

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成26年度第3回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成27年3月9日(月)午後2時～午後3時10分
開 催 場 所	402A B 学習室(市役所4階)
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、濱浦副会長、国田委員、長田委員、藤野委員、小川氏(関根(肇)委員の代理)、中澤氏(眞子委員の代理)、三浦氏(島田委員の代理)、関根(康)委員、江郷委員、今野委員、鶴澤委員、山崎委員 欠席者：宮田委員、長井委員、高附委員、吉永委員、仲委員 事務局：雨宮都市計画課長、加藤都市計画課計画グループ主査、栗原都市計画課計画グループ主任
議 題	1 乗合タクシーの現状及び市南西地域において実施した意見交換会の結果概要について 2 その他
結 論 (決定した方針、残された問題点、保留事項等を記載する。)	議題1について 特になし 議題2について 特になし
審 議 経 過 (主な意見等を原則として発言順に記載し、同一内容は一つにまとめる。) ◎：会長 ○：副会長 委員 ●：事務局	議題1 乗合タクシーの現状及び市南西地域において実施した意見交換会の結果概要について ● 資料3-1に基づき説明。＜説明省略＞ 【主な意見、質疑等】 ◎ 乗合タクシーの実態を知っていただいたなかで、今後の改善に向けた取組についてイメージを持つことが一番大事だと思う。地域の中に入り込み、利用者の生の声を聞いた状況のデータに基づいた意見交換をしたい。 ○ 資料3-1 P7 (1) 乗合タクシーの運行日について、日曜日に運休している理由を教えてください。 ● 公共公益施設をつなぐ足のため日曜日のニーズは低いと考えている。また、土曜日と日曜日は平日働いている家族が自宅にいたり、遠方から家族が来たりといった理由からも需要が低いと考えられる。実際に土曜日の利用率が低いことを踏まえると、日曜日でも利用率は低いと考え運休している。 ○ 日曜日でも運行すると、利用率が減り収益が下がるということか。 ● 日曜日でも運行すると、フルで乗合タクシーが稼動することになり、運行事業者の人員配置の問題も考えなければならず、費用対効果を検討する必要がある。 ○ 資料3-1 P7 (3) 利用者登録ができる方において、残堀五丁目がないのはなぜか。 ● 乗合タクシーのエリアは資料3-1 P6 (2) 路線バスの状況で示すとおり、江戸街道より南側となっており、残堀五丁目はそのエ

リアより北側にあるため対象となっていない。

また、乗合タクシーのエリアは市内循環バスが廃止となり交通不便地域となったエリアであり、江戸街道の北側については市内循環バスのルートが設定されているため、残堀五丁目は乗合タクシーのエリアに入れていない。

- 今後の利用率を上げるために、乗合タクシーのエリアを広げることも考えられるか。
- 地域公共交通会議にて検討する大きなテーマになると思う。乗合タクシーのエリアを広げることは、市内循環バスのルート等の見直しを含めて考えていきたい。
- 資料3-1 P8 (1) 登録者の居住地にて、伊奈平五丁目の乗合タクシーの登録者数が多い理由は何か。
- 五丁目のどこに住んでいるかによるが、路線バスのバス停から離れていることも理由として考えられる。
- 資料3-1 P11 (1) 利用場所の円グラフにて村山医療センターより武蔵村山病院の割合が多いのはなぜか。
- 単に乗合タクシーのエリアの居住者は武蔵村山病院を利用している人が多いということではないかと考えられる。
- 資料3-1 P21 1) むらタクに対する要望に関して、意見交換会では、その場でもらった意見に対して、市として何らかの回答をしているのか。回答をしている場合は内容を教えてほしい。
- 例えば運行時間を延ばしてほしい、日曜日にも運行してほしいなどの全体の体系にかかわるような意見については、個別の回答は行っていない。

登録方法や利用方法などの質問に対しては回答しているほか、武蔵村山病院の乗降場所については意見交換後に病院と協議し、降車については入口付近にて行うことが可能となった。乗車についてはスペース的に混雑が予想され、長時間の停車等が困難な状況から変更は行っていないが、ある程度の改善は図られたと考えている。

- 周知について、老人会などで宣伝することは良いことだと思う。また、市報に掲載されている広告は見逃すほど小さい。もう少し大きく掲載したほうが良いのではないかと。宣伝をどのようにするかという問題があるのではないかと。
- 市報に掲載されている広告は、意見交換会などのイベントや数か月に一回程度の頻度であれば、スペースを確保できるが、毎月掲載するとなると大きく紙面は割きづらい。しかし、周知が大切であることは認識しており、対応を考えていきたい。
- 運転手が親切で便利であるという意見があるが、とても良いことだと思う。こういったことが口コミで広まれば利用率が上がる要因になる。

また、「起終点が自宅というのはありがたく、良いと思うが、問題もあり、全体的な使い勝手としてはもうひとつ改善が必要」との意見があるが、どのような問題があるのか。

- バス停に決められた時間に迎えに行くのなら、時間通りに乗客

が来なければ通り過ぎることもできるが、自宅まで迎えに行くと、家からなかなか出てこないことや突然のキャンセルなどがあり、運行のタイムスケジュール全体に狂いが生じる。このようなことを問題としてあげていた。

- ◎ 乗合タクシーのエリアの話があったが、資料3-1 P6 (2) 路線バスの状況にて、どのポイントからどの程度の頻度で運行しているかを地図に示してはどうか。実際の登録状況と利用状況との違いがわかれば、江戸街道より北側に運行エリアを拡大する検討をする際に参考になるのではないか。
- 乗合タクシーの実際の運行実績がわかれば、さらに利用できるような体系が考えられるのではないかということか。
- ◎ システムに利用者のログが残っているはずであり、民間の路線バスが南北方向に運行しているようなエリアで、交通不便地域を運行する公共交通として市内の公共公益施設をどのように回っているか、差別化が図れているかを見られるのではないか。また、北側の山に近いエリアで運行を検討した際に、どの程度の利用者が見込めるのかもわかるのではないか。新たなルート検討のためだけでなく、事務局が基礎データを積み上げておくことにより、検討すべきエリアが出てきた際に利用できるのではないか。ぜひ検討してほしい。
- ◎ 資料3-1 P8 (1) 登録者の居住地にて、地区の人口当たりの登録者数の比率がわかると地区別の登録割合がわかりやすい。資料3-1 P10 輸送実績・予約者数の集計をみると、1台当たりの乗車率は1.7名程度であることがわかる。セダンタイプの車でならこの数字は良いが、実際にはもう少し大型であることから、利用率をもっと上げなければならない。これまで右肩上がりに利用者が増えていたが、それがこの冬になって伸びていない。冬場に増加するのは難しいのはわかっているが、意見交換会では新規登録者が14名と増えている。このような結果から、具体的な地域活動をすれば登録者数をもっと伸びるのではないかという感覚を事務局として持っているのか。
- 過去に出張受付を行っていた。スタート時はそれ相応の登録者数がいたが、時間が経過するにつれ乗合タクシーの認知度が上がり、登録しようとしている人は既に登録をしている状態で、出張受付だけでは登録者数が伸びてこなかった。今回は出張受付だけでなく内容の説明と意見を収集する機会があったことから、登録してもらえたのだと理解している。今までの出張受付とは違う手ごたえはあった。
- ◎ 資料3-1 P11 (1) 利用場所について、利用場所を3箇所追加した結果、合計で7.1%の利用がされている。利用者の声を生かした結果が顕在化したと言えると思う。このような効果を示していくべきである。

資料3-1 P21 1) むらタクに対する要望の周知について、他の市では民生委員や介護ヘルパーなどの会合にて乗合タクシーについて説明をし、民生委員に体験乗車をしてもらい、地域住民の

方の外出の機会を増やすなどのアプローチをとっている例もある。効果がすぐに出るかどうかは別として、やってみる価値はあるのではないか。

また、要望として、聞いた内容を検討した結果をどのようなスケジュールで説明をしていく予定か。

- 意見交換会で意見を聞いたが、来月には市内循環バス、乗合タクシーの課題の整理や改善の方向性を示す必要があると考えている。また、来年度が乗合タクシーの実証実験の最終年度となるため、夏ごろまでには市内循環バス、乗合タクシーの運行計画を見直し、秋までには概ねの案を決定する必要があると考えている。その前に、住民に案を示し意見を公募しなければならない。

◎ 資料3-1 P16の収支率は上がってきているが、実証実験中であり、本格運行に向けて最終的な判断を下さなければいけないと思う。実証実験運行期間における収支率の目標値は設定していたか。

- 乗合タクシーの運行を開始するに当たっての収支率の具体的な目標はないが、登録者数は500名という目標はあったと記憶している。

◎ 当初から乗合タクシーを借り上げて運行をしなければならない地区であり、赤字を前提として運行を開始した。その中で、市内循環バスの利便性を上げ、収益率を上げることでその赤字をフォローできれば、地域全体として市内循環バスと乗合タクシーの総費用が今までと同程度、又は低くなれば地域としての公平性が保てるという前提があったと記憶している。乗合タクシーの収支率が8.1%になったことにより、現状の市内循環バスの収支率との重ね合わせをして、市内循環バスの運行改善前後での総費用の評価をするべきではないか。

資料3-1 P22 2)その他公共交通に対する要望のタクシーの意見で「すぐに配車してもらえず時間がかかることが多い」とあるが、意見交換会において、具体的にどの程度待っているかを聞いているか。

- この意見は頻繁にタクシーを利用する方の意見であり、意見交換会に参加した30人のうち、1人の意見であった。他の公共交通機関との競合を考えずに運行エリアを拡大すると、他の公共交通の客を奪いかねないという説明をしたときに、タクシーを呼んでも来ないのであれば客を奪うことにはならないのではないかとこの意見であった。

◎ 意見の扱いで気をつけなければならないことは、1人の意見で公共交通全般のしくみが変わってしまう可能性があることである。あがっている意見別に何人の意見なのか書いてもらえるとうわかりやすい。

また、資料3-1 P23 現在の乗合タクシーの状況のまとめに「高齢者の利用が多いなど利用者に偏りはみられるが」とあるが、高齢者に偏っているといけないという意味か。この結果は高齢者の足を確保するという当初の目的が顕在化しているということ

はないのか。本当に必要な人が必要な形で利用しているという見方で良いのではないか。

- 高齢者や障害者の平日日中の足を確保する目的で考えると、高齢者の利用が多いことは否定することではないと思う。
- ◎ 介護養護について厚生労働省などでいろいろ示されているが、高齢者が乗合タクシーを利用することで、今までと比べて、市役所や介護養護施設に行く機会が増えたのであれば、積極的な効果として読み取れる。少ない人数であっても、そういった機会が創出できたのであれば乗合タクシーの効果としても大きな要素である。乗合タクシーを利用したことによって、高齢者が市役所に行けるようになった等の今まで利用されていなかった場所に行けるようになったという、良い結果を広報誌などでPRしていくべきである。
- 積極的に宣伝をしていかないといけない。民生委員や老人会にできるだけ市の職員が出向いて行き、プラスの情報を宣伝すればさらに効果があるのではないか。
- 実際の乗合率はどうなっているのか。
- 1便当たり、1～2名である。時間帯にもよるが、乗合率は低い。
- 乗合率は記録できるものなのか。1人で予約して複数人で乗車した場合はどのように記録するのか。
- 運転手に聞くしか把握する方法がない。運転手から聞いた話では最大で6名ほど乗り合ったこともあるが、通常は1～2名であると聞いている。
- ◎ 予約乗車人数から概ねの乗合率を出すことでも良いのではないか。
- 運行エリア拡大の検証に合わせて、効率的なルートの設定や乗合率の検討もしていくべきではないか。
- ◎ ピックアップする順番によって乗車する時間や所用時間が変わるのであれば、複数人の予約が入っているときに、どのエリアの人が乗った場合にどの程度の時間のずれが発生するかを把握することによって、予約者に遅れ時間を事前に知らせることができるのではないか。そのために、経路の分析をしてほしい。
- 資料3-1 P22 2) その他公共交通に対する要望のタクシーの件について、実際にタクシーの配車が遅れることが多いのか、事業者と話が聞きたい。
- 武蔵村山市から立川駅まで行くと単純に往復で1時間以上かかってしまう。利用者が集中するような時間帯がなく、分散化できればいいが、保有台数の関係上時間がかかってしまう。また、タクシーの待機場所は病院や駅になってしまうため、時間がかかってしまう場合がある。

議題2 その他

- 次回は4月13日（月）の午後2時を予定している。詳細は追って連絡する。

	以上
--	----

会議の公開・ 非公開の別	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 一部公開 <input type="checkbox"/> 非公開 ※一部公開又は非公開とした理由 <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; height: 40px; margin-top: 5px;"></div>	傍聴者： <u> 0名 </u>
-----------------	---	--------------------

会議録の開示・ 非開示の別	<input checked="" type="checkbox"/> 開示 <input type="checkbox"/> 一部開示(根拠法令等：) <input type="checkbox"/> 非開示(根拠法令等：)
------------------	---

庶務担当課	都市整備部 都市計画課 (内線：273)
-------	----------------------