

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	令和2年度第5回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	令和3年3月23日(火)午後3時から午後4時15分まで
開 催 場 所	さくらホール会議室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、大澤副会長、伊藤委員、藤井委員、峯岸委員、内野委員、前田委員、宮崎委員、新井委員、平井委員 欠席者：安島委員、堀越委員、島田委員、島崎委員、江郷委員、吉永委員、依田委員、土岐委員 代理出席者：藤本氏(堀越委員代理)、佐藤氏(島田委員代理)、太田氏(島崎委員代理) 事務局：都市整備部長、交通企画・モノレール推進課長、交通企画・モノレール推進係長、同係主事
議 題	1 市内循環バス(MMシャトル)及び乗合タクシー(むらタク)の見直し計画素案について 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 事務局素案を基に、市内循環バス(MMシャトル)及び乗合タクシー(むらタク)の見直しの計画案を固めることが承認された。 議題2について 今後の地域公共交通会議の開催形式について、事務局において、新型コロナウイルスによる緊急事態宣言等が無い限り、書面ではなく対面で執り行うこととした。
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 市内循環バス(MMシャトル)及び乗合タクシー(むらタク)の見直し計画素案について 【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】 ○ 今後、今回提示した計画素案に対する意見を踏まえ、修正または追加する予定があるか。見直しに向けての今後のスケジュールはどのように考えているか。 ● 本日の会議での意見等を踏まえて計画素案を修正し、次回の地域公共交通会議で再度提示する予定である。その後、パブリックコメント、市民説明会等を実施し、挙げた意見等に対して、必要に応じた素案の修正を行い、夏頃開催予定の地域公共交通会議において委員の皆様へ御審議いただく。その後、関係部署等で各種調整・協議等を行ったうえで、令和4年度に再編を行うことを考えている。 ○ パブリックコメント、市民説明会で西ルート・武蔵砂川ルート廃止の目的をどのように説明されるのか。また、西ルート廃止によってむらタクへ利用を移行する方の負担の検証等の予定はあるか伺いたい。

- 西ルート・武蔵砂川ルートは、何年にもわたり事業の採算が悪い状況である。平成27年度の地域公共交通会議においても、西ルート・武蔵砂川ルートの廃止を検討したことがあったが、路線バスの再編の状況とタイミングを見計らい、その時期に合わせて当該ルートの廃止を検討することになり、当時は廃止を一旦取り止めた。それから5年ほど経過したが、やはり西ルート・武蔵砂川ルートの採算性は改善されず、このまま路線を維持していくには市の財政的負担やバス事業者の負担が大きいことを説明していく。
- 西ルート・武蔵砂川ルート廃止によってむらタクへ利用を移行する方々の負担について、MMシャトルの現金利用は大人1回180円（ICカードの場合178円）であり、一方でむらタクは大人1回300円のため、金銭的な負担は大きくなってしまう。ただし、MMシャトルの場合は利用時に最寄りのバス停まで行く必要があるが、むらタクの場合は自宅前で乗車することができる。また、乗降場所を新たに4箇所増設することで、利便性が向上するものと考えている。
- シルバーパスで高齢者が公共交通を安く利用できる制度が、今回の資料ではマイナスの側面で書かれているように見える。これをプラスに考え、今後もさらに高齢化が進行していくなかで、高齢者がより利用しやすいような対策を考えられないか。
 利用登録し、利用のたびに電話予約が必要なむらタクと、バス停に行けば気軽に乗れるMMシャトルでは、利用する際の負担が全く異なる。むらタクは運行エリアの地域全体をカバーできることは理解できるが、市内の循環を考えて、シルバーパスでMMシャトルを大いに利用してもらい、高齢者が簡単に市内を移動できる方策を考えてほしい。
- 御意見に関して、事務局としても共感できる部分はある。しかし、西ルート・武蔵砂川ルートの利用状況からみて、どうしても路線維持は難しい状況である。
 現在、モノレールの延伸に向けた事務手続きを進めており、延伸は10年以上先になると思うが、延伸時期に合わせて地域公共交通の見直しが必要となると考えている。仮に、西ルート・武蔵砂川ルートが廃止となったとしても、モノレール駅の設置状況等により、高齢者の方々により利用しやすい公共交通網へ見直す必要があると考えている。
- 路線維持には採算性の問題は非常に大きいと思うが、利用者の利便性の向上も重要な視点だと思う。運賃の件において、むらタクに移行すると負担が増加することもあり、そのような内容もしっかりと示していただきたい。今回提示された資料は、収支率や採算性の部分が非常に目につくような形式であるので、利便性の向上という部分にもしっかりと目を向けていただきたい。
 玉川上水ルート・上北台ルートの利便性向上について、前回の資料では西ルート・武蔵砂川ルート廃止に伴う余剰車両を使用して便数を増やすという案が出ていたと思うが、今回の素案にはそ

の内容が無くなっているが、その理由について伺いたい。

- MMシャトルの車両は現状11台あり、西ルート・武蔵砂川ルート廃止により運行車両数を減らすことができる。車両の購入について、市がバス事業者に補助金を出しているが、車両は何年かおきに買い替えを行っているので、運行する車両数を減らせば、長期的に見て、市が負担する費用を削減することができる。このため、西ルート・武蔵砂川ルート廃止により発生する余剰車両を、玉川上水ルート・上北台ルートに振り分けて便数を増強するという考えは今回提示していない。

- ◎ まず、公共をどう考えるかということが大事であり、公共交通の維持を考えた場合、どこまで公共交通として維持しなければならないのか、これは全国さまざまな自治体で悩まれている。

それを踏まえてみると、今回廃止を検討している2つの路線は、収支で見ると10%を切るような状況であり、これが本当に公共だろうかといったことを市民も考えなければならない。「移動が無くなってしまったらどうするのだ」といった声があがる事はあるだろうが、税金を使って従来の定時定路線型の公共交通サービスを無理矢理維持することは、他の市民の方々の納税に対する意味付けを侵害することに繋がる。廃止する代わりに、その地域に住んでいる方の移動の利便性を別の方法で少しずつ補完するという考えがどうしても必要である。

その際、公共交通の考え方なのか福祉政策の中での考え方なのか、このバランスを考えなければならない。公共交通事業者がサービスを担えないところで、例えば福祉バス、スクールバス、あるいは医療交通、地区に居住する方々が交通サービスを自ら形成するなどの考え方もある。

武蔵村山市は市内にタクシー事業者があり、フラットな地形の地域であるため、移動のし難さといった観点からは、他の自治体と比べて非常に交通を形成しやすい。ただ、大きな車両が通行できないエリアが多く存在するので、その場合、バス交通の仕組みと、ワンボックスカーのむらタクの仕組みを併用して交通サービスを提供していくと同時に、その地域の方々が交通手段をどう選択していくかということも、しっかり考える必要がある。

私が居住している船橋市では、「自治体として公共交通政策をしっかりやってほしい」という声が結構挙がるが、公共交通を残すためには自分たちが利用しないといけないということを意識していない住民が相当数いる。

今回の計画素案では行動意図法を用いた分析がされており、一昨年、我孫子市のバスの計画で行動意図法を用いて、沿線の利用者数を推計した実績がある手法である。ただし、これくらいの利用者数が見込まれることは推計できても、実際に本当に利用するかはわからない事が、非常に難しい点でもある。

地域公共交通を存続させるためには、利用できる方々は積極的に利用するという意識付けすることが必要であり、市民委員も通じて、地域の中でその意識を醸成していくことを行わなければな

らない。

武蔵村山市において、本当に公共交通として残すべきものは何なのかということ、パブリックコメント等を通じて、住民が選択しなければならない状況にきている。公共交通として軌道系の交通手段が無い市ということで、通勤と日中という形式で分けた路線形態のMMシャトルが構築されたが、高齢者が増加しているなかで、これまでの通勤型運行への支援の話と日中の市内運行への支援の話に分けて考えなければならない。

むらタクの利便性については、MMシャトルでは250mから300m離れたバス停まで行く必要があったところを、家の前まで車両が迎えに来て利用できるような仕組みとなり、利便性が向上し追加負担額分に見合う価値があることを、事務局は住民の方々へ説明する必要がある、受け入れていただけるような協力体制を敷く必要がある。

事務局への質問と要望だが、むらタクの運行エリアを拡大し、車両を2台運用にするとあるが、既存の運行エリアと拡大する運行エリアごとでそれぞれ1台ずつの車両運用を想定しているのか。あるいは需要があったときに2つのエリアを跨いで運行エリア間を補完しあえる仕組みなのか。その運用方法を検討するために、これまで、行先が合わないということで利用をお断りするケースが発生していたのかを確認してほしい。

既存運行エリアにおいては、基本的に1台運行であれば最低限これまでと同様のサービスの質は担保される。2つの運行エリアが競合できる仕組みであると、例えば、混雑で居住地域を担当する車両に乗車できなくても、別の地域の運行を担当する車両でピックアップ対応が可能な仕組みであれば利便性が向上する。逆に、2つのエリアを跨ぐことで、武蔵村山病院まで20分で行けたが利用者のピックアップの回数が増えて25分もかかってしまい、今までと比べて利便性が下がってしまうこともある。

そのため、これまでの利用実績を基に、運行エリアを拡大したときに利便性が高くなったと実感できそうな画や数値といった資料を提示することが可能か検討すること。

また、高齢者が利用者の中心であるので、作成した資料をできるだけやさしくプレゼンテーションしていただきたい。内容が難しいと思われたら計画案に拒否感が生まれてしまう。

「電話する事が負担」という意見もあるかもしれないが、それは最低限慣れていただくしかないと思う。その代わりに、電話をかけることで、交通の利便性がこれだけ向上するということを理解してもらえそうな、PRの方法も含めて、その内容を計画案に取り入れていただきたい。

今回提示された計画素案に基づき地域公共交通を検討してよいか、異議のある方がいなければ、計画素案の内容を充実して次の計画案につなげていくということで良いか。

(反論無し)

◎ それではそのように進めていく。

	<p>議題2 その他</p> <p>【主な意見、質疑等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 次回の会議の開催について、本日協議した計画素案を基本に、挙げられた意見等を踏まえて修正案を提示し、協議したいと考えている。開催日時については、追って連絡する。 ◎ 委員の方から、御意見・情報提供等はあるか。 ○ コロナ禍での開催ということで、書面開催が非常に多く、仕方がないところもあるが、質問に対して回答する、といった一方通行のやり取りでは意思疎通が難しい。今後は、より活発な議論ができるような会議の形式、運用等の工夫の検討をお願いします。 ◎ 市では、オンラインでの会議等はまだ行われていないのか。 ● 事務局の部署において、オンライン会議を開催したことはない。東京都など外部の組織が主催する会議にオンラインで参加することはあるが、この地域公共交通会議をオンラインで開催する場合、参加者側の対応が難しいと思うので、オンラインでの開催は現状考えていない。新年度以降、数回会議を開催する予定であるが、緊急事態宣言等が無い限り、委員の方々には集まっていたら会議を開催したいと考えている。 ◎ 対面会議では、発言せずとも会場の空気を感じながら、どのような議論が行われているかを理解することができる。質問したことや意見したことを、事務局がどれくらいの想いで受け止めたのかを感じることができる。オンライン会議では、発言者の顔は見えているが、その際事務局がどのような反応をしているかなどを判断することは難しい。 <p>地域の公共交通は1人1人の移動を支えていく仕組みであり、その仕組みをこの会議で決定するという方針があると思うので、皆さんに会議参加の御協力をお願いします。</p>
--	---

<p>会議の公開・非公開の別</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 公開</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> <p style="text-align: right;">傍聴者： <u> 1名 </u></p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 50px; margin-top: 10px;"></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 交通企画・モノレール推進課 (内線：273)</p>
--------------	-------------------------------------