

市民説明会及びパブリックコメントの実施結果に基づく 計画案の代替策の検討について

【目次】

1章 市民説明会及びパブリックコメントの実施結果	1
1-1 市民説明会の実施結果	1
(1) 開催状況	1
(2) 主な意見の要旨	1
1-2 パブリックコメントの実施結果	2
(1) 意見募集期間	2
(2) 提出方法別の提出人数及び意見数	2
(3) 地区別の提出人数及び意見数	2
(4) 意見の概要	2
(5) 意見の内容	3
2章 計画案の代替策の検討	6
2-1 代替策の設定	6
2-2 代替策の検証	6
(1) 代替策のむらタクの利用者数の推計	6
(2) 代替策に基づくむらタクの収支の算出	8
(3) 代替策に基づくMMシャトル及びむらタクの収支状況	11
(4) 代替策の検証結果（まとめ）	12

1章 市民説明会及びパブリックコメントの実施結果

1-1 市民説明会の実施結果

(1) 開催状況

開催日時	開催場所	参加者数
令和3年6月13日(日) 午前10時から	三ツ木地区会館集会室	3人
令和3年6月13日(日) 午後2時から	残堀・伊奈平地区会館集会室	3人
令和3年6月17日(木) 午後7時から	三ツ木地区会館集会室	3人
令和3年6月23日(水) 午後7時から	残堀・伊奈平地区会館集会室	3人

(2) 主な意見の要旨

- ・市民説明会では、武蔵砂川ルート、西ルートの廃止に反対する意見が挙げられた。
- ・また、市民説明会開催の事前周知方法に対する意見、また、今後の周知に関する意見が挙げられた。

【市民説明会で挙げられた主な意見(要旨)】

○MMシャトルの廃止に反対する意見

- ・武蔵砂川ルートを廃止すると、夜間の武蔵砂川駅からの帰りは代替手段が無くなってしまう。
- ・市の西側地域は不便でありルートの廃止は困る。代替交通手段として市は、乗合タクシーの利用を勧めているが、定時定路線運行のバスに合わせて生活できているほうが良い。
- ・代替案の乗合タクシーは、夕方5時で運行が終了するため、通勤通学の方々には使えない。
- ・西ルートを廃止すると通勤の足がなくなる。毎日むらタクに乗るとすると料金が高い。交通不便、交通弱者に対して、我慢しろということになる。
- ・西ルートを廃止にした場合、利用者は大変だと思う。車もなるべく使いたくない場合、バスはとても大事な足である。
- ・廃止どころか、便数を増やしてほしい。より充実させて住民を増やした方が、売上が上がるのではないか。
- ・鉄道が無いからこそ、バスが充実していてとても便利であれば、住民もより増えると思う。モノレールが延伸されたため、廃止もしくは縮小という説明があれば納得できる。

○MMシャトルの廃止に賛成する意見

- ・武蔵砂川ルートと西ルートを廃止、むらタクの利便性を向上させることに賛成

○周知に関する意見

- ・今日の説明会において、事前に廃止ルートがあるということを聞いていない。今回が初めての提案であれば、ほとんどの住民がこの説明会に来ないとわからない。
- ・市報にむらタクの内容や要点を入れ、市民にしっかり周知すべき。

1-2 パブリックコメントの実施結果

武蔵砂川ルート及び西ルートの廃止とむらたくの運行エリア拡大に対するパブリックコメントを実施し、多くのコメントが寄せられた。

(1) 意見募集期間

令和3年6月10日（木）～令和3年7月9日（金）

(2) 提出方法別の提出人数及び意見数

提出方法	提出人数	意見数
持参	20	39
郵便	1	1
ホームページ	16	41
FAX		
合計	37	81

(3) 地区別の提出人数及び意見数

地区	提出人数	意見数	地区	提出人数	意見数
中藤			伊奈平	1	2
神明	1	2	三ツ藤	30	68
中央			榎		
本町	1	3	学園	1	1
三ツ木	1	2	大南		
岸			緑が丘		
中原	1	2	その他		
残堀	1	1	合計	37	81

(4) 意見の概要

寄せられた意見では、特に、武蔵砂川ルートの廃止に関する内容が多かった。

意見の分類	意見数
① MMシャトル（全体）に関すること	17件
② MMシャトル（武蔵砂川ルート）に関すること	35件
③ MMシャトル（西ルート）に関すること	15件
④ むらたくに関すること	6件
⑤ その他	8件
合計	81件

(5) 意見の内容

① MMシャトル（全体）に関すること

要旨	意見内容	意見数
廃止に反対	利用者が少ないということで廃止するというのはいかがか。	1
	モノレールが通るまでは今のルートを維持していただきたい。	1
利用者の意見を重視すべき	利用しない人からの意見より、現実になくなると困る人の意見を重視してほしい。	1
もっと便利にすべき	武蔵村山市は電車がない分、バスだけは便利にしてほしいです。	1
利用促進を図るべき	「なぜ乗客が少ないのか」の理由を調査し、原因を見極め、これを改善することが必要である。	1
	もっと利用していただくために、市民にMMシャトルを知ってもらう活動をしてはどうか。	1
	廃止の意思決定をする前に市民と会い利用客を増やすアイデアを募ってはいかがでしょうか。	1
	利用者が少ないことについて、PRが足りないように思います。	1
	利用促進という施策の実現にはMMシャトルを「乗ってみたい乗り物」へとする必要があると考える。	1
現ルートは不便である	武蔵村山高校北交差点を南北に走る(薬師通りを通る)バスが日中だけでなく、非常に不便である。	1
運行内容を見直すべき	将来、モノレールが延伸した際の公共交通ネットワークにおいて、バスの循環型運行並びに等間隔運行をする必要がある。	1
	玉川上水ルートを市役所から三ツ藤住宅又は三ツ藤中央通りまで延長し、6時台後半に玉川上水駅に到着できるバスを設定していただきたいです。	1
	三ツ藤住宅周辺から西武拝島線駅のロータリーまで入る路線バスを朝夜運行することを熱望します。	1
	MMシャトルを伊奈平に通してほしい。	1
	上北台ルートで神明通りを通すのを止めていただきたい。バスと乗用車がすれ違うことができないところがある。	1
	市民総合センター玄関付近にMMシャトルバス停の設置をしていただきたい。	1
その他	ブレーキ音がうるさい。	1
計		17

② MMシャトル（武蔵砂川ルート）に関すること

要旨	意見内容	意見数
廃止に反対	廃止しないでいただきたい。	15
	武蔵砂川駅に行くに当たり、既存の路線バスでは、とても代替は不可能です。	1
運行内容を見直すべき 代替策を検討すべき	本数を増やしていただきたい。	6
	小型車両を導入することは考えたのか。	2
	朝、遅延するため、それに合わせた時刻表で運行していただきたい。	1
	武蔵砂川ルートの遅延について、都道55号所沢武蔵村山立川線、玉川上水6号踏切手前右折、西武線北通り周りは検討されたのでしょうか。	1
	武蔵砂川ルートの代替として、朝夜の西武立川駅ロータリーに入るバスを運行していただくよう立川バスに働きかけていただきたいです。	1
	天王橋交差点から続く渋滞を避ける迂回ルートを設定すれば、所要時間を短縮することができると思う。	1
	イオンから天王橋の道は広いため、朝だけでも左側にバス専用の優先道路を確保して運行することはできないのか。	1
存続すべき	廃止ではなく、ギリギリ本数を残すことはできないのか。	1
	赤字路線であることは承知していますが、料金を上げてでもルートを残していただきたい。	1
	朝夕だけでなく、平日昼間もあれば確実に乗るので運行してほしい。	1
	朝時間帯の西武線駅ロータリーへの接続が劣悪になるので、平日朝時間帯だけでも運転の継続をしていただきたい。	1
その他	武蔵砂川駅が整備されたので、有効に活用していただきたい。	2
計		35

③ MMシャトル（西ルート）に関すること

要旨	意見内容	意見数
廃止に反対	廃止しないでいただきたい。	12
廃止すると不便になる	通勤として利用しているが、廃止すると不便である。	1
	廃止になると総合体育館に行くことができなくなります。	1
運行内容を見直すべき	本数を増やしていただきたい。	1
計		15

④ むらタクに関すること

要旨	意見内容	意見数
運賃が高い	高額すぎて、利用しづらい。	2
通勤手当が出ない	通勤手当が出ないため、利用できない。	1
利用が少ない原因を調査すべき	既に登録をした人で利用が少ない原因の調査はされたのだろうか。本当に利用しやすい手段であれば、もっと人数も増えていると思う。	1
むらタクでは外出頻度が減少する	MMシャトルからむらタクにシステムを変えると、登録や予約など分からず、外出の頻度が減ってしまうのではないか。	1
運行エリア拡大に期待	見直し計画案で利用登録可能エリアが拡大することで、大いに期待します。	1
計		6

⑤ その他

要旨	意見内容	意見数
市民への周知、話し合いをすべき	市民と話し合いの場を設けてほしい。	2
	計画案の説明は、利用する地域だけでなく、市民全体にしていきたい。	1
計画案を見直すべき	計画案を検討しなおしてほしい。	2
高齢者の移動手段を確保すべき	高齢者に運転免許返納を推進している昨今、足を奪うことのない政策をお願いします。	1
	今回の公共交通再編となるエリアでは、居住している高齢者が多い。今後、運転免許証返納等により、近い将来、市全域においても移動困難者が増加すると考えられるため、これからの市民の移動手段を考えて、公共交通のネットワークを形成して行って欲しい。	1
再編の時期(質問)	再編の時期はいつになるのか。	1
計		8

2章 計画案の代替策の検討

2-1 代替策の設定

市民説明会及びパブリックコメントに寄せられた意見を踏まえ、現行の計画案に対する代替策の検討を行った。

市民説明会及びパブリックコメントでは、武蔵砂川ルート及び西ルートの廃止に反対する意見が寄せられた。このうち、西ルートの廃止に対しては、むらタクの運行エリアを西ルート沿線地域に拡大することによって、むらタクを代替策とした。

一方、武蔵砂川ルートは、朝と夕～夜間の運行となることから、むらタクの運行エリアを拡大した場合でも、一部を除き代替策とならない。

そのため、武蔵砂川ルートの廃止の代替として、むらタクの運行時間帯を、以下に示す通り拡大することによって代替策とする案を設定することとした。

代替策：むらタク運行時間帯 午前7時から午後7時まで (現行の計画案：午前8時から午後5時まで)

2-2 代替策の検証

2-1で設定した代替策について、運行時間帯の拡大に伴う運行経費及び市の負担額を試算し、その金額がどの程度になるかという点から、実施の可能性を検証することとした。

運行経費及び市の負担額は、現行の計画案と同様の方法で試算を行った。

(1) 代替策のむらタクの利用者数の推計

① 推計対象とするむらタク利用者の設定

代替策におけるむらタクの利用者は以下により構成されるものとした。

ア 既存のむらタク利用者	} 現行計画案の推計の対象者
イ 西ルート廃止により西ルートからむらタクへ移行する利用者	
ウ 運行エリアの拡大による新規のむらタク利用者	
エ <u>武蔵砂川ルート廃止により武蔵砂川ルートからむらタクへ移行する利用者</u>	

② 利用者数の推計方法（以下の方法により表1、表2を求める。）

ア 既存のむらタク利用者⇒※現行の計画案と同じ

○令和元年度のむらタク利用者数の実績を適用

イ 西ルート廃止により西ルートからむらタクへ移行する利用者⇒※現行の計画案と同じ

○利用意向調査に基づくむらタクの利用意向を適用

ウ 運行エリアの拡大による新規のむらタク利用者⇒※現行の計画案と同じ

○市民意向調査に基づくむらタクの利用意向を適用。但し、利用意向については精査

エ 武蔵砂川ルート廃止により武蔵砂川ルートからむらタクへ移行する利用者

○利用意向調査に基づくむらタクの利用意向を適用

- ・MMシャトル利用意向調査で、武蔵砂川ルート利用者のうち以下の条件を満たすアンケート結果を用いた。
 - むらタクを導入時に「利用すると思う」と回答（13.6%）
 - 上記の内、自分用として自由に使える車両（自動車、二輪車）の保有無と回答（66.7%）
 - 上記の内、MMシャトル利用理由として「ほかに移動手段がないから」と回答（50.0%）
- ・上記の条件で回答した割合（4.5%）を、武蔵砂川ルートの1日当りの利用者数の実績（OD調査：平日休日加重平均38.5人/日）に乗じることで、利用者数を推計した。
- ・なお、武蔵砂川ルートの1日あたりの平均利用者数を用いることで、既に利用頻度が加味されているとみなすことができるため、推計に当たっては改めて利用頻度を加味しない。
- ・求めた推計値に、既存のむらタクの利用者数（実績値）に対する小学生利用者数（実績値）、未就学児利用者数（実績値）の比を乗じ、小学生、未就学児の利用者数を推計した。

③ 利用者数の推計結果

②に示した方法に基づいて推計したむらタクの利用者数を以下に示す。（表1）

表1 むらタク利用者数の推計結果【年間】（単位：人）

むらタク利用者数	ア 既存のむらタク利用者	イ 西ルート廃止により西ルートからむらタクへ移行する利用者	ウ 運行エリアの拡大による新規のむらタク利用者	エ 武蔵砂川ルート廃止により武蔵砂川ルートからむらタクへ移行する利用者	合計
未就学児除く	3,444	4,821	1,915	515	10,695
未就学児	54	76	30	8	168
計	3,498	4,897	1,945	523	10,863

※小数点以下四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある

次に②に示した方法に基づいて推計したむらタクの利用者数を令和元年度むらタク運行日数293日間で除し、日平均利用者数を以下に示す。(表2)

表2 むらタク利用者数の推計結果【1日当たり】 (単位：人)

むらタク利用者数	ア 既存のむらタク利用者	イ 西ルート廃止により西ルートからむらタクへ移行する利用者	ウ 運行エリアの拡大による新規のむらタク利用者	エ 武蔵砂川ルート廃止により武蔵砂川ルートからむらタクへ移行する利用者	合計
未就学児除く	11.75	16.45	6.54	1.76	36.50
未就学児	0.18	0.26	0.10	0.03	0.57
計	11.94	16.71	6.64	1.79	37.08

※小数点以下四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある

(2) 代替策に基づくむらタクの収支の算出

① 収入額の算出

ア 収入額の算出方法

(1)で試算した利用者数を利用種別ごとに求め、これに利用料金を乗じて収入額を算出した。

(表3)

表3 利用種別ごとの利用者数の推計方法

	大人	障がい者 要介護・要支援 認定者	介助者	シルバーパス 所有者	小学生
利用料金	300円	150円	150円	150円	150円
ア 既存のむらタク利用者	実績値を用いる。				
イ 西ルート廃止により西ルートからむらタクへ移行する利用者	表1 イ 利用者数にOD調査結果の西ルート大人割合を乗じて算出	MMシャトル利用者に障害者、要介護・要支援認定者を把握していないため計算対象外	MMシャトル利用者に介助者を把握していないため計算対象外	表1 イ 利用者数にOD調査結果の西ルートシルバーパス割合を乗じて算出	表1 イ 利用者数にOD調査結果の西ルート小学生割合を乗じて算出
ウ 運行エリアの拡大による新規のむらタク利用者	表1 ウ 利用者数にア 既存の大人割合を乗じて算出	表1 ウ 利用者数にア 既存の障がい者、要介護・要支援認定者の割合を乗じて算出	表1 ウ 利用者数にア 既存の介助者割合を乗じて算出	表1 ウ 利用者数にア 既存のシルバーパス割合を乗じて算出	表1 ウ 利用者数にア 既存の小学生割合を乗じて算出
エ 武蔵砂川ルート廃止により武蔵砂川ルートからむらタクへ移行する利用者	表1 エ 利用者数(小学生除く)にOD調査結果の武蔵砂川ルート大人割合を乗じて算出	MMシャトル利用者に障害者、要介護・要支援認定者を把握していないため計算対象外	MMシャトル利用者に介助者を把握していないため計算対象外	表1 エ 利用者数(小学生除く)にOD調査結果の武蔵砂川ルートシルバーパス割合を乗じて算出	表1 エ 利用者数(小学生除く)にア)既存の小学生割合を乗じて算出

イ 収入額の算出結果

アに示した算出方法に基づき、収入額の算出を行った。(表4)

表4 収入額の算出結果【年間】

	大人	障がい者 要介護・要支援 認定者	介助者	シルバーパ ス所有者	小学生	合計
ア 既存のむらタク利用者	182,700円	130,050円	16,650円	276,000円	2,550円	607,950円
イ 西ルート廃止により西ルートからむらタクへ移行する利用者	575,345円	-	-	420,855円	14,650円	1,010,850円
ウ 運行エリアの拡大による新規のむらタク利用者	101,603円	72,324円	9,259円	153,490円	1,418円	338,094円
エ 武蔵砂川ルート廃止により武蔵砂川ルートからむらタクへ移行する利用者	132,516円	-	-	10,655円	382円	143,552円
合計	992,165円	202,374円	25,909円	860,999円	19,000円	2,100,446円

※小数点以下四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある

② むらタクの運行経費の想定

ア 必要となる運行台数の想定

表 1 の利用者数に対し、現状の利用時間帯分布、日別利用者数からピーク時間帯の最大利用者数を推計し、これを車両定員で除することによって必要となる運行台数を算出した。(表 5)

表 5 運行台数の想定

項目		値	備考
A	ピーク時間帯	13 時台	時間帯別予約数より
B	ピーク時間帯利用割合	18.0%	13 時台予約数÷全予約数
C	日平均利用者数	11.9 (人/日)	令和元年度実績
D	日最大利用者数	31 (人/日)	令和元年度実績
E	日平均推計利用者数	37.1 (人/日)	表 2 より
F	日最大推計利用者数	96.3 (人/日)	$E \times (D \div C)$
G	ピーク時推計最大利用者数	17.3 人	$F \times B$
H	車両定員	12 (人/台)	
I	想定運行台数	2 台	$G \div H$ を基に想定

イ 運行経費の算出

現行の計画案の経費と代替策の経費を現在のむらタクを運行している事業者が算出した見積を基に比較した。(表 6)

表 6 年間運行経費の想定

項目	運行台数を 2 台に 拡大した場合の経費 (現行の計画案)	運行台数 2 台及び運行時 間を拡大した場合の経費 (代替案)
車両購入・リース料	1,400,000円	1,400,000円
運転者人件費	11,690,700円	14,767,200円
オペレーター人件費	1,898,640円	3,164,400円
車両燃料費	870,000円	1,015,000円
通信費、プロバイダ契約料	127,680円	127,680円
車両整備費	379,000円	379,000円
自動車保険料	282,460円	282,460円
運行管理システム委託費用	773,520円	773,520円
その他(自動車税・施設使用料等)	350,000円	350,740円
車内抗菌・消毒液等	180,000円	180,000円
合計	17,952,000円	22,440,000円

(3) 代替策に基づくMMシャトル及びむらタクの収支状況

(2) で算出したむらタクの収入額と運行経費を基に、MMシャトル及びむらタクの収支状況を試算した。収支状況の試算結果は、以下に示す通りである。

- ・令和元年度実績における市の負担額は、MMシャトルが110,000千円、むらタクが7,180千円、合計117,180千円であったが、現行の計画案では、MMシャトルが87,799千円、むらタクが15,995千円、合計103,794千円となり、13,386千円の削減が見込まれる結果となった。(表7、表8)
- ・代替策では、MMシャトルが87,799千円、むらタクが20,340千円、合計108,139千円となり、9,041千円の削減が見込まれる結果となった。(表9)

表7 令和元年度収支状況 (実績)

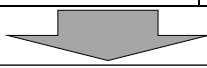
		市内循環バス (MMシャトル)	乗合タクシー (むらタク)	合計
収入額 (年間)		36,750千円	608千円	37,358千円
運行経費 (年間)		163,611千円	7,788千円	171,399千円
運行経費 －収入額 (負担額)	運行事業者の負担額	16,861千円	－	16,861千円
	市の負担額	110,000千円	7,180千円	117,180千円
	合計	126,861千円	7,180千円	134,041千円

表8 収支状況の試算結果 (現行の計画案：むらタク運行時間帯が午前8時～午後5時)

		市内循環バス (MMシャトル)	乗合タクシー (むらタク)	合計
収入額 (年間)		32,046千円	1,957千円	34,003千円
運行経費 (年間)		119,845千円	17,952千円	137,797千円
運行経費 －収入額 (負担額)	運行事業者の負担額	－	－	－
	市の負担額	87,799千円	15,995千円	103,794千円
	合計	87,799千円	15,995千円	103,794千円

表9 収支状況の試算結果 (代替策：むらタク運行時間帯が午前7時～午後7時)

		市内循環バス (MMシャトル)	乗合タクシー (むらタク)	合計
収入額 (年間)		32,046千円	2,100千円	34,146千円
運行経費 (年間)		119,845千円	22,440千円	142,285千円
運行経費 －収入額 (負担額)	運行事業者の負担額	－	－	－
	市の負担額	87,799千円	20,340千円	108,139千円
	合計	87,799千円	20,340千円	108,139千円



現行の計画案での市の負担額は、13,386千円の削減が見込まれ、代替策での市の負担額は、9,041千円の削減が見込まれる。

(4) 代替策の検証結果（まとめ）

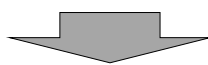
(3) を基に、代替策の検証結果を次に示す通りまとめた。（表10）

- ・ 現行の計画案（運行時間帯：午前8時～午後5時）では、利用者数が10,340人/年、収入額は1,957千円/年、運行経費は17,952千円/年で、市の負担額が15,995千円/年である。
- ・ 代替策（運行時間帯：午前7時～午後7時）では、利用者数が10,863人/年、収入額は2,100千円/年、運行経費は22,440千円/年で、市の負担額は20,340千円/年となる。
- ・ 現行の計画案を代替策に変更することによる変化は、利用者数が523人/年増、収入額は143千円/年増、運行経費は4,488千円/年増で、市の負担額は4,345千円/年増となる。
- ・ また、利用者1人あたりの市の負担額は、令和元年度（実績）では2,053円、現行の計画案は1,547円、代替策では1,872円となり、代替策は現行の計画案に比べて大幅に増加するが、令和元年度（実績）よりは下回る結果となる。
しかしながら、代替策とすることによる増加分のみでみると、利用者1人あたりの市の負担額は、8,308円と非常に多額の負担が生じることになる。

表10 むらタクの利用者数及び収支の比較

		令和元年度 (実績)	現行の計画案	代替策	
				計	増加分
利用者数(年間)	a	3,498人	10,340人	10,863人	523人
収入額(年間)	b	608千円	1,957千円	2,100千円	143千円
運行経費(年間)	c	7,788千円	17,952千円	22,440千円	4,488千円
運行経費－収入額 (市の負担額)	d= c-b	7,180千円	15,995千円	20,340千円	4,345千円
利用者1人あたり 市の負担額	e= d/a	2,053円	1,547円	1,872円	8,308円

○代替策は運行経費の増加に比して利用者の増加が小さく、特定の利用者に対する市の支出が大きくなることとなり、公平性の観点から問題があると考えられる。



○代替策の実施の妥当性は低いため、現行の計画案とする。