

## 審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	平成 31 年度第 1 回立川市地域公共交通会議
開催日時	平成 31 年 4 月 23 日（火曜日）午前 10 時～11 時 25 分
開催場所	立川市役所 2 階 210 会議室
次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. くるりんバス本格運行及び実証運行状況について（利用状況・収支状況等）</li> <li>2. くるりんバスの再編について（ルート・ダイヤ改正・スケジュール等）</li> <li>3. 今後の地域交通のあり方について</li> <li>4. その他</li> </ol>
配布資料	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 次第</li> <li>2. くるりんバス年末年始の運行状況</li> <li>3. くるりんバスの再編について（案）</li> <li>4. 今後の検討の方向～保有車両の有効活用～</li> </ol>
出席者	<p>[委員] 岡村敏之会長、小倉秀夫副会長、          蛭間浩之委員（烏丸様代理出席）、堀越千秋委員（石川様代理出席）、          小林理哉委員、伊藤正人委員、村本慎治委員、依田修委員、          島田尚利委員、関根康洋委員（新井様代理出席）、田崎達久委員、          土岐雅人委員（小林様代理出席）、松田吉広委員、今井信市委員</p> <p>[事務局] 交通対策課長 浅見知明、交通企画係長 加藤暁子、          交通企画係 伊藤和香子</p>
公開及び非公開	公開
傍聴者数	3 人
会議結果	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. くるりんバス本格運行及び実証運行状況について（利用状況・収支状況等）             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 月・2 月の利用人数・収支状況等、及び年末年始の特別ダイヤ利用状況について報告。</li> </ul> <p><b>【意見・質問等】</b>              特になし。</p> </li> <li>2. くるりんバスの再編について             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前回（平成 30 年度第 4 回地域公共交通会議にて）了承いただいた再編内容を再度説明、確認。</li> <li>・ 具体的なバス停設置箇所（案）及び実査における確認箇所の説明。</li> <li>・ 実査において再編内容が変わった際の対応、市民説明会を含む今後のスケジュールについて説明。</li> </ul> <p><b>【結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ルート、バス停、ダイヤについて承認。実査後に変更があった場合は、会長と協議後、書面報告を行うものとする。</li> </ul> <p><b>【意見・質問等】</b></p> </li> </ol>

- ・資料2の「再編について（案）【全体概要】」は審議、承認済み。実査の結果、「ルート案が通れない」「少し位置をずらす」など大きな変更があった際には書面会議。大きな変更があったとしても書面会議の範囲であるだろうというのが事務局の想定。なお説明会は、具体的な時刻やルートの周知となるとの説明。（会長）
- ・バス停における軽微な変更という話があったが、資料の新停留所設置案のように、バス停がポツンと一つ立っているのは、最近の気象状況から利用者が可哀そう。簡単な屋根やテント等、雨宿りできるものがあると、小さなお子さんを連れた方やお年寄りに使い勝手が良くなるのではないか。ご検討いただきたい。（委員）  
⇒最近の猛暑から、屋根等の必要性は認識している。しかしながら歩道内の設置は歩道機能を阻害してしまう恐れがある。また、上屋があることで建築物となり、道路上の建築物として建築審査会にける必要が生じる。現在、「一定幅員が確保できれば上屋をつけていこう」という内部検討を行っている。基地跡地については広幅員歩道のため、立川バスの協力のもと新規バス停に屋根とベンチの設置をしている。広幅員歩道には同様にしていきたいが、立川市道は歩道幅員が十分でない。できるところには対応していきたい。公営住宅など敷地内にベンチや上屋設置に協力いただけるところには、セットバックなどご協力いただけるよう協議している。（副会長）
- ・武蔵砂川駅前広場乗入が8月1日の再編に間に合わず、しばらく駅に停まらないとのこと。なかなか筋が悪いが、そうせざるを得なかったということか。（会長）  
⇒工事の関係で致し方ない。砂川ルートは、現状利用状況が良くないが、駅前広場乗入後は利便性が向上する。支線であることも含め、地域の方にはご理解を求めることとなる。（事務局）  
⇒利用者数が増加する見込みがないので理屈上仕方がない。現在の工事進捗状況から、9月末には工事終了、10月1日に正式供用開始を予定している。しかしながら、現在も一般車両とタクシーは暫定利用可能となっている。工事の進捗を見ながら、利用者の安全確保も含めて実査が可能であれば、8月1日の乗入れに向けて警察協議等の努力をして行きたい。（副会長）
- ・認可上は8月1日の段階で駅前広場に乘入れているということか。それとも改めての認可となるのか。（会長）  
⇒会議での承認は、前回いただいているが、交通管理者との調整がこれから。8月1日の再編と武蔵砂川駅前広場乗入は異なるタイミングになる。ただし、副会長の説明の通り、工事進捗により実査が早急に行われて、8月1日再編と同じタイミングで手続きができれば、同時期の認可となる。現状としては厳しい状況。（事務局）

- ・なかなか確定できない中で事務局も大変だとは思いますが、お客様にとっては「いつから使えるのか」が重要。ましてや新規設置停留所なので周知が難しい。マップも含め、どのように準備や周知をするのか、よく考えてほしい。(会長)

### 3. 今後の地域交通のあり方について

#### (1) 近隣市の状況

- ・国立市デマンド交通試験運行の結果について、事務局より国立市ホームページ掲載資料をもとに説明。その後、会長から補足説明及び見解を伺った。

#### 【意見・質問等】

- ・当初から一日1本か2本の運行ではないかと予測はしていたが、「4千枚チラシを配布して、実質3名が十数回利用した」という結果はかなり厳しいものであったと思う。「ニーズがない」と言って切り捨ててしまうのは、あまりに地域に寄り添っていないと思うが、現状のニーズとあっていない方法であったと思う。ニーズはあるがどのようなニーズであるのかは、かなり掘り下げた調査をしないとイケない。実際に国立市は福祉部門と交通部門共同で、特に高齢者の移動に関する調査、生活に関する調査を行った。生活で何に困っているのかという点に寄り添って調査しようとしている。デマンド交通は、理屈上はどのようなニーズにも対応できるが、現実にはどんなニーズの方にも中途半端で結果的に選ばれない。本当にこれしか移動手段が無いのであればいいが、多摩地区にはそのようなところはない。多摩地区にはこのような形態の運行はなじまないのではないか。(会長)
- ・参考資料3の黒い枠内が、利用可能な居住者の対象範囲のことと思われるが、行先としてはどこになるのか。(副会長)  
⇒地図の二重丸で書かれている商業施設や病院等が行先。地域内もしくはそのすぐ外側の生活施設。(会長)
- ・調査によると今回の対象地域の方は「医療施設については南武線の北側まで行っている方が多い」と国立市職員から聞いたことがある。昨年都市計画マスタープラン改訂時にも「こういったニーズにこたえるようインフラを整備していきたい」と説明があった。そういったことから、南武線の北側エリアまで運行すれば、ニーズがもっとあったかもしれない。しかし、300円という負担について市民の方々がどう感じるのかは重要。くるりんバスでもいまだに「100円に戻してほしい」という意見がある。「負担感」というか、市民の皆様が「自身の移動に対してどのくらいの対価を支払えるのか」という認識の違いが課題。(副会長)

## (2) 今後の検討の方向

- ・「今後の検討の方向～保有車両の有効活用～」について説明。

### 【意見・質問等】

- ・西武バス、京王バスはポンチョを導入しているか。導入している場合は車両の状況はどうか。(副会長)

⇒西武バスは導入している。清瀬市で使用しているがそろそろ危なく、代替えすべき時期かと考えている。10年、11年で代替えと考えており、そろそろ時期が近い。車両のトラブルはそれほど出ていないが、経年に伴い修繕費もかかり、代替えをお勧めする状況。(委員)

⇒京王バスもポンチョを複数台持っている。途中オーバーホールが必要だが、基本的には12年使用と思っている。できればもう少し伸ばしたいと思うが、やはり整備はそれなりに必要。(委員)

- ・再編コンセプトの一つ「車両5台の有効活用」の中で市民ニーズに応えていきたいと考えているが、あと3年くらいで車両限界がくる。そろそろ移動支援についてどうしていくかということ、この会議でしっかり議論していく必要がある。市も長期総合計画の後期計画(5年)に入っていく。全庁的な移動施策について、まちづくり部局だけでなく全庁的・横断的に検討してかなくてはならない。当面は議論する外部組織としてはこの地域公共交通会議のみ。幅広くご意見を伺っていきたい。なかなか難しい問題。税の投入のあり方として理屈上と現実が合うか合わないかということもある。この場で有意義な議論を一つずつ積み重ねていきたい。(副会長)

- ・自治会長も含め、我々は市民代表。我々の血税を使われているという立場となる。タウンミーティングなどで市長と直接話をさせていただく機会があるが、公共交通のあり方と市民の移動手段については料金に対価できない次元に来ている。運賃によって乗るとか乗らないとかではなく、目的と手段が逆転しないように、市民ファーストで考えてほしい。そのため最初に「どれだけ移動手段がない人がいるのか」「一人暮らしの方がどの町にどれだけいるのか」という市民の社会実態を我々市民に見せてほしい。そのうえで手段として、「ここにはデマンドを導入しよう」とか「この地域にはUDタクシーを導入しよう」とか、ステップを踏んでほしい。「次はこの手段があるからやる」となると本末転倒となってしまう。実態調査をまずやっていただかないと、手段が先行してしまっている。この場に社会福祉協議会の方も自治会長もいらっしゃるが、それぞれの立場で幅広く議論していかなければならない時期。経済産業省のバックアップでCREW(クルー)というものも出てきている。素人の運転する一般の車両が、ヒッチハイク方式で一般の方を乗せてお金をもらって運行するもの。そんなものまではびこっている。安全面の問題も出

てくる。自由な市場ではあるが、まず「公共交通ありき」だと思う。市民の使いやすさを考え、まずは生活実態を押さえてほしい。(委員)  
⇒この地域公共交通会議は平成 28 年度の再編に向け、手段ではなく「どういう目的で走らせるべきか」ということから議論してきた。特定年齢層ではない「交通不便地域」という地域を対象に、公共交通の空白部分についてカバーをするために走らせた。そこに、特定年齢層である高齢者向けや障害のある方に対してどうするか、という話が出てきた。今まで地域公共交通会議でやってきたことと目的が違う。もともとくるりんバスは福祉バス「あかね号」からスタートした。車両の再活用ということで、目的を明確にせずにコミュニティバスとして走れるところを走ってきた。そうすると「税の投入のあり方としておかしい」という話になった。そこで再編に向けて「交通不便地域のサポートを目的とする」「税のあり方として収支率をしっかりと確保する」「本来の地域交通である路線バスの経営を圧迫しないように路線バスと競合しない」という明確なコンセプトでやってきた。それに加えて高齢者が増える中での新しいニーズとして、「福祉的要素を地域公共交通がどのように受け止めるのか、または受け止めないのか」そして「受益者負担をどう考えるのか」というように背景が新しいチャンネルに変わってきている。そういったことから、地域の実態がどうなっているのかという点は重要。しかし、おそらく地域ごとの特性はあまりないのではないかと思う。「手段ありき」「車両ありき」ではなく、地域公共交通会議として「何のために」「何をするのか」という目的をこの場でしっかり議論したい。その上で「どう市が関わるのか」「民間にお願いするのか」「どのような手法をとるのか」等を次のステップとしてしっかり議論していかなければならない。これについては福祉セクションも含めて多角的な議論を進める。この会議でも必要に応じてそういったセクションの職員に参加いただくことも考えている。(副会長)

- ・最近の状況を見ていると、家の前にバス停があり 15 分おきにバスが来ていて歩くこともできるが、出かけないという人もいる。今までの交通政策だと、車を用意して安全に動かして、それに一定程度お客さんが乗っているということが大事だと言ってきた。その手法ではこぼれ落ちる方が、今までと異なり「少数ではなくなってきた」ということをきちんと受け止めなければならない。一方で、お客さんがたくさんいる所でも、運転手が少なくてバス運行の維持が難しくなっている。補助金を出したらバス会社が車両を動かしてくれるということでもなくなってきた。普段の決まった移動先への移動手段の確保も難しくなってきた。個々に寄り添うことも必要だが、まとめてたくさんの人を運ぶということも、放っておいてできる状

況ではなくなってきた。片方によらず、両方見ていかなければならないことが、今の難しさになっている。くるりんバスのように小さなバスとはいえ 30 人位乗れる車両は、移動先もわかっているニーズもしっかりあるところに対してきちんとバスのサービスを提供していく必要がある。よって、1 便あたり二人以下という状況は、交通ではなく福祉的なところで地域をカバーしていく事にしないと、乗っている方のみ救えていて、その 10 倍 20 倍 100 倍くらいの方を置き去りにしている可能性がある。今まで交通で面倒を見ていたところをあえて撤退し、福祉できちんとやるというのは、交通としても福祉としても必要かもしれない。これは地域の方に寄り添い議論をしていかなければ結論が出ない。市民は「何かわからないけど困っている」というのは言いにくい。具体的に「これが欲しい」とならないと意思表示しにくい、市民に「これが欲しい」といわれると市側は具体的過ぎて「それはできない」という回答になってしまうことがある。委員のおっしゃった通り、本当に正面向き合っているといかなければならない。場合によってはアンケート調査ではなく、社会福祉協議会の方々の肌感覚のようなところに答えがあるのかもしれない。そういうことをやっていくべきではあるが、一方では、個々の車両のサイズなども重要ではある。(会長)

- ・全世帯調査のようなもので統計数字が取れると一番良いが、それは難しい。パーソントリップ調査で、ある一定のゾーンでの大きな傾向は出る。しかし我々はもっと小さいトリップ、パーソントリップ調査でのゾーン内の移動についてカバーすべく議論している。そこについては、定性的にやっていくしかない。過去にもやってきたが、立川駅前以外、市内での地域特性はほとんどないとみている。交通マスタープラン作成時の調査では多少の時間軸の差はあるものの、大きなトレンドで見ると地域差はほとんどなかった。それよりも総論的に「だれを対象に我々は議論をすべきなのか」をしっかりと議論し、その解決策のツールとして「何をどう選択していくのか」を議論していくべき。他の事例を見ても「これは！」という決め手がないのでなかなか難しい。(副会長)

- ・手段は先行しがち。ゆくゆくは自動運転とも言われているが、自立運行、ロボットタクシーは、駄目。路車間通信技術・車車間通信技術という車のセンサーが届かない範囲の交通状況を把握していないと、完全管制下での運行はできない。国は国際競争力を高めるためのアピールとしてそういう方向に進んでいるが、まだ早い。生身の人間のいるうちは、人間の温かみを感じる乗り物でやっていくことは大事。その基盤があってこそその先進技術と思う。人的手段はある。高齢福祉課・障害福祉課・社会福祉協議会・自治会等を使って、実

際に直接人と話をしながら「どういうところに」「どんな問題があるのか」を把握していかないと高齢者の事故につながってしまう。「いつまでも自分の好きな時に乗れる車が欲しい」というのは誰もが持っている願望。大きな社会問題にもなっている。単純に「バスだ」「タクシーだ」という話ではなく、基本的に原点にかえて「今、立川市で移動に関してどんな問題を抱えているのか」という調査から入らないと、どうしても先走ってしまうと思う。気を付けてやらないと良いものはできない。(委員)

・「どこに行っているか」という調査はバスの計画には大切だが、福祉的には「どんな生活実態か」が大切。移動実態ではなく生活実態。そうすると、立川だけでなく全国どこでも地域差はない。地域でどれだけ取り残されている方がいるのか、取り残されている方はどんな生活実態で、どういった支援があるとよいのか、というのは福祉部局は把握しているのではないか。もしかしたら交通ではない、移動とは別のところに課題があるのかもしれない。一方で、本当に移動(交通)でないと救えない部分は、福祉では扱えない。そこは交通がしっかり救わないといけない。(会長)

・法律では、一般乗合旅客や一般乗用旅客という位置づけがあるのだから、しっかりと守らなければならない。歴史もある。自由市場で色々なものが出てくる中で、国土交通省としてはあまり規制せずに見守っている。そういう中で、どこかの街がやっているから採用しようとかいう短絡的なものではなく、本当に良いモビリティは何なのかを慎重に検討してもらいたい。(委員)

⇒自動運転もレベル5になれば良いだろうが、インフラが整ってないとできない。そこまで整えば、コミュニティバスではなく路線バスが次世代型の運行になれば良い。我々が対象としているところでは自動運行は難しい。多摩ニュータウンのようにインフラがしっかりしているところのコミュニティ内移動であれば、自動運行も可能。今我々が議論しているコミュニティバスではインフラ上不可能なので議論しても仕方がない。ご意見の通り、どこかの自治体の手段をはめ込めば良いというわけではない。まずは「何のために」議論をしているのか目的意識をきちんと整理した上で、それを解決するためのツールは何なのかというロジックでいかないといけない。車両ありきや他市事例の実施というのは本末転倒と思う。(副会長)

・以前、横浜市大など大学と一緒に調査を行った際は、ほとんど「ちょい乗り」の利用だった。町の人ほとんど「決められたところをちょい乗り」で使うだけ。立川もおそらく同じ実態だろうと思うが、決めつけずに調査を行ったほうが良い。調査はアンケートではなく直接聞き取りで。中央道で高齢者が運転する逆走軽トラに合ったこと

	<p>がある。そういった切羽詰まった時期に来ていることを共通理解として押さえていかなければならない。新しい取り組みについてはそういうあたりも共有したい。(委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・この件は引き続き意見交換していく。どこの自治体も福祉と交通でピシッと分けるということではなく、良い意味で領空侵犯していくことで潮目が変わってきている。多摩地域は人もたくさんいるのでニーズが見えやすくいろいろなことができるはず。ぜひいろいろなことに取り組みたいと思う。(会長)</li> </ul> <p><b>4. その他</b></p> <p><b>(1) 路線バス（けやき台団地行き）の運行について（報告）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西武バスより、「立川駅北口～けやき台団地」線の西武バス運行終了について説明。立川バスとの共同運行であったが、西武バスの撤退に伴い、西武バスが運行していた本数を立川バス増便という形で対応。5月16日から実施。</li> </ul> <p><b>【意見・質問等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高松大通りか立川通りに西武バスもしくは立川バスでの単独バス停はないか。</li> </ul> <p>⇒共同運行であったので、同ポールとなっている。(委員)</p> <p><b>(2) その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今様々な地域で様々な運行形態での、交通・実証運行があるようだが、国土交通省から何かそういった情報提供などはないか。(副会長)</li> </ul> <p>⇒しいて言えば運送事業ではなく自家用で無償でやっている地域が複数ある。新しい形態で試みようというのは基本的にはあまり出てきていない。アプリ型、路線の定期・不定期等、既存の様々な形式を地域ごとにどう活用するとうまくいくのかという判断をする時期になっているのではないか。バスだけではなく、バスとタクシー、さらに自家用も含めて考える時期に来ている。(運輸局)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「今後の地域交通のあり方」については、今後も継続課題として取り組んで行くので、委員のみなさまからも積極的な情報提供をお願いしたい。次回は8月中旬から下旬の開催を予定している。この間、説明会も実施する。次回は、この間に発生した課題も含めてご議論いただきたい。開催1ヶ月前を目途に開催通知をお送りする。(事務局)</li> </ul>
<p>担当</p>	<p>まちづくり部交通対策課交通企画係 電話 042-523-2111 (内線 2280)</p>