

審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	平成 31 年度第 2 回立川市地域公共交通会議
開催日時	令和元年 9 月 3 日（火曜日）午前 10 時～11 時 15 分
開催場所	立川市役所 2 階 210 会議室
次第	<ol style="list-style-type: none"> 1. ぐ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） 2. ぐるりんバスの課題確認と検討 3. 今後の地域交通について 4. その他
配布資料	<ol style="list-style-type: none"> 1. 次第 2. ぐるりんバスの課題確認と検討 3. 今後の地域交通について
出席者	<p>[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、堀越千秋委員（石川様代理出席）、土岐雅人委員、小林理哉委員、伊藤正人委員、村本慎治委員、依田修委員、小池毅委員（石田様代理出席）、島田尚利委員、関根康洋委員、早田俊介委員、</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	6 人
会議結果	<ol style="list-style-type: none"> 1. ぐ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"> ・令和元年 7 月までの利用人数・収支状況等について報告。 ・再編後の運行状況報告。8 月 1 日から 10 日までの利用状況について説明。 <p>【意見・質問等】 特になし。</p> 2. ぐるりんバスの課題確認と検討 <ul style="list-style-type: none"> ・再編に伴って実施した地域説明会の開催状況を報告。 ・継続的な課題として、車両の老朽化と新規路線設定の難しさを説明。 <p>【意見・質問等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・逐次少しずつ行う改善については、やれるところは既にやってきた。バスの取り換えや廃車の時期も含めて、そろそろ検討する必要があるが出てきている。（会長） ・車両と道路の幅員について、通りの歩行者数によって規制が緩和されるとか逆に厳しくなるとかいうことはあるのか。（副会長）

⇒警視庁の判断による。条件としては厳格ではないと思うが、怖いのはバスと歩行者、特に子どもの事故が起きてしまった場合。バスと歩行者の安全確保に関して、認可には妥協はしない。(委員)

- ・立川市は生活道路拡幅事業で幅員を7mにしている。相互通行で車両通行確保すると、マウントアップしてガードパイプ無しの歩道で2m必要となる。両側につけると4m必要になり、車道部分が3mしか確保できず車両の相互通行ができなくなる。そこで生活道路拡幅事業では歩道整備をしていないが、くるりんバス(ポンチョ車両)を運行するには安全面確保から物理的な課題が出てきてしまう。(副会長)
- ・道が広がったことで自動車のスピードが出やすくなるが、バスは通れなくなるというのはなかなか難しい課題。先程「認可に妥協はないだろう」と話があった。それはその通りではあるが、バスの運行ができないと自家用車が増えてより危険になる。バスが運行できないことによって相対的には危険が増えることもある。判断が難しい。(会長)
- ・地域総体でバスの運行が必要となれば、地域の安全を地域で見守るという判断もある。ソフト的な話もセットで考えて行かないと、利便性と安全性が相反してしまう。今後は地域で選択してもらうことも検討していかないといけないかもしれない。(副会長)
- ・国によっては、路線バスの乗客が乗降中には自家用車は追い越しをしてはいけない(交通違反)としているところもある。多くのバス停周辺の事故は乗降時やその前後で起こっている場合がある。道路交通法を変えるというのはなかなか難しいが、本来「バスやバス利用者を大事にしましょう」というのであれば、本当は自家用車よりバスや歩行者優先なのではないかと思う。そういった安全に関するルールを地域で広めるということもある。(会長)
- ・これらの課題はあまり長期的な話ではない。再編する場合は1年で具体的な話を進める必要があるので早めに取り組む必要がある。(会長)

3. 今後の地域交通について

- ・近隣市の状況について、小平市・西東京市・東久留米市の実証運行を説明。
- ・タクシーのちょい乗りについて、国の動きを説明。
- ・立川市庁内の動きとして、岡村先生にご講演いただいた講演会の開催について報告。

【意見・質問等】

- ・タクシーのちょい乗りについて補足説明。8月30日に国から公示があった。それをもとにタクシー事業者が各々料金について申請を行う。地域の7割の車両台数所有事業者から似たような申請が出た場

合に初めて国交省が審査を行う。この時は23区と似たような形の1km
少しで500円という料金体系で申請。今回「(初乗り距離短縮)」と
括弧書きで記載頂いているが、これとは別にもう一つ運賃公示がさ
れていて、現行2kmで700円から730円のものに10円を足したもの
を500円代にするというものがあった。500円代については、審査継
続中で認可が下りていない。おそらく今回は一度消費税転嫁の、700
円代に10円プラスの形のみになるのではないかと。(東京ハイヤー・
タクシー協会委員)

- ・8月30日に公示された10月1日の改定は消費税に関する改訂のみを
行うことになった。初乗り運賃の変更については、立消えではなく
継続的に審査をしていくとなっている。(関東運輸局委員)
- ・デマンド型のジャンボタクシーは、だいたい他市では300円から500
円の運賃で運行している。区部で実施している料金体系や短距離運
賃のように1km500円弱だと、同じ料金体系で民間タクシーでの移動
が可能となる。現在の交通不便地域はバス停や駅から300mとしてい
るが、タクシーだと1kmまで低料金で移動が可能になる。民間タク
シー事業者が短距離料金体系を導入することで、地域公共交通会議
で議論している市民の移動ツールが格段に広がると思っている。(副
会長)
- ・デマンド型交通は、「誰でも、どんな時も」使用できるが、実際には
なかなか利用されない。コストは、利用者からするとバスより高く
てタクシーより安い、実際の運用コストはタクシーより高くなっ
ている。一人あたり2,000円くらいかかってしまう。タクシーであ
れば迎車料金も含めて1,000円前後。タクシーより高く、バスのよ
うに時刻表が決まっているわけではないので、バスより不便な乗り
物になってしまいなかなかうまくいかない。また交通不便地域の方
の多くは、実は「移動」以外でもっと困っている。移動以外に困っ
ていることがないのであれば、タクシーやデマンド交通を呼び移動
することができる。多くの方は移動以外でもっと困っているので移
動手段を提供されたとしても生活が改善するわけではない。福祉的
観点でかなり寄り添わないと、この種の取り組みは手段を用意した
けれども誰も使わないという結果になる。この会議の外の話になっ
てしまうが、そこまでやらないとこの社会課題に取り組むことはで
きない。ただ、移動以外に困っていないけれど移動には困っている
という地域があれば、この会議できちんと議論し適切な手段を提供
しなければならない。できることはすべてやらなければならないが、
現状全てできているかという点も議論しなければならない。できて
いないところは、くるりんバスや他市事例であったような手段で行
うのかもしれない。今後事務局からの提案や会議での皆さんの議論

が必要。(会長)

- ・道路幅員の関係で、ポンチョではなくワゴン型の車両を使うべきという意見もある。しかしながら、ポンチョは低床フラットで高齢者の乗降や車内移動に配慮されている。9人乗りのワゴン車は、乗り降りの際の段差もあるし、車内の移動もかがみながら歩くような状況。果たしてそれで良いのか、と疑問が残る。タクシーもUDタクシーならば乗降しやすいと思うが、なぜ西東京市はセダン型を使用したのか。各市の実証運行で、「なぜその車両を選んだのか」という理由を事務局で把握していたら教えてほしい。(副会長)

⇒3市とも会議でかかわっているため回答する。西東京市は、志しの高いタクシー事業者が採算度外視で自前のセダン型車両を提供してくれている。一部の意見かもしれないが、利用客同士の距離が近かったり、買い物カートが載せられなかったりという理由などから、利用があまり伸びず、9月28日を待たずに実証運行を終了すると聞いている。ルートを設定した地域は非常に道路が狭く小さいバスも入れないところ。料金設定についても、西東京市は旧保谷と旧田無と二ヶ所庁舎があり、田無庁舎に行くために安く設定したが、そのあたりが受け入れられたのかどうか微妙なところ。ただし手段としてタクシー事業者中心に地域の方と膝を突き合わせて話をして行ったので、実証実験としては良いのではないかと。東久留米市は、あまり交通空白地域はないが、地域からの声がありやることになった。コミュニティ用に購入した車両の減価償却の関係で5年間の実証運行としている。既存タクシーの割引というだけであれば、デマンドでなくてもよいのではないかと思う。運行開始が来年3月なので、今後どのようになるのかはまだわからない。(委員)

- ・静岡県磐田市の山間の地域で、デイサービスの車両を使って買い物の送迎を行っている。デイサービスの送迎で利用している車両なので、高齢者や車いすの方でも利用しやすい車両。社会福祉法人の地域貢献活動によって立川でも今後可能となることもあるかと思う。

(委員)

- ・道路運送法によらない形の新たな交通がある程度明示されてきて、社会福祉法人の社会貢献もかなり増えてきた。狭い意味での「公共交通」以外も増えてきて、都内でも実際に、社会福祉法人の社会貢献をやっている話もあるし、道路運送法による有償運送もある。社会の課題に合わせて行う方法はいろいろとある。少し枠を広げて議論し、議論できないところは議論すべき正しいところに申し送りするという判断もある。(会長)

4. その他

- ・武蔵砂川駅のバス停移設について、9月5日に実査、10月1日より

	<p>本移設を予定して動いている旨説明。</p> <p>【意見・質問等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵村山市の MM シャトルバスも同じく 10 月 1 日から本格移設か。(副会長) <li style="padding-left: 2em;">⇒そうです。(委員) ・次回は再編後の運行データのそろそろ 11 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) <li style="padding-left: 2em;">(検討するにはデータが少ないため、11 月開催を 2 月開催へ延期。)
担当	<p>まちづくり部交通対策課交通企画係</p> <p>電話 042-523-2111 (内線 2280)</p>