

第4号様式(第10条関係)

第3回会議録(案)

会 議 名	平成24年度第3回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成24年9月27日(木) 午前10時~11時40分
開 催 場 所	市役所4階401大集会室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、川島副会長、国田委員、原島委員、宮田委員、木村委員、広沢委員、青木氏(遠藤委員の代理)、甲斐委員、関根委員、江郷委員、山崎委員 欠席者：西田委員、西川委員、吉永委員、若林委員、鶴澤委員 事務局：比留間企画財務部長、比留間企画政策課長、尾高企画政策グループ主査、長堀企画政策グループ主任 小田中都市整備部長、指田都市計画課長、加藤計画グループ主査、森計画グループ技師
議 題	1 第2回会議録の承認について 2 市内循環バスの再編ルートでの運行開始時期について 3 新たな公共交通システムの実証実験運行計画(案)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 特に修正等はなく、承認された。 議題2について 市内循環バスの再編ルートでの運行開始時期については、新たな公共交通システムの実証実験運行の開始と同時期とする。また、ワンコイン運賃の試行期間についても、運行開始時期まで延長する。 議題3について 新たな公共交通システムの実証実験運行計画(案)については、事務局案のとおりとする。 議題4について 次回会議については、10月22日(月)13時からとする。
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、事務局から報告事項あり。 ● 地域公共交通会議で承認されたルートについて警視庁との協議を行った中で、日中時の上北台ルートについて『バスの右折にあたっては、信号機の無い交差点を通行することは、安全上望ましくないため、上北台駅方面のバスルートについては、団地東通りを左折して東大和警察署前を右折した後、新青梅街道を通るルート設定とすべき』との指摘を受けた。 前回会議において承認されたルートと比較し、路線延長もさほど変わらないことから、バス運行の安全性等を考慮し変更を行いたいと考えている。 ※質問及び意見等は特になし。 議題1 第2回会議録の承認について ● 資料3-1に基づき説明。<説明省略> 【主な意見、質疑等】 (特に意見、質疑等なし)

議題2 市内循環バスの再編ルートでの運行開始時期について

- 資料3-2、参考資料1及び参考資料2に基づき説明。〈説明省略〉

【主な意見、質疑等】

- ◎ 地域公共交通会議の中では、市内循環バスについて、ルート再編を先行して進めていき、市南西地域を交通不便地域と位置付け、新たな公共交通システムの導入を進めていくと言った方向性であった。しかし、市南西地域住民への影響や市民、市議会からの意見等を考慮し、市民サービスとして共通の時期で運用を開始すべきではないかと改めて事務局から提案されたものである。

議題2の説明に加えて、参考資料の内容もあわせて質問及び意見等はあるか。

- 再編ルートでの運行開始については、交通不便地域を考慮すると新たな公共交通システムの実証実験運行の開始と同時期にすべきだと思う。また運賃の変更についても、市民等利用者の混乱を招くおそれがあるため、再編ルートでの運行開始と同時期とすべきである。
- ◎ ワンコイン運賃の試行延長については、バス事業者の負担継続と言った形となるが事業者から意見等はあるか。
- 市と協議等を行った結果、仕方ないと思う。事務局案のとおりで良い。
- ◎ 運行事業者からも、事務局が示した期間までワンコイン運賃の試行延長について合意をもらったところである。事務局が示した案について承認していただける方の挙手を願います。

※事務局案について全員賛成により了承された。

議題3 新たな公共交通システムの実証実験運行計画（案）について

【主な意見、質疑等】

- 資料3-3、3-4に基づき説明。〈説明省略〉

- 市が考える登録者数の見込みを教えてください。この質問をしたのは、自宅前まで迎えに行くとなると、300円という安い料金でタクシーが使えるといった目的を履き違えた利用が考えられるからである。相乗り率を高める観点からは、やはり自宅前ではなく乗降ポイントを設けて運行するのが妥当ではないかと考える。また運行業者はどのように選定するのか。

- 1点目の質問に対しては、南西地域の住民が約8,900人であり、北本市の事例を参考にすると人口の6~7%の登録があり、これを当てはめると本市の南西地域では500人程度の登録があるのではないかと考えている。

- 年齢を指定するのか。

- 年齢は指定しない。自宅前までとすることについては、乗っても乗らなくても事業費が変わらないという状況があるので、まずは利用率を高めることが先決であると考えたためである。また、市内循環バスであれば170円で済むものが、南西地域ではコ

コミュニティタクシーの300円という費用負担をしていただくため、料金差のため一定の利便性の差も設けたいという考えもある。

2点目の質問の運行業者の選定方法については、地域公共交通会議で実証実験運行計画が最終的に承認されたのちに、市で公募を行い、プロポーザル方式で事業者選定を行う。なお、バス事業者以外は乗合の運行許可を所持していないので、そのような事業者が選定された場合は、選定後速やかに許可申請手続きを行っていただく必要がある。

◎ 現在の計画案では、利用者数の動向に応じて2台まで増車することのだが、この考え方についてはどうか。実証の間は2台で継続していくのか。

● 北本市の例でいうと、全市域からの利用が可能になっており、計3台の車両で運行を行っている。人口規模は7万人程度である。それに対し、本市の今回の案では、対象を人口規模が9,000人弱の南西地域に絞って運行するものであるため、2台までで需要を満たせるのではないかと考えている。

◎ 北本市では、オンデマンドという仕組みを取り入れていて、需要があった場所を最短の経路でルート設定できるシステムになっている。また、北本市では全市域で可能と言っても、ある程度絞り込まれたエリアで運行されている。

本市の南西地域はそれよりもさらに小さなエリアであるため、その点では問題ないと思われる。他市の例を見ると、利用者は、高齢者が中心となると思われる。また、お子さんを塾に送り出すために利用するケースも考えられる。おそらく、高齢者又は子どもといった自家用車を利用できない人たちが利用の中心になる。

○ 自宅前まで迎えに行くとしても、利用者は自宅前まで出て待つのか。

◎ 運用の中でルールを定めればよい。

○ 他市ではどのように運用されているのか。

◎ オンデマンド方式の柏市では、迎えに行く時間の誤差が1～2分以内なので、利用者が外で待っている。武蔵村山市で実施する方式も、運行エリアが比較的限定され、1便当たりの時間が1時間と設定されているので、大きく到着時間がずれることはないのではないか。一方、富士宮市のように、運用の中で運転者が利用者の荷物を車から家まで運んであげるなどのサービスを行っている例もある。武蔵村山市において、当初は自宅前まで迎えに行くこととしているが、認知されある程度の需要が見込まれてくれば、より多くの方に利用してもらうために、乗降場所まで出てもらう方法に転換する可能性も考慮する必要がある。

○ 自宅前まで来てもらっていた方法を、一定の集合場所まで出てもらう方法に変えるのは難しくないか。

◎ 乗降場所を自宅からどれだけ離れた位置に設定するかによる。なお、乗車ポイントに対するよりも、降車する場合だけ自宅前にしてほしいといった要望が大きいという例が他市ではある。

- 本日の議題3の目的は、ここで示された方針でいくかどうかを決めることなのか。
- ◎ そのとおりである。
- 方針が決まったならば、3年間の実証実行運行の中で望ましい運行形態に持っていくのがよいと考える。ここで示された実証実験運行計画案はよくできており、この案で計画を進めることに賛成である。なお、市議会の意見に対する対応についても、ここで示された対応案が妥当であると思う。これから案を具体化していく中で、一つの参考意見として扱うのが妥当だろうと思う。
- 基本的には事務局案に賛成だが、一つ要望するのは総合体育館を加えてもらいたいということである。
- 総合体育館を乗降場所として追加するのはよい意見だと思う。
- 乗降ポイントとして選定した公共公益施設のうち、まず、市役所、保健相談センターお伊勢の森分室及び市民総合センターが、行政手続の窓口を構えた施設であることを重視した。市内には公共公益施設が多く存在し、例えば地区会館に行くために利用したいなどの意見があるのは承知しているが、それらの意見を踏まえていくと乗降ポイントとしての候補が際限なく増えてしまう。そこで、ある程度施設を絞り込む中で、総合体育館については外すこととしたものである。
- 例えば、総合体育館と図書館を比較したときに、図書館は市内にいくつもあるが総合体育館は一つしかなく、西側に位置するために地域によってはひどく遠い。また、図書館とは異なり、催し物を多く開催しており需要が多いのではないかとということ。高齢者を対象とした教室もある。行きたいのにバスがないために行けないという人がいる。体育館の需要動向を判断し、需要が大きければ追加することも考えればよいのではないか。
- 玉川上水ルート沿いの市民も、直接総合体育館に行けるわけではなく、市役所で乗り換えて行くしかない。南西地域の方も同様に市役所や交通プラザで乗り換えて行けばよいのではないか。その意味では総合体育館を乗降ポイントとして加えることで他地域との不公平が生じることにもなる。
- 総合体育館を追加すべきかどうかは今後検証してもよいのではないか。
- ◎ 今回示された案は確定されたものではない。なお、今回示された案では、1時間に1便という制約がある。次の便に影響を及ぼさないためには、無理なく回れるルートの設定が必要である。総合体育館が西端にあることや、市内循環バスに乗り換えれば行けることを考えれば、実証実験運行の開始段階では事務局案で始め、PDCAの中で変更追加を行っていくのが現実的ではないか。
- 交通プラザで結節するはとてもよいことだと考えるが、現時点では乗り場がなく、バスのみが乗り入れられるという規制がかかっている。解除するには時間がかかると思われる。その点はよく検討していただきたい。
- ◎ 事務局にはよく検討してもらいたい。
- 以前、新聞に埼玉県のデマンド交通に関する記事が掲載されていた。そこで、地域公共交通活性化・再生総合事業により補助金が出ることが紹介されていた。本市の事業にこれを充てることは可能か。

- 結論からいうと、その補助事業は現在なくっている。経過措置の中で利用されていたものは一部あるものの、基本的には補助制度の仕組みが昨年度に変わり、武蔵村山市の計画に充てられる可能性はないと言える。現在補助がされているのは、複数の市町村を幹線で結ぶような広域的なバス路線、又はそれに結節する枝葉の路線が対象となる。
- 運賃設定が300円均一とのことだが、一般のタクシーであれば何人乗っても金額は同じであるのに対して、乗合タクシーは一人当たり300円であるので、「一人当たり」ということを説明に加えた方がよいと思われる。
- 要介護認定を受けている方及びその介助者は半額とあるが、場合によってはヘルパーを呼んでその介助を受けて病院に行く人もいる。そのヘルパーの登録をどうするか決めておいた方がよい。
- ◎ 料金体系については、指摘のとおり分かりやすくしておいた方がよい。介助者に関しては、乗合タクシーは介護など福祉のタクシーと位置付けが異なる。基本的には公共交通の枠組の中で運行されるものである。その点は事務局において明確にしておいた方がよい。
- 実施スケジュールを見ると、2年目のみ利用者のデータを収集するようにも読み取れるが、実際には1年目も3年目も利用者のデータの収集を行うという理解でよいか。
  - 利用者に対するアンケート調査はある程度利用が定着してからの方がよいと考える。
- アンケートの形ではなく、どんな人がどこに移動するために利用したのかというデータは毎日記録する必要がないか。
  - 毎日の利用者のデータは、事業者にも月に市に提出させる。
- 乗降場所を自宅前とするこのデメリットとして、現在想定されているものはあるか。
  - ◎ デメリットは相乗りの定着率が低くなることである。一般のタクシーとの差別化がしにくくなることである。乗合タクシーが一般のタクシーとは異なることについて、市民の認識をいかに導くかは今後の市の取組にかかっている。例えば、今後行う説明会もそうだが、市民に登録してもらう段階でも乗合タクシーの特徴をしっかりと説明することが必要である。  
また、実証実験運行の期間中には、自宅前で乗降可能な方式から、いくつかの乗降ポイントで乗降させる方式に変更することがあり得ることについて、付帯説明を行った方がよい。そうしなければ、マイタクシー化してしまう可能性が高い。なお、他市では、自宅前と変わらないほど多くの乗降ポイントを設けている例がある。武蔵村山市でどうすべきか、今後の利用実態の分析結果に応じて判断すればよい。現時点でどの方法が最善なのかは不明であるので、まずは自宅前の乗降から始めるということである。ただし、繰り返しになるが、相乗り率を高めることが効率性を高めることにつながることを常に念頭に置きながら運用することが必要である。
- 乗合タクシーの車両にはその表示をするのか。
  - 車両に表示を行う。
- 予約した利用者にとっても必要であるが、利用率を上げるためのPRの観点からも表示が必要である。
- ◎ 南西地域内の乗降場所を自宅前とすることについて、懸念する意見もあったが、事務局案のとおり、自宅前で乗降させる方法で

運行開始する方向性について、まず本会議で承認していただきたい。ただし、3年間の実証実験運行の中でいかに相乗り率を高めるかが課題となるので、市にはそのための取組をしていただきたい。10月に行う説明会だけでなく、運行開始した後も利用者を増やすための方策も考えるべきである。他市でも相乗り率を高めるための取組があるはずなので、それらの情報を得ることも必要である。

◎ それでは、この実証実験運行計画案について、承認していただける方には挙手を願いたい。

※事務局案について全員賛成により了承された。

◎ 10月の説明会においては、本日いくつかいただいた指摘を説明に反映させるよう事務局に願います。まず、料金が一人当たり300円であることを示すこと。一般的なタクシーではないのでそのような利用ができないことを示すこと。なお、説明会等において市民から利用方法の改善要望があり、それを反映させることが可能であるならば、検討していただきたい。10月の地域公共交通会議では、説明会における住民の反応がどうだったかを示していただき、現在の運行計画案を進めるべきか否かについて、会議の中で検討していただきたい。

○ 提案されているデマンド型の地域公共交通は、関東運輸局東京運輸支局の管轄下にはこれまでなかったものである。今後、計画案の詳細を詰めていき、業者の選定はプロポーザル方式によることである。最終的には、タクシー事業者等が選定されるのであれば、当該事業者が関東運輸局から乗合許可を新たに得る必要がある。

申請に当たっては一定の期間を要するので、各手続をなるべく早く行っていただくようお願いする。住民の方への事前のPRは重要であり、そのための広報の期間を十分に確保するためにも、その前段の手続を早めに進めていただくのがよいと思われる。

また、埼玉県内ではデマンド交通がいくつか運行されており、自治体の会議に参加させていただく機会があった。そこで聞いた声として、デマンド型交通の相乗り率を高めるために最も効果が高いのは、実際に利用された方の口コミということである。広報誌やホームページによるPRよりも、「実際に使ってみてよかった」という声が一番効き目があり、それを聞いた方に「それでは私も使ってみよう」という気持ちにさせることが重要である。使い勝手については、慣れてしまえば利用者にとってそんなに難しいものではない。ただし、そんなに難しいものではないことは、最初は分からない。最初は、とっつきづらさから利用が増えないものである。しかし、実際に利用した方が難しくないと実感し、それを第三者に伝えてもらえば、それは非常に大きなPR効果を持つことになる。乗降ポイントについて、最初は自宅前から開始することだが、一定の場所に集まる方法に慣れれば、例えば、いつもいる人がいない場合に、その人の安否を確認することにつながるなど、地域見守りの効果を持つことにもなる。最初は自宅前発着でよいと思うが、乗降ポイントを設ける方法に移行することで、孤独死・孤立死の防止など地域住民が気付く手段になる。乗降ポイントを設けることは、相乗り率を高めるだけではなく、将来的には、そういった地域コミュニティとしての機能を持つ可能性があるということである。

	<p>議題4 その他</p> <p>【主な意見、質疑等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 次回会議は10月22日（月）午後1時とする、詳細は追って連絡する。</li> </ul> <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</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： 2 人</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; height: 40px; 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 都市計画課（内線：273）</p>