

# 平成 27 年度 第 1 回 国立市地域公共交通会議 要 点 記 録

■日 時 平成 27 年 6 月 26 日 (金) 午前 10 時 00 分から 11 時 55 分

■場 所 国立市役所 北庁舎 第 7 会議室

■出席者

国立市地域公共交通会議委員 (代理出席含む) 14 名

会 長	岡 村 敏 之	学識経験者
副会長	佐々木 一郎	都市整備部長
委 員	佐 藤 祐 浩	一般乗合旅客自動車運送事業者
〃	(代理出席)	〃
〃	原 田 弘 司	一般乗用旅客自動車運送事業者
〃	清 水 光 司	〃
〃	(代理出席)	国土交通省関東運輸局
〃	鵜 澤 健 一	一般旅客自動車運送事業者労働組合
〃	佐 伯 喜重郎	市道管理者
〃	佐 藤 篤	警視庁立川警察署
〃	高 橋 正 雄	公募市民
〃	三 好 幸 雄	〃
〃	熊 井 大	〃
〃	池 田 洋 介	〃

(敬称略)

事務局	3 名	都市整備部交通課交通係
-----	-----	-------------

(欠席)

委 員	藤 木 仁 成	都道管理者
-----	---------	-------

## 【配布資料】

- ・次 第
- ・資料 1 「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」について
- ・資料 2 車両で旅客を運送する際の形態について
- ・資料 3 立川バスダイヤ改正・国立駅北口～北町公園線運行経路変更のお知らせ
- ・資料 4 国立市コミュニティバス「くにっこ」利用状況等について
- ・資料 5 国立市コミュニティワゴン試行運行「くにっこミニ」利用状況等について
- ・資料 6 国立市コミュニティワゴン試行運行～今後の進め方について（案）
- ・資料 7 福祉的な交通を検討する場について（案）
- ・参考資料 1 地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について
- ・参考資料 2 国立市地域公共交通会議 合意事項等一覧

## ■要点記録

### 1. 開会（事務局）

- ・開会宣言

### 2. 新委員紹介 及び 地域公共交通会議協議内容（経緯も含め）についての確認

- ・新委員の紹介、代理出席の紹介、欠席者の報告
- ・資料確認（上記資料）
- ・資料 1、資料 2、参考資料 2 について事務局から説明

### 3. 報 告

#### **（1）立川バスダイヤ改正について（平成 27 年 6 月 16 日実施）**

事務局：先般、立川バスのダイヤ改正がありましたので、事業者より報告をお願いします。

委 員：6月16日から国立市内の系統を中心にダイヤ改正を行った。要望の多かった国立駅から市役所方面の便（矢川線）を増回するとともに泉団地から国立操車場に向かう本数についても増回し、泉団地から商業施設へのアクセスを考慮した。国立駅⇔谷保駅の系統は矢川線増回に伴い減回した。路線バスのダイヤについては今後も利用者の動向などを見ながら検討していきたい。

会 長：この件について質問等あればお願いします。

委 員：路線バスの定期券の話になるが、立川駅北口とけやき台団地を結ぶ系統で立

川バスと西武バスの共通定期券の設定がある。国立の大学通りでは立川バスと京王バスが運行されているので共通定期券の設定はできないか？

委員：京王バスとも話をしていきたいと思うが、諸事情等もあり今後の検討課題とさせていただきます。

委員：立川バスへの要望になるが、国立駅から矢川方面に向かうバス乗り場が南口に2箇所（①、④番乗り場）あり、国立駅を降りた際に次にどちらのバス停からバスがでるのか一目でわかるような時刻表を作っただけだと利用者としては助かる。

委員：持ち帰り、サービス向上に努めたい。

事務局：立川バスもこの6月から京王バスと同様の金額式定期券を始めたがそのあたりの報告もお願いします。

委員：6月1日より弊社も交通系ICカードを活用した金額式定期券を導入した。区間を定めず、同じ運賃の区間であればどこでも使える定期券なのでPR等により今後も幅広く利用していただきたいと考えている。

会長：それでは次の報告をお願いします。

## （2）平成26年度国立市コミュニティバス利用状況について

事務局：（資料No.4を説明）

会長：この件について質問などありますか。

委員：乗車人数が増えた要因として考えられることは何か。

事務局：朝の北ルートの利用は元より多かったが現在では日中の利用もかなり増えている。平成25年1月のバス買い替えに伴い定員の多いバスを北ルートに回すとともに同年9月に北ルートの朝晩について始発バスを15分早め、終バスを30分繰り下げるダイヤ改正をした。それ以外は文字を大きくはっきりさせるなど時刻表等を見やすくするための工夫をしたり、車内での配布に努めたりするなどの地道な周知・広報の積み重ねと考えている。

会長：参考までに利用人数にシルバーパスの利用者数は入っているか。

事務局：シルバーパス利用者は入っていますが未就学児は含まれません。最近では子供が一人で乗車するケースもよく見受けられ地域の足としても定着してきていると感じているところです。

会 長：それでは、報告（3）についてお願いします。

### （3）平成26年度国立市コミュニティワゴン試行運行利用状況について

事務局：（資料No.5について説明）平成27年度の前年度比較については運行事業者の銀星交通から資料を出していただいているので補足願います。

委 員：資料No.5の6ページが平成26年度と平成27年度の4月16日から6月20日までの比較となっている。輸送人員が青柳ルート424人増、泉ルート213人増、矢川・東ルート273人増、3ルート合計で910人増、105,400円の増収となっている。ダイヤ改正や系統の変更などにより各ルートの走行距離は青柳では144km減、泉は16km減、矢川・東は241km増という状況である。

会 長：ちなみに次の議題の方では「今後の予定」とありますが、それを踏まえつつ、ご質問等ありますか。

委 員：利用者の特性が、男性なのか女性なのかわかりますか。

事務局：そのデータは取っておりません。

会 長：日々運行している感覚から銀星交通さんからいかがですか。

委 員：ご年配の方と女性が多い。矢川・東ルートでは未就学児を連れた方がよく利用されている。今年度の見込みとして利用者が3ルート合わせて約25,000人、経費的には車両ラッピング費用、教習費用などの初期費用が不要なことから約100万円の減、人件費も若干ではありますが圧縮し約100万円の減、燃料費も現時点でリッターあたり平均20円程度違うので、約50万円程度削減できると考えています。これを踏まえると来年度は1ルートあたり約80万円削減できると考えており、売り上げも1ルートあたり15～16万円位の増額を見込み、補助額を減らしたいと考えているところである。

委 員：先の話にもあったが、今後利用者数を伸ばすためには高齢者・女性・子どもの利用を増やすことができるかにかかっている。

会 長：事業者を経費を削減する工夫をしてもらおう一方で、この会議での議論の中で利用向上策としてダイヤを再検討し改正するなどして少しずつ利用者が増えてきている状況にある。一方、収支率という数値でいうと10%程度となっているがこれがせめて15%近くにまで上がると良いのだが。

- 委員：シルバーパスについて「くにっこ」では使えるのに「くにっこミニ」で使えないのはなぜか。
- 会長：「くにっこミニ」の試行運行を開始するまでに地域公共交通会議で議論を重ねた中で70歳以上の方の運賃を100円ということで整理をした。シルバーパスについては都からの補助金をバス協会、バス事業者経由で「くにっこ」の収入に入っているが、くにっこミニは運行事業者がタクシー事業者ということもあり補助を受けられない。高齢者は無償にすべきとの声もあったが、車両の定員が少ない中で少しでも収入を得たいなどの議論もあり現状での運賃体系となっている。
- 委員：収支がマイナスということであれば、くにっこバスでも高齢者から100円取ればよいという考え方もできるのではないか。
- 会長：その提案はこれまでの議論の中で事務局からはなかったが、そういった考え方は十分あり得ると思う。
- 委員：市民感情として「くにっこ」と「くにっこミニ」でシルバーパスの扱いが異なるのは疑問と言わざるを得ない。
- 会長：コミュニティバスの運賃体系については、近隣市等では一律100円のところを100数十円に上げた例や一律100円を辞めようとしている例など、多摩地区の中でもいろいろあると聞いている。まさに、この場の議論をもとに決定していくので、随時この会議でご発言をいただければと思います。
- 事務局：ここで、平成26年度の評価ということで補足です。評価基準（目標値）については昨年8月28日に開催された平成26年度第2回国立市地域公共交通会議で合意をいただいている、各ルート①1日当りの乗車人員／②財政投入額／③収支率について、50人未満／900万円以上／20%未満がC評価で「抜本的な見直し」、50～70人未満／550～900万円／20～30%B評価で「試行運行の継続」、70人以上／550万円以下／30%超がA評価で「本運行に移行」となっておりますので、平成26年度の試行運行の評価としては各ルートとも評価Cで「抜本的な見直しが必要」ということになります。
- 会長：現況は3ルート共にC評価の状況ということですね。比較的利用がされている青柳ルートでもCということで、矢川・東ルートや泉ルートはさらに厳しい数値になっているのが現状であります。

事務局：ご参考までに、過去の会議資料につきましては国立市地域公共交通会議のホームページに全て掲載されておりますので適宜参照いただければと思います。

会長：それでは、そのあたりのことも念頭に置きながら次の議題でご意見などいただければと思います。議題（１）についてお願いします。

#### 4. 議 題

##### **（１）国立市コミュニティワゴン今後の予定について（案）**

事務局：（資料６について説明）

会長：では（１）の現状３ルートの今後のスケジュールの話と、（２）の谷保ルートを進め方について、（３）のコミュニティワゴン以外の利便性向方策の検討について、それぞれ分けてご意見ご質問をいただきたいと思います。それでは、まず（１）について議論をお願いします。

委員：現状の３ルートだが、ルートとダイヤの見直しによって利用者数を大きく伸ばすのは難しいのではないかと。ハード面だけではなく高齢者・女性・子供の利用が多くみられるなかでどのように利用を伸ばしていくか、例えば商店会と連携する、また小学生向けであれば環境学習の中でバス利用促進の内容などもあるのでいろいろな方法を検討していただきたい。

事務局：矢川・東ルートを谷保駅北側の商店街を通すルートも今後実現する中でそのようなことも検討できるのではないかと思います。

会長：他にはいかがでしょうか。先ほどの目標値は「目標」ではあるけれど一人でも数値に足りなければすぐに辞めるということに自動的に判断するものではなかったと思いますが、一方で、一日 50 人、収支率が 20% 程度、財政支出が 900 万円以下というのは重い数値で、ここは色々な促進策をやっても正直厳しいのかなと思います。これは 1 台の車で回す前提で各ルートの数値が出ていますので、泉ルートは工夫をしても難しく他のルートと一緒にして実質 0.5 台相当にするなどしないと継続は難しいのではないかと。矢川・東ルートは一日あたり約 19 人ということで、商店街を通るようになるルート見直しや新規の停留所ができてお客が付きつつある中で、辞めるとか本数を半減するなどという判断をするのは、まだ流石に早いと考えます。個人的には数値は示しているのでも、今後各ルートをどうしていくかそれを 9 月まで

に決めていかななくてはならない、そういうスケジュールになるのかなと率直に思っています。それでよろしいですか。

事務局：平成 28 年度には試行運行事業を総括したいと考えており、平成 27 年 9 月までには一定の考え方を示さないといけないので、そこを目安にしていきたいと思います。

会 長：この会議の次回開催予定はいつにするかも決めないといけないことになりますね。

事務局：8 月には少なくとも 1 回は開催したいと考えています。

会 長：他にいかがでしょうか。

委 員：今の会長さんのお話ですと矢川・東ルートは将来性が多少はあるとのことで、私も時々利用していますが前回合意した停留所の新設やルートの見直し程度だけでは、到底「C 評価」を脱却するには難しいのではないかと思います。したがって C 評価であるならば「抜本的な改革」ですので、矢川・東ルートを使いやすいものとするための思い切ったルートの変更や収支の改善策など、別途並行して検討していただいたらどうかと思います。例えば、医療センター内に乗り入れできないのかももう一度検討することや、谷保駅に乗り入れることも再度バス会社等とお互いにお客が増えるようなことができないのか協議するなど、よい方策がないか抜本的な検討をしていただきたい。

事務局：補足ですが、予算がらみで 27 年 9 月までに決めなくてはいけないのは 28 年度に実施する軽微な変更などの内容です。その後も補正等の方法での対応は可能ですので抜本的な見直しの決定は 27 年度中に決めていけばいいと考えています。

会 長：試行運行 2 年目となる今年度（平成 27 年度）中には、抜本的見直しに向けた具体的なルートやダイヤ等の整理・検討を行い、最終年度(28 年度)にそれを実施した上で、年度末までに検証・総括をしていくという理解でよろしいか。

事務局：その通りです。今回のように矢川・東ルートのように停留所やダイヤを変えたり、またイベントのようなものを考えたりするなど基本的な方針を 9 月から遅くとも年内に決めていただければ、28 年度予算には間に合うと考えています。

会 長：他はいかがでしょうか。ここからは会長としてではなく一委員として話します。まず、来年度、矢川・東ルートについての変更として考えられることは、たとえば総合医療センターに入る余地が全くゼロなのかということで、要望も多く取り組む価値はあるのではと思います。停留所を谷保駅に近づける話は昨年度かなり協議されたことですが、利用者の方の動向を見ながら引き続き検討していく必要はあるのではないかと。二つ目の泉ルートですが、利用人数では厳しい状況にあるので、例えば来年度から青柳ルート・矢川・東ルートと車を統合して、実質的に車両を2台で動かせるようなダイヤにした時に、お客の利用や経費がどうなるのか試してみる価値はあるかもしれません。それでもダメなら泉ルートは試行休止ということにするのかもしれませんが、今の数値だけで終わりにするのはもっと努力すべきと言われた時に厳しいかもしれない。そのために何をするかということですが、停留所の人数の話がありました。乗降者の人数が少ないエリアもあるので、そういったところは大幅に減数することも考えられます。また、矢川北アパートは建て替え中という事情もあるが、現状で利用者が少ない中でこのままいくのではなく、ニーズがある東ルートを手厚くするという事も考えられますし、矢川アパートエリアを諦めて泉方面に回すようなことで、3ルートを2台でできないかどうか、そういうことくらいを来年度の最後の1年の初めから試行してもいいのかなと一委員として思っています。いろいろご意見等はあるかと思いますが、この3ルートのスケジュールや見直しの方法等について何かありますか。

委 員：お客さんからの声ということでご参考までに、利用の少ない時間帯は走らせるのをやめて経費を削減したらどうか、また青柳と泉のコースを整理・統合した上で2台で走れば運行間隔をもう少し詰めることができるのではないかと。

事務局：前回の会議で、運行経費の多くの部分が人件費である実態も踏まえながら、仮に泉ルートの車両を朝から晩まで走らすのではなく、朝は矢川・東の車両と乗務員を一部活用、午後は青柳の車両と乗務員を一部活用することで泉ルートは一回の乗務の上限である4時間の範囲でダイヤを見直した場合どの程度の経費削減になるのか銀星交通に経費を試算してもらったところ、約4



00万円は削減できる計算をいただいています。ちなみに、資料②1頁の参考にある国交省の考え方がありますが、公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、これと一体となって地域の交通ネットワークの一部を形成するということが書かれています。現在、市のコミバス、コミワゴンの車両はくにごが2台、ワゴン3台ですが、立川バス（上水営業所）や京王バス（府中営業所）は何台くらい保有していますか。

委員：上水営業所は100台位です。

委員：府中営業所も100数台です。

事務局：やはり地域交通の基本形は路線バスによるネットワークで、車両数が極めて限られるワゴンで運行頻度を上げるにはワゴンのルートは短くし、路線バスとの組み合わせで考えることが大切だと考えています。60分に1本でしか運行できないルートで運行するのも、そのような要望であれば構わないが、路線バス停留所までの繋ぎとして短いルートを頻度を上げて運行するようなことを考えていくのも一つの方法で、現在のコミバス、コミワゴンの車両数で実現できることを前提に、よりお客様に満足して頂けるものと考えていかなければいけないと思います。このようなことも含めて今後の議論をしていただければと思います。

会長：次回の予定では、いくつかの方向性や個別具体的なことを年度内に検討して、来年度初めから出来そうな個別具体策があれば出してもらうということになりますか。

事務局：事務局案として具体的なものを事前にお配りし検討いただいたいと考えています。次回の8月に委員の皆様から様々なご意見をいただきたいと思います。

会長：今回はかなり重要な事案に議論をしていただくことになると思います。続いて（2）の谷保ルートの進め方についてですが、くにごミニのサイズの車で谷保地域を運行するとすることができる経路が4案位しかないような中で運行時間等も考慮したルートをお示ししています。このことについてご意見ご質問等ありましたらお願いします。

委員：①～④案について、実際に車を走らせて所要時間等を検討してみました。①案については一番時間がかかるルートで50分です。時間帯によっては渋滞

などの影響が予想されます。ただし、一本松地域の矢印の方向を逆にすれば時間も短縮でき、朝から晩まで比較的渋滞の影響なく運行できるのではないかと思います。②案は特に問題なく40分で回れます。③案については矢印を逆にすると35分位です。④案については、30分弱で回れると思われま

委員：谷保駅北停留所とはどこのことですか。

事務局：これは矢川・東ルートの見直しの中で新設する停留所で、富士見台第一団地1-1号棟南側の銀行ATM付近に設置する停留所になります。

委員：そこへはどのように行き、どこでUターンするのですか。

事務局：甲州街道の谷保天満宮入口交差点を北上し突き当りのT字路を右折。そのまま直進すると商店街に入り、先ほどの銀行ATM付近が停留所となります。起終点はその停留所になるので、北側の停留所で乗客を降ろして回送して戻り南側の停留所から発車することになります。

会長：駅周辺の商店会までお客を運ぶのが趣旨のようですね。

委員：この谷保ルートは高齢者が多いのですか。

事務局：以前からこの地域にお住まいの高齢者が多いのは甲州街道の南北100m位の幅にエリアと考えている。ここは狭隘な道路が多く段丘の高低差もあり、くっつきミニの車両でもルートを引くことができないのが実態である。前回の会議で報告した谷保地域へのコミュニティワゴン試行運行の要望の陳情を出された方に聞いた範囲では、三中周辺までは何とか高齢の方でも出てこれそうだと話をいただいている。

委員：女性や高齢者などの外出支援という考え方と理解した。ちなみに既存の3ルートの検討を始めた時に、進め方として「確実に乗る路線をつくって広げていくやり方がいい」とお願いしたが、結局、広く作って絞っていく方法となっている。その結果、今このような結果となっている。谷保地域でのルートを考えるにあたっては今までの3ルートとは異なり、運行頻度を上げて（最低30分間隔）運行し確実に利用される路線にして、それで成功させて広げていく方がいいと考えている。皆様のご意見もあると思うが現在の3ルートの反省を踏まえたものにできればと思う。

会長：図中に所々小さい○印がありますが、○があるところはこの辺にバス停がお

けて、逆にないところは基本的には置かないということによろしいか。

事務局：現段階でバス停を置けそうな位置を示しているものです。

会 長：路線バスとのルートの兼ね合いを考えて、谷保駅北側から踏切を渡り甲州街道にでて、国道（日野バイパス）に入る間には停留所を置かないという考え方でよろしいか。

事務局：できるだけ路線バスとは被らず影響を少なくした範囲でやっていきたいと考えているが、谷保駅周辺はいろいろと要望もあるので今後調整させていただきたいと考えている。

委 員：この4案でお客が乗るかといったら正直言って乗らないと思う。乗車の目的としては市役所や駅周辺に出られることが重要だ。この地域の、高齢化の進展や高低差があることなども踏まえながら検討を深め、試験的でもいいので走らせていただきたい。

会 長：航空写真でしか現地は見えていないが、率直に言うと、三中付近に停留所を設けて30分間隔で運行しても毎便5～6人乗るのは難しいように思う。では例えばお客を集約し1日3本として走らせたところでそれではあってもなくてもいいと言われるであろう。3ルートの見直しの中でこういった形がよいかが決まってくるのではないか。3ルートの見直しの中でベストな方法を検討し、その上で谷保をどうしようかと別に考えるのが望ましいが、車の取り回しのこともあるのでよく検討する必要がある。今回は、現状3ルートの見直しの中で、現在ある車両を谷保地域に回せるかどうかを考え、回せない場合にはくにつこミニ以外でやらざるを得ないので、今回のスタートはその場合の形まで含めて提案できますか。

事務局：時間的なものもありますが、できるだけ検討を進めたいと考えています。

会 長：これについては次回議論いただくということをお願いしたいと思います。

引き続き（3）の「コミュニティワゴン以外の利便性向上方策の検討について説明をお願いします。

事務局：（資料6（3）について説明）

会 長：今の説明は先程の谷保地域の進め方の検討の中で同時に考えていくということとです。それでは次の議題（2）についてお願いします。

## (2) 福祉的な交通を検討する場について (案)

事務局：(資料7について説明) 以上は、あくまでも事務局の考えでありますので、この場でご意見をいただければと考えています。

委員：福祉的な交通というのは、福祉有償運送を中心に考えて検討するということによろしいか。福祉といった場合の対象者は非常に幅広く、特性もそれぞれなので。福祉有償の方がやり易くする会議という捉え方ですか。

事務局：福祉有償運送となると対象者が限定された方になりますので、そうではなく、今行っている乗合交通に乗車される方も含めて、より一層便利な方法を考えていきたいということです。例えばデマンド交通など様々な交通システムを検討したいと考えている。

委員：路線バスは対象に入れないのか。

事務局：路線バスについてはバリアフリー対策等も講じられていますし、ここでの議論等も踏まえてと考えておりますが、今のところ対象外として考えています。

委員：今議論に出た福祉有償運送とコミュニティワゴンとの違いをわかりやすく教えていただきたい。

事務局：基本的に旅客を運送する場合は緑ナンバーの車両ですが、それだけで地域における需要が満たせない場合に限り特別な登録を受けて白ナンバーの車両で利用者から対価をいただいて運送することができる、その一つの形態として単独で公共交通を利用できない方に限定し移送を行うのが福祉有償運送になります。

委員：福祉有償は簡単に言うと会員制の福祉タクシーのようなものです。例えば会員が100人いて皆さんから年会費をいただき、資料2にはワゴン車の写真が載っていますが白ナンバーの普通のセダン型タイプの乗用車を使うことも認められています。レモンキャブの写真のように、車いすをそのまま載せるタイプや、車いすを畳んで乗せる車を使うケースもあります。

委員：利用者は事前に会員になる必要がある訳ですね。停留所はどうするのですか。

委員：停留所は無く、個人宅や病院等へ迎えに行くことになります。要は、乗合ではなくタクシーと同じ形で、タクシーと異なるのは顧客が会員ということです。

委員：完全に福祉の分野をやるということですね。

委員：現在では多摩地区26市合同で多摩地域福祉有償運送運営協議会という会議体がありそこでの協議を経て会員として承認されることとなります。会議には国交省の担当者の意見も聞き、年に1回行っています。

委員：国立市地域公共交通会議に福祉交通検討部会を作るということは、先ほどの会員登録の承認を取るための場を設けようということですか。

事務局：承認の場ではありません。福祉有償運送と似たような形態で市町村有償運送の福祉輸送という形態もあり、その場合は地域公共交通会議で検討・合意をいただく必要があるので、市町村有償運送の福祉輸送が必要と判断されれば当然この会議の中でやっていただきます。ただ、現状としてNPOでやっている福祉有償運送や、福祉タクシーというものが市内にあるなかで、広く高齢者や妊婦・しょうがいしゃ等の方が使いやすいような交通システムを部会の中で検討して行きたいということです。

会長：個人的な整理では、地域では移動したいと必要を感じている人や要介護者・要支援者もいればそうでない方もおり、高齢で困っている方もいる。そういう人たちをどのような移動手段を提供しようかということと広く色んなやり方を考える必要があるというところからこの議題が出されていると考えている。地域公共交通会議と福祉有償運送の関係の議論・調整を行う運営協議会とは全く別の会議体なのだが、地域の移動はどうあるべきかということ、方法論以前の話として議論するのは重要かと思います。

委員：以前にも、高齢者に紙おむつを配る業者や、老人施設の方々と我々福祉リフト付きタクシー車両を保有する業者が集まり、このような趣旨の会議を何回か開いたことがあります。今回は交通会議の中での部会できちんとやっていこうということですね。

委員：福祉タクシーの分野ですね。

委員：そうですね。福祉有償運送は2業者知っていますが、一つの業者は私が料金等の設定を行い認可手続きもしました。移動困難者がいる中で、総合的に業者自体も育てていかなければこれからの高齢者社会に対応できないとの考えがあり、自治体の考えと同じと思っています。

事務局：会長の話にありましたが、対象者の範囲をどのくらい広く考えるかがまず検討課題になってくると思っていますが、一般的に介護保険法やその他の法律

により、限定された人（要介護者、要支援者）は、より適した交通手段があるのでそちらをどう充実していくのかということになります。それ以外でデマンドの話もありましたが、そういったものも含めた交通システムを福祉部会で検討していただき、交通会議で審議していただければと考えています。

委員：健全者も対象ということですか。

会長：はっきりした線が引けないという難しさがあります。

委員：そこまで広げないと、不便を感じている高齢者がたくさんいます。

会長：他にはいかがでしょうか。

委員：地域公共交通会議の部会として、福祉的な交通の検討の場を設けるということだが、議論の中で福祉有償運送の必要性がでてきた際に、多摩地域福祉有償運送運営協議会との整合性についてはどのように考えているか。

事務局：福祉的な交通のあり方については、福祉部局の方で2ヶ月ほどかけて検討し整理する旨、議会に報告しています。その結果として市が市町村有償運送という形でやるということになれば交通会議で議論をしていただくことになろうかと思いますが、そこまでには至らないと考えています。市町村有償運送ではなく NPO 等による福祉有償運送となれば、多摩地域福祉有償運送運営協議会で議論をいただくべきものと考えています。

委員：先程、バスは入れないとのことだったが、バスも含めて検討した方がよいのではないか。

事務局：では改めましてバス事業者からもご意見をいただきながら、検討していきたいと思えます。

会長：部会の会議はどのような体制を考えているか。あくまでも地域公共交通会議が軸となる形で運営するものとし、福祉関係の部会の中で意見等をいただき、それを交通会議の中で整理をしていくやり方になるのではないか。いずれにしても、このような場を作るということについては皆様よろしいでしょうか。

委員：（一同了解）

会長：それでは、そのような形で進めていくことを確認いただきました。次回の会議では、もう少し形のあるものになっていると考えてよろしいか。

事務局：今回のご意見、また関係事業者等の了解を得た中で、きちんとした形で出したいと考えていますので、よろしく願います。

会 長：本日の議題等については一通り終わりました。その他事務局から何かありますか。

事務局：次回の日程は8月20日（木）の午後、くにたち市民総合体育館会議室で予定しています。それでは平成27年度第1回国立市地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。