

## 令和4年度 第1回 国立市地域公共交通会議

令和5年1月25日開催

【事務局(浪越)】 それでは、定刻になりましたので、これより令和4年度第1回国立市地域公共交通会議を開催いたします。本日は、お忙しい中、また、大変お寒い中、会議に御出席いただきましてありがとうございます。コロナ禍も次第に収束に向かうような状況の中、久しぶりの対面の会議開催となります。それでは、最初に岡村会長から御挨拶をいただけますでしょうか。お願いいたします。

【岡村会長】 会長の岡村でございます。よろしくお願ひいたします。

久しぶりの対面ということで、前回から若干間が空いてしまいましたけれども、コロナが収まっているというよりは、むしろこれが平常のような形になってきたということで、非常事態は続いているんですけども、これが非常事態ではなくて、これが通常という形でどう進めていくかというところで、恐らく今日の議題、特に(1)は皆様に御意見をいただくのかなと思っております。

なかなか、率直に申し上げると利用状況などは厳しいというところはあるんですけども、だいぶ人も戻ってきたということでございますので、そういうところも含めて皆さんに御意見をいただければと思います。よろしくお願ひいたします。

【事務局(浪越)】 ありがとうございます。本日は小池委員と植木議員が欠席となっております。委員16名に対して出席が14となっております。過半数に達しておりますので、本日の国立市地域公共交通会議は成立となります。なお、本日は審議事項はございません。では、座って説明させていただきます。

ホームページに掲載させていただく議事録には委員各位のお名前を掲載させていただきますので、御理解、御協力をお願い申し上げます。

続きまして、久しぶりの対面での開催になりまして、本日初めてお会いする委員の方ですとか、代理でいらっしゃる方もいらっしゃいますので、委員の皆様より自己紹介をいただけますと幸いです。よろしくお願ひいたします。

【岡村会長】 では、名簿の上の方からお願ひいたします。

【地宗委員(米澤委員代理)】 おはようございます。東京バス協会、委員は本来米澤なんですが、今日は代理で採用業務を担当しております地宗(ちそう)と申します。ふだんは乗合のほうの一般路線等を担当しておりますので、今日は有意義なお話ができればなと思って参りましたので、よろしくお願ひいたします。

【安井委員(早田委員代理)】 皆様、おはようございます。私、京王電鉄バスの安井と申します。課長の早田の代理で今日出席させていただいております。よろしくお願ひいたします。

【吉川委員(佐藤委員代理)】 皆様、おはようございます。立川バスの吉川と申します。本日、委員の佐藤の代わりになりまして、代理で出席させていただいております。本日はよろしくお願ひします。

【土岐委員】 おはようございます。立川バス労働組合で執行委員長をやっております土岐と申します。よろしくお願ひいたします。

【原田委員】 おはようございます。国立のタクシー会社、銀星交通の原田と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

【清水委員】 おはようございます。同じくタクシー会社、多摩交通の清水と申します。コロナ後と、久し

ぶりの集まりで、また新しい話ができるなどと思って楽しみにしております。よろしくお願いいたします。

【瀧柳委員】 おはようございます。国立市しょうがいしゃ団体等協議会の瀧柳と申します。私は公募による市民ということで足かけ6年お世話になりましたが、私個人はまた公募によって応募しました。5年度もお世話になりたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

【河尻委員】 おはようございます。市民の一人として参加させていただきたいと思っております。今後ともよろしくお願いいたします。

【北島委員】 おはようございます。番号でいうと12番、第7号の公募による市民ということで、名前は北島和貴と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【熊井委員】 おはようございます。公募による市民で委員になっている熊井と申します。ふだんは交通エコロジー・モビリティ財団という交通関係の仕事をしております。その観点からいろいろ少し申し上げられればと思っております。よろしくお願いいたします。

【新井委員】 おはようございます。立川警察署交通課長の新井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。国立市の会議は初めてでございますので、よろしくお願いいたします。

【田中委員(清家委員代理)】 おはようございます。関東運輸局東京運輸支局輸送担当の田中と申します。本日は委員の清家の代理で出席させていただいております。ふだん、部署では、バス、タクシーなどの許認可の担当の部署になりますので、その観点から何か御意見、御相談があれば対応したいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【中島委員】 おはようございます。一番最後のところの道路管理者と市の職員ということで、昨年までは私、こちらの事務局のほうにいたものですから、今度は委員ということでやらせていただきます中島です。よろしくお願いいたします。

【事務局(浪越)】 それでは、前回の対面の会議から人事異動等で事務局の変更もございましたので、事務局のほうの紹介もさせていただきます。

【事務局(中村)】 4月より道路交通課長を務めさせていただいております中村と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局(谷口)】 谷口と申します。よろしくお願いいたします。

【事務局(浪越)】 私は令和2年度より道路交通課の交通係長を務めております浪越と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、岡村会長、進行のほうをお願いいたします。

【岡村会長】 それでは、皆様、よろしくお願いいたします。まず、事務局から資料の確認をお願いします。

【事務局(浪越)】 では、資料の確認をさせていただきます。まず、1枚目に次第という形で、こちら、A4のものが入っております。続きまして、地域公共交通会議委員名簿が入っております。次に、資料1といたしまして、国立市コミュニティバスの利用状況、2枚が留まっているものが入っております。続きまして、資料2といたしまして、国立市コミュニティワゴンの利用状況、こちらは2枚のものになります。続きまして、資料3といたしまして、A4の地図になっているもので、シェアサイクルポート設置箇所という形の資料が入っております。最後に、御参考に国立公共交通マップという形で路線図を入れております。過不足等ございますでしょうか。では、大丈夫なようでしたら、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。

では、2、議題(1)国立市の公共交通の利用促進方策について、事務局から御説明をお願いします。

【事務局(浪越)】 では、まず国立市のコミュニティバスや路線バスの路線図等はお手元の国立公共交通マップを御参照ください。なお、この公共交通マップですが、平成28年3月に初版、その後2年ごとに改訂、増刷を続けており、お手元のものは第4版となっております。国立市役所ですとか、市の関連施設で無料配布しているほか、国立市への転入者には転入手続の際にお渡ししているところです。これも一つの公共交通の利用向上方策となっているかと思えます。

最近、市で実施した利用向上方策についてですが、コミュニティワゴンのあおやぎっこにつきまして、本運行への移行の際に利用人数が1日平均50人を下回った場合にはサービスの内容について再検討を行うこと、引き続き利用向上方策に努めることという条件となっていることもありまして、平成元年9月に、目につきやすい車両ラッピングを実施しました。令和3年2月1日から令和4年2月末日までは、回数券を5枚買った際回数券1冊プレゼントという、そちらに合わせまして、ルート上にある矢川の駅前商店会で使用できる地域クーポン、お得クーポンというものを配布しました。ただ、このクーポンについては残念ながら目立った効果がなかったことから、現在は配布しておりません。

本日、意見交換していただきたいことは、コロナ禍による在宅勤務やリモート会議などが当たり前のものとなりまして、生活様式の変化による通勤需要について、コロナ禍前に戻ることは難しい状況にあるようですが、バス、タクシーの利用向上方策について御意見をいただくと助かります。よろしく願いいたします。

【岡村会長】 何か具体の資料があるというわけではないのですが、この後の議事では報告で、市のコミュニティバスについては数値を出していただきますので、この議事では市のコミュニティバス、ワゴンについて御発言はぜひいただきたいんですけども、むしろ一般路線バス、それから、タクシーにつきまして、皆様の現状など、それから、あとは、利用促進というようなところを御発言というか、御意見をいただきたい。かなり自由に御発言をいただきたいというところです。

さすがに、いきなり自由にといいところも何ですので、いきなり言ってしまいますけれども、やはり事業者さんから、現状、利用者数のお話などをしていただき、あと、個々の事業者さんでなかなか言いづらいというわけではないですけども、むしろ協会さんのほうで何か全体でというところですか、ほかの都道府県の状況なんていうこともあれば別に、いろいろ補足など適宜あればというところです。

私がいままでしゃべっちゃいけないと思いますけど、いろいろ言われているのは、バス、タクシーはコロナ禍で2割前後減ったと言われてはいますが、いろいろ見ていると、特に都心への通勤の方が減ったと。週5日勤務の方が週4日になったとか、通勤がですね。というところで、特にリモートワークが可能な方についてはされているので、そこはベースとして2割ともう少し落ちているようだというのが何となく分かってきたようです。

一方で、リモートワークができない方は当然もうほとんど戻ってきました。それで、高校生も戻ってきました。それで、あと、日中の移動については、実はかなり、もうほぼ実は戻ってというか、一般の移動です。バスに乗っているかタクシーに乗っているかは別として、一般の利用については、日中は戻ってきて、むしろリモートワークで家にいる方がいらっしゃるので、日中、市内にいらっしゃる方、家にいらっしゃる方はむしろ少し増えていると。そういう方の移動は、本来は増えているはずだけれども、数値に出ているかどうかは分からないというようなのが、多分、全体的な傾向かなと思っています。

あと、私が言ってもあれですけど、都内の23区内では、タクシーは、実は運賃がこの前変わったという話で、動向はあまり、人づてでしか聞いておりませんが、タクシーの台数当たりのお客さんはむしろ減っていないというか、戻ってきているほうが大きいので、事業者さん、運転者さんの収入としてはむしろ上

がっていると。

ただ、台数も実は減っているの、全体のタクシーのお客さんとしては完全に元に戻ったかというところかというと、もう少しちゃんと数値は見たほうがいいかなと。ほんとは、その辺は詳しい方にお聞きしないと分からないというところかもしれません。

なんていうのが全体なんですけれども、もっと市内周辺とかそういうようなところで事業者さんから現状などお知らせいただければなんですけど、順番というのもないんですけど、すいません、どうしようかな、席順ということでタクシー会社さんから順におっしゃっていただけると助かります。

**【原田委員】** 今、岡村先生がおっしゃったように、まず実際には少しずつ戻ってきています。これは事実なんですけど、ただ我々の環境自体が、まずこの運輸関係も人材不足。ですから、東京都内、昨年、運賃が上がりましたが、非常に売上げが1台当たりは伸びています。正直言って、相当伸びています。ですから、社員1人当たりの実際に現に働いている者については大幅な待遇改善がなされています。

ただ、会社としては、先ほども冒頭にお話したように人材不足。稼働が減っておりまして、会社全体の売上げは、もちろんコロナ前と比較すると落ちています。そこが実情でございます。ですから、今回の目的は、社員の待遇改善が一番、それが経済の発展にもつながるといことで、非常にそこについては、すばらしい、国土交通省も含めて、消費者庁も含めて大きな運賃改定で、我々の働いている社員の待遇改善がほんとになされている。タクシーにいけば給料これだけ取れるんだと。今、40万取れているのは普通です、都内では。それぐらい改善されました。ですから、今後、多摩地区もそういうことは出てくるかと思えます。

ただ、お恥ずかしい話、何しろ待遇改善はできても、都内と同じように会社の大幅な、実は、これは難しい話なんですけど、やはりなかなか銀行とかは融資が受けられない状況の業界になってきています。

ですから、あとは、国立市内ということであれば、やはり天候とかある。これも、結構、全国的にやはり大雨とかありますけど、国立は比較的、実は穏やかなんですよ。雪も、今回はもちろんちらつきましたけど、昨日。ですから、タクシーというのは水物でございまして、どうしてもその辺、申し訳ないんですけど、気候が、陽気によければあまり利用者は多くない。

そういうことも実は我々の経営には、人材不足だけではなく、そういういろんな要素も入ってきている。国立は比較的、それは逆に言えば、事故は少なくなっています。今日は交通課長が来ていらっしゃるのです、その辺もまた後でお話を伺えればと思います。取りあえず、何とか頑張っているところであります。以上です。

**【岡村会長】** ありがとうございます。

**【清水委員】** 多摩交通、清水と申します。

原田委員のほうからお話いただいたとおりなんですけど、同様でして、東京都内、23区は年末の値上げということで大きく改善しておりますが、多摩地区はやっぱりまだそこまで改善はしておりませんので、会社全体ではコロナ前のまだ8割ぐらいの売上げでして、会社としての成績は8割ぐらいにしか戻っていません。それは、今、お話にあったとおり、運送業全体で、世の中全体なんですけど、人手不足で、人数が足りないというのが一番大きいと思います。

それから、この3年間でタクシー自体がもともとドライバーが高齢化している中に、このコロナの3年間でさらに3年年齢層が上がったということで、年齢が上がれば、やっぱり働ける時間というんですか、時間もその分減っていきますので、そういったものの人数と、それから、年齢層の上昇ということで、全体

的な稼働というか、タクシーの車両数が減っていつている。車両数が減っているの、1人当たりのパイは増えているという状況です。年齢層が上がるので、深夜労働がやっぱり大変きついで、夜間のタクシーが大幅に減ってしまっております。特に高齢者ですので、私ども、やっぱり安全運行ということを一に考えると、高齢者はなるべく昼間の勤務というような形にシフトしていきますので、なおさら夜間のドライバーが減ってきている。ですから、今、国立駅でタクシーを御利用の方はかなり夜待たれて、平日の夜間、終電前後なんていうのはなかなかタクシーが来なくて、15分、20分待つなんていうことで御迷惑をおかけしているような状況です。

これを何とかしていかなきゃしょうがないなというところなんです、ただ、あわせて、今回、この会議の開催に当たって、こういう招集の案内をいただいた中で、コロナによって生活様式が変化したので、公共交通をどうしようかというお話が書いてありまして、そのとおりで、生活様式が変わってしまったので、昔のように絶対戻らないです、それは希望としては昔のバブルのような時代のにぎやかな時代が、それはいいんですけども、そうは絶対なりませんし、生活様式の変化というのをあまり否定的に捉えずに、今後、こういう、これが社会が成熟していく中の過程であるならば、これを受け入れていくしかない、人手不足で生活様式の変化というのを両方受け入れてやっていくしかないかなと思っております。そういう中で、だから、こういう会議の場で何かヒントが得られればと思っております。以上です。

**【岡村会長】** ありがとうございます。次はバス事業者の方。

**【安井委員(早田委員代理)】** 京王電鉄バスの安井です。よろしくお願いします。

タクシー業界さんと似た部分はあるんですけど、まず人の部分でいうと、人材不足というのはバス業界、同じでございます。それに加えて、改善基準といまして、乗務員さんの働く時間、これを来年の、たしか4月なんですけど、16時間勤務から15時間というふうに縮めないといけないというのがバス業界ではまずあります。休憩時間というのがあるんですけど、次の勤務への時間というのが、今は8時間なんですけど、それも9時間空けないといけないというところで、働く時間というのを縮めないといけないというのがあります。なので、例えばニーズでいうと、早朝と深夜であると思うんですけど、どちらかといえば早朝のほうが移動の需要というのが高いので、深夜のほうを、例えば件数を削るとかというのが全体の方向性かなと思っております。

そんな中でも会社としてできることというのは、運行実績というのをしっかり見て、遅延情報を把握して、それをダイヤに反映させる。発時刻を適正化して、バス待ち時間を短縮して、お客様の利便性を向上させるというのが、これは常に継続的にやっていかなければいけないことだと思っております。

加えて、多少各論になってしまったりとかというのはあるんですけど、お客様にも電車など、具体的に府中駅とかにはサイネージといって、電子案内板とかあるんですけど、ああいうのをつくって視認性を向上させたりして、利用しやすい環境を整えていくというところを、ちょっと細かい作業でございますけれども、今、やっているような状況でございます。

**【岡村会長】** ありがとうございます。

**【吉川委員(佐藤委員代理)】** 立川バスの吉川でございます。今、京王電鉄バスさんがおっしゃったとおりで、同じバス事業者ですので、大体、利用者の利便性というところは同じなんですけれども、弊社のほうは、やはりまだ2割程度戻ってきていないということが実態でございます。ただ、今年の正月の輸送人員等を見てみたんですけども、コロナ前に比べてそれほど利用者の増減がなかったというところで、お正月でもまた人が、やはり家にいるということで、出かける方とかいるのかなと思いました。あと、高速バスのほうなんですけれども、私どもは羽田空港行きのほうを運行しているんですけども、こちら

のほうもまだ4割ぐらいは戻ってきていない、コロナ前に比べてまだ戻ってきていないというような状況でございます。

一方で、レジャーなんですけれども、こちらは矢川駅のほうから出ています御殿場アウトレット行き、こちらに関してはやはりレジャーの関係で利用者が増えてきていると。もちろん、コロナ前に比べて利用者がややプラス傾向になってきているというところでございます。

あと、人的なところなんですけれども、やはり弊社も乗務員不足は課題でございまして、さらに整備士に関してはまだ足りていないと。また、事務職も人手がいないというような状況でございます。以上でございます。

**【岡村会長】** ありがとうございます。協会さん、特に追加はありますか。

**【地宗委員(米澤委員代理)】** 協会としても、皆さん、人手不足というところもあるんですけど、もちろん近隣でもそういう、運転手さんになられるために大型特殊免許を取ったりとか、そういう補助金等々をやられてもですね、皆さん、やはり会社のほうに申込みがないということで、新しく人員が増えないところから、なかなかそういう状況にあって、申請が出てこなくて困ってしまっているというところも実際問題はあります。

協会としては、皆さん、事業者さんに補助ができればというところもありますので、今後、どういうところで困って、こういうことがという何か提案があれば、それに沿って協会も具体的に検討していくという形で考えていくところではありますので、皆様より情報をいただければ、協会としてもなかなか外の状況というのは見えないところではありますので、皆さんもこういう検討会というか、お話を聞くのが一番いいのかなと思っています。引き続きよろしくお願いいいたします。

**【岡村会長】** どうもありがとうございます。そうしましたら、議事としては利用促進ということではあります。もう少し広めに、市内の移動についてというところで、御意見ですとか、現状の感想、感覚ということでも結構ですので、ぜひ御発言をと思いますが、どうでしょうか。では、熊井委員、お願いします。

**【熊井委員】** まずは、今日まで交通事業者の方におかれましては、コロナ禍の中、何とか維持をさせていただいたということは非常に重要なことだと考えておりますので、そちらに対して敬意を申し上げます。

その上で、口々から出たのが、人員不足だという話が出ました。これというのはものすごく重要で、よく自動運転って、今日も日経とかにも載っていましたが、あれって10年、20年来ないので、結局、人員を確保するというのはもう10年、20年この先も続く問題です。それを何とかしない限りは、まず維持、稼ぐ前に維持ができない。そこで地元の自治体さんも何か御協力してあげることって御検討できないでしょうか。それは、市で採用しろと言っているわけじゃなくて、例えば市報にそういった募集をかけていますよというのを載せてあげるとか、何か工夫ってできるのかなと思っています、御検討いただけたらいいかなと思います。

**【事務局(浪越)】** 市報等の掲載について、今、うちのほうで「福祉交通通信」という、交通係独自で発行している広報紙があるんですけれども、福祉交通に関することということで、介護タクシーですとか、あとは福祉有償運送の事業者に対しての求人というのは行っていますので、そういった形で同じように市民に広くお知らせするというのもできるかなと思いますので、そういったところも検討していきたいと思っています。

**【熊井委員】** 例えばなんですけど、市内の市民で二種免許を持っている人が何人いるのかとかを把握することはできないでしょうか。

**【事務局(浪越)】** ちょっとうちのほうの情報網だと厳しいかなというところですよ。

【熊井委員】 なるほど。

【岡村会長】 御存じなのは支局さんですよ。

【田中委員(清家委員代理)】 運転免許ですか。免許……、公安委員会ですよ、把握しているとしたら。ただ……。

【岡村会長】 ああ、そうか。

【田中委員(清家委員代理)】 そうですね。

【岡村会長】 そうか。所轄の中というよりは、もう。

【田中委員(清家委員代理)】 そうですね。

【岡村会長】 そうですよ、公安委員会ですね。

【熊井委員】 これはここに限らず全国での課題なので、そのあたりは全国的に動いていかないとけないでしょうね。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

【瀧柳委員】 続いていいですか。

【岡村会長】 お願いします。

【瀧柳委員】 福祉有償運送についてすごく問題に感じていて、私がひいきに使っているところが半年前から一向に頼んでも来てくれなくなっているんですね。その背景には人材不足ということもあると思うんですが、あそこの家にはいくけどあそこの家にはいかない、こういうことは公平性に欠けるように思えて、これは福祉有償運送の大きな課題ではないかと最近思うようになっています。

バスに関しては、京王さんも立川バスさんも非常に頑張っておられて、大変よくなっております。それは本当にありがたいし、特に京王さんのほうには、国立駅からのバス停を大きくしてくださったことで乗りやすくなっていますし、どこで乗っても99%以上断らなくなったことはすごいことだと思って、昔は3台に1台は断られていたのに、すごく、ほんとに断らない、ありがたいことだと思って思っています。

逆に、くにつこのほうは車幅が小さいので、まだまだ利用客の限界があるのかなど。もうちょっと中の構造を変えていただいて、断らないように頑張っていたらいいなと思って思っています。その辺も課題で、私がいなくなったら、こんなことを誰が言うのかと思って、私がいなくなれないなど自分でも思っています。以上です。

【岡村会長】 どうもありがとうございます。

【原田委員】 立川バスさんはすごく褒めていましたけど、で、京王さんは99%、もう断らなくなった。ただ、数年前までは、確かに3割近くは断られていたというのは私も聞いています。だけど、今はもう改善できたという、すごく評価していただいて、自分の後も、くにつこの部分についてももう少し努力してほしいというお願いということで。自分の後は、もう自分みたいに苦労しないように、そういう交通世界をつかってほしいというような希望みたいな感じね。ありがとうございました。

【瀧柳委員】 ありがとうございます。

【岡村会長】 乗るところはかなり改善されて、あと、車内ですとか、あとは、運転手さんだけではなくて、むしろ乗客の方の御協力とか、そういうところの啓発というのは、バス協会さん、それから、事業者もかねて、乗客の方がやっぱりそこに入っていくことにはできないことがたくさんあるので、その啓発というのは引き続きということでしょうね。運転手さんは、大変ながらも、かなりもうそこは研修などはやられている、対処はされているというふうに私も思っていますので、次は運転手にもう全部お願いの世界じゃなくて、利用者相互の世界とは私も思っています。

【瀧柳委員】 ありがたいことです。

【原田委員】 ただ、今後の、ロータリーの新たな青写真を見ると、利用しやすくなるのかどうなのか。そこだけ、今日はバス会社さんもその辺は存じ上げているかと思えますけれども、そこが今後の課題。今、大きくなって乗りやすいとか。ただ、表示がまだどんなふうになるのか分からないので。もう、すぐの話じゃないですか、ロータリーの件。大幅に変わるわけですから、バスの乗降場所がですね。だから、その辺は課題だと思います。

【瀧柳委員】 私は福祉有償運送のほうに非常に問題を感じています。

【原田委員】 瀧柳さんね、結局、先日ほかの会議で福祉有償運送のNPOの方々と話はできたんですけど、やはり人材不足なんですよ。

【瀧柳委員】 ですよ。

【原田委員】 市のほうで協力していただいて、そういうのも載せてくれているんですね。だけど、やっぱり来る人が70過ぎの方とかで、やっぱりなかなか難しいというお話はしていました。大変御苦労されていると思えますけれども、我々と同じ人材不足、そういうような状況みたいです。

【瀧柳委員】 分かりました。

【岡村会長】 ありがとうございます。駅前広場はこちらの所管ですね。

【中島委員】 今、東西広場、旧駅舎の東側と西側、JRと用地交換をして、今、デザインコンペということで、100、もうちょっとか、200だったか何かといろいろ来たみたいなんですけれども、それを、今、審査するところまで来ていますので、その辺が決まってくれば、今度はロータリーのほうも併せて一緒にやっていくということになっていますので、来年度になりますけれども、具体的な協議に入っていけるのかなと考えていますので、そのときはまたバス会社さん、タクシー会社さんに御協力いただければと思っています。あわせて、バリアフリーも当然やっていきたいと思っています。よろしく願いいたします。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。お願いします。

【田中委員(清家委員代理)】 東京運輸支局の田中です。

タクシー会社さん、バス会社さんの現状の報告をいろいろ受けていて、恐らく、ごめんなさい、聞き逃していたら大変失礼ですが、恐縮なんですけれども、燃料高騰により経営が大分逼迫されているという現状あるのかなど。国としては、タクシー事業者さんに対して助成を今年度開始して、あと、東京都さんと補正予算で30億の予算をつけてバスやトラックの補助を行っている。情報、データの共有はさせていただいているんですけれども、そのあたりも聞かせていただくと。

都内の自治体さんには個別で燃料高騰に伴う補助というのも各地で結構やられているかなというのが実際あって、国立市さんは、実際、助成の部分、北島委員が、さっき、公共交通の維持のための補助というような話があったんですけど、燃料高騰とかで助成って何かされていたりするんですか。

【事務局(浪越)】 燃料高騰は、市内事業者さんに限ってという形で、市内に本店と営業所を所有している公共交通事業者さんに対して燃料費の補助という形で、具体的にはタクシー会社さんしかないんですけれども、そちらのほうに燃料費の補助を行っています。

【田中委員(清家委員代理)】 個人タクシーも含めて？

【事務局(浪越)】 はい。

【原田委員】 田中さん、それは相当大的な数字で助かっています。我々としては。

【田中委員(清家委員代理)】 ぜひ、バス会社さんも。

【中島委員】 バス会社さん、立川バスさんはあれですか、立川市から出ているんですよ。



【吉川委員(佐藤委員代理)】 出ています、はい。

【田中委員(清家委員代理)】 営業所をある、ないとするのか、府中市さんだと、たしか系統があるかないかというのは算出基準になっていたような記憶をしています。可能であれば、ほんとにトラックも、今、働き方問題で、生活様式の変化というところで、やはりラストワンマイル輸送、個別でネット注文したものが翌日届くというのが普通になってきているんですけども、そこも燃料高騰でトラック業界もかなり厳しいというのは聞いているので、そういった観点からお願いできたらなと思います。

【中島委員】 物流のほうは、あまりうちのほうも把握していないところがあって、また調べてみたいなどは思います。

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

【熊井委員】 本日は国立公共交通マップを配っていただきありがとうございました。また、7年前でしたか、つくられ始めたときから私も関わっていて、続けていただいて本当に感謝しております。

最初の頃から同じことをずっと言っているんですけども、結局、バスとタクシーのことだけ書いても片手落ちで、人の移動、モビリティってそれだけではなくて、自転車もあれば、徒歩もあれば、あと、最近であれば、レンタカーとかカーシェアリングとかもあれば、いろいろあるわけで、そのあたりを少し総合的に書かないといけない。結局は最初の問題に戻るんですけど、バス、タクシーの活性化とか維持とかの問題も解けてこない。御検討いただいた上になるんですけど、7年前と全く同じことを言うんですが、例えば国立モビリティマップみたいに少し改訂していただいて、総合的な地域交通のマップに変えていただくとかしていただけるといいなと私個人は思っております。

あともう一つが、近々変わるのが、いわゆる電動キックボードが入ってきます。この地域だと立川でBirdがやっていて、私も実際乗りにいったりしました。実際、来年度から多分この地域でも車両を買ったりとか、それから、シェアの方が少し出てきたりし始めると思われるます。電動キックボード、あれはかなり危ないと思っています。この間も乗りまして思いましたけど、。車両と混走して、ばーっと乗って、怖いと思いました。なので、そのあたりを対策というか、考えておかれたほうがいいんじゃないのかなと思っています。

【岡村会長】 事務局、お願いします。

【事務局(谷口)】 この公共交通マップは4回目の改訂になっていまして、一応、今、熊井委員御指摘のシェアサイクルはステーションを入れてあります。あと、市の駐輪場も入れてありまして、少しずつそういうところは配慮するように心がけながらやっているところです。

【事務局(浪越)】 電動キックボードについてはやっぱり危ないというところの意見はかなりありまして、今、立川市さんが特区という形でBirdさんの電動キックボードをレンタルという形で、特別にヘルメットなしですとか、そういった形で乗れるようになっていて、それを広めるという動きがあって、国立市も実はその特区に、今、入っている状態なんです。なので、Birdのレンタルのポートというのも国立市にところどころ置いてあるような状況になってきています。

ただ、一回、Birdさんも国立市と協力いただけませんかというような話も実はあったんですけども、そういった安全性の確保ですとか、あと、利用の状況ですとか、そういったものが見えない状況になっているので、ほかの市ですとか、全体での流れというのを、今、注視しているような段階です。

本当に安全なのかというところで、ここで広めてしまっても逆に事故が増えてしまっても元も子もないので、そういったところを、今、見ている状況です。

【熊井委員】 あれ、タクシーとすごく対象となる客があたるので、深夜にあれで、飲んで、乗って死亡

事故も都内ででている。

【事務局(谷口)】 終電後に...って言っている人いますもんね。

【熊井委員】 あれって言われたので。ちょっと気をつけてください。

【事務局(浪越)】 はい。

【原田委員】 その辺は、今日、新井課長がいらっしゃるので、原付も廃止になるような、免許がね、そんな話も出ているし、今回のは無免許で乗れると、電動キックボード。非常に実はいろいろな問題は抱えているわけですが、その中でどうなんですか。免許取得は。

【新井委員】 一年半後からですかね、今の電動キックボード、立川市中心に300か所ですかね、東大和、武蔵村山、小平から日野まで6市ぐらいにまたがって、今、Birdさんが特例という措置で電動キックボードを運用されていますけれども、正直、けがをするような事故というのは今のところ発生はしていません。

都内だと、LUUP(ループ)社のものですか、例えば渋谷の繁華街で酒を飲んで運転しているとか、ニュースでよく見られていると思うんですけども、そこを見て懸念されている方というのもいらっしゃると思うんですけども、今のところ、立川警察署の中ではそういう、検問なんかもしたことはあるんですけど、稼働率はそれほど大きくないのかなというのがあるんですけど、今のところそういうような大きな問題というのは発生していません。

また、Bird社としても、例えば22時までしか運用していないとか、あとは、例えばエリア外に走る場合についてはエンジンが自動的に、全部携帯で管理されていますので、自動的にエンジンを切るとか、そういう会社としての努力というのはされているみたいなんですけれども、今のところ大きな問題はない。

ただ、やっぱりその一年半後に歩道を走れる、条件は6キロ以下で、自転車歩道通行可の場所は走れますとか、御高齢になればなるほど危険だと。私も委員会とか出て、何でこんなの許可したんですかって。もうそれは警察としてはすいませんというか、一応法律でやられたものはもう従っていただくように対応していくとしかないんですけども、やっぱり市民の方としては、警察がもう許可したんじゃないかという形で言われるんですけども、これは経済産業省新事業特例制度というんですか、起業の促進とか、新しいベンチャー起業の促進とかで、特例ということで、今、実験をしているという形だと思うんですけど、やっぱり危険というのは、御年齢が上がる人ほど私に対して訴えていただくことが多いかなと思うので、その辺も含めて。

自転車と板挟みになるとか、単独で転倒されるというのも結構あるんですね。車道から歩道に上がるときのあの小さい段差で転倒されるという方も事故としては都内とかでありますし、9月には勝どきですか、電動キックボードをお酒を飲んで運転して亡くなった事故というのも発生はしております。これは自転車とかバイクとかと一緒に、やっぱり危険な乗り物というのは、命を落とすような乗り物というのは変わりませんので、現状的にはまだ立川署管内ではそんな大きな問題にはなっていないんですが、今後、懸案事項の一つとして、うちとしてもしっかり自転車と同じように対応はしていきたいと考えております。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほかの県、東京都外ですけど、警察の本部から来られているような方も、庁内、もうひっくり返るようなというようなことだったので、もう別のところで決まっちゃったって言ってしまえばそれまでなんですけど、それはそれとして、多分、自転車の利用がきちんと適正になっていけば、自転車並みということで、いい意味できちんとなっていけばいいので。最悪のシナリオは、今の自転車のルール遵守状況があまり改善されない中での自転車並みというのが、それがなっていないところなので、そこを考えていくというところなのかなと。そうすると、この仕事には、警察の方々の

仕事じゃなくなるというところかなと。自転車は別の会議には多分なるんだと思うんですけど。

【中島委員】 自転車対策審議会がございまして、そちらのほうで、今、自転車のナビマーク、これ、結構、年間1キロ近くずつですか、増やしてきていますので、それでネットワークが構築できていけば、またちょっと違うのかなと。

ナビマークを引いたというか、路面に表示したところについては、やっぱり比較的、皆さん、ルールをきちんと守っているような状態で、これは実際に、試しに、やる前とやった後をはかったら、全然違っていたというようなこともありますので、それは推進していくのと、併せて啓蒙のほうも力を入れていきたいと考えていますので、また違う会議で、2月ですか、また同じような話をするんですけども、一応そのような形で今は進めているところです。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

【事務局(谷口)】 すいません、一つだけいいですか。

【岡村会長】 お願いします。

【事務局(谷口)】 先ほどのバスの人材不足の募集の件ですけども、この間、神奈中バスに乗りましたら、運転士さんの二種免許取得の補助については当然、車内にポスターがあったんですが、整備士さんの募集のポスターもあって、これが神奈中バスの企業奨学金でバス整備士になろうということなんです。何かと思ったら、整備の専門学校などの入学時に支払う全額を神奈中がサポートしますとポスターに書いてありました。

だから、これはもう整備士の学校に入る前から、卒業したら神奈中に入ってくれよという、人材を押さえちゃおうということなんですかね。一応、御参考までに申し上げます。以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほか、いかがでしょう。よろしいですか。ですので、これはまた引き続き、このような意見交換を、機会あるごとにできるといいかなと思っております。ありがとうございます。

それでは、報告の(1)から、こちらは一つ一つですか、まとめてですか、事務局にお任せしますので、よろしく申し上げます。

【事務局(浪越)】 では、まとめて資料1と資料2について御説明をさせていただきます。

まず、報告(1)のコミュニティバスの利用状況につきまして、例年お出ししている状況なので、こちらは追加で令和4年度の分を御説明させていただきますと、まず資料1のコミュニティバスの利用状況といたしまして、下のグラフを御覧ください。

まず、こちらの四角の点がついているほうが北ルートと申しまして、国立市の北地域を朝の時間回っているルートになります。その後、国立市の全域、西と中を通して、市役所のほうを回ってまた国立駅のほうに戻っていく、それが、北西中ルートという形になっています。

それぞれの利用状況を令和2年、3年、4年という形で表示しているんですけども、こちらの前、令和元年に比べると、やはり1割ぐらいまだ低いような状況になっています。

続きまして、報告(2)のほう、国立市コミュニティワゴンの利用状況。こちらのほうも、国立市のあおやぎっこという形で運行しておりまして、銀星交通さんにやっていただいているんですけども、矢川駅を起点として国立の立川方面の青柳のほうを回って、矢川駅に1度戻ってきて、今度は国立役所のほうにまた進んで、矢川駅に戻るといって、そういう8の字のような形を描いて、ずっと走っている運行ルートです。

こちらのほうも令和2年、3年、4年という形で掲載をさせていただいているんですけども、令和4年度につきましては、利用状況は大分令和元年度に戻ってきているような状況になっておりまして、こちら

のほうは運行の条件としまして、1日当たりの平均人数が50人を割った場合に、また検討しましょうとなっております。

2枚目のコミュニティワゴンの利用状況という形、青柳ルート、こちらを御覧いただきまして、令和4年度のところの1日当たりというところを御覧いただきますと、今のところは一応50人を超えているという状況ですので、まだ検討段階ではないのかなというところがお示しできていると思います。

報告につきましては以上になります。

【岡村会長】 ありがとうございます。こちら、何か御発言ございますか。確かに、日中は9割方戻っていて、朝夕ですとまだ8割ぐらいというので、多分、北ルートは通勤の方が多いので、やっぱり8割ぐらいでしょうかね、コロナ前の。日中ですと大体9割前後ぐらいまでというのが大体見えてきたというところでしょうかね。あおやぎっこのほうは難しいですね。定着してきたというところと、コロナでお客さんが減ったというところの相殺で、結果として横ばいという状況でしょうかね。よろしいですか。

【北島委員】 運行に関してなんですけれども、今、皆さんが言われたように人材不足とかコロナとかいうことになると、今後、新路線というのは全く考えられない状態ですか。

私の住んでいるところって富士見台1丁目の府中寄りなんですけれども、要するに国立七小と三小の縦のライン、あの辺に住んでいるんですけど、あの辺って全くバスが何も来ていない、陸の孤島になっちゃっているんですけども、そのうち3・4・5号線が抜けてくれたら変わるのかなと思っていますけれども、何か新規に増やしましょうとか、そういうイメージが今は持てないですか。

【事務局(浪越)】 今までも試行運行という形で結構あの辺も走ったりはしているんです。東地域から多摩総合医療センターのほうに走っていったりとか。

ただ、そのときの利用状況を見ると、今後増やしても多分赤字路線になってしまうのかなというのがかなり見えている状況ですので、その状況で新しい道路ができればまた検討の余地はあるかなと思うんですが、今もう一回やって閉鎖したのを増やすということは、今のところは考えていない状況です。

【事務局(谷口)】 どちらかという、今おっしゃったとおり、道路の状況なんですよ。バスが通行できる道路がまずあって、それから需要があってという乗合交通の検討になりますので、まず道路状況が非常に厳しいというのが一番の理由です。

【北島委員】 細いということですか。

【事務局(谷口)】 そのとおりです。

【北島委員】 そこは太くするとか、何かそういう話も考えられないんですか。

【事務局(谷口)】 それができる一番いいんですけど。

【北島委員】 でも、このままいくと、期待せずと住んでいても、駄目なら引っ越しちゃったほうが早いよねって。よその土地に、便利なところに引っ越しちゃったほうが早いよねという結論になっていっちゃうと思うんですよ、このままでいくと。期待して待っていても何も起きないじゃんというのが本音なんです。それはまずくないですか。市民がどんどん逃げたいっちゃうというのは。

【事務局(浪越)】 その試行運行ですとか、実は谷保のほうでデマンド交通といった、停留所は一応あるんですけども、そこを自由に運行状況を変えていけるようなこととかもやったんですけども、実際にそういう増やしてほしいという要望がある地域でやったとしても、実際にやってみると全然乗ってくれないという状況が多いんですよ。

なので、実際に本当に必要としている方に対して何かできないかというところで、今、市としては、福祉交通ですとか、福祉有償運送という、ドア・ツー・ドアでの交通というところにかじを切って、そちらのほう

を優先して施策を進めていこうというような方針は一応つけています。なので、かなり高齢の方でバス停まで行くのが難しいという方に関しては、そういった福祉有償運送ですか、福祉的な交通というのを勧めているような状況です。

【中島委員】 道路状況で言わせていただきますと南武線より南側がかなり狭隘道路が多くて、4メートル未満の道路が多いと。南北に抜けているようなところというのは、石田街道とか、都道、国道さんとかいうところになってしまうので、なかなか市のほうで、今、さっき言ったように拡幅してというところまで進んでなくて、都市計画道路を1本新しくやるのには20年ぐらいかかるというようなのが実情です。先ほど言ったさくら通り、府中に抜ける方向、あの辺が変わってくれば、あと何年かかかるみたいですがけれども、変われば、路線バスさんのほうも含めて検討ができるのかなとは思いますがけれども、今のところなかなか新たなルートというのが難しい状況ではあります。

【北島委員】 どうもありがとうございました。

【岡村会長】 なかなか、先ほど出てきましたが、都市計画道路というものがなかなか開通時期がここところまでは言えない、遠くはないだろうとは。でも、なかなかそれが公共交通の計画として位置づけるにはまだ開通時期がというところだと、もう少し時間がかかるのかなという感じではありますけれども、恐らく路線バスのほうでも、当然、道路ができれば再編は検討されるということでしょうから、その中で隣の府中市とも協議をしながらというところなんだろうと思います。

デマンドについては本当に、なかなかこれまで成果が出なかったというところが残念だったんですけども、でも、ある意味、当たり前だと言ってしまえばそうなんですけど、歩いたり、自分の自転車に乗ったりということも含めて、何らかの交通手段がある方にとってみたときに、例えば呼び出してというようなデマンド型というのがより便利かという、絶対にそんなことはなくて、使えるけれども、自分が使える交通手段より明らかに不便、だけれども、使うことはできる。そういうものを入れて使ってもらえるかという、なかなか、じゃ、歩いてしまうよとか、当然、タクシー、どうせ呼ぶならタクシーを呼びますということになると、なかなか理屈としては使えますよなんですけど、使えますよというのと使いますというのはなかなかその間が思いのほか大きかったというのが私の感想でした。

【瀧柳委員】 くにつこのルートのことなんですが、国立駅北口から18時以降は北第一公園西止まりが多くなって、あの辺のことで苦情が出ていないのかなって思って、市役所のほうには行かなくてもいいから、南口に行くバスを残しておいてという意見が出ていないのかなって思います。

【岡村会長】 場所分かりますか。

【事務局(谷口)】 はい、分かります。もう一回地図を見ていただければと思うんですけども、くにつこバスは国立駅北口から出て立川のほうに向かって、それから、一度、国立駅南口まで入ってから、改めて市役所のほうに来る路線になっています。朝夕が、先ほど利用状況の中で申しました、くにつこ北ルートという形で、青い線のところを往復しているのが北ルートになります。

それをさらに朝方と夕方も国立駅までだけでも延ばしてほしいという意見があるのではないかとあって、私のほうで立川バスさんと打合せをしたことはあります。

ただし、やっぱり線路の南側の都営西一丁目アパート停留所から国立駅南口まで来る道路がすごく狭くて、見通しも悪く、交通事故も多いところなんです。やっぱり北大通りは、先ほど申しました都市計画道路という道路で、幅員も16メートルで歩道つきの見通しのいい道路ですので、そちらのほうの安全性がすごく高い一方で、中央線の南側を国立駅南口まで来るのはなかなか難しいねというお話をいただいたことはあります。

それからもう一つ、やはり、今、北大通り、15分おきに走っているんですが、これは北大通りを往復するからできる時間帯なんです。南口まで来ると、やっぱり最低でも30分間隔になってしまう、朝でもですね。そうすると、やっぱり今の利便性が大幅に損なわれてしまうので、ちょっと難しいだろうということになりました。以上です。

【瀧柳委員】 中1丁目とかから結構苦情があるんじゃないかなって。

【事務局(谷口)】 中1丁目とかは、富士見通りを立川バスさんが結構頻繁に走ってくれているので、皆さん、富士見通りのバス停まで出て使っていただいているのかなと思っています。以上です。

【瀧柳委員】 分かりました。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほか、この議事についてございますか。よろしいですか。そうしますと、(3)のシェアサイクルについて御説明をお願いします。

【事務局(浪越)】 では、シェアサイクルについて御説明させていただきます。資料3のシェアサイクルポート設置箇所というところを御覧ください。

こちらのほう、平成30年8月から11月まで、当初はメルチャリという事業者さんが実証実験を行っていたんですけども、メルチャリさんが撤退をしまして、その後、平成31年4月末からハローサイクリングという、都内でもかなりポート箇所が多い業者さんがステーションを設置している状況です。

市も、市の施設ですとか、敷地内、そういったところにステーションの設置を協力しており、公共交通マップにも設置箇所を載せております。ステーション数については現在35か所になっていまして、自転車を停めるラックの数もあわせて280となっています。

利用者数の推移としましては、細かい数字は出さないでほしいというハローサイクリングからのお話ですので、およその件数といたしまして、令和元年度は月におよそ1,500件、令和2年度につきましてはその2倍になりまして月に3,000件、令和3年度につきましてはおよそ月5,000件、令和4年度については頭打ち感はあるんですけども、およそ6,000件という形で、一応、今、右肩上がりの状況となっています。現状としては、駐輪ステーションの設置場所で提供できる市有地がかなり少なくなっているところから、民間ですとか、道路用地などで設置できるところを開拓している状況です。以上、報告になります。

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

【瀧柳委員】 介護に関わる方が無料で使えるとすごくいいなと思っております。

【事務局(浪越)】 分かりました。ハローサイクリングのほうに伝えておきます。

【岡村会長】 ほか、いかがでしょうか。

【熊井委員】 再度になりますが、結構自転車のルールやマナー違反が散見されるので、警察の方、よろしくをお願いします。特に一番気になっているのは、大学通りを逆走する人がいて、それが一番腹が立つんですけど、止めたらきつとけんかになっちゃうだろうなと思って止めないんですけど、自転車レーンを逆走する人がいます。月に二、三件は見かけます。

【中島委員】 大分、昔に比べたら逆走は大分減ったんですけど、最初の頃は本当に多くて。

【熊井委員】 大分減ったけど、いまだにいるんです。

【事務局(浪越)】 大学通りは、今、歩道を走っている方も多いので、もう直接職員がティッシュを配って啓発したりとか、そういったことを今年からやり始めている状況です。

【熊井委員】 すいません、よろしくをお願いします。

【北島委員】 あそこの自転車道の花壇を取り除くという話があったと思うんですけど、あれはどうなっ

ちゃったんですかね。

【中島委員】 大分舗装が傷んでいて、東京都さんの管理なんですけれども、東京都さんのほうで、今、検討はしているところです。議会のほうから、フラワーポットを撤去して相互通行にできないかというような要望を東京都に上げており、警視庁さんも含めて調整を進めているんですが、緑地帯を削らなきゃいけないとか、自転車用の信号が必要になるんじゃないかとかいろいろ課題が出ている状況です。

【北島委員】 さくら通りの自転車道は対面で走れますよね。

【中島委員】 はい。さくら通りについては自転車レーンではなく自転車道なんです。大学通りは自転車レーンということですので、車道と同じような扱いになってしまうんですけれども、その辺の違いがあつて一方通行になってしまっているというような形です。

【岡村会長】 それはまた別のところで。お願いします。

【原田委員】 あの花壇を造った当時の議員もいなくなったのであれなんですけど、やっぱりあの花壇を撤去してガードレールにして都道のほうを削ってもらおうと対面できるかなと。今の北島さんの話なんですけど、ただ、逆走だけじゃないんですよね。道路を走っちゃいけないという法律はないので、道路もとにかく走っている。なおかつ、道路も逆走しているんですね。僕、しょっちゅう写真を撮っています。

それと、最近一番気になるのは、まだUberEatsが相当数、昨日も写真を撮ったんですけど、4台、道路側にみんな駐車して待機するんですよ。あれは後ろを見ないですと出ていったりするので大変あぶない。それと、それに対する啓発と、もう一点はさくら通り、あれは正直申し上げてすごく危険です。対面で、なおかつ、道路側に何も、ただちょっと盛り上がっているだけなので。対面なので、ぶつかって道路側に倒れているのを僕は何回か見えています。だから、そういう意味ではあそこの改善はしていただきたいというのは、一番最初から思っています。すごく危険です。

【中島委員】 大学通りの自転車レーンのフラワーポットについては、もともと放置車両というんですか、車が駐車して、そこを自転車が逆に車道側に出て危ないというようなこともあつて、当時、自転車レーンなんですけど、ああいう物理的なもので駐車できないようなことをしたというのが、ちょっとイレギュラーなような形になっているんですけれども。

【原田委員】 花壇にしたのは失敗。

【中島委員】 それを今は時代も違うので、撤去できないかということで東京都さんのほうにはお願いしているんです。あれ、根入れというか、舗装の下に、舗装の上にまた舗装をかぶせているので、30センチとか、そのぐらいの何か入っているみたいで、なかなか人が取るとかいうことはできないみたいなので、かなり大きなことをやらないとできないということで今の状態になっていると。

【原田委員】 あれ、手入れだけでも年間1,000万近い費用がかかっている。毎年ですからね、税金が投入されて。だから、そういう意味では、東京都には頑張ってください。

【中島委員】 さくら通りについては、御指摘のとおり、ところどころ狭くなっていたりとかということで走りづらいと。譲り合ってやっていただけの分にはいいんですけど、なかなか、どっちが譲るんだみたいな形になってぶつかったりとかということはあるみたいなんですけど。要は、桜を存置しているということもあつて、どうしてもところどころ狭くなっている。

ただ、定期的に桜については診断して、枯れているようなところは撤去していますので、何年になるかは言えませんけれども、徐々に広げていくというような形で今は考えていますので、申し訳ないんですけど、啓蒙のほうは進めてやっていきたいと思っています。

【原田委員】 お願いします。

【岡村会長】 ほか、どうでしょう。シェアサイクルのほうは完全に民間のものなので、データはなかなか出せないというところではありますけれども、それなりに利用があるということですね。280台あって、月に6,000件なので、自転車1台当たりになると20ですね。それが積み積もって、1回100円？70円？ 場所は違いますけど。

【事務局(浪越)】 今は15分100円です。

【岡村会長】 値上がりしましたよね。なので、大分、商業ベースに近いのかなと想像はするところですよ。よろしいですか。そうしますと、あと次はその他の議事の報告ということで事務局からお願いします。

【事務局(浪越)】 その他について聞きたいことがあったので御質問させていただくような形なんですけれども、まず、今後、MaaSですとかデジタルサイネージというものを進めていくに当たって、基本となる運行ルートですとか、あとは、運行予定時刻表などについて、標準的な電子情報フォーマットのGTF Sに則ってデータをきちんと整備して、また、ダイヤの改正の際にデータのメンテナンスの体制などをつくっておかないと、ダイヤ改正があったのにダイヤ改正前のデータで案内してしまうというような事態が生じることが分かってきました。GTF Sでのバス停情報があれば、複数バスのバス事業者の発車時刻を1枚のデジタルサイネージで提供することもできると聞きました。

市では、まずこのあたりからの整備が必要なのかなと考えているところですので、参考までに立川バスさんと京王バスさんのダイヤシステムからGTF Sデータがつけれるのかということについて、もしお聞きできればと思います、質問させていただきたいところです。

【岡村会長】 では、いかがですか。

【吉川委員(佐藤委員代理)】 立川バスです。すいません、まだその辺は、詳しいことは社に戻って見ないと分からない、この場ではお答えできないところがございます。

【事務局(浪越)】 分かりました。

【安井委員(早田委員代理)】 うちの、GTF Sデータというのは、動的と静的とあるんですけども、その情報というのはほぼ完成している状況です。ただ、これをリアルタイムでグーグルマップとかに反映させるということなので、その作業を今から進めていくところなんですけれども、そこは結構やりとりが多いみたいで、時間がかかるというふうには聞いています。

【事務局(浪越)】 将来的には何かホームページに掲載するとか、そういったところは。

【安井委員(早田委員代理)】 オープンデータなので、他社の方も見られるしという、情報が。うちも他社から取れるし、他社さんは京王も取れるしということで、コストを下げられたりとかというメリットが出てくるというのが本質的なメリットというか。

【事務局(浪越)】 分かりました。立川バスさん、また後日聞かせていただければ。

【吉川委員(佐藤委員代理)】 分かりました。

【事務局(浪越)】 ありがとうございます。

【岡村会長】 では、そちらはまた御面倒ではありますが、随時いただければと思います。

【原田委員】 1点よろしいですか。

【岡村会長】 お願いします。

【原田委員】 先ほど中村課長にお聞きしたんですけど、JRの1時14分の終電が約20分ぐらい早まると。これは法定会議で我々は全然話を聞いてないんですけど、バス会社は当然呼ぶはずなんですけど、その会議はされてないという話でしたよね。

【事務局(浪越)】 法定会議？



【原田委員】 法定会議はなかったんですか。

【中島委員】 JRからそういった情報提供は、うちのほうにはなかったと聞いています。

【事務局(浪越)】 来てないですね。

【原田委員】 でも、それってどうなんですか。田中さん、問題はないんですか。法定会議というのは、私鉄もそうですけど。

【田中委員(清家委員代理)】 活性化法の法定協議会ということですか。

【原田委員】 ですから、これは地域交通会議で法定会議とは違うので。ただ、通常、そういう大幅な地域の、特にJRや私鉄が時短をするということについては、必ず法定会議があるはずで、今までは。先ほど聞いたら、全然そんな話はないというから。我々は実は20分早まることによって、正直申し上げて、社員の勤務時間を約30分ほど短くしたんです。それは労働条件の改善にはなりませんけど、要はお客様も終電が早まった分、下りてきませんので。その辺は、バス会社さんにももちろん影響は出ると思いますけど、ただ、その終電間際までは通常の路線バスがないので。ただ、少なくともそういう大きな……。

【中島委員】 前、コロナのときに減便したりとかというような情報だとかは、JRさんからうちのほうにいただいたりはしていたんですけれども、今の最終電車が早まるということは聞いてないよね。

【事務局(浪越)】 そうですね。そういうプレスリリースをするので、その前にお知らせ、プレスリリースしますよというお話は来たんですけれども。

【原田委員】 その辺、バス会社はお話聞いていますか。去年、終電が20分も早くなったと。先ほど清水社長から話がありましたけど、我々は非常に高齢者が多いので、そういう意味では、労働する立場からいけば改善されているとは思いますが、その分、給料を変えなければ、時給は上がるわけですから。プラス、社員の福利厚生とか、待遇改善でいけばプラスになっているんですけど、ただ、その分、売上げは少し減ります。これも事実です。

【事務局(中島)】 いつから。

【事務局(浪越)】 来年度から。今年度はもう。

【事務局(谷口)】 大分前の話ですよ、逆に。繰り上がった話は。

【原田委員】 いや、去年。

【事務局(谷口)】 去年ですよ。

【事務局(浪越)】 そうです。繰り上がりますという話は、事前にうちに来ていましたけれども。

【原田委員】 来てた？

【事務局(浪越)】 はい。ただ、そういう法定会議を開催して、そこで協議しなければいけないということは、情報がなかったの。

【原田委員】 大幅に環境が変わるわけですから。終電間際のを利用している都内で勤務している国立市民もいらっしゃるわけだから、そういう意味でも、中央線沿いはずっと、あるいは青梅線も含めて、市民に相当いろんな変革とか、変えなければいけない部分があったにもかかわらず、法定会議がなかったというのがちょっと疑問かなと。だから、市のほうは当然知っていたのかなと思って。

それともう一点は、交通会議なのであれなんですけど、来月25日にあるからそちらでもいいんですけど、大学通りが40キロから50キロになった時点での話も、本署に、立川署に聞いても理由は分からなかった、いつからというのも分からなかったというのが、ちょっと何かこのところ、みんな上から目線の、JRもそうですけど、どこでそういうことを会議されて、それを少なくとも市に報告がないというのは、僕はすごく残念だなと。50キロになったときも、国立市の職員も知らなかったんですよ。

【中島委員】 知らないというか、規制が変わるとまとめて来るんです。停止線が少し変更になったりとか、信号が新たについたりとかというのは、規制が変わりますということで年に何回かまとめて来るんですけれども、多分その中に書いてあったんだろうというふうには思っています。表になっていて、具体的な場所というのがちょっと見づらい表なんです。ですので、気づいていたのか気づいていなかったのかというところは、ちょっと分からないところはあるんですけれども。

【原田委員】 そこはやはり警察のほうからもきちんと、今後は市の交通の部長なり課長なりに口頭でお話いただけると。

【新井委員】 対面情報提供、直接伝えておきます。

【原田委員】 そうですか。我々は敏感ですので、バス会社さんも知らなかったと。数年前の話ですから。そういうことがないようにしていただければと思っています。

【中島委員】 先ほど言ったように、鉄道だとか、大きなダイヤ改正だとかの情報が入れれば、委員の方に別途、伝えられる範囲で伝えていきたいと思いますので。

【原田委員】 よろしくをお願いします。

【岡村会長】 ありがとうございます。では、その他……、お願いします。

【北島委員】 その他のほうなんですけれども、くにつこさんなんですけど、例えばまちおこし、国立市って観光地はないですよ、天満宮なんかはありますけど。そうしたときに、まちおこしでくにつこを使っていこうと。例えば、案内のあれを声優さんを使うとか。ちょっと私、国立市観光大使、三浦祐太郎さんの、関わっているんですけれども、そういう人をお願いして、「次は～国立駅～」みたいな、そういうのをやってもらったりして、外に発信して行って、外の人が観光目的で乗ってきてもらうということも考えてみたらどうかという提案なんですけど、どうでしょうか。観光が何にもないと言われちゃうんですね、国立市は観光がないと。人を呼ぶためには使えるものを使っていこうといったときに、くにつこって、もしかしたら使えるんじゃないのというアイデアなんですけれども、ちょっと検討してみてください。

【事務局(浪越)】 分かりました。

【岡村会長】 議題1の関連ということでもあるので、記録しておいてください。

【事務局(浪越)】 分かりました。

【事務局(谷口)】 すみません、1点だけ。先ほど交通規制の話が出ましたので、大学通りはバス専用レーンという設定がございます。以前は土日も含めての設定だったようなんですが、2年ぐらい前からかと思えますけれども、平日のみになりました。そのときは立川警察さんが看板を置いて周知していたので、私は見ていたんですけれども、その辺は気づく方は気づいたのかなと思います。

あと、これは立川警察さんをお願いなんですけれども、大変恐縮なんですけど、バス専用時間帯に駐車車両が結構いるんですね、国立駅の近くで。やっぱり専用レーンと言っているからには、それなりの取締りですかね、あまりに堂々と止まっているものですから、お願いできないかなと。そもそも片側2車線なので、レーンがなくてもバスの運行はほぼ影響ないかと思うんですが、その辺はお手数おかけしますけれども、ちょっと御配慮いただければ助かります。

【新井委員】 分かりました。

【原田委員】 それは朝よりも、朝9時までなんですけど、夕方のほうがひどいです。

【事務局(谷口)】 夕方の谷保向きのほうですよ。あれは無法状態ですよ。だから、逆にマイカーの送迎とか、そういうことも含めて、今後の駅前の整備とかを考えていかなきゃいけないかなと、個人的ですけど思っています。

【岡村会長】 管理者も都があつて、それから市があつて、事業者さん、それからJRさんも関連するところがあるので、なかなか調整が難しいのも分かります。もちろん警察さんもあるので。超えちゃいますけど、多分花壇を取るとかいろいろ一緒にやるということだと、個別にちょこちょこ変えていくというよりは、どこかで包括的に見ていくということは大事だろうと思うので、一般論ですけれども。そこは、ほかもそうですけど、ぜひというところでしょうかね。事務局、その他で、ほかありますか。

【事務局(浪越)】 もう1個あるんですけども、電気バスへの対応を今後検討していかなきゃいけないというところで、今くにつこバスの走行距離が大分伸びていまして、今後、買換えに伴って、それを機に電気バスにできないかということは今検討を始めております。EVバスを導入するのが、直近でいきなりということだと、充電設備ですとか、あとは1日中電気がもつのかという検討も入ってくるので、せつかくこういった機会があるので、EVバスの導入について、どのようなお考えを持っているのかをお聞きできればと思います。

【岡村会長】 これは皆さんにということですか。

【事務局(浪越)】 できれば、バス会社さん中心にいただけると。

【吉川委員(佐藤委員代理)】 立川バスです。弊社のほうは、今のところ電気バス導入までは行っていないです。弊社の場合は、まだハイブリッド車の導入までで止まっているような状況です。電気バスだとか水素バスというのは、社内で話は出ているのはあります。ただ、検討までというのはまだ。今おっしゃったとおりで、そのほかの燃料施設とか、そういうことも考えていかなくちゃいけないので、ちょっとまだそこまでは話が出ていないところです。以上です。

【原田委員】 その辺、いいですか。うちは実は電気設備、高額で入れたんですけど、一番困るのは、うちは小さい会社ですけど、最初、電気設備だけで1,500万と言われたんです。もちろん今つけて、電気自動車も入れていますが、問題は壊れたときにすぐ来ないんです。それと、充電するコードなんですけど、先日壊したら、1週間待ってくれと言うんです。金額はコード1本35万です。もちろん特殊なところで作っていますから。市のところはまだ壊れてないので、壊れてみたら、とんでもない状態が分かる。そうすると、ほかに電気設備がないとバス会社は困っちゃうんです。

僕は、非常に難しい問題を実は抱えているというのは分かっています。だから、そこをちょっと、もしできたら。メーカーは3社ぐらいあるんですけど、それぞれがみんなすぐには対応できてない。それと、部品が高いということ。一番の問題は対応がすぐできないというのが、毎日運行するものですから、そこだけですね。それとあと、バスの設備となると、その面積、結構取るんですよ。だから、非常にいろいろな問題があるとは思。

ただ、今後の異常気象の問題も含めて、クリーンなエネルギーというのを。電気代はそんな、高くなっても、正直申し上げて、ガソリン代よりも、あるいはLP代よりもずっと安いんです。それは事実です。今何台か入っていますが、約550万で1台入ったんですけど、10年走らせれば、ほぼただです、車の購入費は。そんな状況です。ですから、効果はもちろん。ただ、修理のときだけ対応をちゃんと考えなければいけない。今後は電気、これはもう絶対。一応参考までに。

【岡村会長】 はい。

【瀧柳委員】 電気でもガソリンでもいいんですが、今度バスを購入する際は、必ず車椅子の方の意見を参考に。車椅子の配置を今の運転手さん側でなく反対側に置いたり、あとスロープまでに結構時間かかってお客さんを待たせているので、そういうスロープとバスの検討をぜひ、私は立ち会いたいです。

【原田委員】 バスのメーカーの問題になっちゃう。

【瀧柳委員】 電気でもガスでもいい。

【事務局(谷口)】 その件は瀧柳さんから直接伺っておりまして、今のくにつこの車両のポンチョという車が、車幅が2.08メートルで路線バスより全然小さいんです。だから、車椅子に乗ってから、中で向きが変えられないということを前から伺ってしまして、普通の車椅子なら回れても電動車椅子だと難しいとか、あとすぐに乗り込めるようにということで、今、反転式のスロープというので、乗降口の床の部分の歩道にわたる橋のような形で出せる車両が増えてきましたけれども、それもメーカーに聞いてみたところ、くにつこバスの車両にはこれにつけられないんだそうです。小さいバスじゃないと狭い道を通れないけれども、そういう装備面ではデメリットがどうしても出てきてしまうんです。

一応、市役所のバス停は長いスロープを、以前会議で御要望もあったので今回購入して、もうほぼ電動車いすが自走で乗り込めるぐらいの長いスロープを用意して、市役所の玄関に置くようにしています。歩道のあるバス停ならノンステップバスの床の高さと歩道の高さがほとんど変わらないのでスロープが急な坂にならないので車椅子での乗り降りも楽なんですけど、市役所バス停は歩道の上がる部分がないので、ちょっと長いスロープを買ったりして、いろいろ対応を図っております。今後、車両の買換えに当たっても、そのときの最新の車の状況とか、また特注でできないのかとか、いろいろ考えてみたいとは思っております。

【瀧柳委員】 よろしく願います。

【事務局(浪越)】 また状況によっては、試乗してもらったりとか御協力をお願いします。

【瀧柳委員】 ありがとうございます。

【熊井委員】 市民ですが、よろしいですか。

【岡村会長】 願います。

【熊井委員】 電気バスについてなんですけれども、おっしゃるとおりタクシーは最終的に電動化が、それは答えだと思っています。小型のバスについても、恐らくは電動化が最終的な答えだと思っています。だけれども、大型バスについては、電動化が答えかどうか分からないです。パワーが足りないとか、いろんな問題があるので、もしかしたらハイブリッドに非化石燃料を入れてという形になるかもしれないし、水素みたいなものがインフラができて、そっちのほうにシフトしていくかもしれないし、分からないので、バスで試したいんだったら、くにつことか、ワゴン車のあおやぎっこあたりのサイズから試したほうが多分正解に近いと思います。

【中島委員】 もちろんワゴンのほうも、買換えの時期になってくれば、そういったものは検討していきたいと思っています。また、そういった情報も集めていきたいと思っていますし、補助金も含めてですけども、対応したいと思います。

【事務局(浪越)】 京王さんの状況としてはいかがですか。

【安井委員(早田委員代理)】 うちの、課題はステーションがないことなんです。新宿から八王子まで走っているんですけども、その間に水素だったらステーションがなく、新橋線という新宿から新橋まで行くやつがあるんですけども、豊洲でステーションがあるので、そこで寄って帰ってくるとかで、なるべく効率的に使っているという状況です。あとは、多摩に1箇所あるんですけど。結局ステーションがないので、回送ばかりが伸びてしまっていて支出が多くなるんです。なので、その観点から、すぐ入れようというのは、なかなか今の収支状況で厳しいかなと。もちろん随時、環境のことなのでやっていかなきゃいけないんですけども、検討しながら慎重に進めていくというところなのかと、立川バスさんと近いと思います。

【事務局(浪越)】 分かりました。充電設備ですとか、ステーションの問題というのが一番大きいところですかね。

【安井委員(早田委員代理)】 ステーションと設備ですね。

【事務局(浪越)】 分かりました。ありがとうございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。そうしますと、一通り議事は終了しましたけれども、皆さん何かございますか。よろしいですか。お願いします。

【河尻委員】 議題1の利用促進方策にちょっと戻ってしまうんですが、別にグッドアイデアがあるわけではないんですけど、1つはデマンドというか、どの程度を目標にしているのかというのがちょっとよく分からないんです。例えば、資料1の1ページの図ですけれども、令和4年度、北西中ルートでどんどん上がっていますから、令和4年度でかなり好成績を示しているわけですね、2年度、3年度、4年度と上がってきています。これはどの程度まで目標にして利用促進方策を考えるのかということ。その一つでは、例えばくにごにしろ、あおやぎにごにしろ、公共交通機関がまずあるんだということをごだけ認知されているのかという把握が必要だと思えます。これは今、人でカウントしますが、本当はトリップ数になるんでしょう、多分。同じ人が毎日2回使えば2人というふうにごカウントしているんでしょうから、1トリップなのか2トリップに上げていくのか、トリップ数を上げるのかによっても、デマンド、ポテンシャルが全然違います。交通があるということをごどの程度気づいているのか。一方、気づいているけど使ってみようかという、使ってみようかという人がどの程度いるのかとか、そういうことが把握できているのかどうかというのは、ちょっと私には分からないんですけれども、それが1点。

それと、今まで施策がいろいろされてきたと思えます。その施策の履歴がよく分からない。例えば、先ほど事務局さんが冒頭で、クーポンをやめましたというお話があったけど、クーポンも1つの方策でしょうし、あれもやりました、これもやりましただけで全部駄目でしたと言えるのかどうかも、ちょっと。あれをやったので効果が上がりましたとか、これはちょっと効果が上がりませんでしたという仕分が1つ必要なんじゃないかと。まず、使ってみようかという人がごだけいるのかというのも把握できていないし、使ってみようかという人にどうやって使ってもらおうかという方策も考えていかなきゃいけないのではないかと。マイカーベースで使っている人は、いわゆる乗らず嫌いというか、乗らないでマイカーでと。そういう人たちに使ってもらおうという施策がどこにあるのかということをご考えていかなきゃいけないんじゃないかと。そういうことをもろもろ考えていくと、グラフでいうマキシマムは1万6,000なのか2万なのか3万なのかということが、1つ検討が要るんじゃないかなと。

いろんな施策をやりながら、原点に戻りながら、もう1回これをやってみようかとか、これは駄目だねとか、ふるい分けが私の目には入ってこないで、そこを少しお願いしたいかなということをご考えていました。

【岡村会長】 これだと、また最初に戻ってしまうので、これは議事録にとどめておいていただくというところで、ただ、目標値というのは、あるはあるんですね。議事1はどっちかという路線バスの話で、くにごの話じゃなかったのがその点だけ事務局から説明していただければ。

【中島委員】 市のほうで基本構想、基本計画、実施計画がありまして、その中での目標値とすれば、北ルートと北西中ルートを入れてなんですけど、年間30万人という数字が出ています。これを一応今目標にしています。かなりいいところまで来たんですけど、平成30年のところを見ていただくと、北西中ルートの合計で28万3,000、4,000ぐらいまで来ていたんです。コロナになって一気に減っていったというのがあって、令和4年度は少し盛り返してきているところなんです。

ですので、確かに目標値があつて、具体的に何かやっているのかというところはあるんですけども、ただ、周知という面では、市報も含めてですけども、かなりやってきてはいて、アンケート調査なんかでも、知っているというのはかなり多くなってきました。ただ、実際に乗るか乗らないかという、そこが問題で、おっしゃるとおりだと思っていますので、そこは何とか工夫していきたいと思っています。

【事務局(谷口)】 1点だけよろしいですか。

【岡村会長】 お願いします。

【事務局(谷口)】 実務の担当者としては、今くにつこバスは、時間によっては乗り切れないほど乗る時間も出てきています。今くにつこバスは、日中は47分に1本なんですけれども、30分に1本とかにするという方策ももちろんあると思います。ただ、そうすると、また今度経費との兼ね合いとか、いろんな問題も出てきますので、あとバスを増やさなきゃいけないとか。30分になると、今の2台じゃやり切らんので。ですから、そういうことも含めて、また今後いろいろ考えていきたいと思っています。

【河尻委員】 そうですね。収支比率だけではなくて、公共交通の使命というのはどう果たしていくかということが原点なので、ドル箱はドル箱で用意しながら、ちょっと収支比率が悪いところを補完していつて、トータルでどう経営していくかという理念がないと。

【事務局(谷口)】 そうですね。あと、シェアサイクルの話が途中でありましたけれども、それも大分くにつこは食われている感じがあります。ちょっと時間がない中で恐縮なんですけれども、もう一度地図を見ていただければ。こちらの地図、バスの写真が入っているほうの地図ですけど、北ルート48番のバス停の北市民プラザのすぐ近くにステーションがありまして、あと国立駅でも大きなのがあるわけです。雨の日はすごくくにつこの利用は多いんですけども、最近の日中とか大分食われている感じがあつて。だから、いろんな手段もある中で、どこが落とすところなのかというのは難しいところかなと、今悩んでいるところがあります。以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。収支等は引き続きやっているということではあるんですけども、いろんな履歴とか、それは会議のための資料というよりは、事務局、比較的国立市は顔ぶれがあまり変わらないから、担当者のところでちゃんと蓄積されてはいるように思うんですけど、何か分かるように残っているというのは大事ですよ。

【事務局(谷口)】 もちろん用意してあります。

【岡村会長】 一通り済みでしたので、こちらで閉会でもよろしいですか。あとは事務局でお願いいたします。

【事務局(浪越)】 では、今後の予定としましては、今年度はこの先開催する案件がありませんけれども、来年度は、平成25年度に10年計画で策定した国立市地域交通計画の見直しがありますので、そちらへの御意見を伺うためにお集まりいただく機会があるかと思っておりますので、そちらについても近くなりましたら通知を差し上げたいと思います。以上です。

【岡村会長】 では、これで今年度第1回の地域公共交通会議を終了します。御多用のところありがとうございました。

— 了 —