に基本的な方針ですとか計画の区域、目標はどんなものになってくるかということに記載するようになっております。その他、計画の期間についても定めるようになっていまして、基本的には5年程度ということになっています。資料4ページにスケジュールを簡単に記載させていただいておりますが、現在、国立市の方では、地域公共交通の現状等を分析するために事業者への委託を行う予定になっております。昨日ホームページの方で結果を公表し、事業者の方も決まりましたので、今後現状の公共交通の利用状況ですとかその他市民の方の移動の状況等をビッグデータ等を使って分析していきたいと考えています。その他市民の意識調査等も行いまして、こちらの計画策定の基となるデータを集めていきたいというふうに考えています。データの分析ですとか市民意識調査の方は秋口ぐらいに実施できればと予定しています。今年度結果については、皆様の方にもご報告させていただきたいと思っております。また、それに先立って、基本方針の目標設定に必要なこと等をこの協議会の場で議論させていただければというところでありまして、先ほども市内の取り組みを説明させていただいたところでございますが、そうしたことですとかもう少し議論を深めていければというふうに思っております。また国立の地域の魅力を高めるためには、どのような路線バス等であれば、どのような地域にバスの本数が多ければ、より地域の魅力が高まってくるかとそういう観点もあろうかと思っておりますので、そうしたことも

含めて、今後皆様と議論を深めていくことができればと考えている次第でございます。こちらの資料 6 につきましては、以上となります。

【岡村会長】はい、ということでございます。私から追加で言うことでもないのですが、資料 6 の上から 2 つ目「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするとあります。これはビジョンと事業体系を記載というところが重要で、そのためのものを作っていくということです。次ページの作成のメリットには、憲法のようなものとあります。これは、地域の方々から寄せられる個別の要望が当然あって応えていく訳ですけども、それに対して何か場当たり的に対応するというのではなくて、全体ビジョン政策推進の観点から明確に位置付けていくことがとても重要であると改めて国が書いています。次のページにいくと、検討項目に事業およびその実施主体と書いてあるところがあります。ここの検討が具体的な作業となりますし、また協議会でもご意見をいただくところになるかと思います。もちろん市として、その上位にある、どんな方々のどんな移動をより重視して、例えば財政支出していくべきかというような議論があった上での話ということになります。ですので後ろを見ていただくと、スケジュールでは今年度いっぱいできるなんていう話ではなくて、じっくり時間をかけますが、一方で、皆様ご存知のとおり、運転士不足ですとか社会情勢というのは実はこれよりも早く進んでいくということもあります。個人的にはあまりゆっくりもしてられないなと思っておりますので、計画を作る頃にはもう変わってしまっているということがないような形でいくといかなと個人的には思っているところでございます。なので、今日何か審議をするという訳ではないと私は認識しておりますけれども、始めますという宣言ということで、具体的な話は以降ですが、現時点で何か確認・質問事項、その他こういうことが大事だというようなご意見はぜひ伺いたいと思います。いかがでしょうか。では、熊井委員お願いします。

【熊井委員】資料 2 ページ目の作成のメリットですが、先ほどの事務局による説明のところ、まちづくりとの連携というところは飛ばされましたが、最近このあたりが重要だと思っています。というのも、国立は市長が濱崎市長に代わられたじゃないですか。濱崎市長はまちづくりについて随分といろいろ語られていて、来週も東京大学のまちづくり大学院のご講演とかされますけど、私市民委員として出ておりますが、全然腹落ちしていません。何が言いたいかというと、まちづくりのことをきちんと理解した上でつくらないと、結局意味がないものになってしまう可能性もあるので、そこあたりそれがこのまま計画に入ってくる訳じゃないですけど、バックグラウンドとして知っておくべきことかという気がしております。そのあたり市役所の方はどう思われているのでしょうか。欧州型のまちづくりをするとって当選されていますけど、分かっているのかなと。いや、市長がおっしゃられていることがそのまま国立のまちづくりになるとは実は思っていないんですけど、市長は市長で思いを持っているので、お伺いをしたほうがいいんじゃないかなあという気もしています。すみません意見です。

【岡村会長】これは事務局より、お隣の中島部長からお答えいただければいいんじゃないかと思います。

【中島委員】はい。まちづくりはいろんな広い範囲でやっているところではございます。濱崎市長は元国交省、それこそ交通の方を経験しているということもありまして、私どもにすでに指示が出ておりまして、ただまだ具体的にこうやっていこうというようなところまでは至っていないところではございます。当然、先ほど福祉有償という話もありましたので、そういった福祉関係もまちづくりと捉えてやっていかなきゃいけないだろうというふうに思っております。あと、これは道路の話でもありまして、都市計画道路を今推進しているところもでございます。そういったものが完了してくればネットワークも当然変わってきますので、それに合わせた交通体系というの必要だろうと私どもは考えております。今の段階で、具体的なものをまだ示せていませんが、計画の中で、その辺まちづくりも踏まえた中での計画というところをはっきりしていきたいというふうには考えています。

【熊井委員】よろしくお願いします。

【岡村会長】ありがとうございます。他はいかがでしょうか。はい、お願いします。

【篠原委員】篠原です。計画を立てる上で、今回とても嬉しいと感じたのは、これだけのいろいろな立場の方が一緒に作るんだなということです。あともう一点、今まで公共交通機関とかまちづくりが別々の場所で議論されてきて、こっちの使い方はこうだけど、こっちの使い方は違うみたいなことがあったので、公共交通機関と福祉有償運送が重なり、交通機関が使いやすく、交通移動しやすい街になると良いと私は思います。あと、ビッグデータのところがよく分からなかったのですが、これはどういう範囲・対象で調査されるのでしょうか。

【事務局】はい、ビッグデータについては具体的には携帯電話の位置情報を使ってと考えております。その他、くにっこのデータ等、既存のデータ等を使って公共交通の利用状況、移動状況等というの分析していきたいと思っております。その辺の具体的なことにつきましては、秋口ぐらいに第2回目の地域公共交通活性化協議会開催を予定しておりますので、その際に、ご報告させていただければと考えております。

【篠原委員】はい、ありがとうございました。計画を立てる際に、いろんな立場の市民から意見を聞いていただきたいです。ビックデータとは違うと思うんですけど、アンケート等で意見を吸い上げていただきたいです。

【事務局】言葉足らずで申し訳ありません。アンケート等も調査方法として考えておりますので、そうした方法で実施していきたいというふうに思っています。

【篠原委員】はい、ありがとうございます。

【岡村会長】他はいかがでしょうか。

【稲垣副会長】稲垣です。先ほどまちづくりのお話が上がりましたが、非常に便利な言葉でひらがなでよく書かれます。人によって捉え方が違い、定義がものすごく曖昧な言葉です。便利で耳ざわりも良いですが、実態は何なのかっていう、おそらく委員おふたりのおっしゃっているまちづくり、また市長もおっしゃっているまちづくり、今の議論を聞いていると、何か全部違うような気がしています。僕が捉えるここで重要なまちづくりは、拠点の形成とかですね。例

えばネットワークを作るのであれば乗り継ぎの利便性の魅力をどのように高めるかとか、皆が皆駅に行くのかとか、国立のサイズになってくると、地域の大きさについての議論もあると思いますけれども。まちづくりというと、都市再生のイメージがあるんですよね。でも道路づくりとかもまちづくりになるので、その辺りはあまり言葉を曖昧にせず、きちんと議論したほうがいいのかなというふうに思ったところです。あとビッグデータの話ですが、データを基に何の議論するのかっていう目的を明確にしておかないと、おそらく国立の中でいろんな円が出てきて終わりなんですよ。ここにいっぱい人が集まっていますと、だから何なのっていうことです。ここに人が集まっている現実があるから、頑張ってそこに公共交通をつなげるという単純な議論なのか、あるいは、さっきのまちづくりみたいな都市再生にも関わるんですけど、集まっていないところを新しい拠点とし、ビッグデータのデータを踏まえこれから10年どのよう頑張るとか、ビッグデータを使ってビジョンに向けた議論ができるようにしないと、データだけになってしまうのかなというのが正直なところです。

最後にお伺いしたいのが、一番これ大きいんですけども、岡村会長が先ほど資料3のご説明に対して補足されたところです。泉とか谷保とか東で、いろいろな地域の方々が参加されて喧々諤々の議論をされたけれども、利用者がいなかったんで結局やめましたというところで何もしなかった訳ではないと。それを踏まえて、今回新しい計画はどのようにしようとお考えなのかがすごく気になります。アンケートを実施してデータが出て、それをまとめてコンサルさんがこうしましょうっていう絵を描いて、それでみんないいねと言って終わってしまうのは、僕は違うと思うんですよね。だから、そこは今までの国立市の歴史や検討の経緯を踏まえた上で、どんなパラダイムシフトがこの街に求められているのかとか、そういったような情報が僕は欲しいと思います。このあとおそらくコミュニティバスの利用状況についてご説明が出てくるとはと思いますが、何かできそうなことがあれば、ぜひ教えていただきたいと思います。以上です。

【事務局】はい、松平です。お答えいたします。先ほど資料3でお配りしていますが、過去に様々国立市としては取り組みをしてきました。結果として、本格運行に至らなかった路線等たくさんあるんですけども、時代背景的なところでは昨今の運転手不足がさらに厳しくなったり、南部の方を見ますと、農地が減って宅地化されている現状もあつたりします。また、議会筋からも市民の声として南部についてもっと重点を置いて欲しいという要望が上がっています。過去に試行運行したものの結果的に本格運行に至らなかったケースもありますけども、時代背景も変わってきているので、改めてアンケートやビッグデータを使って正確に現状のデータを取るという考え方もあると思います。今後調査をした結果、同じような結果になる可能性はあるんですけど、結果が違うということも可能性としてはゼロではないのかなと思っておりますので、その辺は十分に重視しながら、見定めながら進めていくしかないかなというふうに思っております。

【中島委員】中島です。付け足しになって申し訳ないのですが、確かに南部地域、交通不便地

域という地域的な問題はあろうかと思います。それ以外でも、街中であっても、やはり移動に対する課題というのはいらうかと思ひますので、そういったものも明らかにしてどういった支援対策ができるのかについて、地域公共交通を支援して下さる皆さんと一緒にやっていきたいですし、また市民の方とも一緒に考えていきたいというふうには思っています。

【岡村会長】私の直感だと今のような話はかなり検討の主題になってこようかなというふうには思っています。もうちょっと個人的に言う、以前の実験のときもこの会議のメンバーだった私からすると、同じようなことをして同じ結果になったら、他にも長く委員をされている方が今日この場にも何人かいらっしゃいますが、多分その辺が責められるかなと思ひますので、そこは私もいろいろと言っていこうかなというふうには思っています。まだ委託業者さんも決まったばかりということですので、この後次回の会議日程について話があると思ひますが、ビジョンですとか、計画のスコープとよく言ひますが、どこまでというような話は次回の会議になろうかと思ひます。それでは皆さんよろしいですか。はい、ありがとうございます。そうしますとそろそろ 12 時になってしまいますので、議題 4・5・6 は報告でよろしかったですか。では、事務局からまとめて報告をしていただき、その後まとめて質疑ということをお願いします。

【事務局】はい、そうしましたら事務局の方から、簡単に議題 4 コミュニティバスとワゴンの利用状況についてご説明します。資料 7-1、7-2 をご覧いただければと思ひます。資料 7-1 は、くにっこの利用状況です。コロナ禍で一時期利用状況が落ち込んでいましたが、その後次第に回復しまして、令和 6 年度の実績では、北西中ルートが 196,628 人、北ルートが 102,231 人ということということでコロナ禍前を超えまして過去最高という形になりました。令和 6 年度収支率につきましては、45.1%となっております。令和 6 年 8 月 1 日にくにっこの運賃改定を行い、立川バスの初乗り運賃に合わせましたので、そういうこともあり収支率の向上に繋がったのではないかなというふうには思っています。くにっこのルートなんですけれども、裏面のルート図をご覧下さい。朝は国立駅の北側のところに青色の線がありますけれども、この青色の線のところを往復運行し、その後日中については、黄色い線のところを運行しているというところがございます。先ほどの子育て支援施設前の新しいバス停でございますが、40、41 と記載された 2 ヶ所に今日から新設しております。ルートにつきましては、今ご覧いただいている運行ルートが最新のものになっておりますが、バス停の新設に伴いまして、時刻表の変更は特にございません。続きまして、資料 7-2 をご覧いただければと思ひます。こちらがコミュニティワゴン、あおやぎっこの利用状況です。コロナ禍ちょっと利用者が減少したというところがございますが、その後次第に回復しまして、令和 6 年度実績では 19,725 人ということになりましたので、新型コロナウイルス感染症が 2 類から 5 類に変更されて 2 年以上経過して、ほぼコロナ禍以前の状況に戻ってきているというようなところがございます。令和 6 年度収支率は 20.1%となっており、コロナ禍前の平成 30 年度が 25.5%、コロナ禍で最も影響を受けた令和 2 年度が 15.5%ということになっておりますので、大分回復し収支率も回復してきている

かと思います。あおやぎっこのルートですが、次のページをご覧くださいだと思います。国立市役所から比較的南部地域の方に向かって運行しているというような形になっております。

では続きまして、資料の8「自家用有償旅客運送に係る登録事項変更届出書」をご覧ください。この度、特定非営利活動法人くにたちさくら会が、代表者氏名と車両台数について変更されました。その内容が、4番の変更した事項として(1)に代表者名、(5)に車両数およびその種類について記載されています。今年2月に東京運輸支局に届け出をされていますということを、こちらの協議会にご報告させていただきます。最後に、議題6に入ります。資料9をご覧ください。こちらは、令和2年度以降の福祉有償運送の運行法人別運行件数および利用申込者数の推移を示したものです。上が事業者別、下が事業者合計となっております。令和4年度からは、国立あおやぎ会と幹福祉会が加わり5事業者での運行となりました。昨年度の実績としましては、5事業者による年間の運行件数が11,888件、新規利用申込者数が86名となっています。前年度と比べると運行件数が852件増、新規利用申込者数が51名減です。新規利用申し込みが減った原因としましては、利用者数の増加に伴い、車両やドライバーの確保が困難となり、5事業者中3事業者が新規利用申し込みの受け入れを停止していたことが挙げられます。その間は幹福祉会と国立あおやぎ会のみを受入れとなりました。また、面談まで進んだものの、確実な配車予約を希望するとの理由から、最終的には登録を保留する方が多くいらっしゃいました。そういった背景があり、新規利用申し込みは前年度より4割程度減りましたが、運行件数は852件も増えていることから、令和6年度も福祉有償運送が多くの方に利用されていることがわかります。以上となります。

【岡村会長】3件まとめて報告をいただきましたが、皆様何かご発言はありますでしょうか。はい、それではお願いします。

【原田委員】くにたちさくら会の変更の届出についてですが、(5)車両数の変更というのは要するに5台になったということですか。それとも6台になったのでしょうか。

【事務局】6台です。

【原田委員】もし6台になったとすれば、立川署の方に報告をして、当然その後に安全運転管理者の講習を受けなければならないと思うのですが、その辺はどうなっているのでしょうか。

【事務局】はい、こちらにつきましては、運転管理者の基礎講習という3日間の講習を受講いただいているということで報告を受けております。

【原田委員】ということは、一応必要な講習を受けたということですね。はい、分かりました。運行管理の責任者というのは結構重い仕事というか責任があるので、具体的にどのようなことをやっているのかを聞きたかったです。

【事務局】今原田委員からいただきましたことについては、改めてくにたちさくら会にお伝えし、実態も含め、どんな形で運行管理をされているのか、別の機会に報告させていただきたいと思います。以上でございます。

【岡村会長】はい、他はいかがでしょうか。熊井委員、お願いします。

【熊井委員】希望なんですけれども、資料 9 福祉有償運送運行法人別運行件数および利用申込者数、こちらが利用申込者数っていうふうになってるんですけども、当然利用者がいらっしやいまして、申し込みがあったり、辞められたりがあると思うので、できれば実態を知りたいので、利用者数にはならないでしょうか。

【岡村会長】例えば登録者数とかですね。

【事務局】登録者数というのは、今時点での登録者数というような出し方ですかね。

【熊井委員】実際の利用者数がぴたっとは出ないのかもしれないですけど、例えばくにたちさくら会であれば、令和 6 年で 3,960 件の運行件数があって、何人ぐらいが利用したのかなと。

【事務局】松平です。利用者数につきましては、一応こちらとしては正確な数字じゃないんですけど持ち合わせてはいます。ただ、同じ方が結構頻繁に使われていたりとか、登録されてもそのまま使わない方もいらっしやったりとか、あとは登録した状態で亡くなってしまったとかそういう方もいらっしやるので、想定の数であり、なかなか正確な数字が取りにくい部分があります。

【熊井委員】ざっくりで良いので、把握できるとより分かりやすいと思います。以上です。

【事務局】はい、それにつきましては、出し方も含めまして検討させていただく中で、皆様にお伝えしていこうかなと思っております。

【岡村会長】今の件は、以前の福祉有償運送運営協議会でやってきたような報告事項としてということもあるんですけど、先ほどお話にあったようにこれから地域公共交通計画を作りますので、今は輸送資源っていう言い方をしますけれど、市内にどれぐらいの輸送資源があって、どれぐらい利用されているかというのが俯瞰されることはとても大事です。その面でも出していただくことは大事かなと思いますので、検討いただければというふうに思います。

【岡村会長】他はいかがでしょうか。

【稲垣副会長】今の件なんですけども、私が関わっている他地区の福祉有償運送運営協議会で、登録者数と利用者数がものすごく乖離しています。今回も先ほど承認された事業者さんは登録者数が 113 人なんですよね。けれど、令和 6 年度の利用申込者数を見たら 12 人なんです。100 人はどうなっているのっていう話があって、それは国立ではないところで利用しているのをカウントしないとかそういうのもあるかもしれませんが、登録しっ放しの状態で利用実態がない方がかなり溜まっていくようなこともあるかと思います。いろんなご事情があるとは思いますが、希望なんですけれども。私が関わっている別の地域では、余りにも差が出てくるので一度登録者数の見直しをしました。登録者数の見直しというのは、事業者さんに負荷がかかって結構大変なんですけども、差が大きくなってしまいうのも良くないので、会長がおっしゃったように実態を知りたいということであれば、見直しをしていただいても良いかと思います。はい、以上です。

【岡村会長】ありがとうございました。他はいかがでしょうか。はい、お願いします。

【伊藤委員】国立あおやぎ会の伊藤です。うちの方は福祉有償運送をさせていただいてまだ期間が少ないです。もともとの事業自体が介護保険法にのっとる高齢者支援にある中で、地域貢

献をしていこうというところで福祉有償運送を始めました。なので、法人で所有する車両だけで言ったら約 60 台ですが、福祉有償に使える車は約 10 台で、ドライバーさんたちはその時間に何人いるのか、その時間帯に他のサービスはどう動いているのかというのがあるので、全部の数字をあらうというふうになるととんでもない作業量になります。先ほど副会長が乖離とおっしゃっていましたが、すごい乖離があるんですよ。前回僕たちの法人が更新登録をしたときに、「そんなに車があるのに、その車を使わないで何やってんだ」という発言があったんですけど、「他のサービスをやってますよ」と。「何をやってるんですか」と問われたので「通所リハビリです」とお答えしたのですが、通所リハビリや通所介護に通う高齢者を 1 日に国立市と立川市を合わせて約 200 人から 250 人を送迎させていただいています。福祉有償運送に割ける車両はその中で何台なのか、うちの車両とドライバーだけで管理がし切れない、対応しきれないところに関しては、タクシー会社さんをお願いをして送迎しているのが現状です。そういうところを全部数字としてあらうということになると、結構な内容になってくるので、何を知りたいのかというところに絞って、事業者に数字の洗い出しをお願いした方が良いと思います。実際、うちの法人内の福祉有償運送の運行件数は、先月だと 30 件しかないんです。60 台も車両を持っているのと言われそうなんです、他の事業がありながら福祉有償運送サービスを行っている法人さんもやっぱりあると思いますので、何の数字を知りたいから、これとこれについての数字を出してくれというふうに明確に言っていただけると、事業所側としては非常にありがたいです。

【岡村会長】はい、ありがとうございました。皆さん大体よろしいですか。はい、東京自立支援センターの山口さん。

【山口様】稲垣副会長から、うちの登録者数が 113 人で、利用申込者数が 12 人という話がありました。12 人は、令和 6 年度の新規の申込者数が 12 人ということなんですよ。

【稲垣副会長】そういうことなんですね。

【山口様】あと登録者数が 113 人となっていますが、名簿にある人数でいうと実は 220 人ぐらいです。この 3 年間で利用した人をカウントして登録者数を出したんですけど、やっぱり 100 人ぐらいは登録しているけれど、実際には利用されていないということです。それから、毎月の平均でいうと、大体 70 人ぐらいが利用している感じで、1 か月に 113 人全員が使うということではありません。そのような状況です。

【岡村会長】どうもありがとうございました。はい、ということで、報告事項については皆さんよろしいでしょうか。では、その他について事務局から進めてください。

【事務局】そうしましたら、今後の予定なんですけども、次回会議を 10 月頃に開催できればと思っています。また開催の時期につきましては、改めてご連絡をさせていただきます。また、本日、東京バス協会の富樫様より、カラーの冊子を頂戴しております。富樫様からご説明の方をお願いいたします。

【富樫委員】東京バス協会の富樫と申します。こちら当協会で作っておりますバス路線の観光

案内みたいなものでございまして、去年は都心部を中心に作ってございましたけれども、ご好評いただきまして、本年は多摩であるとか下町の方を紹介してほしいというご要望がございました。多摩地区については、京王バスさんの日野ですとか、西東京バスさんの奥多摩・檜原というようなところを今回新しくピックアップしております。これは既存の路線の案内でございまして、新しい路線とかそういう話ではございません。といいますのは、ご存知のとおりバスの乗務員不足というのは相当深刻な話になっておりまして、これは少子高齢化に基づいておりますので、解決の糸口がありません。そうしますと、減便等をせざるを得ず、皆様にもご迷惑をおかけしているところでございます。事業者としては絶対に減便などしたくないのですが、そういったことで、各社ちょっと今、大分傷んできています。燃料費も上がっているし、減便もせざるを得ないと。こういった状況で、既存の財産をどう活用できるかということで生まれたのがこの冊子でございまして。特に新たに何をするという訳ではないんですけれども、ただ、我々の持っているものをもう1回再確認してみよう、それをお客様にもご紹介しようという趣旨で作らせていただいております。ですので、お時間がある時にでもこの冊子を参考にしてバスに乗ってお出かけしていただく等、そういったことも少し期待しております。あと、こちらホームページとも連動しており、東京バス協会のホームページにも同じコースがいろいろと出ておりますのでご参照いただければというところでございます。

【事務局】どうもありがとうございました。連絡事項、その他のところにつきましては以上となります。

【岡村会長】はい、ということで時間が随分長くなってしまって申し訳ありませんでした。皆様、ご発言どうもありがとうございました。ではこれをもちまして、令和7年度第1回国立市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。ありがとうございました。