

【事務局（伊佐）】 それでは、定刻になりましたので、これより令和5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、会議に御出席いただきましてありがとうございます。

今年度も引き続き、会長におかれましては岡村先生にお願いできればと思っております。また、副会長につきましては、基盤整備担当部長の中島部長にまたお願いできればと思っております。

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。

【岡村会長】 再び会長ということで、よろしくお願いをいたします。

今日の議題そのものは報告ということだろうとは思いますが、昨今、皆様御存じのとおり、公共交通はかなり厳しい状況にあります。それから高齢化等も進んでいるところなので、いろいろ計画をつくること等を近隣市もやっているところですので、本当はいろいろやってほしいなど。あまり報告だけで終わりにしてほしくないなどは思っていますので、どこかで副会長に振りますのでよろしくお願いし、ということを挨拶に代えさせていただければと思います。よろしくお願いし

【事務局（伊佐）】 ありがとうございます。

そうしましたら、本日、出席委員の方はお一人欠席ということになるのですが、そのほかの方は御出席いただいておりますので、過半数に達しております。そのため、地域公共交通会議としては成立となります。

また、ホームページに掲載いただく会議録には、各委員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、今年度初めての開催となりますので、委員の皆様より自己紹介をしていただけますと幸いです。

そうしましたら、委員の御着席順に一言ずついただければと思います。

【佐藤委員】 こんにちは。立川バスの佐藤と申します。国立市の公共交通会議につきましては、昨年度から引き続き参加させていただいております。また、国立市のコミュニティバスにつきましては、くにっこを運行している事業者でございます。今後ともよろしくお願いいたします。

【早田委員】 京王バスの早田と申します。立川バスさんと同じく、市内で路線バスを運行させていただいております。微力を尽くさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【小池委員】 東京ハイヤー・タクシー協会の小池と申します。タクシー業界団体の代表として参画しております。引き続きよろしくお願いいたします。

【原田委員】 地元のタクシー会社で、銀星交通の原田と申します。コミュニティワゴンのあおやぎっこも運行させていただいております。よろしくお願いいたします。

【清水委員】 同じく地元のタクシー会社、多摩交通の清水と申します。地元の会社として参加させていただいております。よろしくお願いいたします。

【土岐委員】 立川バス労働組合で、団体の代表者ということで、執行委員長の土岐と申します。よろしくお願いいたします。

【瀧柳委員】 番号でいうと15番の、瀧柳洋子と申します。よろしくお願いいたします。

【河尻委員】 こんにちは。一市民として本会議に参加させていただいています河尻と申します。よろしくお願いいたします。

【熊井委員】 こんにちは。一市民として、私も国立市のこの会議に参加させていただいておりますが、仕事のほうも公共交通、交通環境対策というのを専門にしておりますので、その観点からも少し述べさせていただくこともあろうかと思えます。よろしくお願いいたします。

【新井委員】 いつも大変お世話になります。立川警察署の交通課長の新井と申します。昨年に続きまして、よろしくお願いいたします。

【植木委員】 東京都北多摩北部建設事務所管理課長の植木と申します。都道の道路管理者をやっております。よろしくお願いいたします。

【関口委員(鎌塚委員代理)】 関東運輸局東京運輸支局、鎌塚の代理で参りました関口と申します。よろしくお願いいたします。

【中島委員】 最後でございますけども、市役所の基盤整備担当部長をやっております中島です。先ほど会長からも言われたとおり、地域交通を取り巻く環境というのはかなり厳しくなっているというふうに私も認識しているところでございます。

これから、そういった中で、さらに今ある計画をステップアップしていきたいというふうに考えておりますので、また皆さんの御協力をいただければと思います。

以上です。

【事務局(伊佐)】 それでは岡村会長、進行をお願いいたします。

【岡村会長】 それでは進めてまいります。資料確認等、事務局、お願いします。

【事務局(伊佐)】 そうしましたら、本日お配りしている資料ですが、まず1枚目、会議の次第をお配りしております。それから2枚目に委員名簿をお配りしております。

資料1でございますが、国立市コミュニティバスの利用状況というA4の用紙です。それから、くっこバスの北・北西中ルート路線図というタイトルの資料をお配りしております。続きまして、くっこ北・北西中ルート運行時刻予定表というものになります。それから、国立市コミュニティバス「くっこ」利用状況でございます。それから資料2に移りますが、国立市コミュニティワゴンの利用状況でございます。それから2枚目が路線図になっております。その次が、あおやぎっこ時刻表というものになります。それから、国立市コミュニティワゴン「あおやぎっこ」ルートというものをA4横のプリントをお配りしております。次に資料3になりますが、シェアサイクルポート設置箇所というA4横の地図をお配りしております。それから、一般乗合旅客自動車運送事業協議会についてという、これもA4横のプリントをお配りしております。最後になりますが、国立市公共交通マップ、カラーの用紙になりますが、こちらをお配りしております。

それからもう1枚、皆様のお手元に、連絡先をお伺いできればということで、eメールアドレスを差し支えなければ御提出いただければというものになります。今後、開催通知ですとか資料等をeメールで送信して差し支えなければ、御連絡先を御提出いただければと思っております。これまでどおり郵送を御希望される場合には、御提出いただく必要はありませんので、メールで送信して差し支えない方だけ御提出いただければと思っております。

不足している資料等がある方がいらっしゃいましたら、挙手にてお知らせいただければと思います。よろしいでしょうか。

そうしましたら、また会議の進行を岡村会長、よろしくお願いいたします。

【岡村会長】 それでは皆様、よろしくお願いをいたします。

では2、議題につきまして、(1)と(2)は、これは同時にやりますか。くにつことあおやぎっこの利用状況について、御報告をお願いします。

【事務局(伊佐)】 そうしましたら、まず資料1、国立市コミュニティバスの利用状況を御覧いただければと思います。

平成25年度から、国立市のコミュニティバス「くにつこ」の利用状況を記しているものになります。

くにつこは定員25人と31人の小型バスを利用した定時定路線になっております。コロナ前は、北西中ルートの利用者数が平成30年度に18万5,930人となり、過去最高となっております、北ルートは平成27年度に9万9,755人となり、過去最高になっておりました。

令和2年1月頃から、国内に新型コロナウイルスの感染が確認されるようになりまして、令和2年度がその影響を大きく受けているというところになります。北西中ルートですと13万人、それから北ルートでいうと6万7,000人というようになっておりました、下の図1のグラフからも、へこんでいるのがよく分かるような状態になっているかと思えます。

その後、次第に回復しまして、令和4年度実績は北西中ルート16万6,688人、北ルート8万3,565人となってきました。令和5年度は、5月8日に新型コロナウイルスが2類から5類に変更にもなりまして、利用者も回復基調にあるような状態でございます。11月までの実績を基に年間利用者数を予測すると、北西中ルートが約18万4,000人、北ルートが9万2,000人程度まで見込めるのではないかと考えております。

なお、令和4年度の収支率は45.2%となっております、コロナ前の最も高いところでいうと平成30年度が59.4%、コロナ禍の影響を最も受けた令和2年度が40.5%というふうになっておりますので、こちらも回復傾向にあるのではないかと考えております。

図1の下に、参考ということで、くにつこのこれまでの取組状況を記載しておりますが、平成14年度から運行を開始しまして、その後、始発のダイヤを早めたり、平成29年度に交通系ICカードを導入したりしております。令和元年度8月にはルートの変更を実施したり、高架下の駐輪場前バス停を令和2年から追加したりということをしております。

高架下のバス停については、現在さらに追加をするということを考えておまして、それが次の、おめくりいただいたルートの路線図を基に御説明させていただければというふうに思えます。

こちら、青いルートが北ルートと呼んでいるものになります。それからオレンジのルートが北西中ルートと呼んでいるものになります。

北ルートの②に「高架下駐輪場前」というバス停がございます。国立駅北口方向にはないバス停になるのですが、国立駅北口に向かうバスについてもバス停を設置したいと考えておまして、現在調整を行っているというところでございます。

運賃につきましては、大人は現金180円、ICだと178円となっております。

それから、もう一枚おめくりいただいたところに時刻表がございますが、日中、くにつこは47分間隔で運行しています。

1枚目が国立駅北口から市役所に向かうルートの時刻表になっておまして、2枚目が市役所から国立駅北口に向かう時刻表になっております。

次の資料でございますが、国立市コミュニティバス「くにつこ」利用状況というものを御覧いただ

ければと思います。

まず北ルートをご覧いただければと思いますが、例えば令和元年度の4月ですと約8,000人利用者がいました。コロナの影響を受けた令和2年度の4月につきましては約4,000人となり、半分くらいになっています。令和5年度は約7,000人に戻って、4月を見ると、利用者が戻ってきているかと思っています。

北西中ルートをご覧いただければと思います。こちらは令和元年度、例えば4月を見ますと約1万5,000人の利用者がいたところがございますが、令和2年度は約6,700人と、半分以下ぐらいの数字になっていました。令和5年度につきましては約1万4,000人で、ここの利用者数につきましても回復している傾向が読み取れ、月単位で見てもそのようになっております。

続きまして、資料2をご覧いただければと思います。国立市コミュニティワゴンの利用状況というものでございます。

平成26年度からの国立市コミュニティワゴン「あおやぎっこ」の利用状況は、以下の図2のとおりとなっております。あおやぎっこは定員10人のワンボックスカーを使用した定時定路線の乗合交通でございます。

コロナ禍前は、利用者が平成30年度に1万9,875人となり、過去最高となっておりますが、令和2年の1月頃から、国内の新型コロナウイルス感染者が確認されるようになり、令和2年度の利用者数は1万5,675人ととどまっております。その後、回復しまして、令和4年度実績は1万8,358人となっております。令和5年度は、5月に新型コロナウイルスが2類から5類に移行しまして、利用者はこちらもコミュニティバス同様回復傾向でございます。12月までの実績を基に年間の利用者数を予測しますと、こちらは1万8,800人程度になるのではないかと考えているところでございます。

なお、令和4年度の収支率は17%となっております。コロナ禍前の平成30年度は25.5%、コロナ禍で最も影響を受けた令和2年度が15.5%でございますので、収支率も若干回復しつつあります。

図2のところ、コミュニティワゴンの利用者の推移の表になっておりまして、令和2年度がちょっと落ち込んでおりますが、3年、4年と回復傾向になっております。

参考のところ、今までの取組を記載させていただいております。平成26年度から28年度は、「くにっこミニ青柳ルート」として試行運行しておりました。運行継続条件では、1か月平均で1日70人を超えることはございませんでしたが、1日50人を超えていたこと、青柳地域には公共交通がなかったことなどから、平成29年度以降も試行運行を継続しておりました。

その後、平成31年4月から本運行となり、同年9月に「あおやぎっこ」の愛称が決定しまして、車両のラッピングを実施しているところでございます。

道路の幅員などの条件からルート変更は難しく、また覚えやすい30分間隔のダイヤも変えにくいことから、平成28年からほぼ現在のルート・ダイヤで運行しております。

令和3年2月から約1年間、矢川駅前の商店会とコラボして、プレゼント分の回数券と併せて商店会クーポン券の配布をしたところではありますが、なかなか目立った効果は見られなかったというところになります。

次の資料があおやぎっこのルートということになっておりますが、こちらは国立市役所ですとか矢川駅、それから青柳大通りを通っています。1回の乗車は大人200円です。

次の資料が時刻表です。あおやぎっこは30分間隔で運行しておりますので、その時刻表です。

それから、もう一枚おめくりいただいた資料が、国立市のコミュニティワゴン青柳ルートというもので、あおやぎっこの利用状況になっております。

こちらでも月単位で見られるようになってはおりますが、例えば平成31年度の利用者数の4月を御覧いただきますと約1,500人といたるところでございますが、令和2年度の4月には1,000人、それから平成31年の5月でございますと利用者が1,500人いました。令和2年度の5月になりますと990人となり、利用者数もコロナの影響を受けて大分少なくなっていたところがございますが、令和5年度の利用者、例えば4月を見ますと1,582人となり、こちらの数字も、利用者の方も大分、コロナ禍前と同じくらいに戻ってきているかと思えます。

最後に、先ほどお配りしております国立市の公共交通マップを御覧いただければと思いますが、これは国立市の全体の地図が書かれているものになっております。

国立駅のほうを見ていただきますと、赤い線が引っぱられているところがございますが、この赤い線がくによこのルートになっておりまして、市役所のほうまで運行しています。

次に国立市役所側を見ていただきますと、国立市役所とか矢川駅とかを結んだ紫の線がございますが、こちらがあおやぎっこのルートになります。路線バスなどが通っていない地域をくによこ・あおやぎっこが運行しているようになっています。

こちらの資料1、2につきましては以上になりますが、くによこ・あおやぎっこの利便性を向上させていくために、皆様から今後の検討の材料になるようなアイデアやヒント、それから御意見等いただければというふうに思っております。

また近年、公共交通を利用した際、子育て世代の方たちがなかなか利用しにくい部分もあるというニュースもあるかと思えます。子育て世代が利用しやすくするために、何か皆様の御経験ですとか、各事業者様の取組などについても教えていただければ、今後の参考になるのかと思っておりますので、ぜひその辺についても御意見いただければありがたいなと思っております。

【岡村会長】 数字として9割以上は戻ってはきているということですので、一般的なバス路線、それからタクシーに比べると、好調と言っているのか分かりませんが、戻っているという言い方にはなるのかなとは思います。

それでは皆様、御発言をぜひお願いいたします。

それでは植木委員、お願いします。

【植木委員】 東京都北北建、管理課長の植木です。2点教えていただきたいのですが、1個は、資料1のコミュニティバスですが、収支率45.2%とあります。北北建管内で10市持っています、先週ほかの2市の地域公共交通会議に出たのですが、1市は30%台、もう1市は20%台だったんです。

45.2ってとても高い数字じゃないかなと思えます。多分、不足分生じた場合、市が補助金を出していると思えます。大体年間、このぐらいのパーセンテージだと、どのぐらい市が補助金を出しているのか。それと、これ、例えば50%台のときもあったりして、どんどんどんどん上がっていくと、最終的には補助金ゼロで運営できていく仕組みになっているのか、それが1つ目の質問です。

2つ目はコミュニティワゴンですが、先週、立川市の地域公共交通会議に出たときに、甲州街道って今、都道で、昔は国道で、日野橋の側のほうに路線を延ばしたいという話があって、あそこの日野橋の手前のところって歩道幅が1.5もないです。そんなところに停留所をつくるのかいなくて、ちょ

つと話をしてしまいました。都道に停留所だとかをつくるときって、私どもの占用許可になり、多分、国土交通省とか警察にも協議すると思いますが、そうしたらこのあおやぎっこは、甲州街道で日野橋よりもうちょっとこちらの方にバス停があります。やっぱり歩道幅1.5ぐらいがずっと来ていますけど、特段こちら辺で苦情だとか問題が起こっていないかどうか、ちょっとお聞きしたいと思って。そうであると僕、立川市の地域公共交通会議でちょっと変なことを言っちゃったのかと思いましたので、その2点をお願いします。

【事務局（谷口）】 お答えいたします。まず、最初の補助金の金額の話ですけれども、令和4年度の実績で、市からの補助金が2,869万2,000円になっております。

立川バスもいろいろ、運転者不足とか、運転者の賃金とか、厳しい中で経費を抑えてやっていただいているのかなと感謝しております。

それから2点目の、あおやぎっこの甲州街道の停留所ですが、以前にくっこバスに国立の青柳泉ルートというのがございました。そのルートで使っていた停留所を、そのままあおやぎっこに引き継いでおります。さらに、これは多分ということになりますが、昔、府中から立川という京王バスがあった時代の停留所を、そのままにくっこ青柳泉ルートで引き継いだため、縁石の切下げも残っているところもあります。

確かにものすごく歩道は狭いですが、今のところ、特段苦情とかはいただいてはおりません。真夏にちょっと、日がかんかん照りで暑いじゃないかというのはあつたりするのですが、その程度で、特に自転車が来て怖いとか、そういうことは今のところ私どものほうでは伺っておりません。

【植木委員】 ありがとうございます。

【岡村会長】 どうもありがとうございます。それでは、ほかは皆様、いかがでしょうか。

それでは瀧柳委員、先に。

【瀧柳委員】 確認できないのですが、先日、市役所方面に乗って降車したときに、運転手さんが、利用する場合はあらかじめ電話が必要だと聞き、私の認識であると、そのようなお約束は決められていなかったような気がしました。何となく私の言葉が通じなかったみたいで、ここで改めて事務局に確認したいのが1点です。先日、市役所から家のほうに向かうときに、工事中のところがあったので、その日だけは郵便局側を通過して、また戻ったコースがあったのですが、できれば郵便局のほうにもルートがあると、北のほうの方々は助かるのではないかと思います。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。2件目は郵便局付近の工事の件ということで、1番目の質問は、事務局、いかがでしょうか。

【事務局（谷口）】 くにくこの乗り継ぎのことですか。

【瀧柳委員】 市役所で交代するときや降りるときは、あらかじめ電話をすると決まっていたと言われたので、どうなっているのかなと思って。

【事務局（谷口）】 市役所でのくにくこバスの乗り降りについてですか。

【瀧柳委員】 はい。

【事務局（谷口）】 その時にあらかじめ電話が要るかどうかということですかね。それはありません。ちゃんと車椅子で乗り降りできるスロープも用意してございますので、使っていただければと思います。

【事務局（谷口）】 郵便局のバス停ですが、今、伐採した桜の木の根っこを取っているんです。そ

れでちょっと御迷惑をおかけしているかと思いますが、工事は1か月とかで終わるかと思います。

【瀧柳委員】 あのコースがあったらいいなど。

以上です。

【事務局（谷口）】 はい。ありがとうございます。

【岡村会長】 2件目は、今はまだ工事中ということで、ウェブサイトも私は見ましたけれど、たしかそうであったということでしたね。

1件目はそうですので、ぜひ御利用いただければというところです。

それでは、続いて熊井委員、お願いします。

【熊井委員】 この議題、多分バスの議題かなと思うので、公共交通会議という観点からお伺いさせていただきます。国立市が持っているくにつことあおやぎっこは分かりましたが、立川バスと京王バスの国立市内の路線の状況はどんな感じなのかというのをお聞かせ願いたいというのが1点目です。理由とすると、私も仕事柄、地方自治体とかとよく話すのですが、最初に「バスが撤退したい」というお話を聞くことがほぼで、ドライバーも不足だし、乗らないから採算も上がらないということ。その御相談が一番多いので、国立市って大丈夫ですよねというのが、市民の立場としてまず一点確認ということ。あと、せっかく国立市のほうのコミュニティバス、コミュニティワゴン、御説明いただきました。

今はコロナ後、回復している途中なので、何だという話ですけど、例えばこう変えてほしいみたいな市民の御要望とかって、市のほうに来ていたりしていますか。あるいは、市役所のほうで何か考えていることがあれば、ちょっとお聞かせいただければと思います。

以上です。

【岡村会長】 それでは、2番目を先にちょっと市で答えていただいて、1番目については、多分ダイヤ改正の状況、及び、個別路線とまでは申しませんが、市内の需要の状況などをおっしゃっていただけたらと思いますので、では最初に市のほうからお願いします。

【事務局（伊佐）】 それでは、市への要望についてお答えさせていただければと思いますが、例えば子供の行きたくなるような施設にも、くにつこを走らせてもらえないかという御要望はいただいています。

【事務局（松平）】 道路交通課長の松平といいます。もう1つ追加ですけども、御要望としまして、あおやぎっこにできればIC系のカードとか、あと国立のchicaやペイペイなどを導入できないかというお話が、主に議会から現在のところ出ています。

あと、これも議会を通しての話になります。先ほどの公共交通マップをちょっと見ていただきますと、くにつこのバス停なんですけども、先ほど伊佐が説明しました高架下の駐輪場の北側は今、乗り降りができないことになっています。先日、立川バスの現地立会いも含めまして行いまして、今、調整を行っています。あと、国立駅の南口の、JRのほうで今開発をしている住宅棟がありますが、そちらの1階に市の子育て支援施設が、来年度整備をし、再来年度の4月から開業の予定です。それに合わせまして、南口のたましんの前にくにつこと立川バスが共同で使っているバス停がありますが、この移設を考えています。このマップの右上のところ、たましん前に、①というところ、くにつこ北西中ルートがありまして、そちらのバス停を、子育て支援施設ができる時期に合わせて、西1号線という道路がありますが、そちらのほうにバス停を増設して持っていけないか、現在、警察も含めて協議を行っているところでございます。

情報提供としては以上でございます。

【熊井委員】 ありがとうございます。高架下のほうにバス停をつくるという件についてです。私自身だけなのかもしれませんが、あそこってよく自転車で通っていて、子供と一緒に結構気をつけます。車通りもあるし、思ったより走りにくいところなので、バス停を設置する際には、事故とかに気をつけて設置していただければというのが1点と、子供の施設に通るという考え方もあるし、例えば国立市内の小学校だと、小学校5年のときに交通の学習を社会のときに行っているみたいで、うちの子がトヨタ自動車からオンラインで授業を受けたんだよと言って、テストとかも見せられました。例えばそういうところに市のほうから交通政策とかを説明するとか、いろいろアイデアがあろうかと思うので、御検討いただければと思います。

【事務局（伊佐）】 ありがとうございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。それでは、市内の路線バス状況について、お願いします。

【佐藤委員】 立川バスでございますけれども、コロナが明けて利用客のほうで、今現状8割程度です。この先にまた戻ってくるのかという点について、弊社のほうではもう戻ってこないのではという認識しております。なぜかという、働き方の部分で、コロナ時代にオンラインになり、自宅のほうで就業されている方が非常に多くなったというところで、今後100%に戻るかという、もう戻らないと思っています。

先ほどもちょっとお話もありましたが、非常に今、運転手不足や2024年問題で、非常に運転手の確保が厳しいところがございます。弊社のほうも、路線バスの後ろの後方部分に、手作りではございますけれども、バス運転手募集の旨をガラス面に貼って、できるだけ多く目に触れて応募してもらいたいと思っている部分があるのですが、なかなか人が集まらない部分があります。あと、従業員の中で知り合いや友達等でバスの運転手をやってみないかといった支援策はあるのですが、なかなかうまくいっていないのが現状でございます。

以上です。

【早田委員】 京王バスでございます。当社は国立市内に乗り入れている路線は3路線しかないの、国立市というよりも東京都全域ということでお話ししたいと思います。

お客様の利用の数をいいますと、立川バスさんのおっしゃるとおりで、大体コロナ前の80%から85%ぐらいというふうにご認識しております。これはやはり100%には戻らないというふうにご認識しております。こういう会議等々で、今日は岡村先生に来ていただいておりますが、いろんな学識の方々がお話をされます。しかし、一様に戻らないだろうというふうにおっしゃっています。

理由はいろいろあるかと思うのですが、立川バスのおっしゃるとおり、今はおうちにいても仕事ができるというような働き方が定着してきたと考えております。

その裏づけとして、大体路線バスは85%ぐらいの戻り、さっきコミュニティバスが90%ぐらいという話をしていたかと思っております。当社もいろいろなコミュニティバスをやっているのですが、コミュニティバスのほうが、戻りがいいんです。なぜかという、コミュニティバスはラッシュ時間帯に運行していません。いわゆるラッシュ時間帯のぎゅうぎゅう詰めみたいな運行をしないものから、働き方改革でダメージを受けますのはラッシュ時間帯となりますので、ダメージは通常の路線バスに比べると少なかったし、戻りも早いのかなというふうにご分析をしております。

この先の話もそうなのですが、乗務員不足という話は一度、聞いたことがあると思います。先ほども熊井さんが、国立市内は大丈夫ですよというふうな問いかけをされましたが、その御認識は非常

にまずいかなと思います。今、地方都市等々でいろいろな話が出ていますが、この東京都下においても同じような話が水面下で出てきているという状態です。

当社でいいますと、国立市内ではいいのですが、お隣の立川市で運行しております。立川駅から高幡不動に行く路線があったのですが、こちらは今年の7月にほぼ廃止になりました。それ以外にも、当社では二つ三つぐらいの路線が廃止になったりしております。

結局、乗務員不足という話と、コロナによってお客様の数が減ったというダブルパンチのような状態になっていますが、乗務員不足のほうはものすごく深刻でございます。乗務員は一般的に働いている人と同じように、定年、引退がいつの日か来るわけですが、引退して辞めていく人と、新しくバスの乗務員になる人のバランスが崩れ、数が減っていつているというような状態になっております。

乗務員を何とか頑張って採ろうとするのですが、立川バスと一緒に、なかなか集まらない。これから年齢構成上、恐らく3年後ぐらいに退職者がばーんと出ることは、これは多分どの企業も同じような状態だと思いますので、当然その時は来ます。そうしますと、今の乗務員で、この地図で張り巡らされている路線網を維持していますので、それをどこまで維持できるかというところは、単純に考えれば無理という話になります。最初に先生の御挨拶にもありましたけれども、早く考えていかないと、その時は来てしまうのかなというふうに感じているところでございます。

今、いろいろな自治体さんと協議をしながら、何とか地域交通を維持できる方法はないかということで、あちこちでいろいろと取組をしたり、検討したりしているところでございます。

以上です。

【熊井委員】 ありがとうございます。趣旨とするとよく分かっていて、厳しいのもよく分かっています。特に地方で一番問題なのが、ある日突然なくなるという、そういうのが一番まずいので、その辺りはきちんと合意形成を取っていくじゃないですけど、市民とも市ともいろいろと話し合いながらやっていくということが重要かと思います。情報提供をこういった場でいただくと助かるなということです。ありがとうございました。

【岡村会長】 それでは、続いてお願いします。

【河尻委員】 先ほど道路管理者の北北建の方から収支率のお話がありましたけれども、一市民としてもちょっと収支率のことを伺っておかないといけないかなと思ひまして。とはいうものの公共交通機関なので、あまり収支率の話はするなという話もありますが、やっぱり収支率を向上させるためにはどうしたらいいのかという方策は考える必要があるのではないかと思います。収支率の分子は当然、運賃と利用者の掛け算の世界なので、本来でしたら運賃を下げた利用者を大きくする。そうすれば分子は、ある意味では一定なわけですね。運賃が高くなると利用者が下がる、こういう関係が恐らくあると思うんです。

我々一市民としては、利用者を多くして、運賃を下げたほしい。ところが、これからは分母の運行経費というのが恐らくどんどんどんどん上がっていく。燃料費もそうですし、先ほどからお話があった人件費がもっともっと上がっていくということは、どんどん収支率が悪くなっていくはずだということなので、恐らくこの中で議論していくのは、やっぱり利用者をどんどん上げていく、向上させていくということが必要なんじゃないかなと思います。しかし、利用者を向上させるためには、やっぱり実際にこれまで運行してきたことが、本当に、あとどういう周辺の利用者、隠れているポテンシャルの部分はどう引き出していくかということをお伺いしたいなと思ひています。

【岡村会長】 それでは、お願いします。

【事務局（伊佐）】 ありがとうございます。今後そうした上でことを考えていく上では、利用者の方のニーズがどこにあるのかというのが非常に大きいのかなというふうには思っております。

私どもとしましては、今後、法定計画である地域公共交通計画を策定していければということは考えておまして、将来、策定する中で、ニーズ調査というのはしていく必要があるというふうには思っております。そうした市民の方のニーズを踏まえ、例えば運行する地域や時刻なども考えていきたいと思っております。

【岡村会長】 よろしいですか。

それでは、お願いします。瀧柳委員にマイクを回してください。

【瀧柳委員】 京王バスに御提案なのですが、泉ルート、国立駅を増やして、午後の時間帯を増やしていただければ、あおやぎっこに頼らなくても乗客が増えると思います。

以上です。

【事務局（谷口）】 立川バスのほうですかね。

【瀧柳委員】 立川バスは通らなくて。あそこ、京王ですよ。泉団地－国立ルートって。

【事務局（谷口）】 泉団地から国立駅へ行くのは立川バスですね。

【瀧柳委員】 すみません、間違えました。

【佐藤委員】 立川バスでございます。泉団地から国立方面、今走っているのが第一団地経由と音高経由の国立駅行きがございますけれども、利用客というか収支がなかなか合わない部分も実際にはございます。その中で、できるだけ利便性を損なわないような部分で運行しているような状況で、この先、安易に本数を増やせるかということ、なかなか今、現状では難しいかなというところでございます。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほかはどうでしょうか。お願いします。

【植木委員】 東京都北北建の植木です。先ほどの河尻委員のお話で、収支率だとか、要するにお客さんをどんどん増やす方法というのはいいことだと思います。ただ、今、市の答弁が、皆さんの要望を聞いてニーズに応えたいという話でしたが、はっきり言うと、僕は、市民の要望だけ聞いていて、そのままお客さんが増えるのとイコールではないと思います。

一つ聞きたいのは、大体どこの地域公共交通会議でも、コミュニティバスができて、交通空白地域というのを想定して、大体バス停から300メートルだとか、駅から800メートルだとか、そこをフォローする。役所がやっているバスなので、例えば赤字覚悟でもそういう人たちの利便を考えなきゃいけないという、そういうコンセプトでやっていると思います。

一方で、例えば国立の駅前なんかで、高い土地を買って、高い固定資産税を払っている人がいます。こういう言い方は失礼ですけど、そこよりもそんなに高くないところに住んでいる人たちのために補助金を出すんだらう、ふざけるなよ、という方もいるんじゃないかと思います。基本的なコミュニティバスの通るコンセプトって、すみません、ちょっと教えていただきたいと思います。

【事務局（伊佐）】 今の御質問につきましては、おっしゃるとおり、交通が通っていないような地域、交通不便地域と言っておりますが、そういうところにバスを通してあります。

ただ一方で、交通不便地域があったとしても、幅員などの問題もあつたりしますので、そうした地域になかなか通すことが難しいというところがございます。

くにつこのコンセプトとしましては4点ございます。「既存の交通手段では対応の難しい地域のモビ

リティーを確保するバス」、「高齢者・しょうがいしゃの交通行動を支援し、多くの市民の幅広い交通ニーズにきめ細かく対応するバス」、「国立らしいまちづくりや福祉社会の一端を担い、誰もが利用しやすく市民が誇りを持てるバス」、「市民と市と交通事業者が協力して育てるバス」というのをコンセプトに、平成14年度にスタートしています。

市のホームページにも掲載させていただいておりますので、もし御関心のある方がいらっしゃれば、後ほど御確認いただければと思います。

【事務局（松平）】 すみません、ちょっと付け足しになりますけども、もともとコミュニティバスを導入したときの考え方というのがやはりあって、国立市には交通空白地域は、私どもではないというふうに思っています。

交通不便地域と呼ばれるところは、導入のときには、バス停と駅から大体200メートルという範囲で、交通不便地域を定義したというところがあります。当時200メートルというところかなり厚いというか、高齢者・障害者を配慮した距離かなというふうに考えております。今は大体300とか400とか、駅で言えば先ほど言ったように800とか600というのが一般的に提示されているかと思えます。

ただ、国立市はじゃあこの200を変えていくのかということはあるかと思いますが、それは今のところ考えていません。基本的にはバス停・駅から200メートルを定義しています。

しかしながら、国立の場合、結構平面というか、そんなに山があるわけではありません。アンケート調査の中でも、路線バスが欲しいというのは、要望としてあります。実際、試験運行という形で導入してみましたが、乗る方はほぼいない状況でした。というのは、やはり自転車で行けたり歩いていたりというような、国立独自の地域性があるのかなというふうに考えています。

先ほど言ったように、ニーズ調査を行う場合、国立の特性も踏まえて、どういった目的で、どのような条件で導入を考えていくかというところを整理していきたいというふうに考えております。

【岡村会長】 ということでございます。なので、本当はこういう話は地域公共交通計画という中で改めて確認をして、改めて整理をする。現状のくにごとができるときから大分状況は変わっているので、当然ながら再検討をしていくということだろうとは思っています。

ほか、いかがでしょうか。

【事務局（伊佐）】 すみません、もしよろしければ、先ほどバス事業者に現状をお話いただきましたので、タクシー事業者にも、よろしければ現状をお聞かせいただければと思います。

【岡村会長】 すみません、忘れていたわけではないですが、申し訳ありません。お願いいたします。

【原田委員】 タクシー会社銀星交通の原田と申します。先ほどからいろいろなお話を聞かせていただいておりますし、社会でもやはり乗務員不足、運輸業は人をお乗せする以外にもありますが、トラック関係、飛行機も人材不足かと思えます

当社では正直申し上げて、タクシーの売上げは4割ぐらい落ちています。もちろん、人材が足らなくなったというのがありますが、実は乗降するお客様が減っているんです。

タクシーも実はいろんな問題があります。皆さんが御存じの、例えばタクシーGOというアプリがあります。駅に帰ってこようとすると次から次へと持っていかれてしまうという。これは都内でもそうですし、相当タクシーは走っているんですけど、15分20分乗れないという苦情もあります。最近、多摩地区では30分待ちなんていうのは、結構夜になるとざらになっています。それはもう国立でも同じです。

例えば、各社2台増えるとします。基本的に4社が入っておりますので8台増えると。すると今度はその8台は余っちゃうんです。8台のうち何台余るかといったら、今までの経験と実績から行くと4台がいいところですかね。どうしても波があるんですよ。需要があるときに合わせると、確かにもっと台数がなきゃいけないですが、増やすと、今度は需要がないときはどうなるんだということになります。

乗務員不足の解決のためには、当社では年俸制と月給制、タクシー会社で月給制をやっているところは、多分、僕は今ネットで見ているけれど、ないです。うちでは今やっています。それでも入ってきません。

いろんな努力はしています。もちろん、免許を取るまでの保障もしています。免許を取るための費用も負担しています。そのほかに、教習期間は約3か月かけています。なおかつ月給制です。それでも入ってきません。年俸制の話も、あるサイトにはそういうのも出していますが、年俸制も駄目です。

だから、いろんな手当をやっていますが、実は20年前に、20代30代の免許人口が1,500万を超えていました。現時点で、20代30代の運転者人口は1,000万です。20年間で500万以上減っています。

何かというと、車離れですけど、そのほかに、車離れするということは免許を持っていないので、今まで以上に運転手さんがいないということです。トラックも同じです。バスも。20代30代が一番欲しいわけですよ。20年前の方というと、今40代50代がその当時の20代30代の方です。でも、もう10年遡って30年前は2,000万人近くいたんです。

ですから、実際には運転する人がいない。だから、30年間でやっぱり1,000万近く減ったという、これがバス・タクシーのほうの運転士不足の一番の原因かなというのは、いろいろと私も調べて思います。

それから、やはり一番大事なのは給料ですよ。バス事業者も大変苦勞されています。うちももちろん苦勞していますが、やはり給料、これをどうやって増やしていくか。

そうすると、何か付加価値をつけて、タクシーをやりながらほかの売上げも何か稼げないかなみたいな、いろいろ考えて試行錯誤しております。ただ、ライドシェアの問題そうですけど、いろんなほかの業者が手を出しますので。

例えば福祉タクシーは、リフトがついているんですけど、2005年ぐらいにやり出した当時は、本当に足りないと言われていました。それで、多摩地区に12社につくってもらったんですけど、リフトタクシーを。今3社しか残っていないです。それはなぜかということ、もうからないから。

先ほど植木さん、河尻さんがお話いただきましたけれども、収支率というのはどうにもならないんです。多分、バス路線はプラスには基本的にはならないです。それはもしできたら、1区間、今180円が300円になったら何とかかな、みたいな。そこまでじゃあ一般国民に体力があるかということ、皆さん給料が、いろいろな国と比べても上がっていません。運賃を上げれば良いという問題じゃないかもしれませんが、そのためにバス事業者もいろんな事業をやっている。

もちろん宣伝も、バスにいろいろ貼ったりとか、看板をつけたりとか車内広告とか、いろいろやられているのですが、なかなか難しいというのが現状です。

ですから今後は、その中でもやはり努力しないと。不況、あるいはこういうときがチャンスだということですけど、そのために今本当に試行錯誤しているのが、バスも、これから多摩の清水社長もお話しいただけるとは思いますけど、本当に申し訳ないのですが、努力しているのです。まだまだ努力が足

らないと、皆さんからお叱りをいただくような現状でございます。

以上でございます。

【清水委員】 同じくタクシーの多摩交通、清水と申します。大体お話しただいちゃったような感じですが、人手不足の話はもう全て、運送業界、その他業界、全部一緒かと思えます。あまりくどくど言う気はないのですが、要はタクシー業界、バスもそうでしょうけれども、人が入ってくる魅力が足りないというのが一番大きいかと思えます。

今、原田委員からもお話があったように給与の問題というのがあって、今までの所得がかなりタクシードライバーの所得がかなり低かった。なので、なかなかタクシー業界に入ってくないというのが一番大きかったのかなとは思っています。

それを、ここ数年の国策というか、国土交通省等の御協力というか御理解もいただいて、タクシーの運賃を少しずつ上げてきて、昨年の10月にまた大幅な値上げがありました。その値上げの用途は、乗務員・従業員の所得向上が主だよと。それから私どもの運行経費、経費がずっと上がってきていますので、運行経費にあてるということになり、この2つが一番大きな主眼だったと思えます。今までやっぱりタクシー業界は、ずっと値段を上げたくても上げられませんでした。上げるとお客さんが逃げてしまうのではないかという、業界全体の恐怖心みたいなものがずっとついて回っていたと。

それをもう、いよいよこの人手不足と、業界を何とかしなきゃいけないという流れで、お客様に御理解いただきながら値上げを続けてきた。ただ、上げ過ぎればお客さんは離れてしまう。上げなければドライバーが入ってくない。そこを今探る時期に来ているのかなという感じはしております。これ以上上げると、やっぱりタクシーは簡単に乗れなくなってしまうものになるのかなとは思っております。

昔、何十年前か、30年40年前は、タクシーというのは、酔客の方が夜メインで使って、そこで私どもは稼ぐというような時代がありましたけども、今は日中、御高齢の方が手軽に、病院に通院に利用することのほうが特にメインになっております。特にこの多摩地区というか、東京都内を除いたその他の全国はみんな、多分そういう日中の通院だとか買物、御高齢者とかそういった方の御利用が主となっておりますので、運賃を上げ過ぎれば、やっぱり気軽に使えなくなってしまう。そこら辺の、今後どのくらいの幅でやっていくべきかというのが、今、岐路に立っているのかなと思っております。

恐らく市に苦情が行くのは、タクシー乗り場で待っている方が、特に深夜、終電前後に、1時間たってもタクシーが来ないと。恐らくそういうのが各駅で起きていて、それが各自治体に苦情として行っているんじゃないかと思えます。

私ども運営する側からすると、お客様って2つに大きく分かれて、タクシー乗り場で乗る方と、それから電話で呼ぶ方という2種類がいるわけです。私どもが直接顔を合わせるのは、電話をかけてきたお客様とお話をして、その方に配車するわけですけど、その時に、タクシー乗り場にお客さんが何人並んでいるかというのは私どもの配車室では見えません。結果、どうしても目の前で電話してきたお客様のほうに車を出してしまうと、乗り場にいつまでたっても車が行かないということが起きてしまうので、このさじかげんも、今ちょっと変えていかなきゃいけない。

ですから、呼んでくださるお客様にも5分余計に待っていただく。乗り場のお客様にも5分待っていただく。要するに、今までよりちょっと多めに待っていただくことで、三方一両損みたいな形で、少しずつ全体で待っていただくことで、どこかにだけしわ寄せが行くという形でないやり方で、今の

車両不足を緩和していくのが、今、手を打てる唯一の方法かなと思っています。

即効性のあるものはないので、そういう形で運用していくしかないのかなと。今、ちょっとそういうことを、会社のドライバーのシフト等も含めて検討しているところでございます。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。

順番という格好で申し訳ないですが、労働組合の代表の委員からもぜひ何か、雇用者の立場でございましたら、ぜひお願いします。

【土岐委員】 最初に2024年問題で騒がれたのはトラックの運転さんからで、バス・タクシーに関してはここ何年かで、いやトラックだけじゃないよという形で騒がれ始めているんですけども、実際に感じるのは、やはり免許取得人口の減少です。昔は地方に募集をかければ、地方から都内へという方はいました。今は地方でも人手がいなくて、逆に地方から路線の削減等をしているのもあります。

あとは、先ほども言われているように、2割長い労働時間で2割少ない給料というのは、ずっと私たちの産業は言われていまして、そんなものもある中で、今回の人手不足の報道の中でも、すごい労働時間が長くて給料が安いんだというのばかりが報道されちゃっていて、あまりいいイメージで報道されていないという状況です。私が入ったときには格好いい仕事だと思ってバスの運転手になりましたけども、今の人はそう思ってくれないのかなというのものもあるし、昔の人と比べて終身雇用というところもあんまり望んでないのかと思います。ちょっと嫌なことがあれば、辞めればどこでも何か仕事があるみたいな、そういった感覚も増えてきているというのものもあると思います。

あとは、組合員から言われるのは、利用者からの腑に落ちない苦情。バス・タクシーは一般道路を走るもので、少しの交通渋滞、事故があったりすれば遅延はします。遅れているものだから、いつも乗っている電車に乗れなかったら運転手のせいだと言われ、結構運転手さんに負担がかかっています。そういうのに耐え切れなくて、思ったことと違うとって辞めていく方もいるというので、お互いに助け合いじゃないですけど、今、鉄道でも人身事故や故障で遅れるときなので、バスとか自動車といったら、もっと道路環境で、遅れは当たり前と言っては失礼なんですけれど、ある程度広い心を持っていただいて、利用者のほうにも余裕を持っていただければと思います。

今、一生懸命うちの会社のほうは、24年問題に向けて、なるべく減便をしないようにというふうには頑張ってはもらっているみたいですけど、多少減便しないと、これから先、運行していくのもつらくなってくるんだろうなと思います。私たち労働組合としては、組合員の働く環境、そういうところもよくなるような運動をしていかなきゃいけないのかなというふうに感じています。

【岡村会長】 どうもありがとうございます。現状こういう感じなので、行政の会議とか、いろいろ、こういう認識は増えてきたと思います。やはり市民からあれが欲しい、これが欲しいというのをとにかく集めて、できることを一つ一つやっていくということですが、先ほど御発言がありましたように、欲しいというものを一つ一つ解決していくというのは、もう解決策ではなくなってきたところで、利用者のほうが上手に使いこなしていくということが求められてきたと思います。

なので、ボールはこちら側がないといたら市民の方に怒られてしまうかもしれないですけど、多分実際にボールは市民の側に本当はあって、それをちゃんと認識していただくというところを発信するのが、多分この会議だったり、副会長だったりするのかなと。

なかなか議会の答弁では難しいかもしれないけれど、幸い今日、長く皆さんに御議論していただい

たので、ちゃんと名前入りでこれが議事録になるということですので、結果的に皆さんに読んでいただけののかなと思います。そういうところもきっかけにしながら、我々もできることをもちろんやっていくわけですけども、利用者の方も上手に使いこなしていただくというところかなと、今日聞いていて、改めて思いました。

この(1)(2)関連で何か御発言ございますか。お願いします。

【瀧柳委員】 タクシーのことで一点希望なのですが、私の手元のタクシー券も本当に減っていません。なぜかという、前日、前々日に頼んでくださいということで、本当に銀星さんだけが当日対応する中で、もし可能だったら普通のタクシーの、あのふくらんだワゴン、ベビーカー乗車可能なあの部分に、車椅子が後ろからすんなり乗れたら、多分私はタクシーを、多摩交通さんを使うと思います。多摩交通さんも銀星さんも、夜中に車椅子で家に帰っている私の姿をよく見ると思うんです。夜中こそタクシーに乗りたくない、駅前からと思っているんです。

タクシー券はあるのに、それが減っていないということはそういうことなんです。もしワゴンのものが車椅子対応になったら、私はすぐ乗れます。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。なかなかタクシー、車が回せないの、結果的にそういうふうになってしまうという現状ですよ。どうもありがとうございます。

では、皆様よろしいですか。いろいろ御発言をいただきましてどうもありがとうございます。

それでは、次第の(3)シェアサイクルの御紹介をお願いします。

【事務局(伊佐)】 そうしましたら、皆様、資料3を御覧いただければと思います。シェアサイクルポート設置箇所という資料になります。

国立市は、東西2.3キロ、南北3.7キロというコンパクトなまちになっておりまして、自転車で市内の移動がしやすい環境なのかなというふうには思っております。

市では、コミュニティサイクルのステーションの設置に協力はしているところでございます。直近の令和5年12月の利用実績につきましては、利用回数1万915回で、前年同月比152.5%、利用者数が3,425人で、前年同月比150.7%となっております。

今年度におきましては、地図上の真ん中の左端のほうにあります、西国立寮ポートというところですか、それから地図の一番下のほう、泉団地前緑地というのがありますが、道路用地を提供しているところでございます。

説明としましては以上になります。

【岡村会長】 ということで、これは市が冒頭の用地を支援しているという形で、現物として支援をしているということでしょうか。

こちら、何か御質問や御発言ありますか。それでは植木委員、お願いします。

【植木委員】 今のシェアサイクルポートということで、市道の道路用地提供ということで、これは何か占用許可か何かでやっているのか、それとも市が自ら自分たちでやっているのか、教えてもらえればなと思います。

ちなみに、都道でも自転車駐輪場って占用物件になるのですが、結構悩ましいのは、最近電動キックボードが出てきていて、都道では電動キックボードのポートって今のところなくて、電動キックボードのBirdとかの会社が、大体コンビニのところちょこちょこつくっているんですけど、国立市のほうでは電動キックボードのほうも何か考えているのかどうか、2点お願いします。

【事務局（伊佐）】 まず先に電動キックボードに対してですが、現時点で、市の用地を提供しているところはありません。市内に確かにポートはあるかと思いますが、それは民間の施設でございます。業者が民間から借りているということになるかと思いますが。

それから、シェアサイクルは市として占有許可をしております、警察にも必要に応じて道路使用許可を取っています。

【植木委員】 分かりました。

【岡村会長】 ほかはいかがですか。熊井委員。

【熊井委員】 電動キックボードの話をしようかと思っていて、都内で働いているとLUUPのものをよく見かけるのですが、前回の会議のときにいろいろ議論したかと思いますが。国立だと見かけないですねという話で、あと、似たような御質問をしようかと思っただけです。

【岡村会長】 ありがとうございます。

【事務局（松平）】 先ほども話がありましたけど、大体コンビニエンスストアとか、その辺に電動キックボードのポートがあって、あと立川は中華屋さんの前とかにあるのかなと思います。国立のほうはなかなか見受けられないような印象です。

あと、電動キックボードは高架下の駐輪場に置くことができるのかとか、そういうのはちよくちよく出てきているのかなというふうな傾向でございます。

【岡村会長】 という現状でございます。

【事務局（伊佐）】 電動キックボードにつきましては、原付扱いでございますので、原付扱いのものは、原付を置ける市の自転車駐車場には置けるような形になっております。

【岡村会長】 御自身で持っていらっしゃる方からの問合せですね。シェアではなくて。

【事務局（伊佐）】 そうです。

【岡村会長】 こちら、いかがですか。

では、これは現状ということでした。ありがとうございます。

それでは、運賃協議につきまして、御説明をお願いできますでしょうか。

【事務局（伊佐）】 そうしましたら、資料の4を御覧いただければと思います。令和5年の10月1日に施行の法改正でございまして、これまでのところを御覧いただければと思うのですが、運賃の協議につきましては、地域公共交通会議、または活性化協議会において協議して届出を行うということになってございましたので、国立市においても、くにつこですとかあおやぎっこの運賃協議につきましては、これまで地域公共交通会議で議論を行ってきたというところでございます。

これが、この法改正の影響を受けまして、令和5年10月1日以降という赤い文字のところになりますが、住民の方の意見のヒアリングを実施しまして、その後、協議会において協議を行うというような形になっております。

この協議会がどんな出席者で構成されているのかというところですが、まず1つ目は市町村の職員、それから一般乗合旅客自動車運送事業者ということで、例えばくにつこでしたら立川バスですとか、あおやぎっこでしたら銀星交通に御出席をいただくということになります。それから運輸局、住民の意見を代表する方、この4者に御出席をいただきまして、協議をする必要があるというように変わっております。今後、また運賃を協議する際には、この法にのっとって対応していくということが必要になってまいります。

国立市におきましては、4番のところ、住民の意見を代表する者というところでございますが、現

在、地域公共交通会議に市民として御出席いただいている方に、御出席いただければというふうに考えております。

今後、運賃協議をする際には、この地域公共交通会議の御出席のメンバーの中から、この1、2、3、4の4者という形で協議をしていただくという形で対応していきたいというふうに思っております。

現在、くにごにつきましては立川バスの初乗り運賃に合わせた料金設定でございますが、立川バスの初乗り運賃の改定がございましたので、今後くにごの運賃についても検討を行っていくことが必要なのではないかというふうに思っております。

市民の方の意見を募集してということを考えますと、次の4月頃に、そうした運賃の協議ができるかというふうには思っております。また、これに併せて、また地域公共交通会議も開催できればというふうに思っております。

こちらの資料4につきましては以上になります。

【岡村会長】 ということ、この法改正を御存じの方にとっては、もう分かった話ではあるんですけど、初めてお聞きになる方に一言申し上げると、この会議では決めないことになりましたということです。

独占禁止法等に抵触する可能性がゼロではないということで、運賃を上げる事業者以外の事業者さんは参加しないという形になりましたということで、早速くにごの運賃改定を議論するということができれば、そういう形になりますということです。

加えて一言、会長として言ったほうがいいのかな、運賃について、この場所で意見を言ったり、議題に上げてはいけないということではなくて、あくまで決める場所がここではなくったということです。ですので、既にくにごの運賃値上げをするという方向を事前に示していただいたところですので、それについて、もちろん御意見いただくのは可ということでございますし、もしこの場で何か意見があったら、この場でいただいてもいいのかもしれませんが、ただ、議事としては、決め方が変わりましたという報告になるということかと思っています。

副会長、補足があれば。なければそれで結構ですけれど。

【事務局（中島）】 特には。大丈夫です。

【岡村会長】 ということでございますが、皆様から何か発言ございますか。

熊井委員、お願いします。

【熊井委員】 先ほどからいろいろ議論があった中で、会長が、球は市民にあるとおっしゃられて、この協議会、運賃協議会のこと私も私、存じていましたけれど、市民の代表としてここにいるのかと思います。市民の代表としてこの会議に出ていますけれども、あくまで発言は一個人のもので、当然、うちの町内会とかに話してもいいです。一個人として話しているので、どれだけ代表として意見を吸い上げているかというのと、吸い上げ切れていないというのが現状で、じゃあそういう作業をするかというのと、するツールも正直ないです。

途中で議論が出てきたと思いますが、私もこの会議に10年ぐらい携わっていて、最初の頃って公共交通計画ってたしかあったような気がしていて、その10年ぐらい前の地域公共交通計画と、コロナを経て今って全然違うと思うので、それを見直す必要性ってあるのかなという気がしていて、逆に、そういった計画を見直す中で、やはり市民の方に意見を聞いたり、パブリックコメントをしたりとかがあると思うので、吸い上げられる市民の意見もあると思うので、運賃を変えないと厳しいのも

分かっているのですが、運賃協議会があるなら受けますけれど、そういったことも併せて御検討いただければ助かるなと思いました。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。最初の御発言についてはそのとおりで、一方で、公聴会というのは別に、公聴会という形かは分からないけれども、河尻委員、熊井委員が1人で手弁当で意見を集める必要はなくて、それは別途やった上で、会議として一委員として入っていただくというふうには私は理解をしています。後者については、多分事務局でおっしゃっていただくといいかなと思いますので。

【事務局（伊佐）】 恐らく今おっしゃっていただいた計画というのは地域交通計画になるかというふうには思っております。こちらの計画は、法的に定められている計画というところではないものになっております。先ほど申し上げました地域公共交通計画というのが、これは法律で自治体に努力義務として位置づけられている計画になります。

この地域交通計画は、公共交通以外にも幅広く触れている部分がございます。例えば交通安全ですとか自転車のことなど幅広く触れていますが、この10年の間に交通安全計画というのができ、自転車安全利用促進計画というのもできまして、交通安全や自転車のことは別計画でよりきめ細かく定められておりますので、こちらの地域交通計画は、より公共交通にウエートを置いた形で、法定計画としてつくっていただければというところで、今、考えているところではございます。

そうした計画をつくっていく中では、計画の方向性というのはまた市民の方に、パブリックコメントなどを通じて御意見を聞いていくことになるかとは思っております。

【事務局（中島）】 付け足して申し訳ないんですけども、地域公共交通計画ということで、地域公共の交通って何なのかというのがありまして、バス・タクシーだけなのか、あるいはうちで今やっています福祉交通、こういったものも併せて考えていって、この立てつけの中で、きちんと責任を持った計画をつくっていきたいというふうには考えています。具体的には、ちょっと来年度というわけにはいかないんですけども、来年度あたりに骨子ぐらいはつくっていただければなというふうには考えているところではございます。

【岡村会長】 では河尻委員、お願いします。

【河尻委員】 やはりコミュニティバスというのは、市民にとって、これは自分たちのバスだという認識がないと、恐らく駄目だと思うんです。これを行政側のほうでどれだけ徹底してPDCAをやってきたのか。あるいは市民が、これは我々のバスなので我々が何とかしなきゃいけないねという認識に成り立っていないと、安易に運賃を上げるという議論には私はならないと思うんです。やっぱりそれだけやって、乾いた雑巾はもうこれ以上絞れないので、申し訳ないけれど運賃を上げさせていただきますとならないと、上げてあげようよというふうにならない。ぜひその辺を、行政の皆さんも含めて検討してほしいと私は思います。

【岡村会長】 ありがとうございます。ほか、御発言ございますでしょうか。

【事務局（松平）】 事務局でちょっと聞きたいことがあるのですが、運輸局にお聞きします。今、運賃の値上げということで、広く市民の方に周知するツールとして、例えばホームページとか、あとパブリックコメントというようなツールがあるんですけども、今、河尻さんのほうがお話いただいたように、料金につきましてはやっぱり生活に関わる、直結することだと思うので、値上げってやっぱり敏感に反応すると思うんですけども、そのパブコメの意見を吸い上げたときに、大体値上げにつ

いては反対ですよというのが通常なのかなと思います。当市は、ツールについてはホームページとかで広報していこうかなと思うんですけども、ホームページ、パブコメにつきましても反対意見というのは多数あるのかなという中でいただいた意見をどういう形で解消というか、対応していくのかということについてがちょっと分からなくて、そこの何か御意見というのがいただければなと思います。いただいた意見の取扱いにつきまして、教えていただければと思います。

【関口委員（鎌塚委員代理）】 関東運輸局東京運輸支局の関口です。実際この部分についてというのが、関東運輸局のほうとも確認をしている中で、この意見を集めたものについてどういうふうにしていくのかということですが、それを取り込んで料金を決定するというにしかになっていないので、どう考えていくかというのは運賃協議会の場で考えるのか、もしくは自治体さんのほうでしっかりもんで、事業者や住民代表の方とか住民の方としっかり話をさせていただいた上で決定していくという形になると思います。

その場が運賃協議会の場になるのか、それともその事前になるのか、そこは正直、自治体さんごとになると思うんですけど、運賃協議会の場でやるとなると、1回じゃ終わらない話が出てくる可能性があるんで、時間をしっかり取っていただいとというのがあるのだと思います。

以上です。

【岡村会長】 会長として、あまり余計なことを言うつもりはないんですけども、これ、考えてみると、別に以前の制度でも、当然市民の意見を聞き、議会に事前に報告もし、この会議でも、1回で提案して審議をしてということではなくて、最初に出して収支状況を見て、この中で議論をいただいて、それがちゃんと議事録に残って、市民が見てということをやっているわけですから、それはここでも当然やっている。

ただ、それがこういう形で「公聴会の開催等」というふうに書かれたというので、もしかして行政はぎょっとしているのかもしれないけど、別に今までちゃんとやってきたことをやってくださいということだと私は理解しているので、今までやってきたことを淡々と、ぜひきちんとやっていただきたいというのが私の希望です。

ほかはいかがですか。なので、ここには報告として、最後は、何百円になりました、というのではなく、市民からの意見や議会にこういう説明をしましたとかいうのが、もしかしたら何回かの報告かに分かれてきて、最後、協議会を開いて決まりましたと、こういうふうになるのかなという気がします。

市によっては、市内を走るバスとコミュニティバスの運賃を合わせますと最初に決めているところもあるんです。そういうところは1回の審議で終わっているところもありますし、特にそういう決めがないところは、やはりきちんと手順を踏んでやるのかなと。多分、こちらは後者ではないかなと思いますので、ぜひ手順を踏んでいただきたいなと思います。

【事務局（中島）】 何回か、運賃については改定してきている経過がございまして、その中で、コミュニティバスだけについては、今の路線バス、立川バスと京王バスの初乗りの運賃を基準とするということになっておりますので、それは前の前ぐらいのときの運賃改定のときに、そういう方針で行きますということでは一応決まっております。

ただ、いろんな御意見があろうかと思っておりますので、あとシルバーバスの扱いなども出てきますので、その辺との調整で運賃の改定は検討していきたいと考えています。

【岡村会長】 ということで、すみません、私の認識が間違っていました。大変失礼を致しました。

ほかはいかがでしょうか。

【関口委員（鎌塚委員代理）】 すみません、追加ですが、この運賃協議会というのが運賃を改定する場合だけではなくて、運輸局のほうに届出をしなければいけない手続が発生した場合は、必要な可能性が大変高いので、例えば割引や無料にしますとか、そういったお話というのも場合によっては必要というのが出てくる可能性がありますので、そこだけは、すみません、手間がどんどんかかっているんですけど、申し訳ないんですけど、やっていただければと思います。お願いします。

【岡村会長】 簡便な手続もここでやっていますが、それは同じようになるということですね。はい。

そうしますと、こちらはよろしいですか。この審議は。

どうもありがとうございました。今回、特にその他という議題はないんですけど、事務局、何か。

【事務局（伊佐）】 冒頭お伝えさせていただいておりますが、開催通知等をeメールで送信しても差し支えないという方がいらっしゃいましたら、先ほどの用紙に御記入いただいて、今日でなくても構いませんので御提出していただければ大変ありがたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【岡村会長】 ということで、事務局連絡は以上で……あ、もう1つ。

【事務局（松平）】 たびたびすみません。国立駅南口の整備につきまして、過去、警察協議等々を含めまして、平成28年度に一度、交通管理者であります警視庁と協議を行って、バスですとかタクシープールの数とかを決めているんですけども、今後、例えばプロポーザルで事業者選定をしまして、これから設計を行っていきたいというふうに考えております。一度協議の結果は出ているんですけども、それを踏まえた形で、よりよい形を目指していければなと思っております。改めて、特にバス事業者とタクシー事業者につきましては協議を行っていければなと思っておりますので、その時はよろしく願いしたいと思います。

以上です。

【岡村会長】 ありがとうございます。

ということで、一通り議事は終わりですけれど、何か御発言がある方はいらっしゃいますか。特によろしいですか。

なければ、以上で今年度第1回国立市地域公共交通会議を終了いたします。皆様、どうもありがとうございました。

— 了 —