

会議録

会議名	第3回八王子市地域公共交通活性化協議会	
日時	平成20年12月22日（月） 午後3時30分～5時00分	
場所	八王子市役所 議会棟5階全員協議会室	
出席者氏名	委員	別紙
	説明者	田中主幹（交通政策室）
	事務局	交通政策室（田中主幹、中村主査、三ツ木主任） 交通事業課（鎌田課長、平井主査、坂爪主任）
欠席者氏名	三木健明（神奈川中央交通㈱）、金子常雄（㈱東京乗用旅客自動車協会、久松宏（国土交通省）、二瓶国利（南西建）	
議題	議事 八王子市地域公共交通総合連携計画（素案）について	
公開・非公開の別	公開	
非公開理由	—	
傍聴人の数	1名	
配布資料名	会議次第、第3回八王子市地域公共交通活性化協議会構成員名簿、第3回八王子市地域公共交通活性化協議会席次表、八王子市地域公共交通総合連携計画（素案）、醍醐・降宿地区乗合タクシー実証実験運行時間一覧（平成20年8月～10月分）、タクシーアンケート集計一覧表（平成20年10月）	

1.開会

○事務局（田中主幹）

定刻になりましたので、ただ今から第3回八王子市地域公共交通活性化協議会を開催します。それではまず初めに秋山先生よりご挨拶をお願いしたいと思います。

2.挨拶

●秋山座長

ようやく今日は八王子市地域公共交通総合連携計画の素案が出来上がりました。恐らく今年度中に素案が出来て、来年度から具体的な事業が開始されることとなりますが、本日は、そういう意味で議論が佳境に入りますので宜しくお願い致します。

3.出席者紹介

○事務局（田中主幹）

秋山先生ありがとうございました。続きまして出席者紹介でございますが、本日の出席者に関しては、お手元の構成員名簿及び席次表をもって代えさせていただきます。なお、第2号の社団法人東京乗用旅客自動車協会業務第1部長 金子常雄様は都合により欠席となっています。続きまして皆様のお手元に配布しました資料の確認をお願いします。まず、会議次第、第3回八王子市地域公共交通活性化協議会構成員名簿（資料1）、第3回八王子市地域公共交通活性化協議会席次表（資料2）、醍醐・降宿地区乗合タクシー実証実験運行時間一覧（平成20年8月～10月分）（資料3）、タクシーアンケート集計一覧表（平成20年10月）（資料4）です。なお、八王子市地域公共交通総合連携計画（素案）については事前に皆様に配布させて頂いております。前回の会議録については、八王子市ホームページに掲載しておりますので各自ご確認願います。報告事項は今回ございません。これより議事に入りますので、秋山座長に会議の進行をお願いします。

4.議事

八王子市地域公共交通総合連携計画（素案）について事務局より説明

●秋山座長

はい、どうもありがとうございました。それではさっそくご質問、ご意見などございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

●井上委員

資料32ページに掲載されています乗り継ぎの件ですが、この乗り継ぎポイントというのは9ページの将来公共交通ネットワークイメージの乗継拠点をイメージされていますか。

○事務局（田中主幹）

乗継拠点の候補としては、同じポイントを想定していますが、具体的には今後バス事業者と調整を図りながら、実現可能なポイントを検討していきたいと考えています。

●吉田委員

連携計画の目標としては7～8ページに、それぞれ個別の事業は11ページ以降に、はちバスの見直し事業やサイクルアンドバスライドの事業等が掲載されています。恐らくそれぞれの事業は、それぞれの目標を達成するために行う事業になると思いますが、その関連性が分かりにくいように思えます。それに関連してですが、この目標の1つとして「階層的で分かり易く利便性の高いバスネットワークの構築を図る」を掲げていますが、その中で「幹線区間」については「環境を守っていく」という面からもどのようにして魅力を高めていくのか、もっと利用者を増やすための戦略が大事だと思います。そのあたりの事業というのはこのメニューのどこになるのかをお尋ねしたいです。

○事務局（田中主幹）

最初の目標に対して事業の関連がわかりにくいという点については、整理していきたいというふうに考えております。それと、環境に関しては、パークアンドバスライドや、サイクルアンドバスライドの事業推進により対応していきたいと考えています。この幹線区間に乗ってもらうための戦略的なものにつきましては、30 ページの「公共交通案内の充実」というところで、要は利便性を高めていく形のなかで、利用の需要を伸ばしていきたいと考えております。

●吉田委員

30 ページに「公共交通案内の充実」が掲載されていますが、八王子駅北口は同じ方面に複数のバス停があるため、一目で分かるような工夫が出来れば良いと思います。それからサイクルアンドバスライドは、バスへの乗換えイメージが強いですが、要は幹線バスが行き届かない場所を自転車やマイカーなどでカバーし、幹線バスに人を集約することになります。ですから、ある意味バスの延長上のようなサービスと考えていくというスタイルもあると思いますので、バスとのセット運賃などという発想も必要になってくるかと思います。従って、このあたりをどのように考えていくのかがこれから連携計画を具体化していく中で大事になってくるかと思います。

●秋山座長

どうもありがとうございました。少しその辺については後で整理をしていただくということで、お願いしたいと思います。おそらく環境問題については多様な広がりがありますので、シームレスにするとか、あるいは渋滞を解消するために交通需要管理をうまくやるとか、さまざまな問題がございますので、その辺については少し書き込みの工夫をしていただければ、多分直ると思いますので、そうしていただければと思います。

○事務局（田中主幹）

はい、わかりました。

●鈴木委員

吉田委員と同じ部分ですが、「階層的で、分かり易く利便性の高いネットワークの構築を図る」という、それぞれの交通手段の役割や機能分担をきちんとメリハリをつけた形で、それぞれの機能を十分に発揮することは非常にいいことだと思います。ただ、この部分については、目標として1) から4) までである中で、この1) に関してのその目標を達成するために行う事業及び実施主体というのが少し薄いと思います。確かに利用促進策などは該当する部分がありますが、本来、幹線区間については市としてもしっかりと育てていくという位置付けがあっても良いと思います。その辺りを具体的にどうしていくということまで、連携計画の中に書き込まなくてもいいとは思いますが、ただしっかりと議論して位置付けをしていくところまで書いておいていただいた方がいいと思います。もう少しこの辺の7 ページの目標については、具体的に達成するために行う事業にも反映していただいた方が宜しいと思います。

●秋山座長

はい、どうもありがとうございました。かなり技術的にうまく書けるかどうかという部分もあると思いますが、少なくとも「階層的に分かり易い」というのに「乗り換え」が1つあります。乗り換えを明確にするとか、幹線と支線という分け方にするのか、そういった「階層性」を少し意識して書いていただきたらと思います。

●鈴木委員

はい。それをどのような仕組みや責任分担で事業を進めていくか、やはり階層がしっかりと明示されていることで、仕組みが作りやすくなって、全体の基礎になる部分になると考えています。

●秋山座長

はい、どうもありがとうございました。それではその辺りももう少し内容を充実して下さい。

○事務局（田中主幹）

はい、わかりました。

●内田委員

バスは燃料にしてもどんどん良くなっていますが、道路は一向に変わりません。道路上には路線バスと一般車両が走行するので色々大変になるため、道路についてもどのようにしていくのか検討していく必要があると思います。路線バスを運行するために、自家用車は通さないとかそのような方法も考えていけば交通渋滞等も改善するし、バスも走りやすくなりますので、路線を考える時には道路をどうしていくのかということをまず考えてほしいと思います。

●秋山座長

はい、どうもありがとうございました。内田委員の発言は非常に重要なことで、短期では少し難しいかもしれませんが、長期的にはやらざるを得ないことだと思います。今回の連携計画の中にはうまく入れ込めないと思いますが、むしろ長期的課題として、市としても頭に置いて頂き、実際には来年度以降の検討に備えて頂けたらと思います。

○事務局（田中主幹）

はい、わかりました。

●山田委員

バス停でバスを待っていると、このバスがどこへ行くのか、いつ頃来るのか分かりにくいため、バス停をもう少し分かりやすくするともう少しバスを利用する人も多くなると思うのですが。

●秋山座長

はい、どうもありがとうございました。バスの接近表示システム等のことだと思いますが、わかりやすいバスの工夫の1つということで、これについては資料の中に一部書かれていますが、もう少し強化できるのであれば是非入れ込んでいただければと思います。

○事務局（田中主幹）

はい。この点につきましては、バス事業者とも打ち合わせをしながら、内容についてどういう形で表現できるか、検討していきたいと考えております。

●秋山座長

交通渋滞などによって、いつ来るのかそのような不安が残ることもあると思います。本来、遅れやすい区間から実施した方が良いかもしれませんが、もう少し工夫していただければと思います。

●鈴木委員

停留所の案内については、30 ページの公共交通案内の充実のところに、●丸を1つ増やして、バス停におけるインフォメーションの充実や分かりやすさという観点で加えても良いと思います。先程、秋山先生が言われたバスロケですが、それ以前にバス停に書かれている表示自体がまだ分かりにくかったり、明確でなかったりするので、その辺の検証も含めれば、ここで少し挙げた方が良いと思います。

●秋山座長

はい。どうもありがとうございました。バス停環境を総合的に考えていくやり方の1つだと思いますので、おそらく情報システムの設置や、風雨をしのげるとか、あるいは座って待てるとか、色々な環境があると思いますので、その1つとして情報も位置付けて頂けたら良いと思います。

●小島委員

基本方針の1つとして「環境にやさしい公共交通の充実」とありますが、自動車から公共交通への転換については、例えば100ある中で、どのくらいを占めていて、この中でどういう環境を減らすのか。もう少し具体性や数値的な目標は何かございますか。具体性がないと、実現はなかなか難しいと思います。

○事務局（田中主幹）

具体的な数字については、お手元の資料にはありませんが、現在別途環境基本計画の見直しに取り組んでいます。その中で、地球温暖化対策は交通部門として何パーセント削減するのか検討しておりますので、この環境に配慮した公共交通の整備というものを考えていきたいと考えております。次回の時には、八王子市の方で整理しています資料については提示していきたいと考えております。

●秋山座長

はい、どうもありがとうございました。その場合に、所管としては、例えばモビリティ・マネージメントというように、自動車からバスに転換するのはなかなか難しいですが、そういうのを週1回やると何%ぐらいのCo2が減るとか、そのような取り組みを促進するのか、何か事例も含めて例示的に書くぐらいでもいいと思います。

○事務局（田中主幹）

今、策定中ですので、その中に掲載されていると思います。

●秋山座長

十分に公共交通と結びついた意見がうまくでるかどうかも、まだわからないため、例示的に出来るだけ自動車を乗らないで公共交通を使っただくというような文章だけでもいいと思います。

○事務局（田中主幹）

はい、わかりました。

●秋山座長

もちろん、環境基本計画ができてからここにスライドしても結構だと思います。

○事務局（田中主幹）

はい、わかりました。

●大和田委員

現在のバス路線は駅を中心という考えで運行されています。タクシーの利用をみると、八王子駅は南口と北口で、バス路線が分断されているため、お年寄りの方は南口から北口まで移動するのが大変なためタクシーを利用しています。ですから、バス路線がJR駅や線路によって分断されているという状況にあるため、路線の設定をする時にはもう少し市内全体を考えて欲しいと思います。全てのバス路線が常に駅に通じているのではなく、町に通じるような路線が必要かと思います。西八王子駅や高尾駅もそうですが、南北で路線が分かれており、その間は徒歩となるため、少し考える必要があると思います。

○事務局（田中主幹）

八王子駅につきましては、南口の再開発が整備されれば、エレベーターの設置などバリアフリーにそった駅の構造になると考えています。西八王子駅についても、エレベーター等は設置されていますので、その状況の中で、バスで北と南を巡回するというのは現実的に難しいと思います。高尾駅については自由通路の整備を計画しておりますので、南口と北口をつなぐ方法としては公共交通よりはこの方法の方が良いのかと考えていますが、その辺については逆に議論して頂いた方が良いでしょう。

●秋山座長

大和田委員さんのご指摘は、多分歩くにはちょっと遠く、かといってバスが整備されている訳ではなく、ある意味で短距離の移動についてはどうにかして欲しいというご指摘だと思います。ただ、あまり需要

がどのくらいあるのか、今までは余り無いと想定していたと思いますので、バスがなかなか整備されなかった部分だと思います。1つ事例を申しあげますと、現在新宿駅の西口と東口でコミュニティバスを計画していますが、これはまさに東西交通をどうしていくのかということです。駅周辺には伊勢丹などのデパートが立地しており、駐車場の有効活用や、観光需要などいくつかの事由が重なってやっと何とか新宿駅周辺ならできるというレベルです。現在計画中ですが、結構南北交通問題は色々と難しい部分もありますので、行政としては問題点を今回指摘しておいて頂き、そのような交通ニーズも少しはあるので今後考えていくというところを、資料後半に付録か何かで付けて頂くということではいかがでしょうか。

○事務局（田中主幹）

市民の声として、そういう形の表現や、検討課題として載せていく方向で考えていきます。

●秋山座長

今回は計画の中で入れ込むまでの調査が進んでおりませんので、調査をしっかりとした上で、最終決定はもう少し先送りになるかもしれませんが、検討課題として残すという位置付けだと思います。

●吉田委員

7ページの機能分類で、幹線区間、支線区間、それから地域循環バス、乗合タクシー等という形でそれぞれ書いてありますが、多分もう1つ考えなければいけないのは、路線バスや地域循環バスのそれぞれの役割として、乗合型の公共交通でやるというところを指針として持っていた方が良いと思います。

と言いますのは、例えば、八王子市だけでなく、多摩地域全部だと思いますが、基本的にバス路線は通勤・通学者の駅端末交通ということで、全て鉄道駅に接続しています。しかしながら、八王子市に限ったことではありませんが、他地域で運行中のミニバスやコミュニティバスを考える時には、おそらく鉄道駅端末だけではない需要をカバーするということの意味合いで、検討を行ったり、運行している部分もあります。その時に役割分担の関係がなかなか見えにくい部分もあります。ですから通常の路線バスは、駅端末を受け持ち、それ以外の通常のバスで行き届かない部分についてははちバスのような地域循環バスで対応するとか、さらにそこからこぼれ落ちたところは、乗合タクシーや通常のタクシー、あるいはパークアンドライドで対応するとかそのような分け方も1つあると思います。ある意味、幹線バスと支線バスの区分については、サービス水準以外にも役割分担という切り口もあると思います。

●秋山座長

恐らくモビリティニーズをどういうタイプのバス、タクシー及びデマンドやその他で輸送するかという、そのあたりの考え方を整理してくださいということです、ここについては、少しそのような視点でも見直して頂けたらと思います。

○事務局（田中主幹）

はい、わかりました。

●内田委員

もう1つ少しお聞きしたいのですが、繊維試験場の跡地についてバスターミナルを整備するという話を聞きましたが、そうしますと京王八王子駅とJR八王子駅間ということでターミナルとしては良いと思いますが、そのようなことはあるのでしょうか。

●市担当者（まちづくり計画部渡辺氏）

繊維試験場の跡地につきましては、所有者が東京都でございます。それから、移転を転機にその隣にある建物も含めて地区の開発を考えたいということで、現在、調査中です。バスターミナルの件は東京都ではなく、地元からご意見を頂戴しているようではありますが、これはあくまでも東京都の事業であること、それから今後も八王子市が加わった際にどのような形の開発をするか固めていきたいと思っております。

ます。一案としてのターミナルというのは承っておりますが、確定ではございません。

●山田委員

6 ページに「利用者のニーズを的確に反映し」と書かれていますが、ニーズを的確に反映する方法として、どのように考えているのかよく分かりません。

○事務局（田中主幹）

交通空白地域の解消を図るには、地元の方々、交通事業者、行政の三者が協働しながら解決していきます。利用者のニーズの把握方法については、市も地元に入って皆様に集まっていただき、その中でニーズの把握等していきたいと考えています。地域によっては、例えば坂の上の方と下の方とかで色々な条件が違いますので、やはり個別に入っていった皆様の話を聞くしかないと考えております。

●山田委員

入り方ですが、どういうふうな形で入られるのでしょうか。

○事務局（田中主幹）

それにつきましては、やはり自治会なり町会を単位として、地元の意向を掴んでいきたいというふうに考えています。

●山田委員

わかりました。

●秋山座長

地元から、そういう声が起こらないと入れない可能性が高いと思いますので、その声が必要ですね。

●山田委員

そういう、地元から声を上げるようにというような呼びかけというのがないと、なかなか上がってこないかなあと思ったのでちょっと質問しました。

○事務局（田中主幹）

すみません。市の方から声をかける訳にもいきません。事務局が窓口となっていますので相談をしていただきたいと思います。

●秋山座長

必要な人が声をかけるという、そういうことです。わざわざ行政から呼びかけるということは、あえてしない、というのが一般的な方法です。

●今泉委員

9 ページにあります幹線区間、支線区間となっていますが、私の住まいは、黄色の部分の地域です。現実的には地域が主になって行政の方にどうするかということを、今相談している最中でございます。その中で今言われたように、幹線や支線をどうしようかということも、どこに行くバスなのか明確にしろということですが、今一番私どもが声を大きくして言いたいのは、高齢者が多い地域の中で、その足が確保できない状況ですので、きちっと行政の方と話を詰めながらこの問題については進めていただきたいと思います。また、8 月から 10 月までタクシーを運行しましたが、これほど利用する人がいるのかなと、この数字を見させていただいて、びっくりしているところでございますので、是非皆様のお力を借りて、前に向けていきたいと思っています。

●吉田委員

バス交通空白地域は 28 ページに平成 14 年 3 月時点に整理され、その評価が 29 ページに整理されています。今は大分状況が変わっていると思いますが、面的に点在したこのエリアというものを、果たして本当に全部 24 ページのような方法で対応するかどうか。実際は、おそらく 24 ページのような手段や、

地元からの声があがった時点で検討することになると思いますが、その時に市あるいは公共交通会議に求められるのは、26 ページの地域全てで対応するのか。そうしますと非効率となりますので、例えば近接しているエリアのところで同時に声が上がってきたら、うまく融合させるとか、そのような調整機能やコーディネート機能というの、求められてくると思います。

もう1つとしては、公共交通連携計画について、実際次年度以降から事業が動くこととなりますが、その時にこのプランに基づき進めると、計画期間終了後の24年度にこのまちのバスはどう変わっているのか絵を描くことが大事だと思います。現在、色々な事業が並んでいますが、24年度以降のビジョンを描くというのも大事だと思いますので、今後考えていっていただきたい内容です。これはコメントです。

●秋山座長

少しまとめさせていただきますと、①個々の事業が目的達成のための事業とリンクしているかどうか、②幹線区間を戦略的にどのようにやっていくのか、③停留所とか駅の情報システムをどうするのか、④環境問題の明確な目標をやはり設定しなくて宜しいのかどうか、⑤バスは駅中心で運行されていますが、南北の問題をどうするか、⑥直接ここには関係ない意見もいくつかありましたけれども、実際に繊維試験場の跡地は将来どのようなになるのか、⑦バスの役割をどこまでやるのかとか、あるいは将来の姿を描いた方が宜しいのではないかと、そういうご提案がございました。空白地域の問題をどうするかというお話は、この連携計画を策定後も生じると思います。この連携計画は第1次計画だと思っていまして、第2次計画は高齢化がさらに進展し、障害者・高齢者の対応としてスペシャルトランスポートの計画を中心に展開をせざるを得ない状況になると思っています。これはなかなかまだ全国に1つもそういった計画の事例がありませんが、将来的には確実に目の前に起こってくると思いますので、そういったことも視野に入れて、総合的に見ていただけたらと思います。

●稲川委員

老人クラブ連合会は八王子全域が対象ですが、役員の中には空白地帯から来られる方も結構いますが、バスの運行本数は1時間に1本という状況です。かなり有能な若い女性がいても、お願いできない状況であるため、この空白地帯というのが一番の問題だと思います。次にもう1つ問題なのは、私は子安町の高台ですが、ここも古い地域で高齢者が非常に多いです。しかしながら、駅に近いため、交通空白地域から疎外されています。徒歩では大変で、けれどもバスは来ない状況です。例えば、めじろ台駅行きのバスが南口からありますが、もう少し本数があったら良いということもありますし、それから先程バス停の問題ですが、音声で案内はできないものか、そんなこともありますが、まず第1にこの空白地域一番大切だと思います。

●秋山座長

坂の上というバリアのあるところをバスで全部対応するのかという議論と、デマンド型でやるのかという議論と両方があると思います。それから特に人口が少ない場合には、そのあたりを考えないといけない。それから空白地域についても、バスでやれる範囲とやれない範囲がはっきりしますので、今回はそのあたりを明確にしてその空白地域をこれからどうするかというのは、この連携計画がスタートしてから新たな課題として取り組んでいってもよろしいのかなと思います。実は、バスで対応できない部分が随分残っていますので、モビリティ確保をどうやったらいいかそのあたりを行政として今後の課題として書いて頂ければと思います。

●稲川委員

そうですね。

●秋山座長

それではこれくらいにさせていただいて、今日は八王子市地域公共交通総合連携計画の素案でございますけれども、皆様からいただいた意見を含めて、多少の修正をして変更をいたしますけれども、その変更をある程度前提とした状態で、皆様これはご賛同いただけるかどうかというところを、すこしお諮りしたいと思います。変更するにはもう少し時間も必要かもしれませんが、現在の段階で、概ね宜しいかどうかお伺いしたいと思います。それでは、もし異議があったら、異議があるということでおっしゃっていただければと思いますが、異議があるかないかを挙手でお願いをしたいと思います。最初に異議がありだという方、いらっしゃいますか。次に異議がないという方、ちょっと手をあげていただけますか。

●委員全員

異議なし

●秋山座長

満場一致で、異議がないということで進めさせていただきます。それでは多少、これから事務局で変更させていただいて、詰めた上で、もう一度皆様に最終結果を見ていただきたいと思いますので、ご了解をいただいたということで、今回はお認めいただいたということで考えたいと思います。それではもし、それ以外にご意見が、さらに読み進めてご意見があるようでしたら、来年1月14日ぐらいまでにご意見をいただければ、まだ修正ができると思いますので宜しく願いいたします。次回の協議会は第4回で、20年度は最終になると思いますが、そのときに直した結果を最終案として皆様にご提示をするということになると思います。おそらく今回と同じように資料は事前に配布されるかと思いますが、それでは、その他ということで、事務局の方で何かございますか。

○事務局（田中主幹）

その他ということで、今回、連携計画を作成していますが、これは地域公共交通活性化再生総合事業に基づいて行っております。この連携計画をつくってこの計画策定について、国から計画策定の事後評価を提出してくれという通知の依頼がきております。スケジュール的には1月に協議会を開いて、1月下旬までに連携計画の策定の事後評価を提出して欲しいということですが、計画の素案を今現在作成している段階で、評価するまでに至っておりません。1月にこの協議会を開いて、2月に再度開くということも、ちょっとスケジュール的には無理なところもありますので、次のような方法をとらせていただきたいと思います。今日の議論を事後評価のほうにも反映させていただいて、国の書式に沿ったものを1月の月上旬までに事務局の方で作成し、事後評価の書類を秋山先生、鈴木先生、吉田先生に確認をして頂いた上で、1月中旬に国に提出させていただきたいと考えております。その提出した事後評価については、2月に開催されます第4回の協議会に資料として提出させていただくような形を思っておりますので、よろしく願いいたします。それでよろしいでしょうか。宜しければその形で、今後作業をさせていただきます。次回の第4回八王子市地域公共交通活性化協議会の開催ですが、来年の2月13日、時間は午後3時30分から行いたいと思いますので、皆様宜しく願いいたします。それでは閉会に当たって、副会長の鈴木先生にご挨拶をお願いしたいと思います。それでは鈴木先生宜しく願いいたします。

●鈴木委員

本日は年末のお忙しい中、ご協力いただきましてありがとうございました。本日皆様に概ね了承いただいたこの連携計画に基づいて、これから八王子市の公共交通をより良い形を目指していくこととなりますが、今日の内容は非常に重要な中身だと思います。特に交通空白地域を解決することはもちろん大切なことですが、そのことと、全体の体系をどのようにしていくのか、常に並行で考えていかなければな

らない問題です。今日の資料ですと、7ページの機能分類や、ネットワークイメージ図は皆様の議論によって、よりはっきりとしたきちんとした形で整理をされ、より使いやすいものになっていくと思います。そのようなことについて全体を見渡しながら、これから皆様でやっていく必要があると思います。今日は第一歩でございますので、これからもどうぞ、熱心な御議論をお願いしまして、ご挨拶に代えさせていただきますと思います。今日はどうもありがとうございました。

○事務局（田中主幹）

鈴木先生、どうもありがとうございました。これを持ちまして本日の会議を閉会させていただきます。ありがとうございました。

会議録署名人 平成 21 年 1 月 14 日 天賀谷 通忠