

令和元年度第2回国立市地域公共交通会議

令和2年2月17日

【事務局（長谷川）】 それでは定刻を過ぎましたので、令和元年度第2回国立市地域公共交通会議を始めさせていただきたいと思っております。本日は、お忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。

代理出席のご連絡をさせていただきます。まず、代理出席の方でございます。小池委員にかわりまして、鈴木委員代理でございます。

【鈴木委員代理】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 続きまして、堀越委員に代わりまして、石川委員代理でございます。

【石川委員代理】 石川です。よろしくお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 続きまして、欠席のご連絡です。立川警察署、青山委員は欠席のご連絡を頂戴しております。続いて、佐伯委員からも欠席の連絡を頂戴しております。

本日、委員の半数以上の出席がございますので、本日の国立市地域公共交通会議は成立となります。なお、引き続きでございますけれども、ホームページに掲載していただく関係がございます。委員の方の発言ですとか、お名前は掲載させていただくこととなりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。

それでは、岡村会長、進行をお願いいたします。

【岡村会長】 それでは、よろしくお願いいたします。

事務局からは、本日の会議はおおむね90分程度を予定ということだそうでございます。

それでは、資料確認から事務局、お願いします。

【事務局（長谷川）】 それでは、お配りしております、お手元の資料の確認をお願いいたします。

まず、1枚目、次第。続いて、資料の1、こちらはカラー刷りでホチキスどめ、コミュニティバス「くにっこ」利用者数。続きまして、資料2、こちらもホチキスどめでございます。コミュニティワゴン利用状況。続きまして、資料3、こちらもホチキスどめ、サイクルアンドバスライドについて。最後に、参考資料1、コミュニティワゴン平成31年度以降評価基準について、以上でございます。過不足はございませんでしょうか。大丈夫そうですね。

それでは、岡村会長、お願いいたします。

【岡村会長】 それでは、次第に沿って進めてまいります。今日は、審議は特にないということで、報告でございます。

それでは、順に事務局からお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 それでは、資料ナンバーが前後して申しわけございません。まず、(1)コミュニティワゴン「あおやぎっこ」の車両ラッピング等の経過報告についてということで、資料2を見ながら説明させていただければと思います。

今年度第1回の会議が多分6月、7月だったかと思ひまして、そのときにコミュニティワゴンのラッピングのイメージをたしか提示させていただいて、こんなイメージでやりますというところから半年以上経過しまして、実績のほうも報告ということになってしまいうんですけれども、報告させていただければと思います。写真2枚目を見ながらが一番よろしいかと思ひまして、ラッピングのほうは完

了いたしまして、こんな車両で走っています。こちらは「あおやぎっこ」とでかでかとカラーリングされて、後ろのほうには矢川が乗っていて、かなり地域色の強い、「あおやぎっこ」の青をイメージした車両が既に走っているところでございます。

こちらにつきまして、9月の矢川のお祭りがございまして、9月の第1土曜日だったと思います。こちらのお祭りで展示会をさせていただいて、それプラス青柳のほうの緑川東公園だったと思いますけれども、こちらのほうでも展示会をさせていただいて、事前に周知を図ったところでございます。

9月のお祭り以降、お祭りが土曜日で、翌日、日曜日が運行休止でございまして、月曜日から晴れて第1運行が始まったというところでございまして、実際走ってみての感触というか反応は、我々、交通係の中での反応というか、見た限りでは特にマイナスなクレームといったことは今のところ頂戴しておりませんで、運転手さんの話を聞いたところによると、小学生たちとかが指を指して見ていただいているということは話としては聞いているところでございまして、今のところ、おおむね好評いただいているのかなという認識で運行しているところでございます。

続きまして、資料2の1枚目を見ながらなんですけれども、9月から運行が始まって、利用者さんの数字としてあらわれているのかというと、前年比を見ながらですと、正直なところ、あまり変わっていないのかな、むしろ少し下がっている月もあるのかなというところがございまして、今のところ、ラッピングしたから何かお客様が劇的に、純増したというところは、現時点では判断しかねる状況がございまして。

もともと車両のラッピングを、青柳の利用促進協議会という組織を内々で立ち上げまして、自治会さんですとか運航委託業者の銀星交通さんですとか、あとはまちの振興課の職員を集めて、車両のラッピングに限らず、利用促進の案を練っているところでございます。矢川商店街の副会長も含めて、協議会を組織しておりまして、車両に限らず、今考えているのは、案というか話し合いの段階ではございますけれども、例えば、あおやぎっこの回数券を使って、矢川商店街とコラボというのは言い過ぎかもしれませんが、回数券を使うと矢川商店街のなにがしかの商品がお安くなるですとか、回数券の表紙をお見せするとそういった割引が受けられるといったことができないかということは、今、検討しているところでございます。

それプラス、今、あおやぎっこのほうに掲示板というか広告版、板を設置させていただきまして、そこを地域振興のスペースに使えないかということも検討しているところでございます。具体的に、その掲示板を使って、例えば、自治会さんのお祭りですとか、または矢川商店街さんの何かイベントといったことを告知できる場になるといいのかなと考えておるところでございます。

それが今年度から来年度にかけてのあおやぎっこの展望でございまして。今のところ、資料2を見ていただければと思うんですけれども、1日当たりの利用人数というところが評価基準というか、皆様に毎年忘れられてしまうといけませんので、参考資料として4枚目におつけしておりますけれども、一昨年にコミュニティワゴン青柳ルートの評価基準を、この会議で決めておるところでございまして。その中の、一応念のために皆様にも覚えておいていただきたい意味も込めまして、読み上げさせていただきますけれども、こちらの資料自体は29年度の資料の抜粋でございまして。四角の中を読み上げさせていただきますけれども、「これを受けて、平成31年度以降はコミュニティワゴンを福祉交通手段として位置づけ直し、①1日当たりの利用者50人、②1便当たり2.5人の利用を基準として運航継続の可否を判断するものとする」というところでございまして。「なお、基準を下回った場合の判断に当たっては、即運航休止・廃止するわけではなく、運行形態やコスト面などを見直し、対象地

区住民の方のご意見、利用者の状況や地域の貢献度等を総合的に勘案し、判断を行うこととする」ということで、一昨年に決めさせていただきまして、今のところ、1年当たりの利用日数を見させていただきますと、令和元年度の1日当たりの利用平均、これは11月までのデータではございますけれども、62.8というところで、基準自体は上回っている状況ではございますけれども、この数字を必ずしも安心できる数字と思うことはなく、利用者の増加を図っていきたいというのが利用促進協議会のテーマでもございますので、それを引き続き、検討を進めてまいりたいと考えております。

(1) につきましては、事務局からのご報告は以上でございます。

【岡村会長】 今の説明は(2)も含めてということでしょうか。

【事務局(長谷川)】 (2)は「くにっこ」バスのほうも含まれているので、(2)は、「くにっこ」のところは後で説明させていただきます。

【岡村会長】 わかりました。それでは、ここまでいかがでしょうか。

そうしますと、この後もまた、(2)とありますから、そこで合わせてお受けしましょうか。

【事務局(長谷川)】 そうしましたら、これまで委託先の銀星交通さんにいろいろラッピング等々ご尽力いただいたところがありますので、何か一言あれば、お願いできればと思うんですけれども。

【岡村会長】 先生、ございましたら。

【原田委員】 あおやぎっこを運行しております、銀星交通の原田でございます。お客様からは今、事務局のほうからご説明いただいたように、お子様も含めて、特にご年配の方にはわかりやすいと。今までですと、うっかりすると何の車かわからないみたいな、そこら辺がすごく好評いただいておまして、ラッピングについては、デザイン性とかいろいろ含めて評価をいただいているのは事実でございます。

ただ、残念なのは、何か事が起きますと、ラッピングは結構費用もかかっておまして、その辺が一番、運行していく上では万が一、交通事故というのは自分だけが法規を守って運転していても、後ろからぶつけられたり、今回も実は1件ございまして、大変ご迷惑をかけて、信号無視の方に横の後ろをぶつけられまして、けがはなかったんですけども、そのせいでラッピング費用が50万ぐらいまたかかってしまったと。修理代は幾らもしないんですけど、ラッピング費用がすごく高いと、そこら辺がマイナス点というか、思ったよりも費用がかさむんだ、こんなにかさむのかというのが、運行しているのマイナス点かなと。

それにしても、逆に言えば、自分でも絶対ぶつけられないみたいな、みんなにその辺の話もしましたら、安全が第一ですから、もちろんなんですけども、今まで以上に気を引き締めて運行しているという状況が現在でございます。

以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。何かこの件でございますか。よろしいですか。

それでは、次の議事も含めてということで、ご説明をお願いします。

【事務局(長谷川)】 それでは、(2)のコミュニティバス「くにっこ」、コミュニティワゴン「あおやぎっこ」の運行実績についてということで進めさせていただきます。

資料2で、既にコミュニティワゴンの利用状況を説明させていただきましたので、次は資料1を使いながら説明させていただければと思います。基本、公共交通会議のほうで毎年、少なくとも1回は運行実績を報告させていただくことになっておりますので、こちらのほうも報告させていただきたい

と思います。

資料1-1を使いながら説明させていただきます。「くにっこ」の今年度、何か動きというのが、次の(3)のほうで説明するんですけども、「くにっこ」のバス停が1つ廃止となって、1つ新設したということで、プラマイゼロといたいところですが、正確には東向きがなくなってしまったので、往復の往路だけ移設して、復路は廃止になったというか、それは後ほど(3)のほうで説明させていただきますけれども、今年度の動向としては、「くにっこ」のバス停の事実上の移設が1つのイベントとしてございました。

こちらは数字をご覧になりながら説明させていただきますけれども、前年度実績を平成30年度、今年度実績を令和元年度で見ただけならばと思うんですけども、北ルートが左の図です。北西中ルートが真ん中の図でございます。右側が運賃収入でございます。こちらをごらんになりますと、前年度比、上がっている月もあれば、下がっている月もあると。北ルートにつきましては、下がり基調なのかと思っております。ただ、反面、北西中ルートにつきましては、濃い青が、かなりお客様が多かった月でございまして、かなり濃い青の月が多かったということがございまして、北西中ルートのほうが利用人数は当然多いんですけども、数字としては多いというところでございます。右側の要はお金のところ、収入面でいきますと、こちらも上がっている月もあれば、下がっている月もあるというところがあって、今のところ、おそらく前年度よりは収入は増えるのかなというところでございますが、見込みで話すのであれば、かなり利用者人数が上げ止まりつつあるというのが直近の動向でございます。ICカード化によって、利用人数が減っているけれども、お客様が増えた、乗車が減っているけれども運賃収入が増えたところもあったんですけども、その辺の効果も薄れつつあるというか、限界が見えてきているのかなというのが、「くにっこ」の直近の動向でございます。

こちらにつきまして、先ほどのコミュニティワゴンと一緒にんですけども、上げ止まったまま、このまま何もしないのかというところもありますので、こちらについても、(4)以降のテーマで、来年度以降の促進計画、施策について、こちらは後ほど検討させていただければと思います。

事務局からは以上でございます。

【岡村会長】 では、こちらの資料につきましては、何か発言ございますでしょうか。

どうぞ。お願いします。

【瀧柳委員】 北ルートの北から南へ行くルートが一番初めの新しいバス停で、ふだん右折禁止のところを「くにっこ」だけが入るルートで、それは了解済みってことで聞いていますけど、あれに伴って後ろの車も間違っただけで右折して、事故のようなことが起こりやすいという報告はまだ上がっていませんか。

【岡村会長】 北口の、誰か、どうでしょう。

【事務局】 2枚目、ルート図を見ただけですでしょうか。1番は国立駅北口で、そこを発車しまして、2番の高架下駐輪場前という停留所が新設になりました。その先、右折して3番、4番のほうに入っていくんですけども、2番のところの先を右折して入っていくところのお話でよろしかったでしょうか。

【瀧柳委員】 はい、そうです。

【事務局(谷口)】 そこは交差点が変則の形になっておりまして、1回斜めに入って、さらに右折する形になっていまして、ここが朝の時間帯ですと、北側からおりてくる車が途切れるまで待たないと入れないんだそうです。これは運転手さんからも言われているんですけども、この辺は安全の

確保のほうでも、運転手さん、運行事業者さんのほうでも気をつけてくださっているということで、今のところ苦情はありません。

右折禁止ではないですから全然入って構わないんですけども、入りにくいというところで、後ろに車が重なってしまうということです。特に今のところは問題ない状況でございます。

【事務局（長谷川）】 一応補足させていただくと、右折のところ、右折のときは朝方は確かにおっしゃるとおり、後ろに車が詰まってしまうことがあるということは聞いてはおるんですけども、その際に、反対側の北から来る場合については、ミラーを設置させていただいて、安全を確保するとか、その辺については警視庁さんのご意見をもとに設置させていただいている経過はございますことをご報告させていただきます。

【岡村会長】 ということで、当初から想定をしていて、そのとおり運用されているということで。

【事務局（長谷川）】 そうですね。一応そもそもルートを変えた理由が、もともと旧ルートが、歩道のないルートで、通学路を走っていたところがございます、ようやく北側道ができ上がりました、安全な歩道のある道があるということで、そちらのほうにルートを変えたほうがより安全であろうという経過があつてルートを変更したという経過が、そもそもの発端でございます。

以上です。

【岡村会長】 よろしいですか。ありがとうございます。ほかはどうでしょうか。

せっかく今、お話が出ましたから。

【事務局（長谷川）】 そうですね、行っちゃいましょう。

【岡村会長】 停留所新設の話もさせていただいて、またご意見を伺いましょう。

【事務局（長谷川）】 それでは、すでに瀧柳委員からご意見をいただいているところで、ある程度回答してしまったんですけども、(3) コミュニティバス「くにっこ」バス停の新設についてということで、資料1-3をごらんください。

コミュニティバス「くにっこ」ルート変更及び停留所新設について、こちらは前回のときに承認いただいた件になりますけれども、令和元年8月1日の始発より、図1のとおり、コミュニティバス「くにっこ」のルートを変更しました。グレーが旧ルートです。青印が既に走っている変更後のルートでございます。これに伴いまして、北大通り東停留所が廃止となりました。こちらはその後、近隣の方々に廃止になってしまって不便を感じるというご意見があったところもございまして、令和2年1月6日より、中央線側道に下り方面ということで西向きのみ、停留所を設置させていただいております。

こちらは背景というか、もともと東向きを設置したかったところではあったんですけども、結果として、東向きのルートはマンション付近の歩道を候補地に考えていたんですけども、マンションの方々の了解を最終的には得られなかったところもございまして、東向きは設置を断念したという経過がございます。結果として、こちらの写真のとおり西向き、今、この写真がまさに西を向いている「くにっこ」なんですけれども、西向きの停留所が設置されている状況がございます。

こちらについても、今し方、説明がありましたとおり、通常どおり、運行を継続している状況がございます。

以上でございます。

【岡村会長】 それでは、こちらも含めて何か。

【事務局（長谷川）】 すいません。もう1点、補足させていただければと思います。

先ほど廃止になった北大通り東停留所なんですけれども、こちらは「くにっこ」バスのルートとしてはもう走っていないんですけれども、この辺の近くの方々も北大通り東停留所がなくなってしまうと不便であるというところもありましたので、こちらのほうで国分寺市に掛け合まして、実は、このルートを国分寺の「ぶんバス」が走っているというところがございますので、国分寺市さんにご相談差し上げまして、まだ今日の段階では実現していませんが、おそらく3月中、遅くとも来年度以降には「ぶんバス」の停留所が東向き、要は国立駅行き停留所として、北大通り東停留所で「ぶんバス」がとまってくれるという見込みでございます。

こちらも補足として、以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。ちなみに、今の件は特に、国分寺市内の停留所なので、ですよ。

【事務局（長谷川）】 国立市内の停留所で、なので、国分寺市さんが道路の占用的には、こちらのほうに申請を出してもらおうというところはあるんですけれども。

【岡村会長】 わかりました。それでは、それも含めまして、議事の（2）と（3）で何かございますか。大きな変更はバス停ぐらいでしたので、数字としても大きな動きはあまりなかったということですね。

それでは、よろしいですか。またお気づきのところがあれば、最後のあたりでもまた機会を設けます。

それでは、（4）の来年度の話でよろしいですか。それでは、お願いします。

【事務局（長谷川）】 報告ばかりでございまして、（4）が本日、できれば一番検討というか話し合い、相談をしたい内容でございます。内容としては来年度の検討予定ということで、今年度はあまり検討できていないところもありまして、来年度にこういったテーマで検討できたらということで挙げさせていただいておるところでございます。

①、サイクルアンドバスライドの検討についてということで、資料3を見ながら説明させていただければと思います。サイクルアンドバスライドについて、こちらは実は2年前、29年度のときに情報提供を兼ねて、神中バスさんの事例を紹介したところがございます、それプラス平成29年度、30年度で市内の社会実験も兼ねて、デマンド型交通の実証実験を行った経過があったんですけれども、結果としてデマンド型交通については、利用が芳しくなかったところがございます、デマンド型交通については、現時点では検討を進めていない状況がございますが、その中で南部の方々のご意見として南部には崖線、坂道がございますので、平たんな移動はできるんですけども、坂道、上下の移動はなかなか難しいところがあって、それでデマンド型交通だけではなく、自転車で平たんな移動をしてもらって、例えば、バス停の近くに行って、そこからバスに乗って駅方面に向かっていただくということが利便性としては高いんじゃないかという検討を、来年度以降は進めていきたいと思っているところでございます。

2番に説明してありましたけれども、国立市の地形的な特徴として、多摩川の河川があるということで、どうしても南部と北部に坂道が生じてしまうというところがあって、高齢の方々は特に自転車で上るのも、押して歩いていくのもしんどいところがあって、そういったところの問題を解消できないかという1つの案でございます。

3番、実施のポイントでございますけれども、当然、バス停付近に自転車を置けるような場所があると、利便性としては高いんじゃないかというところがあって、非常に利便性として間違いなく高そ

うなのは泉団地の島があるバス停ですとか、あとは、スーパーバリュー付近といったところが利用者数も多かろうというところがあるので、そういったところにあると便利なのかなと、候補地としてはあります。これから設置できるか、できないかを検討進めていくんですけども、サイクルアンドバスライドの特徴としましては、基本的には実質無料の駐輪場みたいな扱い、無料ということがキーワードとしてございますので、シルバーパス等を使っていただいて、基本、無料、無料で駅まで行けるというのが理想的な移動の方法なのかなと考えているところでございます。

国立市のほうでやっている事例というのは、残念ながら、今のところはないんですけども、他市、周辺地区の事例はどうなのかというところで、こちらのほうでいろいろ調べて回ったところ、市が前向きにやっているところがございます、三鷹市です。三鷹市は、写真を載せてはいないんですけども、4カ所で50台規模、100台規模と、かなり大きくとっているんで、それを我々のほうで、電話ヒアリングで担当の方に聞いてみたら、人口が多い市でございますので駅までの移動、駐輪場の問題が多くあったというところがあって、駐輪場のキャパを少しでも緩和したいというところで、こういった施策をとったと伺っております。

中央自動車道の高架下という場所が中原高架下駐輪場という名前でありまして、こちらはどうかやらNEXCOさんの土地をお借りしてやっというところで、かなり担当レベルでNEXCOさんとの調整を図って、押し進めていったのかなということがうかがえる事例でございます。

問題は実質、無料駐輪場という扱いでございますので、管理とか維持のところは我々も気になっているところでございます、管理維持につきましては、今現在、三鷹市さんについては、駐輪場管理の委託をしているシルバー人材センターに、不定期で月1回程度の清掃も兼ねてやっというところでございます。月1回でございますので、そこまで頻度は多くないのかなと。ただ、月1回でやっというところ、果たして済むのかどうかというところは、ある程度、年月を重ねていっというところ、この辺は月1回でも済んでいる状況があると思うんですけども、仮に、こういったことを新たにやるとしたら、当然、そういった感覚ではなかなか済まないのかなと。小まめに見ないと、状況は改善とか把握できないのかなと思っというところ、1つ課題なのかなと思っというところ、

また、放置された自転車については、年4回程度、滞留した自転車を撤去されているとうかがっております、こちらにつきましても、自転車の撤去をどこがやるのか、誰がやるのかですとか、管理主体が誰なのかというところは、ある程度はつきりさせておかないと、こういった問題はすぐに実施は難しいのかなと思っというところ、

事例として、三鷹市の写真でなくて申しわけないんですけども、近隣の国立市から最も近い状況の立川バスさんと西武バスさんの写真を使わせていただっというところ、こちらはかなり広く、おそらく二、三十台分ぐらいとめられる敷地を確保されていっというところ、西武バスさんのほうも、これも100台規模で駐輪できそうな、非常に広いスペースでやっという事例がございます、国立市で果たして、ここまで広い敷地をとれる場所がそもそもあるのかというところがございますので、仮に市でやるとしたら、社会実験的な意味合いを込めて、比較的こんなに広くじゃなくて、これよりも狭いスペースで実験的にやらざるを得ないのかなと考えているところ、

今後、進め方としましては、来年度以降になろうかと思うんですけども、今し方、考えております候補地といったところの洗い出しと、当然、プラス実際可能なかというところ、道路法上とか、あとは地元の方々のご理解が得られるのかとか、あとは周知の方法ですとか維持管理をどうする

のか、その辺の諸所の問題がございますので、この辺をある程度、わかりやすく顕在化してやっていければと思っております。

基本的には、先ほど申し上げたとおり、南部の方々の移動手段として、高齢者の方々が移動しやすいような施策でございますので、側面的には福祉的な施策という見方もあるんですけども、この辺を交通不便地域の解消という見方も含めて、なるべく利用できる形で実施できればと考えております。

事務局のほうからは、説明は以上でございます。何かこれについてご意見があれば、ぜひ頂戴できればと思います。

【岡村会長】 それでは、自転車に関連してはいかがでしょう。じゃあ、それでは。

【北島委員】 市民委員の北島です。今、駐輪場なんですけど、無料でお話を考えているということだったんですけども、一思いに有料にしてみたらいかがかと思えます。例えば、システムとして、PASMOとかSuicaを利用して、ぴっとやった後にバスに乗って、1日のうちにぴっとやっておりてくれた、自転車に乗って出てくれたら無料。だけど、それを2日、3日とした場合は、そこから24時間以上先は有料にする、24時間以上は有料というシステムをプログラミングすると、放置自転車は減ってくるのではないかと思います。

そんな感じで、アイデアです。1つの意見です。

【岡村会長】 事務局から何かありますか。

【事務局（長谷川）】 北島委員、ありがとうございます。一応1つの案として、おっしゃるとおり、維持管理の問題を解決する施策としてはラックとかでの時間貸しというのが管理としては楽なのかなと思えますので、そういったことが当然、できればよいのかなと思えます。ただ、サイクルアンドバスライドは、もともと制度自体は他市さんですと無料のところが多いので、やり方の均衡とか、その辺の見方を含めて検討できればと思っております。

以上です。

【岡村会長】 それでは、いかがでしょうか。

【瀧柳委員】 2つあって、1つ、私は自転車のことはあまり存じ上げないんですが、北にも赤い自転車が何台かあって試行されたんですが、あの赤い自転車はすごくかわいいので、盗まれたりしないのかなと思っております。それが1個と、あと、やっぱりこの件は、自転車では解決できないというのが私の考え方で、足の悪いお年寄り、歩行困難な高齢者、車椅子利用者が、あの南部の坂や歩道が不便な地域で、どうバスを利用して、活躍できるかが私がここにいる理由であって、そういう方々が自転車に乗れないことを私たちが考えていかなきゃいけないのであって、私の意見は、福祉車両の増加と、いろいろな事業者が福祉車両にかかわって、いろいろな方がこの地域の問題を解決してほしいというのがあります。

以上です。

【事務局（長谷川）】 すいません。1つ目の質問が、赤い自転車というキーワードがあって、多分メルチャリ、シェアサイクルのことですかね。

【瀧柳委員】 はい、あれとは違うの？

【事務局（長谷川）】 実は、赤い自転車、メルチャリが昨年度、社会実験でございまして、実は今年度から「のりすけ」という名前が変わりまして、今は白い自転車で行っているところでございます。こちらにつきましては、盗難の話が出たかと思うんですけども、基本的にはGPSがついておりますので、業者に聞いたら、盗難という危険はあまりないと聞いております。ただ、放置されたり



といったところはあるんですけども、基本的には、スマートフォンで利用登録を前提として、身分がある程度はしっかりしていないと利用できないという状況がございますので、聞いているところでは、そこまで悪い使われ方はあまり伺っていないと聞いています。

あとは、なおかつ、メルチャリ時代は乗り捨てというのが可能だったんですけども、今は乗り捨てにつきましては、ステーションに戻さないと、ラックにガチャンと入れないと課金にとまらないシステムになっておりまして、それも1つ抑止力になっているのかなと思います。

以上が1つ目でございます、2つ目が、こちらは足腰の悪い方、自転車も乗るのが難しい方々に対しての施策というところかと思うんですけども、こちらは、この合議体ではございませんで、福祉有償の運営協議会という合議体で、まさに現在進行形で検討中でございます、その一環になるかとは思いますが、福祉有償運送の制度をもっと市で支援していこう、手伝っていこうということが、まさに4月から始まるところでございます。この福祉有償運送という名前そのものがマイナーというか、あまり知られていない制度があったんですけども、そちらをもっと市のほうでも知らしめていきつつ、もっと皆様に使いやすい、利用しやすい利用方法、運賃を見直して、それでもっと皆様に使っていただきたいということを4月からやっていきたいと、話は逸れちゃうんですけども、3月5日号の市報の1面に、もっと福祉有償を使いませんかみたいな記事が載る予定でございますので、ぜひ皆様見ていただければと思います。

以上です。

【事務局（中島）】 サイクルアンドバスライドの目的は整理させていただきたいと思います。今、高齢者対策みたいな話だけになっている形があるので、決してそうではないだろうと。通勤、通学の人も、そのルートは遅くまでやっても、自分のところの周りのルートは早目にバスが終わってしまうということもありますので、目的は整理して、また次回でも出させていただければと考えています。

福祉有償の話が出ましたけれども、今、高齢者等の移動の確保ということはいろいろ国交省さんのほうでもやられていて、市町村で福祉有償をやることも将来的には考えていってもいいのかなとは思っています。ただ、これはまだ全然確定した時点ではないんですけども、そういったいろいろな施策を今、考えているところではございます。

【岡村会長】 ほかは何かございますか。お願いします。

【石川委員】 東京運輸支局のイシカワと申します。サイクルアンドバスライドを今後、実証実験を行っていくという予定なんですけれども、これは「くにっこ」とか「くにっこミニ」というコミュニティバスの停留所の近くを予定しているのか、それとも民間のバス事業者様の停留所の近くを予定しているのか、今、どちらを検討されているのでしょうか。

【事務局（中島）】 考えているのは路線バスのほうを今、考えてはいます。というのは、コミュニティバスはあまり今、南部のほうを走らせていないものですから、今のところ、そこまで需要があるのかというところがあって立川バスさん、京王バスさんといったところを考えていこうとは考えています。

【石川委員】 ありがとうございます。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。

では、これはぜひ検討していただければというところでございます。

それでは、（4）の②、「くにっこ」今後の施策につきまして、お願いします。

【事務局（長谷川）】 ②、「くにっこ」今後の施策についてということで、記号でア、イ、ウと載せておりました、基本的にはざっくばらんにご意見をいただきたいということが事務局の本音でございます。

まず、アを読み上げますけれども、停留所の標記や乗降時の段差等、利用者への対応について。イが利用促進策及び利用者数の目標値について。続いて、ウが車両の老朽化についてでございます。

停留所の標記については、今、日本語だけの標記であるところがあって、これはオリンピックの関係があって、都内ではかなり進んでいる状況があって、それもあって「くにっこ」の標記もなるべく皆様にわかりやすい、いわゆるユニバーサルデザインといったものに切りかえていくことの検討が必要なんじゃないかというところがございます、こういったバス停の標記を見直しできたらということを検討していきたいということで、これについて何かご意見があればというところがございます。

続いて、乗降時の段差について、こちらについても前回、瀧柳委員からもご意見を頂戴しております、国立駅の京王バスさんの後ろ側でしたか、そういったところの問題ですとか市役所からの段差が、多分、台車が出ていたときにスロープで乗れなかった問題ですとか、少々、市内に幾つか段差の問題があるところも伺っておりますので、この辺を、なるべくスロープを単に設置すればいいのかですとか、そもそも土台のところを高くしなきゃいけないのかというところがございますので、それも予算がありますので、100%解決がなかなか難しいのかもしれないんですけども、こういったところの箇所の把握ですとか、何かできるところから始めていきたいというのが、この段差の標記でございます。

続いて、イの利用促進策、利用者数の目標値については、先ほど「くにっこ」の利用者が、ある程度、上げ止まって伸び悩んでいるという状況がございましたので、これについて「あおやぎっこ」のほうは評価基準、評価目標が設定されておりますので、見直しは要らないんですけども、「くにっこ」についても、そういった評価基準はあるべきなんじゃないか、あるべきなのかというところも話し合いをできたらよいかと思っております。

こちら当然、「くにっこ」については引き続き、施策等は考えていきたいとは思いますが、このままずっと基準が下がっても何もなくていいのかというところになりかねないので、その辺、目標値があればいいのかなと考えておまして、国立の基本計画のほうでは、年間30万人目標というところがございますので、こういったところの数字も参考にすべきのかなと考えております。

最後、ウです。車両の老朽化について、こちらは実は今年度、「くにっこ」の1台のほうに、かなり深刻なエンジントラブルが発生しまして、結果として、直り切ったのか、直り切っていないのかわからないような状況で、かなりの頻度で代車を使わせていただいた経過がございまして、そろそろバスにつきましても、買いかえの検討をしなければいけないのかなと考えております。

今のところ、2台稼働していて、J-29、J-34というバスが2台稼働しておりますけれども、29のほうは、当然数字が若いので古いんですけども、こちらについては一度、エンジンそのものを取りかえているところもあって、比較的今のところ元気に走っていると聞いております。今回、エンジントラブルがあったのはJ-34のほうなんですけれども、こちらにつきましても、三、四カ月ぐらいトラブルが続いたところがございますので、そういった買いかえについても検討すべきのかなと考えておるところでございます。

ア、イ、ウと3つピックアップさせていただいたんですけども、こちらについても何かご意見を頂戴できればと思います。

最後、(3)のテーマになろうかと思うんですけども、先ほど新設しましたバス停につきまして、あそこが椅子とかベンチがない状況がございますので、バス停に対する高齢者の方々、移動制約者の方々の対応として、本来であれば、各所にベンチがあったほうが望ましいというご意見は多々頂戴するところがございますので、こちらにつきましても、ベンチの設置というのは検討していきたいと考えておるところでございます。

以上、かなり散らばった話になってしまったんですけども、こちらについて、来年度以降、「くにっこ」の施策について、ご意見等あれば、ぜひこの場で頂戴できればと思いますので、よろしくお願いたします。

以上でございます。

【岡村会長】 ということ、いかがでしょうか。お願いします。

【瀧柳委員】 たびたび申しわけありません。アとウについて、停留所の問題が、今回、国立市交通課の職員の方々などのご努力下、国分寺市との連携で、1個、乗り場が増やせるかもしれないとさっきご報告があったので、それと同時に、やっぱり立川総合病院とか病院につながるルートとか、あるいは、市役所から北にまっすぐ向かう高架下のルートとか、そういうものをすごく検討していたら、絶対乗客は増えると思うので、今のルートだと駅から駅に行くルートも確立されていない。特に北の大通りを通る方向と、縦の面が手つかずだと思うんです。大通りの部分だけ発達して、縦の移動のほうは未開発なので、その検討もしてほしいということ。

あと、車両の老朽化に伴いまして、新しいものを購入できる場合、もう少し大きなものを購入して、前から乗って、車椅子の回転が中でできるように、あるいは、中から乗ってそのまま定位置に車椅子を置けるようなものをぜひご購入いただきたいです。今の「くにっこ」だと、私はフラップをバックでのぼらなきゃいけない。随分手がかかるので、あれは乗れない方も多いのではないかと考えています。ぜひご検討をお願いします。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。まとめて事務局には答えていただくようにしましょうか。車両がかわれば、かわるタイミングでいろいろ検討するべきことが確かにありそうですね。

【事務局(長谷川)】 そうですね。瀧柳委員から今、アとウについて、ご意見を頂戴したと思うんですけども、まず、ルートにつきましては、確かに縦の南北のルートが比較的弱いところがあるかと思えます。こちらについては、おそらく車両のサイズももちろんありますので、それプラス道路の開通状況もあろうかと思えます。直近のお話をすると、3・4・10号線が東1丁目あたり、北1丁目ですか、開通するという話がありますので、開通した後、そういったルートの検討は確かにできるのかなと思えます。

瀧柳委員が言っていた病院とかへのルート、立川方面のルートがなかなか弱いというところもご意見としてはありますので、ある程度、道がつながったときに、ルートの再編というのは確かに検討してよいのかなとは考えておりますので、より利便性の高い、より利用者の多い、我々、事務局としてもなるべく利用者さんが多い、いわゆる儲かるルートを検討すべきなのかなと当然思っておりますので、利用者増につながるルートを検討していきたいと思っております。

それに伴う車両の変更時に、おっしゃっていた車椅子が中で回転できるですとか、中から乗り降りできるですといった車両の検討も当然進めるべきかと思えますので、今は、利用者が上げ止まっているところがあって、そこがほんとうに、雨の日とかはキャパがいっぱいの日というのが朝、結構ある

と聞いていますので、それがもっと利用者増が見込めるのであれば、車両を大きくする必要があるのでかといった検討はしなければいけないのかなと思っておりますので、雨の日だけ満員だと、どうしても雨の日だけの対応はなかなかしづらいところがございますので、雨でも晴れでも利用者がいっぱいいる利用状況をつくれたらと思っております。

以上でございます。

【事務局（中島）】 新設ルートにつきましては、かなり難しい話になってくると、もう一つは、今は路線バスの方々と一緒にこちら辺は考えていただきたいと思っておりますので、それで対応できないものについては、コミュニティバスがやらざるを得ないのかなとは思っておりますので、新設道路で、今後、路線バスも見直しができる場所がありましたら、ぜひご検討いただければと思っております。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。

【石川委員】 東京運輸支局の石川です。イの利用者数の目標値なんですけれども、今後の話にはなると思うんですが、例えば、利用者数なりが目標を下回ったときには、ルートの再編を考えるとかという運行の再編基準みたいなものをつくるのか、ただ単に目標値をつくって、達しなければ利用促進策を考えましょうという数値なのか、ここはどのような利用者数の目標値を考えていらっしゃるのでしょうか。

【事務局（長谷川）】 こちらは、どうしてもコミュニティワゴンにならってという形にならざるを得ないかと思うんですけれども、地域の足としてかなり定着している実態がございますので、単純に廃止といったことはとりづらいのかなと思っております。ですので、便数を減らすですとか、また、利用促進を考えるとといったことで、当然、今の利用者の実態を、なるべく影響が少ない形で考えなければいけないとは思っております。

とはいえ、当然利用者の数字がある程度、とまっている状況がございますので、そこは利用促進策と本数の見直し両方の側面で検討しなければいけないのかなと思っておりますけれども、単純に即廃止ということは考えておりません。

【事務局（中島）】 ルートの変更というのは考えづらいのかなとは思っております、時間帯を変えるだとかというのは可能なのかなとは思いますが、バス自体が増えないと本数自体が増えないというのがありますので、その辺は利用状況を見てということになろうかと思っております。加減だけを考えるというよりも、利用が増えてくることによって、今後、バスを増やす必要があるのかといったことも当然、出てくるかと思っておりますので、それもあわせて基準みたいなものをつくっていただければと思っております。

【石川委員】 ありがとうございます。一応確認なんですけれども、先ほどのお話でもルートの変更は考えづらいということがあったので、例えば、目標値に達しなかったら廃止しますとか、ルートを新しく見直しますというよりは、もっと使いやすく時間帯を変えましょうとか、便数を見直しましょうということを考えるために数値を設定するということがよろしいのでしょうか。

【事務局（長谷川）】 おっしゃるとおりです。

【石川委員】 ありがとうございます。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。お願いします。

【北島委員】 市民委員の北島です。先ほど、新しい道路が通ったときに路線をとという話があったものですから、そのつながりで考えていることを言わせていただきます。

私が考えているのは、さくら通り、都道3・4・5号線、府中へつながる道です。あそこが東京都

の話では、5年か6年先に開通させると聞いております。特に、ここの富士見台第一団地の東側、いわゆる元谷保で、東之原と言われているところなんですけれども、あそこは昔から陸の孤島で、交通不便地域と指定されております。10年ぐらい前になっちゃうんですけれども、私もこの辺のあたりを通してくださいと要望したんですけれども、なしのつぶてで何もなかったものですから、これはちょっと……、都道3・4・5号線が通ったときに、初めて動き出すかと思ひまして、5年後と言われているので、今のうちに声を上げておいたほうがいいかと思ひて今日は言わせてもらおうんですけれども、京王バスさんへの要望、お願いなんですけれども、府中駅から出て、府中第七小学校北山循環というバス路線があります。国立市のすぐそこまで来ているんですけれども、北山町の多摩市のところで府中駅のほうに帰って行ってしまふんです。その路線をできたら、3・4・5号線が抜けたときに戻っちゃわないで、何とか都道3・4・5号線をそのまま真っすぐ来ていただいて、国立市に入ってきていただいて、一番簡単なのは、福祉センターを右に曲がって大学病院に入って、そのまま国立駅まで来てくれると一番わかりやすいし、国立駅と府中駅をつなぐという意味では非常に大きいと思うんです。特に、東之原は陸の孤島、バス停が全然ないですから、そういうものをずっと私は考えていまして、この話は富士見台一丁目の自治会の役員会でも取り上げられて、ぜひお願いしたいということで、今日、自治会長から私が承ってきて、北島さん、この会議で絶対言ってきてください、要望してきてくださいと言われております。

3・4・5号線に府中駅と国立駅をつなぐ線と、あと、同じく谷保駅と多摩総を通過して西国分寺という路線も考えられるのではないかと思ひております。西国分寺と谷保駅をつなぐことによって、間に多摩総を挟めば、それなりに需要はあると思ひております。それがまず、1点です。ですから、新たな路線を開通させることは難しいということだったんですけれども、北山循環を延長させるという発想のもとだったらできるのではないかと勝手に思ひております。

もう1点、お聞きしたいことがありまして、それが甲州街道を通るバスで、京王バスさんになるのかな。インター入り口というバス停が谷保にあるんですけれども、ここなんです、ちょうどインター入り口の近くに本田家・薬医門という観光名所がございます。本田家というのは、国立市においても全国から人を呼べる貴重な観光資源であるんです。今、改修工事に入っております、5年後をめどに改修工事が終わります。そのときに、できたら最寄りのバス停駅なので、バス停の名前なんですけれども、インター入り口というところから、本田家・薬医門という名前に変更していただけないかということをお考えしております、これは国立市議会でも遠藤議員さんが発言しているんですけれども、国立市というのは観光名所が非常に少ない。観光するところがない市なんですけれども、谷保天満宮と本田家をつなぐ地点は、よその地域から来られる人にとっては、インター入り口というバス停よりも本田家・薬医門というバス停のほうがインパクトは強いと思ひます。

今日はその2点をお願いしたいと思ひて発言させていただきました。京王バスさん、いかがでしょうか。

**【早田委員】** 京王バスの早田と申します。ご意見いただきまして、大変ありがとうございます。まず1つ目の、いろいろな新線のアイデアを頂戴しておりますが、1つ非常にさみしい話で恐縮なんですけれども、我々バス事業者は乗務員不足が非常にひどい状態になっておりまして、新たに路線網をどんどん増やしていくというのは、非常に慎重になっている現状がございます、今の路線網のどこかを削らないと新しいところができないとなるのが正直なところなんです。我々もできることなら、バス路線網というのは商品ですので、いろいろな商品を展開したいというのが本音としてはあるんで

すけれども、今はそういう時期になっておりまして、慎重になっているところがございます。

その前提の中で申し上げますと、新たな路線を引くときに、我々としては需要が見込めるところに引いていくことが大前提としてございます。せっかく引いても2人、3人しか乗っていないとなりますと、路線網を維持できなくて、せっかく引いても5年後にはなくなっちゃうとかが正直なところとしてありますので、例えば、今、非常に苦戦を強いられているのが、南武線の西府駅というところがあると思うんですけれども、西府駅から七小通りをずっと北に上がって行って、西国分寺に行くルートがでございます。それも西府駅ができたときに、非常に恋焦がれてつくった路線なんですけれども、正直、あまり乗っていないで非常に苦戦を強いられております。

今、北島委員がおっしゃった路線に少し近くて、国立市の会議で大変恐縮なんですけれども、国立ではないんですけれども、七小循環という府中駅から東芝の南側を通過して第七小学校をくると回って府中駅に帰ってくる路線がありまして、それを延ばしたらどうかという話があったと思うんですけれども、実は同じ議論が当社内でもずっとありまして、国立ではなくて大変申しわけないんですけれども、実は西国分寺に延ばすということが決まりまして、今度3月23日に始める予定で、我々も乗務員がいない中で、かなり無理をしているところはあるんですけれども、具体的には、七小通りをずっと北上して行って、せせらぎ公園の脇を通過して、右折に一方通行で行けるところがあると思うんですけど、あそこを通過して総合医療センターのほうに抜けて行って西国分寺のほうに行く。この路線のコンセプトとしては、七小エリアと我々、うちの社内では言っていますけれども、こちらの方々を中央線に運ぶ。中央線に運ぶときに、どの駅を選択するかという中で、中央線に行く方というのは新宿に行かれる方、それと、あとはできれば2つの線が通っていたほうが駅としては利便性が高いということで西国分寺を選択しております。要するに、新宿のほうにより近く、武蔵野線も走っているところがございます。

この路線にも実は課題がございまして、七小の前あたりがスクールゾーンになっておりまして、スクールゾーンのところが時間帯で大型車両が通れないとなっております。ここのスクールゾーンの時間帯は1本右側の新府中街道を通るという形で今、運行を検討しております。スクールゾーンのところも走らせていただければ、朝のラッシュ時間帯、通勤で使うような方もお使いいただけるのかと思うんですが、今、スクールゾーンの関係もありまして、時間帯ごとで区切っているところがございます。

こちらの路線がどのように育っていくかというところは、実証実験ではないんですけれども、我々も重要な部分だと思っております。この路線が育っていけば、このエリアのほうにもバスの需要があるとはある程度、見込まれるのかなと思うんですが、こちらのところは乗らないとなると、先ほどの西府から西国分寺に行く路線のような顛末をたどってしまうと、なかなか路線網としても広げることにはできないのかなと思っております。我々としても苦しい中でもせっかくつくった新規路線ですので、ぜひとも大きくしていきたいと思っております。でございます。

あと、2つ目の国立インターの話です。勉強不足で大変申しわけないんですけれども、今、おっしゃった観光名所は本田家？

【北島委員】 本田家。薬医門。ヤクは「薬」、医学の「医」。薬医門、それがちょうど甲州街道に、谷保という信号があるんですけれども、それのたもとです。

【早田委員】 わかりました。ありがとうございます。

【北島委員】 それが、土方歳三などのゆかりの町として、今、国立市観光協会のほうで、私もそ

うなんですけれども、力を入れていまして、新選組との兼ね合いで、全国から薬医門を見に来る方がいらっしやいます。ですから、薬医門と谷保天満宮、そして谷保駅、この三角地帯を住民、観光協会としても力を入れていきたいと思っていて、そのときにインター入り口というバス停だと、またインター入り口は交差点から離れているんです。ですからぴんと来ないんです。近所の方々も何でここはインター入り口という名前なんだろうとって、ましてや信号は谷保という信号のたもとですので、ですから、できたらバス停の名前を変えるということは大変なことだとは重々承知しておりますけれども、観光の面から集客とかわかりやすさ、インパクトというか、地元の気持ち、観光名所の名前がつくと、それなりにうれしいものだと思うんです。ですから、そういうものを考えたときに、インター入り口じゃなくて本田家・薬医門という名前のほうが、言ってみれば簡単にいうと格好いいじゃないかと。それで遠藤議員も地元の議員なんですけれども、それを議会のほうへ言っていたいたようなので、ぜひここで、追い風と理解していますので、どうでしょうかと。バス停を変えるというのは大変なことだと思いますけれども。

【早田委員】 わかりました。バス停に関しては、バスの停留所は公共のもので、いろいろな方のご意見があつて、この名前も結構長く使っているの、変えると何で変えたんだという人が出てくるんです。なので、そこは市のほうとご相談しながら、総合的に考えていく必要があるかと思っております。観光の面で非常にご要望があるのは承知いたしましたので。

【北島委員】 今、改修工事をしています、5年度に本田家・薬医門は改修が終わって、観光地化されますので、そのときに、5年後ですので、ぜひ考えてみてください。

【早田委員】 観光の面で重要な要素だということは承知いたしました。

【北島委員】 お願いいたします。

【ソウダ委員】 市のほうともご相談しながら検討したいと思います。ありがとうございます。

【北島委員】 お願いいたします。

【岡村会長】 今、事務局としては、新規道路が開業してという話は、一般論としては当然考えるということだと思いますけれども。

【事務局（中島）】 当然、都市計画道路なんかが開通して、路線として伸びてくることはありますので、それは市としても各事業者さん、路線バスの方にはお願いをしていきたいとは考えています。それと、インター入り口のバス停名の件ですけれども、確かに一般質問で議会のほうでもご質問がありまして、そういう中では、甲州街道の道路の交差点名としてインター入り口があるということで、場所も離れているので見直しができますかということのお問い合わせは、私どものほうで京王バスさんのほうにはさせていただいているところです。いろいろコストの問題だとかあったり、課題が何点かあるということでもお聞きしているところですので、これはまた京王バスさんと引き続き、協議をしていきたいとは思っております。

【北島委員】 ありがとうございます。

【岡村会長】 ほかはいかがでしょうか。

【事務局（谷口）】 事務局から「くにっこ」バスの利用状況について少しだけ補足をさせていただきます。北西中ルートは令和1年度を見ると、青い枠がすごく増えたと思います。5年ぶりぐらいに、ほかの営業所から「くにっこ」バスの運転にまた戻ってきた運転手さんがいらっしやって、その方が日中の利用がすごく増えているとって驚いていました。この間、さっきのバス停新設の写真も私が撮りに行ったんですけれども、13時42分発の高架下駐輪場のバスを撮りました。停留所では

乗降客がいなかったので、「ごめん、とまってくれる?」と言って、とまってもらって撮ったんですけども、見たら席が埋まるほど使われているんです。ですので、僕が思ったよりたくさん乗っていたので、どぎまぎしてしまったんですけども、ありがとうございますということで、日中の足としてはすごく根づいたと考えております。

「あおやぎっこ」が終日、30分間隔で青柳のほうを走っていますので、それに考えると、もっと人口の多いところを走っている「くにっこ」バスが何で日中47分なのかというのは、変えてもらいたい、せめて30分にできないのかなど。ちゅうバスさんなんかも30分ですし、30分というのはすごく覚えやすいので、高齢の方も含めて利用が増えるのは確実だとは思いますが、今の2台のバスではやり切れないので、またバスを増やしたり、そうすると乗務員さんの不足の中で実現できるのかとか、その辺は課題かと考えています。

あと、北ルートですけども、北ルートは片道1.6キロなものですから、歩けば歩ける距離なんです。なので、雨が降らないと乗らないというか、雨が降れば、逆に乗り切れない方がいらっしゃることも聞くぐらいの利用状況と聞いています。私もできるだけ、いろいろな時間帯に乗るようにしているんですけども、朝はなかなか乗る機会がなくて、そういう話を聞いているということにとどまっておりますけれども、今、2台の体制で回せる中では、ある程度、飽和しているのではないかという見方を私はしています。なので、これ以上、増やすとなると、車両を増やして運行間隔を30分にするのが一番いいんじゃないかと考えていますけれども、その辺もいろいろまたご議論いただければと思います。

余計ですけども、以上でございます。

**【岡村会長】** ほか何かございますでしょうか。おおむねよろしいでしょうか。

それでは、その他で事務局からございますか。

**【事務局（長谷川）】** その他ということで、今回の会議の日程の話をさせていただければと思うんですが、次回、何かこの検討をしなければいけないという義務的な内容自体はあまりないんですけども、ただ、来年度、もっと利用改善していきたい内容、課題はたくさんあるというところでございますので、この辺の課題を来年度、どんどん詰めていきたいと思っておりますので、特にサイクルアンドバスライドなんかは条件整理をしたものをさらに提示して、その辺のご意見を頂戴していきたいというところがございますので、サイクルアンドバスライドのところと、あとは「くにっこ」に対する施策のところと、その辺を次回のテーマでご議論させていただければと思いますので、引き続き、よろしくお願いいたします。

あと、年度が変わりでございますので、皆様にまた委員の変更等々お伺いすることになるかと思っております。そのときは情報提供を頂戴できればと思いますので、よろしくお願いいたします。

あと、2月5日号の市報で、今、欠員が2名ある状況の市民委員さんを新たに募集しておりますので、すでに何件か頂戴しておりますところではあるんですけども、引き続き、皆様、お誘いあわせの上というか、ご応募お待ちしておりますので、市民委員の募集等も引き続き、よろしくお願いいたします。

今回の日程は、大体夏前後、夏前ぐらいにできたらと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

あと、もう一個、2年に1回程度おつくりしております、公共交通マップ、今、ちょうど業者さんのほうに刷新をお願いしておりますので、次回のときに新しい新公共交通マップ、令和2年度版をお



配り、お示しできればと思っておりますので、基本的にはバス停の入れかえですとか、停留所名とかが幾つか変更になっておりますので、その辺の刷新をしたものをお見せさせていただければと思っておりますので、よろしくお願ひします。新公共交通マップはシェアサイクルステーションなんかも新たに設置したものを地図としてお見せする予定でございます。

以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。それでは、委員の皆様から何かご発言ございましたら。

【鈴木委員代理】 東京ハイヤータクシー協会鈴木でございます。本日は、多摩地域でのタクシー運賃の改定について、若干説明させていただきたいと思ひます。

ご存じのとおり、2月1日からタクシー運賃の改定をしております。これについては、今まで2キロ740円だったものを1.2キロで500円という形で、東京23区のほうで行っていた初乗り距離短縮方式といった形で運賃の改定をいたしました。これは値上げということなので、実質どのぐらい値上がったかといいますと、初乗り距離を短縮していますので、1.7キロぐらいまでは安い、あるいは、前の運賃と変わらずと。それを超えると値上がりという形になっております。

今まで740円の運賃が、消費税改定がありましたので、その前は730円でしょうか。これは平成19年に改定されたもので、およそ12年ぶりの運賃改定という形になっております。理由なんです、先ほどバスさんのほうからあったとおり、乗務員の慢性的な減少、それに伴う給与の上昇に充てるもの、それプラス最近ではユニバーサルデザインタクシーというものをかなり導入しております。これについては、車両単価が非常に高いこともあって、国土交通省さん、それから、東京都さんのほうから補助金をいただいて導入しているものの、昔のセダン型と比べると、かなりの金額を要するということと、あとは、現在進行形として、タブレットによるキャッシュレス対応ですとかドライブレコーダーの導入、それから、先進安全機能、ブレーキ関係であったり、そういったものの導入に伴って、コストもかなり上がってきたことから、今年の2月以降、運賃の改定に至ったということでございます。

平成29年から東京23区の初乗り距離短縮運賃を行っていたんですけれども、これについては、近距離のお客さんの回数が非常に伸びたということで、新たな需要喚起につながっておりますので、多摩地域、あるいは、神奈川、千葉、埼玉といったところも500円となりましたけれども、近くのお客様に回数を乗っていただければということで、新たな需要喚起という形で載せさせていただいております。

以上でございます。

【岡村会長】 ということで、今、その辺でさっと乗ったら500円ということですね。ほか、委員の皆様からございますでしょうか。

【事務局（中島）】 すいません、1点、言い忘れて申しわけなかったんですけれども、都市計画道路の話が先ほど出たかと思ひます。さくら通りの東側のほうですけれども、ここで本来であれば、事業も終わるはずだったんですけれども、6年間事業変更で伸びておりますので、令和8年の3月に完了の予定ということになっておりますので、まだ相当時間がかかるという状態でございますので、その間、いろいろな協議というのはやっつけいけるのかなとは考えております。

【北島委員】 それは、まだ引き続き、考えていただけるということ。

【事務局】 もちろん。

【北島委員】 審議会としてまず、あと東之原の、富士見台1丁目の自治会の声として受けとめて

くれるということですね。

【事務局（中島）】 業者さんのほうはいろいろ課題がありますということで京王バスさんのほうはご説明ありましたけれども、市としては、この会議のご意見ということですので、それは引き続き、協議はしていきたいと思っております。

【北島委員】 ということは、もしかしたら、「くにっこ」という筋はないですか。

【事務局（中島）】 コミュニティバスがというのは、今のところは考えておりませんが、基本的には、路線バスが走れるところであれば、路線バスのほうにお願いしたいと考えておりますので、そのやり方をどうするかということも今後、検討すればいいのかなと思っておりますので。

【北島委員】 よろしく願いいたします。

【岡村会長】 ほかに、皆様、何かございますか。よろしいですか。

それでは、あとは事務局でお願いします。

【事務局（長谷川）】 それでは、本日の報告事項は全て終了させていただきましたので、本日、令和元年度第2回の国立市地域公共会議はこちらで終了させていただきます。皆様、お時間いただきましてありがとうございました。

— 了 —