

審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	平成 31 年度第 3 回立川市地域公共交通会議
開催日時	令和 2 年 2 月 7 日（金曜日）午前 10 時～11 時 42 分
開催場所	立川市役所 2 階 210 会議室
次第	1. くるりんバス実証運行状況について（利用状況・収支状況等） 2. 課題確認と検討 3. その他
配布資料	1. 次第 2. 再編後の利用状況について 3. 武蔵砂川駅前広場の利用開始について 4. 今後のスケジュールと運行の方向性 5. 近隣市等の状況 6. 庁内検討プロジェクトについて
出席者	〔委員〕岡村敏之会長、小倉秀夫副会長、 青山伸也委員、蛭間浩之委員、小林理哉委員、伊藤正人委員、 村本慎治委員、小池毅委員（鈴木様代理出席）、関根康洋委員、 早田俊介委員、松田吉広委員、今井信市委員 〔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
公開及び非公開	公開
傍聴者数	3 人
会議結果	1. くるりんバス実証運行状況について（利用状況・収支状況等） （1）令和元年 12 月までの運行状況 （2）武蔵砂川駅前広場の利用開始について ・令和元年 12 月までの利用人数・収支状況等について報告。 ・資料により、西砂ルートと支線の利用状況、及び 10 月 1 日より利用開始した武蔵砂川駅前広場について報告。 【意見・質問等】 ・説明の中で「くるりんバスが路線バスの利用者を食っている可能性がある」とあったが、そもそも利用者の母数が増えており、その中で利用者数の比率が変わったという点は気にせず、数だけ把握していれば良いのではないかと。（委員） ⇒もともとくるりんバスの運行コンセプトの一つに『路線バスの補完』がある。路線バスそのものの経営が今後どうなっていくかわからない中、「フィーダー交通の基幹である路線バスをくるりんバスが圧迫すべきではない」という点から『路線バスの補完』というコンセプトを 1 つの柱にしている。料金体系の関係で路線バスではなくくるりんバスを利用している人がいるとしたら、しっかりチェックをしなけ

	ればならない。異なるニーズによる増加で増えているのであれば良いが、路線バスと比較したデータ検証を行い、改めて作成した資料により影響の有無を確認していく、というのが事務局の説明。（副会長） ⇒市民からすると、移動の選択肢が増える方がありがたい。新しくコミュニティバスのルートができ、その利用度が上がることで「民間バスの利用者を食ってしまう」という評価にもっていったってほしい。（委員） ⇒ユーザーからすると、「行きたいところに行く手段が多い」ことは良いことだが、全体の都市構造を考えたときに、人口が減少していく中ではバス利用者も減り、路線バスの営業が厳しくなってくる。収支が悪い赤字の路線は「廃止」が究極の選択となる。その様な状況で、地域全体のフィーダー交通である路線バスの足を、税を投入して引っ張ることが無いよう、それぞれの役割バランスを保っていられるようにチェックしていきたい。市民目線では移動手段が多いほうが良いが、長い目で見ると役割分担は必要。（副会長） ⇒民間事業者同士の競争ならば良いが、コミュニティバスは税金を投入して運行しているので、民間事業者との競合はバランスが良くない。とはいえ、「少しでも路線が重なるから運行できない」というのも全体としては良くない。くるりんバスの場合は重複が全体の3%なので、200人程度。1ヶ月200人程度をどう見るか。民間路線バスから移ったかどうかの検証は難しい。200人程度の利用は容易に上下変動する数値ではあるので、誤差の範囲ともいえる。（会長） ・松中団地は建て替え中で、本来の1/3程度しか居住していない。建て替えが終わると居住者が増えてくる。そもそも利用対象人口が変動してきているので、工事が完了すると地域そのものの利用ニーズが変わってくる可能性もある。（副会長） ・1年程度経過した時点で、西砂ルートに近い路線バスのデータと併せて検証できると良い。（会長） 2. 課題確認と検討 （1）今後のスケジュールと運行の方向性 ・次年度の地域公共交通会議の開催回数、検討内容について説明。 【意見・質問等】 ・運行の収支率については安定してきたが、車両の限界が近づいてきている。何とか延命し、維持はしていきたいが、10年、20年もつわけではない。新たな車両に入れ替えるのか、違う公共交通のネットを考えるのが肝になってくる。市内移動プロジェクトによって、市民の移動をどういう視点でとらえ、どう取り巻くのか、そしてそれを行政もしくは民間がどうサポートするのか、といったところに軸足をお
--	--

き、庁内プロジェクトの検討状況も踏まえながらこの会議体の中にフィードバックし、ご議論頂きたいと思っている。来年度からは、今までの「くるりんバスの運行チェック」から、『移動』そのものに関する地域公共交通について議論していただく形に、軸足を少しシフトしていく。(副会長)

3. その他

(1) 近隣市の状況

(2) タクシーの運賃改定について

(3) 庁内検討プロジェクトについて

- ・近隣市の状況について、小平市・東大和市のコミュニティタクシーを紹介。
- ・タクシー新運賃導入について説明。事務局説明後にハイヤー・タクシー協会より補足説明。
- ・1月に開始した「立川市民の移動に関する検討プロジェクト」の検討内容を報告。

【意見・質問等】

- ・ハイヤー・タクシー協会に質問。以前社会実験で、迎車料金の変動制があったかと思うが、その後どうなったのか。また今回、迎車料金が定額になったとのことだが、いくらになったのか。(副会長)
⇒迎車料金については、いままでは初乗りの距離から1km分を使用していた。ご自宅から出発した際に、2kmではなく1kmのところでメーターが上がる仕組み。今回からは、ほとんどの会社が定額の300円を採用。迎車をお願いして初乗り500円で、近距離利用だと、合計800円になる。23区であれば、街を走っているタクシーもあり、手を上げれば初乗り料金だけで利用可能だが、街から外れれば外れるほど「流し」をやっていないので、実際タクシーを呼ぶと今までより割高になってしまう場合がある。だが、駅から1km先の病院へ行く際には500円で行ける。駅に近い方は有利だが、駅から遠い方は値上げになってしまった感じ。実証実験は、事業者が個別にやっていたため、協会として詳しいことはわからない。ただし、タクシーの運賃は国の認可が必要であり、迎車0円で設定したという事業者は聞いていない点から、現在は定額でやっているのではないかと。協会に「うちからタクシーを利用する場合どこの会社があるのか」と問合せが入ると、その地区を運行している事業者を案内する。その際、料金体系をすべて把握しているわけではないので、迎車料金までは案内できない。その事業者のホームページ上で確認すればわかるが、今のところ迎車を0円でやっているという事業者の情報は

	入っていない。庁内検討プロジェクトの資料の中で、タクシーの乗合い利用についてあったが、実は東京都内でアプリを使ってマッチングする「乗合い利用の実証実験」を国土交通省が実施した。その時は「見知らぬ人と乗り合わせることに抵抗がある」という意見もあった。実装時期については国から具体的な話が来ていないので、協会としても注視している状況。(委員) ・新運賃は 1.2 km 500 円で、昔のワンコインタクシーのような状況。途中 1.2 km 以内で渋滞となった場合には、1 分 90 円とられるのか。(委員) ⇒時間距離併用運賃となっており、例えば時速 10 km 以下の時は距離を走らなくても一定時間ごとに料金がかかる。今までと同じ。(委員) ・くるりんバスの路線図で左下のスケールバーを確認いただくと、ちょうど記載スケールの距離の 2 倍が 1.2 km (短距離運賃の距離) になる。各駅で円弧を描くと、立川市のほとんどの地域が、モノレール・西武線・JR の駅からカバーできる。くるりんバスは 1 乗車一人当たり約 500～600 円かかっているが、コストという点で見ると、交通結節点である駅までの利用では、短距離運賃でタクシーを利用する方が安くなるという結果が数字上は出てくる。税を投入していることから民間事業者の料金体系も含めて、コスト意識を持ち、比較して議論していきたい。(副会長) ・駅から行先へ向かう場合は良いが、「自宅から交通空白地域へ出かけられない」という問題がある。駅中心よりも学習館や町会の公会堂を中心にして、タクシーを常駐させておくことを考えたほうが良い。500 円タクシーができたことで、選択肢が広がった。効率の良い運行ができるようになる。多摩地区でこの料金体系が採用されるのは良いこと。高額なバスを 1 台購入するよりも、地域ごとで迎車料金だけを市が負担するというだけでも、住民がとても助かるのではないか。(委員) ・近隣市町村の報告のなかで出た、「コミュニティタクシー」と「コミュニティバス」の違いは何か。「タクシー」なのに好きな場所へ行かれないのは不思議。認識が混乱する。(委員) ⇒乗車人員の違い。道路運送法で違っているだけだが、市民目線からすると「なぜ？」となることは理解できる。(会長) ⇒11 人乗りの「キャラバン」や「ハイエース」でも道路運送法では旅客運送上の乗合い。バスが小型化しただけの実証実験をやっているという認識で良いか。(委員) ⇒タクシー事業者がやっているので「バス」ではなく「タクシー」としているともとれる。(会長) ・タクシーは、駅から乗るには良いが、自宅近辺からいかに交通結節
--	---

	点まで行くかが課題。砂川地域を流しているタクシーは見ない。先程「市内のほとんどの場所が初乗り短距離運賃で行かれる」と言ったが、迎車料金を考えるとコスト的には高くなってしまったことが分かった。新しい視点として議論する要素の一つとなるのではないか。（副会長） - 小平市と東大和市の実証運行の「目的」「対象」は何か、把握しているか。（副会長） ⇒小平市は、地域の声として、地域の方の「鷹の台駅までの移動」「病院、商業施設までの移動」として運行。東大和市は坂の多い地域の方の移動のために運行。（事務局） ⇒小平市は路線バスも走っているが、「上水新町地域センター」「南台病院」辺りは路線バスが走れない。その地域の方を駅へ移動させることが目的。東大和市は、1時間に2～3本の路線バスやコミュニティバスが運行している地域の奥にある細い道を、地元の要望によりタクシーで運行することになった。大型バスがあり、コミュニティバスが運行し、そのさらに奥をタクシーが走るということで、どこまで利用が伸びるのかはわからない。要望がありガイドラインに沿って運行が可能となったため「走らせてみよう」となった。東大和市については、タクシー事業者も運転手不足で、市内事業者からは運行の担い手として手が上がらず、小平市で実施している事業者をお願いした経緯もある。タクシーの稼働台数も埼玉県辺りでは非常に厳しくなっている。立川はまだタクシーがいるが、地域によってはタクシーの稼働そのものが厳しくなっている実情がある。（委員） - 各市のやり方は、「とりあえず社会実験で走らせてみる」というように見える。「目的」も「対象者」もはっきりしていないのに、「とりあえずカバーできていないのでタクシーを走らせてみよう」というような市が多いように見える。それは非常にやり方としてロスが大きいと思う。「目的」「対象者」「目的によってどこに接続すべきか」をもっと議論をしたうえで社会実験をしないと、社会実験そのものの結果は出ないのではないかと思います。（副会長） ⇒紹介された2市については、恐らく、市として「新たな交通手段導入の基準」があり、地域組織も作っているので、「単に要望を寄せ集めて、それをそのまま受けて、市主導ですべて実施」というわけではなく、かなり地域の方に知恵も出していただき、汗もかいていただいている。立川市で利用者が伸びなかったエリアでも地域には入ったが、ルート再編については市主導で行った。2市は立川市に比べるとかなり地域に入り、ボトムアップでやってきた事例。その上でやめるかやめないかも事前に示しながらやっている。（会長）
--	---

	⇒地域ニーズと実態が伴わないことがある。曙ルートのように、要望があってもやってみるとうまくいかないことがある。実際やってみて、利用者が伸びずに廃止するという過程も必要なのかもしれない。小平市のブルーベリーのルート設定はいかにも行政が考えたルート。若葉町団地を50m南に行けばグルメシティも郵便局もあるのに、小平市で折り返すのは、行政がやることらしい。自身の戒めも含めての感想。(副会長) ・市境と人の移動は全く異なる。コミュニティワゴンの運行になるとなおさらバスの入りにくい市境を運行することになるが、最初のとっかかりとして各自治体の個別の地域公共交通会議で議論をするので、別々のものになってしまう。かなり機運が熟して隣接市同士で「合同でやりましょう」となるとそこからはうまくいく。地域の方は、一生懸命考えても話を持っていくのは自身の市にのみとなるので、近隣市と常に情報交換をする良い。特に武蔵村山市、東大和市、小平市と連携すると良い。(会長) ⇒立川バスでコミュニティバスを運行している近隣5市とは定期的な情報交換を行っている。市境の運行については、「行政の枠組みでやっており非効率」「車両も共有すると良い」などという議論はあるが、なかなか財政支出については壁がある。連携が必要なことは認識している。くるりんバスが昭島駅へ入っている点、MMシャトルが武蔵砂川駅へ入っている点は、広域連携が図れている部分だが、昭島駅と武蔵砂川駅乗入れ以降はあまり進んでいない。(副会長) ・まず実践してみてデータを取りマーケット開拓をする「プロダクトアウト型」と、まず市場調査を行う「マーケットイン型」がある。デマンドタクシーは、ほとんどがプロダクトアウト型で失敗している。まず実態調査をしてから、庁内検討プロジェクトで検討した「移動ツール」の中の合うものを選ぶのも良い。(委員) ・子育てママが子連れで相乗りをすることが多いが、チャイルドシートをつけていなかったりしているのではないかな。タクシーではどのような扱いになっているのか。(委員) ⇒道路交通法では、路線バスもタクシーも免除対象となっている。海外では路線バスのシートにチャイルドシートがあり、子どもはチャイルドシートに座らないといけないという国もある。日本国内は免除。実態として難しいからであろうと思う。(会長) ⇒予約でタクシーを利用される場合に使えるように、チャイルドシートを置いているタクシー事業者もある。(委員) ・子育てママさんの自家用車相乗りは、「事故があったらどうしよう」「運転する方にのみ負担がある」などの理由から、潜在的には相乗りを嫌がる人もいる。タクシーできちんと資格のある人に運転して
--	---

	もらった方が安心ではないか。そういった友人同士のタクシー相乗り利用は、最近ないか。(委員) ⇒ぜひタクシーを使ってもらえると良いと思う。(委員) ・自家用有償運送でタクシー事業者を脅かしているところがあると聞いたが本当か。(委員) ⇒自家用有償運送は交通空白地域での運行となるので、競合はしないが、福祉有償運送とタクシーの競合は少しある。(委員) ・庁内検討プロジェクトの「市民要望・実態一覧」に、特に立川駅南口の地域で空欄がある。どんな手法で要望を把握したか。(委員) ⇒現在記載があるものについては、特に新たな調査を行ったものではなく、各課の担当が把握している声となっている。地域の特殊な声ではないものは、「全体欄」に記載している。今後については、高齢者は計画策定に係るニーズ調査の結果や、地域福祉コーディネーター、地域包括支援センターへの聞き取りを想定。大々的な調査は想定していない。(事務局) ・地域別で検討すると、地域の特殊性と判断されてなかなか施策につながらないことがある。同じ立川市内であれば、居住地による違いはほとんどなく、所得や車を持っているかなど「生活」によった違いの方が、影響ある。地区別と違う整理があると思われる。人口調査等で地域にどのような方が多いかという特性はざっくり見られるのではないか。「移動」という観点で見るとなかなか数字としては捉えにくい。交通の調査だと地域ごとにしがちだが、細かすぎてなかなか次につながらないことがある。(会長) ⇒地域に出て行くと「うちの地域は高齢化がすごくて」というような声が上がるが、人口データでみると、他のエリアとそれほど大きく変わらない。市民移動については、地域毎ではなく、個々の性質的なもので分けて「移動」に着眼したほうが良いのではないか。(副会長) ・最大多数の最大幸福を目指す総論をするのか、エリアごと特性を調べてそこにマッチングするものを選ぶのか、どういう幸福を市民に投入するのか考えてもらいたい。(委員) ・手法を展開するときに地域によってツールが変わる可能性があるが、まずはそもそもの「活動」「暮らし」に着眼して「移動」をどうとらまえるのかを庁内で検討していきたい。(副会長) ・神奈川県金沢区と磯子区で調査をしたとき、エンゲル係数の違いが相乗りの受け入れ具合と関係性があった。そういった特性もある。参考にしてもらいたい。(委員) 3. その他
--	--

	(4) その他 ・ M a a S の実証実験について事務局より説明。 ・ 委員の任期について、次回が今任期の最終会議になる旨を説明。 【意見・質問等】 ・ M a a S には期待している。今回は社会実験でごく一部のデータになるが、今後はタクシーも利用できるようになると良い。(副会長) ⇒これから手掛けて行かないといけない。タクシーは、現状では電話での依頼よりアプリでの配車が増えてきている。アプリも一種類ではない。使いやすさや規模の違いがあるが、今後はそう言ったところに M a a S が入ってくるのではないか。(委員) ・ アプリでも迎車 300 円かかるのか。(副会長) ⇒かかると思われる。多摩地域は駅待ち、車庫待ちが多い。なかなか手を挙げてタクシーを止めることはない。(委員) ⇒駅では呼べないアプリもある。多摩地区では駅まちタクシーがない事もある。今後はいろいろと使い勝手も良くなってくるのではないか。(会長) ・ 次回は 5 月頃の開催を予定している。開催 1 ヶ月前を目途に開催通知をお送りする。(事務局)
担当	まちづくり部交通対策課交通企画係 電話 042-523-2111 (内線 2279)