

審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	令和2年度第1回立川市地域公共交通会議
開催日時	令和2年9月3日（木曜日）午前10時～正午
開催場所	立川市役所 1階 101会議室
次第	<p>1. 地域公共交通会議について</p> <p>(1) 新任委員の紹介</p> <p>(2) 会長及び副会長の選出</p> <p>2. くるりんバス等の運行について</p> <p>(1) くるりんバス実証運行状況について</p> <p>(2) 西砂川循環線（堀向線）の再編について</p> <p>(3) 立川市道1級7号線整備に伴う、運行経路変更および乗場の変更</p> <p>3. 今後の課題について</p> <p>(1) 新型コロナウイルスによる影響及び今後の見込みについて</p> <p>(2) 市民の移動に関するプロジェクト（庁内プロジェクト）について</p> <p>4. その他</p>
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次第 ・ 資料1：くるりんバス運行の経過について ・ 資料2：西砂地域の公共交通について（報告） ・ 資料3：立川市道1級7号線整備に伴う、運行経路変更および乗場の変更 ・ 資料4：立川市民の移動に関する検討プロジェクト会議 平成31年度まとめ
出席者	<p>[委員] 岡村敏之会長、小倉秀夫副会長、佐藤祐浩委員（小島様代理出席）、新井淳一委員、早田俊介委員、依田修委員（地宗様代理出席）、小池毅委員、伊藤正人委員、村本慎治委員、小林理哉委員、堀越千秋委員、羽石幸一委員、上田茂雄委員、菊池伸一朗委員、櫻井未来委員</p> <p>[事務局] 交通対策課長 庄司康洋、交通企画係長 加藤暁子、交通企画係 井上果奈</p>
公開及び非公開	公開
傍聴者数	0人
会議結果	<p>1. 地域公共交通会議について</p> <p>(1) 新任委員の紹介</p> <p>(2) 会長及び副会長の選出</p> <p>・ 新任期となったため、新任委員の紹介を行い、会長には岡村委員、副会長には小倉委員が選出された。</p> <p>2. くるりんバス等の運行について</p>

(1) くるりんバス実証運行状況について

・資料1「くるりんバス運行の経過について」及び利用人数・収支状況等の現状について説明した後、新型コロナウイルスの影響を勘案し、今後の運行状況の動きをみながら検証するとともに、当面は現在のダイヤで継続して運行を行うことについて報告。

【意見・質問等】

・判断の延長について、新型コロナウイルスの影響により判断が難しいことは理解するが、くるりんバス運行の前提が崩壊しつつあるため、予定通りこれまでのデータにより判断を行うことを提案したい。理由は、①車両の老朽化、②民間路線バスとの重複競合、③新たな交通不便地域の出現、④新型コロナ対応、⑤安全確保、⑥財政負担の6つである。(委員)

⇒それは今後の話になるため、現状の説明等についてのご意見をお願いしたい。(会長)

⇒錦ルートは1周1便としてカウントしていると思うが、南口出発もしくは到着では、実際はこの半分というのが固いところだと思う。よく見かけるがここまでの数値にはなっていないと思う。1日あたりの収支率には影響はないが、1便あたりのお客様の数としては正確ではないのかなと思う。(委員)

・7月で実証運行期間は終了となるが、それによってくるりんバスの運行も終了するというものではない。実証運行期間を経てデータを分析し、検証をする期間に入ったということ。実証運行期間を1年間延長するとなると、その間何も検討しないことになってしまう。予定どおり検証作業は開始するが、コロナの状況もあるため、運行ダイヤについては当面継続するということが良いか。(会長)

⇒そういう形で考えている。(事務局)

・車両の老朽化、果たしていつまで全ての車両が使えるのかということと、今のうちから代替りの移動手段については検討しても良いのではないかと思う。具体的にいうと、京王バスの65・66系統、これを現在の北口14番乗場発着から南口5番乗場の発着へ変更をお願いしたい。また、平日日中全く運行していない七中回りの22-2系統の平日日中運行をお願いしたい。これが不可能なら、IHIへ向かう路線ではなく、3月のダイヤ改正でできた13系統(松中団地の操車場からつつじが丘団地、昭島を通過して拝島駅に行く路線)を、例えば伊奈平から七中の方を通過して、昭島駅北口へ向かうような路線にするとか、なんらかの手段を今の内からご検討いただけたらと思う。いずれにしても市民として一番困るのは、ある日突然車両が動かなくなり、バス停へ行くと運休になっているということ。車両の老朽化を見据えて、くるりんバスを廃止するならば、代替りの交通

手段についてバス会社との協議をお願いしたい。(委員)
⇒車両の老朽化という話があったが、今の車両がいつからのものか補足すると、5台の内、平成21年度からのものが2台と、平成24年度からのものが3台ある。昨年、割と大きな修繕をしたものが1台あったが、今年度は今のところ調子が悪い車両は聞いていない。バスの老朽化も含めて今後検証していきたい。(事務局)

(2)西砂川循環線(堀向線)の再編について

・資料2「西砂地域の公共交通について(報告)」により、西砂川循環線の減便について説明。

【意見・質問等】

・西砂川循環線はバス2台で運行し、内1台は28年度末、もう1台は30年度末が補助金の契約期限だと説明を受けたことがある。現在この補助金は延長されているのか確認したい。また、昭島市の部分については変わらず、立川市の部分は減便ということだが、補助金の支出比率はどうなっているのか。(委員)

⇒補助金額は、運行距離数に比例して計算する形に修正したため、大幅に減額となる見込み。(事務局)

⇒年間の補助額が立川市800万円に対して昭島市は少ないと思う。少なくとも平日について立川市は大幅に減っているが、昭島市との按分はどうなっているのか。(委員)

⇒今回は立川市分の減便であるため、立川市と立川バスで補助金額の協議を行った。300万円台を見込んでいる。6月16日まではこれまでのダイヤなので今年度はそれほど大きく減っているわけではない。実績で補助金額を算出していきたい。(事務局)

・契約更新についてはどうなっているか。(委員)

⇒毎年協定を結んでいるので、年度ごとに行っている。(事務局)

・くるりんバスは市で運営しているが、個々の路線に補助金を出しているのは西砂川循環線のみで、例外的な路線となっており、補助金については今の説明の通りとなっている。地域のネットワークとしても大きな課題となっているため、引き続き検討していくことになると思う。(会長)

(3)立川市道1級7号線整備に伴う、運行経路変更および乗場の変更

・資料3「立川市道1級7号線整備に伴う、運行経路変更および乗場の変更」により、立川バス株式会社より、立川市道1級7号線整備に伴う道路形状の変更に伴い、立川駅南口から国立駅南口を結ぶ2路線について運行経路が変更になることについて説明。

3. 今後の課題について

(1)新型コロナウイルスによる影響及び今後の見込みについて

・コロナ禍による各交通機関への影響や今後の見通し等について、各委員より情報共有。

【情報交換】

・4月16日～5月末まで平日を土曜ダイヤで運行した。6月より通常運行に戻し、利用者は少しずつ増えている。しかし、収入は対前年比で6～7割までしか戻っておらず、厳しい状況。安心して利用してもらうために、窓開けや咳エチケット、マスクの着用など徹底している。(委員)

・くるりんバスと同様に4月・5月は前年度より半減しており、厳しい状況。6月・7月についても、6～7割程度しか戻っておらず、8月はもう少し戻るかと思ったが、同程度しか戻っていない。客足減少にともない、深夜バスや、路線上の企業の状況、学校の休校を踏まえ、若干の特別ダイヤをひいたものの、それ以外は、鉄道会社と同様に、すべて通常ダイヤで運行した。都内の営業所においては、7月1日に深夜バスは通常運行に戻した。しかし、埼玉の地区はほぼ戻らない状況。夜9時を過ぎれば閑散としており、現在ホームページにも掲載しているが、埼玉(川越・狭山)の営業所の深夜バスは廃止とし、かなり厳しい状況になっている。今後いかにお客様が戻ってくるかという部分では、ダイヤのテコ入れで対応していく。また、バスに乗ってもらうために、ガイドラインを守りながら、感染症対策に力を入れている。(委員)

・新型コロナウイルスの影響により、緊急事態宣言下で5～6割程度、ひどい路線では7割程度落ち込んだ。緊急事態宣言解除後は、お盆に少し良くなったが、おおむね3割程度落ち込み、低いところでの足踏み状態となっている。特に深夜帯については減少が顕著である。色々な自治体の会議に出席しているが、だいたいどのバス会社も似たような状況である。緊急事態宣言下においては、日曜・祝日ダイヤをベースとした特別ダイヤで運行を行ったが、運行本数が少なくなっても運びきれってしまうというところは、事業性として苦しいところ。6月1日より平日ダイヤに戻したが、減少が顕著だった深夜帯を中心に減便をしている。テレワークの影響や、大学のリモート授業により大学への大型輸送もほとんど稼働していない状況で、そうした新しい生活様式が浸透してきている。今後の見通しについて、コロナ以前まで収入が戻るというのは厳しいと考えており、事業の前提が大きく変わるところで、今の環境の中でどういう風に事業性を維持していくかを考えていかなければいけない。需要と供給のバランスを見ていかないと、会社としてもたない

という危機感を持っている。感染防止対策としては、マスク着用や換気、ビニールカーテンの設置を行っている。密閉については換気で対応し、密集については、バスは2 m程度の空間しかないため、完璧に回避することは難しいが、お客様にマスク着用や会話を控えることなどの協力を依頼しながら、なんとか運行を維持している。

(委員)

・東京バス事業全体として、緊急事態宣言下では5割程度、その後は3割程度の減収となっており、現在も足踏み状態となっている。また、高速バスについても、緊急事態宣言下では9割以上、7月も7割程度減で、利用者が少ない状況が続いている。貸切バスについてはほとんど稼働しておらず、会社の存続も危ぶまれる状態。来年度にはオリンピック・パラリンピックの開催が控えているので、必要な輸送力が確保できるか心配している。(委員)

・東京都内、特別区、多摩地区全体を含めてのタクシーの状況として、新型コロナウイルスについて2月頃から影響が出てきており、一番影響が大きかった5月は対前年の70%以上売上が減少した。7月時点では45%くらいまで戻ってきたが、まだまだ対前年の半分程度の売上しかなく、厳しい状況になっている。各社コロナ対策を工夫しており、後部座席との間にビニールカーテンを装着したり、マスクの着用や、極力助手席には乗車しないように協力をお願いするなど、お客様と密にならないようなアナウンスをしている。今後の見通しは全く立っていない。どういう状況になるか全く見えない中で、各社が雇用調整助成金の申請をしながらなんとかもたせているというのが現実。(委員)

・老人会では、これまで旅行やイベントなどの際に公共交通機関を利用してきたが、今年はコロナ影響で行事をほとんど中止にしており、コロナが落ち着かないと行事ができず困っている状態。(委員)

・コロナの影響を受け、4月以降全ての事業・行事を自粛している。来年度以降の、例えばお祭りや防災訓練など、新しい形での取り組みをそろそろ考える必要があるが、今は1月の新年会をどうするかということが一番の課題になっている。地域でも行事をやっていないため、昼間、人はいるが活動がないという状況。(委員)

・私自身、昨年は公共交通機関を利用していたが、コロナウイルスの関係で全然外出をしていない状況で、今日バスで市役所まで来たが、何か月ぶりの利用だった。視覚障害者は、外出の際ヘルパーさんを依頼したり、ひとりで外出するときも、地域の方にお手伝いしていただいて外出が成り立っている部分があるため、そういうことが今は難しいのかなと思っている。外出の機会がすごく減ってしまっていて、公共交通機関も利用できていない現状がある。(委員)

・通勤の際、朝のラッシュ時も大体座れる。帰りは、帰宅時間帯が早まっているようで5時～5時半頃は混雑し、遅い時間帯はかなり空いている。また、公共交通を利用していた人がバイクに切り替えており、修理やオイル交換が待たされるなど、バイク販売店が忙しくなっていると聞いた。また、路線バスもくるりんバスもお客さんの数がかなり減っているという印象を受ける。特に錦ルートと京王バスをよく見るが、このままだと共倒れになるのではと危惧している。西砂ルートでも、西武立川駅西というバス停があるが、西砂ルートと堀向線は朝のラッシュ時でも1台あたり5人前後がかたいところ。七中まわりだけは村山市民のご利用が多く、大型バスがほぼ満員で到着。このままでは民間バスとくるりんバスの共倒れが心配。
(委員)

・以前より生活に困窮している人への貸付を行っているが、このコロナ禍において、やはり離職・失業の相談が爆発的に増えている。特に5月前後は予約待ちが殺到するなどかなりひっ迫した状況だった。今は少し落ち着いているが、第2波、第3波に備えて、相談体制をしっかりとしていかなければならないと思っている。地域の状況で言うと、活動は全てと断っていいほどストップしている状況。家から出ることが少ない中で、人との繋がりが無いということが非常に危惧されているところ。なんとか訪問活動をしながらかんぽ確認をしようというところで、地域の包括支援センターや民生委員さんなどと協力して、市内の70歳以上の一人暮らしの高齢者の自宅に訪問し、この猛暑の中少しでも涼んでいただこうとネッククーラーを配布しながらかんぽ確認するという取り組みも、ここ最近実施している。ただ、悲しいことに、先月市内の団地で孤立死が2件発生するなど、実際に外に出ない、人との交流がない、地域の活動がないというところで、最悪の事態も起きてしまった。社会福祉協議会がやっている地域支援寄付金という寄付金を受付ける事業について、5月1日から寄付金の募集を開始し、現在総額で300万円を超える寄付金をいただいている。企業や、特別給付金が入ったからと寄付してくれた市民の方、本当に温かい気持ちでの寄付をいただいたことに感謝している。寄付金については、現在22団体への助成を決定しており、活動でいうとひとり親家庭で生活の苦しい家庭への食事の提供であったり、子ども向けの手作りマスクのワークショップの実施だったり、安全に活動するためのアクリルパーテーションなどの購入など、それぞれの活動が継続するように、また、地域が少しでも明るくなるように活動している団体への助成をしている。寄付金自体は3月末まで受付し、その間、活動助成金を活用する団体も随時募集している。(委員)

・国としては、感染拡大防止策を講じながら、基本的にはサービスの提供が継続されることが重要であると考えているが、路線バスやタクシーの事業者の皆様は大変厳しい状況だと思う。それに対して、各種融資・交付金・助成制度、また、国土交通省としても独自の補助制度で支援する仕組みを構築しているところである。また、二次補正予算において、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を拡充した。この交付金については、各自治体へ申請し、交付金を受領するという形になっているので、立川市についても、事業者から相談があった場合はぜひとも前向きに検討してもらいたい。引き続き国としても感染拡大防止に向けた取り組みを行っていききたい。(委員)

・管内パトロールをしている際に、バス等もあまり走っておらず、道路が空いていて、それはそれでよかったが、異常な状態なので、そうした状態は早く元に戻ってほしいと思っている。バスの利用者が中々増えないというところで、一つには利用者の視点からするとバスは閉鎖空間なので、そういったところにリスクを感じてしまうのではないか。ただ、実際の場合は、中の空気が5分から10分くらいで変わるという映像なども見たことがあるので、マスコミを使って安全さをアピールすると良いと思う。あとは、テレビの影響は大きいので、タレントを使ってバス旅行して安全さをアピールするなど、そういったものを使って業界団体で安全さをアピールするというのはすごくいいのではないかと考えている。また、個人的に日帰りバス旅行が好きなので、バス旅行が普通に行ける状況に早く戻ってほしいと思っている。(委員)

・今回のコロナ関連に関しては、熱中症とコロナという関係で、どちらか現場の方で判断できず、防護服を着て対応している。事故に関しては、路線バス、くるりんバスなど大きな事故はないので、引き続き事故防止をお願いしたい。子どもの飛び出し等の事故も増えているので、各社ドライブレコーダー等を設置して万全の体制かと思うが、引き続き事故防止に向けてよろしくをお願いしたい。また、立川警察署は免許の更新所を持っており、来場者人数が都内で一番多い。コロナの関係でソーシャルディスタンスを意識し、人数制限を行いながらやっている。来場には公共交通の利用をお願いしているが、車で来る人が多く、業務が滞っている状況。コロナの影響というところで、例年10月に行われている箱根駅伝の予選会もコース変更となり、今回は自衛隊敷地内での開催が決定している。また、来年度のハーフマラソンについても早々に中止ということを知っている。今後ともご協力をお願いすることが多々あると思うが、よろしくをお願いしたい。(委員)

・市では交通マスタープランを持っており、交通は都市活動を支えるツールであるという概念で取り組んでいる。コロナによる社会現象によって都市活動全般を見直していかなければいけない、人や情報の動き方がガラッと違う方向で動いてしまうかもしれない。大きくいえば交通について、土地利用であるとか、働き方というソフトの部分も含めて、根本的に見直す必要がでてきた。都市活動を維持するための交通の在り方というところまで見直しをしていかないと、もしかすると持続可能な社会は構築できないのではないかとこのことを個人的には考えている。こうなると、基礎自治体である立川市という枠では語れないといった状況になってくる。これはある一定の圏域といったところで連携しながら取り組んでいかないと解決できない、市町村レベルではもう解決できないということ。まさにバスも各圏域の中で市を超えて移動する、そういった区域レベルでの人や物の動きというのを新しい時代として見ていかなければいけない。また、超高齢化社会が大きな課題として現実的に迫ったときに、孤独死の問題であるとか、コロナによる外出抑制で都市活動が縮小してしまうということは避けなければならないといった、かなり広範の議論から交通といったものについて着眼しながら、少し検討しなければいけないのかなという、数十年まちづくりに携わってきているが、意識の転換が求められているのだなと感じている。

(副会長)

・移動の量が減っている、特に公共交通は減っているという話があり、一方で、自転車や自動車は感染を避けるという観点から利用が増えている可能性がある。ただし、交通量そのものが全体として減っている中で色々とプラスマイナスがあるので、なかなか具体的にどういう移動が増えたとか、減ったというのを細かく知ることは難しい。そういう意味でも、皆さんの肌感覚というのは非常に重要であるためこういう場を設けて非常によかったと思う。この公共交通会議では、くるりんバスをどうしていくかも含めて検討することが今後あるわけだが、考えなければならないことが2つあって、1つは、とにかくこの現状に対応していかなければいけない、対策という話。これは現状を受け止めていかなければいけないというもの。もう1つは、対策ばかりやっていると、それは世の中の流れにただついていくというだけであり、本来目指すべき姿というのはコロナがあってもなくてもおそらく変わらないので、目指すべき姿に進んでいくために、コロナを機会として新たに何をしていくべきか考えるということ。この2つの組み合わせ、対策とビジョンに向かって進むということとのバランスというか、その組み合わせを上手にやれば、ポストコロナといわれているものに対応していくし、そうで

ないと右往左往し、政策的にぶれてしまうことになるんじゃないかと思う。そういう意味でも、情報を共有していくというのは非常に大事だと思っている。お客さんが3割ぐらい減っているというのはだいたいどこも同じようなところで、一方で、身近な生活圏での移動というものは全体として減り幅は少ないと言われているようである。タクシー業界だと深夜が少なくなっているというのは大打撃で、一方で、バスの観点からすると、夜遅く帰ってきていた人が夕方帰ってくるということで、移動量は実は変わっていないので、個々の便ではだいぶ増減があっても、総量としては3割減でなんとか踏みとどまっている。ただ、タクシーは、日中は比較的利用が戻ってきていると聞いているが、夕方以降は変わらず厳しい状況ということ。自家用車に転換してしまうとか、家に閉じこもってしまうとか、コロナあるなしに関わらず困ったことなので、外出を促すとか、車は使わなくてよいところはできるだけ使わないという方向に引き続き向かっていく必要があると思っている。(会長)

・大きな話として、テレワークはもともと国の施策として推奨して、都市の問題と課題である混雑時の緩和や働き方改革、都心一極集中を緩和しようという概念でもともと進められていたと思うが、まったく別の要素で急速に推進されたところで、関東地方整備局として、新たな方針など国と議論されていることはあるか。(副会長)

⇒関東運輸局としても、整備局とは色んな場面において繋がりがあがるが、今のところ情報はない。(委員)

・どうしても目の前の対策をしなくてはいけないので、今後のビジョンを踏まえてというのは中々難しいのではないかと思っている。一方で、これは運輸系ではなくまちづくり系だが、例えばオープンカフェのようなものを、今までは公道の上で椅子を出して特定のお店がカフェのテーブルを出すというのはまかりならんということで厳しく制限されていたが、色々な緩和ということで、一時的なものもあれば、法令に基づいているものもあるが、歩道に椅子を出してお店の席を作るということを法的にもきちんと認めていくようになってきている。お店の中が密になるので外にも出して良いですよという、対策ではあるが、結果的にまちのなかにうるおいの空間ができるということで、まちのあるべき姿に結果としてこのコロナを上手く使って変えていくという風になってきた。少しずつそういう風に、もともと進めていきたいビジョンがコロナによって加速したというのはあるのかもしれない。テレワークも同様。嫌な言葉で、不要不急の移動と言われるが、今の自分の移動は不要不急なのかとい

うと、非常に嫌な感じが個人的にした。他人にあなたの移動はいるとかいらないとか言われる筋合いは本来ないわけだが、社会的に言われてしまった。個人的には色々な人に傷を残したのではとと思っている。テレワークが進んだように、通勤など、やることが決まっていればいるほど実は移動しなくてもなんとかなる。一方で、移動する意味があるというのは、目的が必ずしも決まっていなようなもの、ぶらりと出かけるとか、例えば何かを買い物に行くということは決まっていたが、そのついでに色んなことをしたということがその日の楽しみだったりするので、実は我々が外出するというのは、不要不急なことができるということが本当に意味のあること。おそらく、まちが活性化するというのも、きっとそういった不要不急で皆さんに出てきていただくというのが大事なことで、それでバスに乗ってもらったり、タクシーに乗ってもらったりということがあれば非常に良いということなのだろう。そろそろ対策として外出の抑制ではないことを打ち出していくということが非常に大事だと思っている。(会長)

(2)市民の移動に関するプロジェクト(庁内プロジェクト)について

・資料4「立川市民の移動に関する検討プロジェクト会議 平成31年度まとめ」により昨年度の検討内容について説明し、今後の地域公共交通施策の方向性についてご意見をいただいた。

【意見等】

・公共交通か自家用車等の個別交通かの二者択一ではなく、双方の組み合わせ、結節について考えていただきたい。具体的にいうと、特に西武立川駅については天候によって、北口・南口とも車で溢れかえり、ひどいときにはくるりんバスの発着に支障がでるほど。この他、昭島駅や拝島駅でも同じような光景が見られる。おそらく武蔵砂川駅でも新しい駅前広場でそういうことがみられるのかなと思う。駅前に車が集中すると色々と支障があるため、バス停にも送迎車のスペース、特に車いすの方々のために安全に乗り換えができるようなスペースがあると良いと思う。特に立川の場合、錦ルート、砂川ルートにおいて車いすでの乗降ができないバス停がいくつかある。今後の高齢化、要介護の増加などを考えると、確かにできるだけ公共交通でカバーするのが望ましいが、どうしてもNPOの送迎車あるいは家族の送迎に頼らざるを得ない部分もある。立川の場合、きわめて乱暴な分け方かもしれないが、私は中央線以外の鉄道は全て二次交通だと思っている。つまり、モノレールはもちろん、青梅線や南武線など立川駅からバスの代わりに利用する人もかなりいるし、西武線は古くから拝島駅、近年は国分寺駅などからもバスの代

わりとして利用する人がけっこういる。この先の3次交通以下では、公共交通の定着や対応が困難なことから、公共交通と個別交通・私的交通の結節というか乗継がもっと便利になるよう、特にお迎えに来た人たちが停められるような、バスの支障にならないところに停められる、そういうスペースがあれば、ぜひ検討してもらいたいと思う。これは、車だけでなく自転車・バイクの置き場に関しても同じ。(委員)

・この庁内プロジェクトは、4次長期計画(後期計画)の一つの柱として打って出たもの。先ほど委員よりご指摘があったように、くるりんバスの物理的な車両の限界が近づいている。くるりんバスは走れるところを走らせてきたというものから、なぜ税を投入して走らせるのか再整理を行ったのが平成28年である。各市ともコミュニティバスをやってきたが、次のステップとしてデマンド型といったものがある。これまで議会や市民からもデマンド型について質問を受けているが、ツールありきでサービスを展開するといった議論が多いように感じる。移動手段である交通はあくまでツールであるので、何を目的として、誰を対象に進めるべきかといったところを考える必要がある。そのため、庁内プロジェクトでは、現在のくるりんバスの代替手段を考えるのではなく、そもそもなんらかの移動手段について、なぜ行政が税を投入し、市民サービスとして提供していくのか、誰を対象に、不特定地域、不特定多数の人なのか、特定地域、特定対象者、特定目的なのかというところをしっかりと議論していく必要がある。都市活動の在り方が変わってきてしまっている状況もあって、なかなか論点が集約できないというところで頭を悩ませているところ。ぜひ地域公共交通会議でも様々な意見をいただき、庁内プロジェクトにフィードバックしていきたいと考えている。(副会長)

・これからの在り方として、特定のエリアではなく特定の分野の方への税金投入を進めてもらいたい。既存のバスのあるなしに関わらず、利用できない人もけっこういる。また、6月1日に西武バスでダイヤ改正があり、72系統、旧奥多摩街道の路線だが、多い時でも1時間に1本、1日に3回2時間半という間隔の時間帯もできてしまった。また、同じようなところを走る立川バスの86系統、旧奥多摩街道の一本上の立川南通りの立川駅南口から拝島車庫への路線が、やはり同じようなダイヤである。その結果、駅から近い柴崎町、富士見町3丁目～5丁目が新たな交通不便地域になってしまった。残念ながら、くるりんバスによる交通不便地域の解消は手段となりえないことがはっきりしたし、もちろんこれらの地域をくるりんバスで代替するということもできない。この他に、以前から指摘のあ

	<p>る栄町の国立第二団地や、天王橋の周辺など以前くるりんバスが走っていたところももう今は走っていない。しかし、そういう地域の方々でも、バスではなくて NPO のデイサービス送迎車や通常のタクシーの福祉的な利用、いわゆる介護タクシーが必要な人もいる。そうになると、どの地域ではなく、特定の分野、既存の交通手段が利用できない人に特化し、バスに関してはくるりんバスではなく民間に一元化するという方向が望ましいと思う。特に新型コロナにより市の財政は悪化していくので、くるりんバスの年間 6 千万前後、西砂川循環線の 300 万円、これらは決して軽い負担ではないので、交通不便地域の解消ではなく、特定の分野の方のサポート、そういう方向に移行してもらいたい。(委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・くるりんバスは、元々お客さんの数はそれほど多くは見込めないという想定はありつつ、バスが入れるところにバスを入れてきたわけだが、想定よりもかなりお客さんは少なく、結果的に縮小せざるを得なかった。一方で地域の人々のニーズが減ったわけではなく、むしろより欲しいという方向になっているというところで、さあどうしようというのは、もう一つのきっかけでもある。ターゲットを絞るというやり方もあるし、その他にも色々なやり方がある中で苦悩しているというところだと思う。庁内プロジェクトにおける議論の途中経緯を紹介してもらいつつ、皆様から意見をいただき、体系的な議論というより、こういうところがあるんだよというところをつなぎ合わせてくみ上げていくものではないかと思う。(会長) ・山梨県小菅村の村営バスが少し変わっていて、朝の 1 本だけは定期バスだが、それ以外はデマンドで運行しているということ。興味のある方に時刻表をお渡しします。(委員) <p>4. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次回の会議は、新型コロナウイルスの状況等を踏まえ、日程を決定する。(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 2280)