

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成29年度第1回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成30年1月15日(月)午前10時から午前11時40分まで
開 催 場 所	市役所301会議室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、大澤委員(副会長)、伊藤委員、長田委員、峯岸委員、安島委員、須藤委員、波多野委員、宮崎委員、小野寺氏(柳瀬委員代理)、土谷委員、和田委員、江郷委員、吉永委員、依田委員、鶴澤委員、山崎委員 欠席者：島田委員、秀島委員 事務局：都市整備部長、都市計画課長、都市計画課主査(交通施策グループ)、同課主任(同グループ)
議 題	1 地域公共交通会議副会長の互選について 2 市内循環バスの実績報告及び利用促進策について 3 乗合タクシーの実績報告等について 4 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 委員の互選により副会長に大澤委員を選任した。 議題2について 事務局が示した利用促進策を検討することで承認された。 議題3について 介助者の同乗要件緩和を含めた乗合タクシーの運行方法について、引き続き継続することで承認された。 議題4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 ○：委員 ●：事務局	議題1 地域公共交通会議副会長の互選について 【事務局説明】 ● 資料1に基づき説明<説明省略> 【主な意見、質疑等】 ◎ 副会長については委員の互選により選任することとなっている。自薦若しくは他薦はあるか。 地域の実情をよく知っている市民の方から、大澤委員を推薦したいがいかがか。 ○ 異議なし。 ◎ それでは、大澤委員を副会長として選任する。 議題2 市内循環バスの実績報告及び利用促進策について 【事務局説明】 ● 資料2に基づき説明<説明省略> 【主な意見、質疑等】 ◎ 事務局の説明内容以外でも、市内循環バスについての質問等が

あれば、挙げてもらいたい。

- 運行ルートについて伺いたい。
現状の運行ルートではなく、市内の各施設や病院等を結ぶ循環型の運行ルートへの変更は考えていないのか。
- 現時点で直ちにルート変更を行うことは考えていない。
市内循環バスには、主に、通勤時に通勤・通学者等を速やかに駅まで輸送する役割、日中時に市内の施設等を結ぶ役割がある。循環型、一筆のルートで全ての施設等を結ぶことを考えた場合、運行距離が長く、速達性も損なわれてしまう。市としては、市役所や交通プラザ等に交通結節点を設け、乗り継ぐことで効率的な運行が可能となっていると考えている。
- シルバーパスについて、東京都からシルバーパスに対しての運賃補填があるのか伺いたい。
- 以前、対キロ運賃制を採用していた時期は、東京バス協会からの運賃補填があったが、現時点では受けていない。
- 補足であるが、東京バス協会が独自でシルバーパスに対する補填を行っているわけではなく、東京都の事業として行われているものであるため、運賃補填の可否の判断は東京都が行う。
なお、現時点では、ほとんどのコミュニティバスにおいて、シルバーパスに対する補填は行われていない。ただし、例外的に路線バスと同一の運賃体系の場合に補填が認められるケースがある。
- 民間の路線バスには補填されている状況か。
- 走行距離等に応じて支払われている。
- コミュニティバスにおけるシルバーパスの適用の可否は、市の判断によるところが大きい。当市では市の施策としてシルバーパスの適用を行っている。
- ◎ コミュニティバスの運行は、民間路線バスが運行できない地域の住民の移動手段を確保する目的で自治体が行うものであるため、一般的には自治体の財源を基に運行されている。
武蔵村山市の市内循環バスの収支率は、決して高くはないが、それでも運行しているのは、市として市民の交通手段の確保が重要と考えているためである。ただし、一方で財政負担の軽減も重要な課題であるため、今回事務局が提案したような利用促進策の検討が必要になってくる。
- 子供及び子育て世代をターゲットにするのであれば、他市のコミュニティバスのように、子供が喜ぶ親しみやすいデザインに変えてみてはいかがか。
- 現状で11台の車両のうち3台にラッピングを施して運行している。残りの車両も市をイメージしたデザインではあるものの、子供が喜ぶようなデザインではないことはうなずける。しかしながら、車両のラッピング等は経費面の課題が小さくなく、直ちに取り組むのは困難な状況である。貴重な意見として受け止めたい。
- ◎ 以前の会議において、古い車両が多いために車両更新が課題と

なっているとの話があったが、その後の状況はいかがか。

- 来年度以降、計画的な車両の買替えを予定しており、おおむね順調な車両更新を行っていきける状況である。
- ◎ 車両更新の機会にデザインの変更を図るのも一つの策である。

なお、子供の関心を引き付けることは非常に意味のあることで、富士宮市の事例では、コミュニティバスをメインにした祭りを実施し、塗り絵、すごろく、お遊戯（歌）などを職員が準備し、利用促進を行っている。

筑波大学の研究では、子供のうちに公共交通機関を利用する率が高い人は、大人になってからの協調性に差が出るとの結果が出ている。そういった意味でも、見た目がかわいいデザインのバスを走らせ、子供に関心をを持たせることには意味がある。
- 市報の市内循環バスの記事を読み、市が利用促進に力を注いでいると感じている。利用促進を行うに当たり市民に知っていただくことが重要であると思うため、今後も可能な限り市報等を活用したPRを続けてほしい。
- 承知した。少なくとも年に1度程度は大きめの紙面で掲載していきたい。
- ◎ 小学校等でのモビリティ・マネジメントの実施を検討しているとのことだが、子供に何を伝えるかとともに、その親に対して何を伝えるかも考えながら内容を精査していただきたい。
- 承知した。
- 現在、市内循環バスのパンフレットはどのような範囲に配布しているのか。
- 平成25年度の運行ルート等の再編時に、市内の全戸に配布した。その後は、転入者及び希望者に対して配布している。
- シルバーパス利用者が多いことを理由に収支率が上がらないとの説明があったが、他市のコミュニティバスでは、シルバーパス所持者からも運賃を徴収することで一定程度の収支率を保っている。

シルバーパス利用者が多いから収支率が下がっているという考え方ではなく、市がシルバーパス所持者の運賃を負担し、シルバーパス所持者の移動を支援している状況をもっとPRしてもよいのではないか。
- 高齢者、交通弱者の支援は必要であるが、利用促進策の検討においては、収支率の改善が課題であるため、子育て世代等にターゲットを絞った。
- ◎ 以前は、収支率30～40%を基準として路線の廃止や縮小を判断する考え方があったが、最近では、単に収支率だけで判断するのではなく、その背景も考慮した議論を行った上で廃止や縮小を検討することが多くなってきている。

例えば、シルバーパスを利用できることで高齢者が外出する機会が増え、健康寿命が延びるというような効果が期待され、その結果、市の福祉施策の負担も減少する可能性がある。コミュニティバスは福祉的側面も担っているという理解をしていただく

ことも重要である。

- 割引制度の企画を検討しているが、事例等があれば伺いたい。
- 西武バスでは、夏休みや年末年始期間中に子供は50円で乗車できる制度を採用している。子供及び親子に対して、バスに親しみを持っていただく利用促進策の一つである。
- 都営バスでは、土日、祝日、年末年始等の休日に通勤定期券所持者と同乗する同居家族は大人が100円、子供が50円で乗車できる環境（エコ）定期券制度というサービスがある。
もう一点、「おでかけパスモキャンペーン」という制度で、夏休み期間中に大人がICカード1日券を購入すると、同乗の子供が2名まで無料で乗車できるサービスがある。

- ◎ 環境という観点からの割引制度は、日本において神奈川中央交通が初めに導入したと記憶している。

また、1日乗車券に付随する割引制度は、この地域においても導入可能な制度だと思われる。

その他、富士宮市の事例では、サポーター制度という仕組みを作っている。大型ショッピングモールや市内の協力店で一定額の買い物をした場合にバス等の割引券を差し上げるといったような制度であり、年間で約4,000枚の割引券が交付された実績がある。また、地域の自治会と協力し利用促進を図る取組も行っている。

印西市では、子供たちの描いた絵を車内に掲出し、その家族等の利用を促した事例があるほか、以前は子供達にバスの乗り方を教育する意味で、土日に子供に対し無料運行を実施した経過もある。

子供に対する教育は様々な観点から研究し検討を行うことが望ましい。

- 市内循環バスの定時性がどの程度保たれているのか、把握していれば教えていただきたい。

また、以前、他県に在住していた際、地域の住民でさえバスの路線を把握できていなかった状況を目にした。そこで、住民等に対し、いかに簡単で分かりやすいルート案内等を心掛けているか伺いたい。

- 定時運行率についての資料は持ち合わせていないため、現時点では詳細な説明は困難である。毎日、通勤で利用している上での意見としては、通常運行の中では大幅な遅れは生じていないと感じている。

また、パンフレット等のルート案内についても、今後は更に分かりやすい表記の仕方等に心掛けたいと思っている。

- ◎ 定時運行に関しては、データをしっかりチェックし、平日、土曜日、日曜日別の状況を整理した上で、今後、状況を示していただきたい。

なお、利用者へのルート等の分かりやすい案内についてだが、バスルート等は世界共通で理解しにくいのが前提となる。そのため、地域住民を対象とした案内が主となるが、市役所、交通プラ

ザ等に乗継ポイントとしての機能を持たせるのであれば、その場所において、利用者への案内が提供できなければならない。

- 承知した。
- ◎ 実績報告のほか、利用促進策についても様々な意見が挙げられたが、全て承認するというところでよろしいか。
- 異議なし。

議題3 乗合タクシーの実績報告等について

【事務局説明】

- 資料3に基づき説明<説明省略>

【主な意見、質疑等】

- 伊奈平地域の住民から一番多い要望は、乗合タクシーの駅への接続である。また、利用者登録が面倒との意見もある。

なお、乗降場所以外での乗降が可能となれば、もう少し利用者数が増加するのではないかと考える。

- 鉄道駅は重要な公共公益施設であり、乗合タクシーの乗入れが利便性の向上につながることは認識している。しかしながら、民間のタクシー及び路線バス等との競合を招くおそれがあるほか、利用者の大幅な増加により現状の運行体制を維持できなくなる可能性が推測されるため、現時点では駅への乗入れは検討していない。

なお、利用者登録の方法については、電子申請等にも対応済みであるが、より簡便な方法があれば検討していきたい。

- 往復利用で600円の設定は高いとの意見がある。

また、対象地域内の登録者の自宅から一緒に移動したいと思っても、非登録者は乗車できない。制限が厳しいのではないか。他市においても同様の制限を設けているのか。

- 他団体の制限については、個別の状況を把握し切れていない。指摘のあった状況での利用については、今後の検討課題と認識している。

なお、介助のための同乗については、昨年1月から利用条件を緩和し試行運行している状況である。

- 利用者目線に立ち、可能な限り厳しい制限は撤廃していただきたい。

- ◎ 料金体系については、バスとタクシーの中間程度の料金を設定している。適正な料金体系を設定しないと、持続的な運行が困難となるため、その辺りの見極めも重要である。また、市内循環バス及び乗合タクシーの利用者に対する公平性といった点でも、それぞれのサービスや料金に極端な差が出ないような配慮が必要である。

事務局には、対象地域内における利用促進及び登録者の拡大について更なる取組を図っていただきたい。

なお、今後の運行については、現行の方法で引き続き続けるということでもよろしいか。

- 異議なし。

	<p>議題4 その他</p> <p>【主な意見、質疑等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 次回の会議の開催日程等については追って連絡する。 ○ 市内循環バスの時刻表が欲しい場合は、郵送等での対応も行ってほしい。 ● 承知した。
--	---

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> 3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)
-------	----------------------