

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成27年度第2回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成27年5月25日(月)午後3時～午後4時
開 催 場 所	301会議室(市役所3階)
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、宮崎副会長、国田委員、長田委員、宮田委員、内野委員、佐藤委員、永井氏(眞子委員の代理)、島田委員、原口氏(関根委員の代理)、江郷委員、吉永委員、鶴澤委員、山崎委員 欠席者：高附委員、石川委員、今野委員、仲委員 事務局：腰塚都市整備部長、雨宮都市計画課長、尾高都市計画課交通施策グループ主査、栗原都市計画課交通施策グループ主任、岡村都市計画課交通施策グループ技師
議 題	1 地域公共交通会議副会長の互選について 2 市内循環バス及び乗合タクシーの再編の方向性について 3 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 宮崎委員を副会長とする。 議題2について 市内循環バス及び乗合タクシーの再編の方向性については、事務局案に基づき地域公共交通会議で協議することとする。 議題3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	<議題に入る前に新任委員の自己紹介を実施> 議題1 地域公共交通会議副会長の互選について ● 資料2-1に基づき説明。<説明省略> 【主な意見、質疑等】 ◎ 副会長に立候補する方はいないか。 ◎ 立候補がないため、会長推薦を行う。宮崎委員を副会長に推薦するが異議はないか。 ○ 異議なし。 議題2 市内循環バス及び乗合タクシーの再編の方向性について 【主な意見、質疑等】 ● 資料2-2に基づき説明。<説明省略> ◎ 今回の議題の内容を整理させていただくと、1つ目は、実証実験運行の乗合タクシーの本格運行への移行について。2つ目として、事務局が提案する再編案(資料2-2 P12)である市内循環バスの武蔵砂川ルート、西ルートの廃止及び乗合タクシーのエリアの拡大について。ただし、実施に当たっては路線バスによる利用者の利便性を改善後に実施すること。3つ目に、ルート再編に当たっては、運行車両の老朽化の問題も含めて対応を図る必要があることについて。大きく分けて、以上の3点であることをご確認いただ

きたい。

- 市の財政負担が1億1,000万円を超えているとあるが、どれくらい乗降客がいれば市内循環バスの運行を継続できるのか。

資料によると武蔵砂川ルート、西ルートを廃止し、上北台ルート、玉川上水ルートは存続するとなっている。日中時の利用者は、上北台ルートは10人、玉川上水ルートは14.3人となっているが、現状の乗降客数を維持することで良いと考えているのか。また、武蔵砂川ルート、西ルートは乗降客数が何人になれば廃止しないという判断になるのか。運行を維持するための乗降客数の採算ラインを教えてください。

- 参考資料2 P1 多摩地区においてコミュニティバスを運行している23市の各種統計をみると、武蔵村山市の収支率は23.3%である。理想は100%であるが、実際問題として100%になるためには現状の4倍が必要である。一足飛びに100%ではなく、まずは収支率50%を目標と考えたとしても、簡単にはいかないため、35%、50%と段階的に上げていくことが妥当だと考えている。

- 西ルートは最低でも1日1便当たり10人いれば存続可能なのか。それとも廃止するのか。

- 武蔵砂川ルート、西ルートの乗降客数が、上北台ルート、玉川上水ルートと同程度の乗降客数であれば、需要があるとして廃止は不要であるとの判断になると思われる。

- 西ルートは行き止まり感がある。上北台ルート、玉川上水ルートは鉄道駅と接続しているが、西ルートは総合体育館から村山医療センターまでで、そこからどこにも行けない。村山医療センターで乗り換えるにも時間調整がうまくいっていないうえに、乗り換えればさらに運賃が170円かかってしまう。以前のルート再編の意見公募時に市民総合センターまで延伸してほしいと言ったが、市からはできないと言われた。市民総合センターには高齢福祉課、障害福祉課、社会福祉協議会等があり、これからの高齢世帯にとっては大切な場所である。

また、駅へ接続していないため、イオンモール、村山医療センターへの利用者が多いのは当たり前である。西ルートを上北台駅まで延伸することで、利便性が向上し、利用者が増加するのではないか。それと、総合体育館が起終点になっているが、総合体育館を利用する人は基本的に元気であり、走れる、自転車に乗れる人であるため、総合体育館まで運行する必要はないのではないか。

一方の武蔵砂川ルートについては廃止もやむをえないと考えている。中原地区の住民も、西武立川駅を利用する方が便利だとわかっている。ただし、路線バスで西武立川駅まで行くと220円かかるが、市内循環バスを利用すると170円で行けるため武蔵砂川ルートを使用しているのではないか。通勤利用している人にとっては50円の差は大きい。武蔵砂川ルートが廃止となった場合、利用者には50円の差をどのように理解、納得してもらおうかも考える必要がある。

- 現在の西ルートは、日中時に公共施設を結ぶことを主な目的と

している。また、西ルート各村山医療センターまでのルートとしたのは、起終点を同じ（総合体育館と上北台駅）とする2つのルートを設けていると、乗り間違いが起こる可能性があるため、一方を村山医療センターまでとしたという理由もあったと記憶している。

- ◎ 以前の議論でも、西ルートを上北台駅まで延伸するという意見はあった。その際に参考にしたのは、地域別に日中時にどの施設を利用するかというアンケートの結果である。日中時の上北台駅の利用が極めて少なかったため、西ルートを上北台駅まで延伸する案はなくなった。

また、市民総合センターではバスの旋回スペースが取れないため、安全運行の観点から村山医療センターまでとしたというのも理由の一つである。

市南西地域は鉄道駅に通じるという点では交通空白地域ではなく、交通不便地域でもない。しかし、市役所などの公共施設を利用する点では交通が不便な地域である。その点を改善するため乗合タクシーの実証実験運行を開始した。中原地区などについては、民間の路線バスが運行しており、本来は市の公共交通がこれと競合するのは避けなければいけない。しかし、市民が市の公共施設を利用できない状況が生じるのであれば、市が乗合タクシーのエリアを拡大し、日中時の市の公共施設への足を確保することは健全であると思われる。

また、収支率が100%以上であるような場合、本来、民間バス事業者に運行してもらえばよい。民間バス事業者の収益率が低く、市民の足が不足している地域を支えるのが市内循環バスであり、採算性が低いのも当たり前であると言える。他の自治体では35～40%程度の収支率を目標にしているところが多い。武蔵村山市の収支率は23%と低い、武蔵村山市は鉄道駅がないという特殊事情があり、通勤時と日中時の2種類の形態の公共交通を担わなければならないため、収支率が低くなることは仕方のないことである。そのため、収支率だけで市内循環バスの存続の有無を決めるのは無理があると思う。収支率よりも地域住民の移動のしやすさがどの程度改善されたか、地域の格差がなくなってきたのか等の視点で見なければコミュニティバスの評価にはつながらないと思う。今回の案は地区別の乗降客数や、乗降場所別乗降客数というデータに基づいて丁寧に分析されているものであり、信頼できるものだと思っている。

- 資料の内容について質問である。資料2-2 P4 1.2.2通勤時の状況において、玉川上水ルートは通勤目的の利用が多いと書いてあるが上北台ルートも多いのではないかと。上北台ルートの通勤時の利用も多いというコメントを追加しても良いのではないかと。
- 通勤時の通勤目的の上北台ルートの利用は76%と確かに高いため、コメントを追加しておく。
- 資料2-2 P12再編案の市の負担額（年額）において、②の案では西ルートを廃止しているにもかかわらず、市の負担額が1億1,000

万円で同額というのはどういった理由か。

- 表の下部に書いてあるとおり、①及び②はいずれも運行経費が1億1,000万円を超過しているため、市の負担額は補助金限度額の1億1,000万円となっている。
- 先ほど、総合体育館への接続について意見があったが、それに対して意見を申し述べたい。体育館の利用者は元気な人だからバスは不要というのは乱暴ではないか。私は、ほぼ毎日、総合体育館のまわりを走っているが、過去2、3年の総合体育館の利用者の動向をみると、高齢者の利用が増えてきている。目測だが、自転車での来場が2、3割程度であり、残りは自家用車かバスで来場している。総合体育館では高齢者を対象とした運動教室等も多くあり、それらに参加する高齢者のために市内循環バスを運行している意味はあると思う。
- 武蔵砂川ルート、西ルートが廃止になると減便になると思うが、車両の老朽化の対策はどうする予定か。
- 車両購入に関しては、市の財政当局に対し毎年1台ずつ購入する要望を行ってきたが、現在の市の計画では2年に1台のペースでの購入しか認められていない状況である。今年度は1台買い替えられるが、その次は29年度の購入予定となっている。なお、西ルート、武蔵砂川ルートが廃止されれば必要車両は2台削減できる。相当数の車両が老朽化しているため、本来は1年に複数台を購入したいところだが、市の財政状況からは難しいのが実情である。そういった観点からも廃止が望まれる。予算の関係上明確な回答はできないが、頑張って1年に1台、普通に考えると隔年に1台購入することになり、このまま運行し続けた場合、車両の老朽化には追いつかないというのが現状である。
- ◎ 我孫子市では、平成15年式の三菱エアロミディを導入している。故障したときに部品調達しようとしたが一切できなかったため、予備車による運行を行い、その後、予算確保ののち新車両を導入した。したがって、当市の三菱エアロミディも故障した場合の車両の対応が困難になることが想定される。日野リエッセの問題だけではなく、他の車両の老朽化にも対応していかなければ、突然運行の維持ができなくなる可能性がある。計画的な運用を行わなければならない。
- 会長の意見と同じく、収益率の向上の判断だけだと運営を見誤る可能性があると思っている。分母を下げるか、分子を上げるかで収益率は上がるが、慎重な判断が必要である。市内循環バスは昭和50年代から市民の生活の足としてスタートしている。また、武蔵村山市は駅がないため、駅への乗入れ目的の比重が高くなってきている。近年では乗降率の多い少ないということが注目されているが、市民サービスとしてどういった状態なのか、細かく調査してほしい。乗っていない人の理由を聞く必要があるのではないか。乗っていない人は、乗る必要がないから乗っていないという判断をすべきではない。

現状で利益を上げるためにはイオンモールに乗り入れればよい

と思うが、路線バスとの競合があり、路線バスの補完という立場を超えない中で、市民サービスをどのように向上させるかという視点でもう少し細かい調査が必要なのではないか。

- ◎ 過去に武蔵村山市では様々な調査をしている。現在のルートに再編する前の調査において、地域別に移動手段の有無、持っているが使えない、路線バスのバス停から近い、遠いといった公共交通に依存している地区の調査を行ったことがある。その結果を見ると、公共交通がいないという人はほとんどいないが、今は使わないがあつたらよい、天候不順のときだけあればよい、年間を通して使わないが必要になったらあつたほうがよいといった人もおり、表面的な利用者の声に依存してしまうと、需要を見誤る可能性がある。実際の利用実態と使われていない地域のニーズをリンクしていくべきである。

市内循環バスのトリップベースの調査結果が示されたのは今回が初めてである。今後ルートの変更がある場合には地域の方のニーズ調査も必要になるのではないか。

中原地区のような西部地域の方々は市内の主要施設の利用を考えているのか、問題点が具体化した地区の特定型の調査は必要ではないか。乗合タクシーのエリア拡大についてもニーズ調査を検討する価値があるのではないかと思う。

- ◎ 確認であるが、資料2-2 P13 5.1市内循環バス・乗合タクシーの再編の方向性に基づいて、今後、地域公共交通会議を進めていくがよいか。

- 異議なし。

- どの様に収益性を上げるかについて提案である。市内循環バスの車内で写真展を行ってはどうか。青梅市の鉄道公園の中では絵の展覧会を行っており、四国の松山市内のアーケードでは小中学生の俳句を並べている。川越市では市が蔵造りを公有財産として保護し観光に活用したことで、市外から人が来るようになった。同様に、武蔵村山市でも市外からの利用者を増加させることを考えてはどうだろうか。

武蔵村山市は明治時代から青梅街道に宿場町として栄えたメリットがあり、それがほぼ上北台ルートに沿って存在している。また、野山北・六道山公園、里山民家がある。そういった資産を近隣の市に宣伝し、他の市から市内循環バスに乗ってもらうことを考えられないか。

多くの予算をかけるのではなく、写真、俳句、絵画、書道などを募集して、車内に掲載し、地場の特産品を景品として出すことで武蔵村山市に関心が向くのではないか。また、イベントを行うルートはモノレール、西武線と接続しているルートにするべきである。試算してみたが、宣伝の紙、景品は数万円でいけるのではないか。ポイントはまず市内循環バスを知ってもらうことであり、パンフレットと申込用紙を添えて、モノレール駅、西武線の駅で配布してはどうか。やる価値はあると思う。

- ◎ いろいろな案があると思うが、地域の方々が支えることにより

地域性が出ることは良いことだと思う。しかし、写真展をやっているコミュニティバスもあるが、バス事業者の立場からするとバスの中を移動するため、安全上よくないというデメリットもある。私の研究室ではモニターを車内に設置し、地域の情報を流してはどうかという案も出ている。また、我孫子市ではバスのアナウンスに小学校の子ども達の音声を流している。そうすることにより、高齢者が孫達の声を聞くためにバスに乗るようになり、需要が生まれる。地域住民がコミュニティバスをどの様に継続するかについて意識することは重要である。富士宮市では、自動車分担率70%を越えるような地域であるが、子供たちにバスに乗ってもらうために、宮バス祭りを11月に行い、子供たちにバスを知ってもらうイベントを行っている。どのような方法に効果があるかわからないが、情報を集めるのは大事なことである。案があればぜひ紹介していただきたい。

○ 市内循環バスの再編の方向性については同意したが、例えば、上北台ルートと西ルートを1つにして、循環するようなルートとすれば利用者が増えると思う。今後の地域公共交通会議で相談できるのか。

● 上北台、玉川上水ルートの変更は現在は考えていないが、委員の方からご意見を頂くこと自体は問題ないと思う。ただし、導入時に大循環ルートであったものが、利便性や効率性の観点で再編が重ねられ、1ルート当たりの路線長が短くなり、現在のルートとなった経緯もある。

◎ 武蔵村山市の地域公共交通会議に最初から関わっているが、ルートの変更は調査データを基に再編してきている。

収支率の向上は課題の一つではあるが、コミュニティバスは、収支率を上げるより、使ってもらえるバス路線として機能させることの方が重要である。ただ、迂回していて不便である地域を排除することは、市民の移動を阻害することになり問題である。

当初は乗合タクシーの導入については反対があったが、市内循環バスの利用率を上げると同時に地域住民の足を確保することがその目的であった。そのため乗合タクシーの導入の合意が得られたという経緯がある。

問題があれば事務局に提案していただきたい。

○ 新たに参加された委員の方には過去の資料を送付してはどうか。

● 何らかの対応を図りたい。

○ 市内循環バスでは上北台ルートの日中時にしか乗ったことがない。他の地域の実態を新しい委員や希望者にはレクチャーしていただけないか。

● 了解した。事前にどういった内容のレクチャーなのか教えていただければありがたい。

○ 三ツ藤中央通りの状況やその他のルートでの利用実態などをレクチャーしていただきたい。

◎ 個別の要望であれば事務局に直接要望をあげてほしい。

	<p>議題3 その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現在の地域公共交通会議の委員の任期は、委員を委嘱した平成25年7月8日から2年間であり、平成27年7月7日までとなっている。関係機関を代表しての委員の中には人事異動により4月から出席されている方や、今回初めて参加いただいた方もいるが、本会議においては、前任者の残任期間という取り扱いとなるため、平成27年7月で任期の終了となる。 <p>資料2-1でも示したが、今回、武蔵村山市地域公共交通会議設置要綱の一部を改正したため委員の任期は、委嘱または指名の日のからその属する年度の翌年度の末日までとなる。したがって次期の公共交通会議委員の任期は、平成27年7月8日から平成29年3月31日までとなる。</p> <p>また、市民委員については平成27年6月1日から平成27年6月17日まで公募を行い、7月上旬に決定することになっている。</p> <p>なお、次回の地域公共交通会議は具体的な日程が決定していないため、事務局より追って連絡する。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
--	---

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

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

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