

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成27年度第1回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成27年4月13日(月)午後2時～午後3時30分
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、濱浦副会長、国田委員、長田委員、藤野委員、小川氏(石川委員の代理)、中澤氏(眞子委員の代理)、三浦氏(島田委員の代理)、関根委員、吉永委員、今野委員、仲委員、山崎委員 欠席者：宮田委員、長井委員、高附委員、江郷委員、鶴澤委員 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 市内循環バス及び乗合タクシーの課題整理及び改善の方向性について 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	議題に入る前に事務局及び各委員の自己紹介を行った。 議題1 市内循環バス及び乗合タクシーの課題整理及び改善の方向性について ● 資料1-1に基づき説明。＜説明省略＞ 【主な意見、質疑等】 ◎ 地域公共交通に関する現状について問題点の確認していただいた。今後、地域公共交通をどのように改善していけばいいか、ご意見をいただきたい。 ○ 不明点がいくつかあるので教えていただきたい。 資料1-1 P2 利用者一人当たり運行経費(H25年度)について、どのような計算方法で武蔵村山市の運行経費が606円/人となったのか教えていただきたい。 ● 資料1-1 P1 多摩地域23市のコミュニティバスの収支状況の武蔵村山市の運行経費約1億5,700万円を利用者数の25万9,373人で割った数値である。 ○ 図には示されていない利用者数0～4名の利用状況は全体の利用者数に対してどの程度の割合を占めているのか。また、図に利用者数0～4名の利用状況の線を追加しても、線の太さの違いによって表現できると思う。欠落しているデータとその表示方法について教えていただきたい。 ● 利用者数0～4名の利用状況の線を図に追加すると煩雑になり見えにくくなってしまう。そのため表示していない。

- 図にして表現する方法はいろいろあると思う。複雑になったとしても利用者数0～4名の利用状況の線を表現したほうが良いのではないか。
- ◎ 全体のトリップ数に対して、表示されているトリップの比率を掲載した方が良い。掲載している利用者数5人以上の代表トリップが全体のトリップに対してどの程度の比率を占めているのかを示しておかないとわかりづらい。
- 資料1-1 P20 (1)時間帯別の状況について、各時間帯の3か月間の出庫可能回数が69便と表記されているが、行き（自宅から目的地）と帰り（目的地から自宅）の稼働便数を足すと出庫可能回数を越えるのはなぜか。
 - 行き（自宅から目的地）と帰り（目的地から自宅）を1筆書きで運行する場合もあり、その場合、ダブルでカウントになっている。
- 資料1-1 P27 (3)稼働時間について、時間帯別の稼働時間が、何分までになると飽和状態となり、運行できなくなるのか。
 - 現在1台で運行しており、60分稼働していれば飽和状態である。しかし、車庫から乗車場所、降車場所から車庫までの稼働時間を含めていないため実際は考慮しなければならないが、中間の時間帯であれば車庫からの稼働時間を考慮する必要がないため、ほぼ60分が飽和状態となる。
- 資料1-1 P1 多摩地域23市のコミュニティバスの収支状況（平成25年度実施）について、他都市の事例を分析したほうが良いのではないか。
 - 東大和市では市内に鉄道が運行しているものの、市内の端を運行している。一方で、武蔵野市では市内の中心部をJR路線が横断しており、また中心部に武蔵境駅、三鷹駅、吉祥寺駅など複数の駅がある。

公共公益施設、駅を結ぶルートを考えて場合に、東大和市のように鉄道が市の端を運行している場合や、武蔵村山市のように鉄道が運行していない市ではルートがつくりづらく、路線長が長くなってしまうことが収支率の違う大きな原因ではないかと思う。
- 鉄道の運行経路が採算性に大きく影響を与えるのはわかるが、それ以外に人口密度や年齢構成などの要因もあるのではないか。その辺りを様々な観点から見て当市の現状を把握した方が良いのではないか。
- 今回のまとめについて、市としての方向性は納得がいく。武蔵村山市では、昭和55年から市内循環バスの運行を運行しており、果たしてきた役割は大きいと思う。平成25年12月に交通政策基本法が制定され、平成26年11月に地域公共交通活性化再生法が一部改正されており、今までは民間バス事業者が地域交通のバス路線を収支ともに担ってきたが、法改正されたことにより公共交通の維持については、地方公共団体を中心に担っていくということになった。それにより各市区町村がバス交通についてどの程度重要視しているかによって運営の方向性が決まってくる。

西武バスでは子会社も含め約40の自治体と係わっている。その中で、西東京市は武蔵村山市と面積規模は同じくらいだが、路線バスの走行キロは武蔵村山市の倍以上あるにもかかわらず、コミュニティバスに対しては2億3,000万円規模の経費で運営している。また、武蔵野市では2億9,000千円程度の運行経費をかけている。運行経費はどの程度市区町村がバス交通に力を入れているかの一つの指標であると言える。一方で収支率は、人口密度や駅の有無が大きく影響を与える。西東京市や武蔵野市は人口密度が1万2,000から3,000人程度あるが、武蔵村山市は4,600人程度であり、人口密度に大きな差がある。市内循環バスの維持において、収支率が課題であり、市の財政に影響することは承知しているが、市が公共交通を維持していくかは、学校や道路をつくることと同じレベルで考えていく必要があるのではないかと。その上で、市内循環バスを残すか残さないかの判断をしていくべきである。市の施策の配分をどのように取るかについて、補助金額や収支率だけを見てバス路線の評価をするべきではないと思う。

1つ質問だが、補助金が運行経費と運賃収入等との差より少ない、1億1,000万円なのはなぜか。補助金額の上限があり、残りは民間バス事業者で負担をしているということなのか。

- 民間バス事業者と協議をした時点では、運行経費と補助金額の1億1,000万円とは大きな差がなかったが、実際に運行したところ運行経費が増加し差が開いてしまったものだと考えている。市の直営の委託事業の場合は、運行経費を全て市が負担するが、運行実施主体がバス事業者である場合、市が補助をしているという形になり、市が運行経費を全額負担する必要がなくなる。結果として、補助金額が1億1,000万円となった。
- 1人当たりの運行経費が高くなってしまっているため、できるだけ利用してもらえるように呼びかけることは非常に良いことだと思う。また、武蔵村山市では危機感を持ってバス交通の運行に取り組んでいると思う。西武バスが係わっている中では、小平市に次いで市民に対して乗合タクシーの説明会等を行っている市だと思う。市内循環バスの収支率が悪いということばかりをクローズアップするのではなく、運行経費を多くかけて、バス交通に力を入れていることを強調し、より利用喚起を行い、かつ採算面が合わない場所は基準を設けて廃止せざるを得ないといった取組をしていくべきだと思う。
- 財政負担の状況も説明させていただいたが、乗合タクシーについてもデマンド型のタクシーとして東京都では初の取組を行っている等、収支率が悪いからルートを即座に廃止するのではなく、地域の実情に即した運営方法が必要だと思っている。限られた財源をいかに効率的に使っていくかを考えている。
- 市内循環バスの収支率については、ある程度想定されていた結果であるというのが率直な意見である。そもそも、通勤の足まで担わなければならないコミュニティバスであり、市内循環バスの収支率が低くなってしまふのは当然のことだと思う。将来的に公

公共交通を維持存続、再編する際の一つの指標として、収支率の改善を市としてやろうとしているのではないかと感じた。

これまでの市内循環バスの再編、乗合タクシーの導入の経緯は、全ての地域を定時定路線型で運行するのではなく、あえて効率性の悪い地域の市内循環バスの運行を断ち切って、乗合タクシーを運行している。

また、乗合タクシーは借り上げ方式を採用しているため、利用がなくても1日分の費用がかかってしまう。そのため、市内循環バスの運賃も100円から適正価格に近い、路線バスと同程度の170円に値上げした。市内循環バスの効率性を上げ利用者数の向上が図れば、乗合タクシーの運行経費をカバーでき、武蔵村山市の公共交通が維持できるのではないかとということであったはずである。現在の数値を見ると乗合タクシーの運行経費の方が若干多いが、当初予定していた形にかなり近いものになっていると思う。

その中で、変えていかなければならないことは、現状の地域の期待値に応えられているのかという点である。玉川上水ルートでは休日運行を増やしてほしいとの要望があるが、時間帯的な運行要望なのか定常的な日曜日の運行なのか、もう少し具体的に要望について見てみないとわからない。民間バス路線と差別化を図りながら、不便地域へのバス交通の取組みは効率が上がり、良くなってきていると思う。

乗合タクシーの時間帯別の稼働時間について、運行管理者として安全な運行を考えながら稼働時間を終日100%にすることが可能であれば、エリア拡大の議論はできる。現在の時間帯別の稼働時間は平均25分だが、利用率の低い市内循環バスの西ルートを廃止して全てカバーした場合、時間帯別の稼働時間が評価値として使えるのかという問題はあるものの、実際に政策的に展開していく際には、時間帯別の稼働率、エリアの問題、競合するバス路線との問題等を検討していく必要があると思う。

質問だが、資料1-1 P8の休日の下の図で、イオンモールと村山医療センターをつなぐトリップが多くなっているが、地域特性があるのか。

- 休日にイオンモールから、村山医療センターをつなぐトリップが多いのが、その日だけなのか、通常も同様なかわかりかねている。
- 日にちが特定できるのであれば、こういった日か、特異日での調査となっていないか確認してみてもどうか。
- ◎ 交通調査は365日ではなく代表値のデータであるため、イレギュラーなデータかどうか確認したほうが良い。
- 可能な範囲で確認を行う。
- ◎ 今回の資料はトリップベースで整理しているので、利用の状況がわかりやすい資料である。武蔵砂川ルートと西ルートを今後どうしていくのか、乗合タクシーの運行を維持継続していく余力があるため、他の地域へ運行エリアを拡大していく方法もあれば、

	<p>午前、午後で乗合タクシーがあまり利用されない時間帯に新たな施設への乗入れを考えてみたらどうかという意見もあった。新たな施設の組込みが可能なのか、またその施設が空白の埋戻しに寄与するのか等、運行の仕方を検討する余地はあるのではないかと。</p> <p>乗合タクシーを実証運行から本格運行にするのか判断する時がくる。運行経費がかかるからやめるのか、他のバスとの競合を回避することで進めるのか、市内循環バスの効率性の悪い部分を乗合タクシーで運行するのか、そういった問題を検討してもらいたい。</p> <p>また、委員の方には実際に公共交通を使っていない人に使ってもらえるための意見等があれば事務局まで伝えていただきたい。</p> <p>議題2 その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 次回の公共交通会議については、5月中旬から下旬を予定している。詳細については追って通知する。 <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 <input type="checkbox"/> 一部公開 <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: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div> <p style="text-align: right;">傍聴者： <u> 1名 </u></p>
--------------------	--

<p>会議録の開示・非開示の別</p>	<p><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：)</p>
---------------------	--

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