

会議録（会議要旨）

会議名	第3回武蔵村山市内循環バス検討協議会
開催日時	平成19年7月20日（金） 午後1時30分から午後3時30分まで
開催場所	301会議室
出席者及び欠席者	<p>（出席者）</p> <p>委員：石川 守、加藤 敬成（小椋氏の代理者）、佐藤 達雄、金井 治夫、国田 正徳、斉藤 静子、茂野 宏美、高橋 薫、高橋 哲、樋口 豊子、藤井 敬宏、牧野 和宏、副市長（敬称略）</p> <p>事務局：企画財政部長、企画政策課長、樋口 雅秀</p> <p>（欠席者）</p> <p>委員：比留間 勉（敬称略）</p>
議題	<p>1 報告事項</p> <p>（1）第2回市内循環バス検討協議会の会議結果について</p> <p>（2）武蔵村山市 MM シャトル利用実態調査 -市民アンケート調査の報告-について</p> <p>（3）その他</p> <p>2 議題</p> <p>（1）現行路線における問題点及び課題について</p> <p>（2）その他</p>
結論	<p>報告事項</p> <p>（1） 第2回検討協議会の会議結果について決定した。</p> <p>議題</p> <p>（2） 第4回会議については、9月27日（木）午後1時30分から、第5回会議については、10月19日（金）午後1時30分からに決定した。</p>
審議経過 （ は会長、副会長 委員、 は事務局）	<p>報告事項1 第2回市内循環バス検討協議会の会議結果について</p> <p>事務局から「第2回市内循環バス検討協議会の会議結果」について説明。 この会議結果で、何か御意見御質問はありますか。 特になし。 それでは特にないようですので、承認されたものといたします。何かありましたら後日でも結構ですので、事務局へお願いいたします。</p> <p>報告事項2 武蔵村山市 MM シャトル利用実態調査 -市民アンケート調査の報告-について</p> <p>平成17年に調査を行い、市内15地区の3,000件に配布し、413件（回収率13%）程度の回答があった。 アンケート回答者の年齢構成は男女半々であり、60歳以上の高齢者が全体の40%となっている。 目的は買い物、レクリエーション（DC が出来る前であったが）が多く、次が市役所等の公共施設、通勤・通学となっている。</p>

利用理由は、他に利用するものがないが7割近くとなっており、その他は料金が安いなどがあげられる。

病院ができてバスルートの変更を知っているかとの問いには、全然知らない人が25%ぐらいであった。

病院までのルートが出来た際に便利になるのかとの問いには、ルートが便利になると答えた人は25%ぐらいであった。

バス停距離ごとの運行ルートについては、バス停から300mまでの方は便利に感じている。

不便と感じる人は、時間がかかることや遠回りになるなどの答えが多い。

項目別達成状況としては、公共施設を結んでいないことや駅をむすんでいないことによる効率性が悪いとの回答があった。

次にDCができたことによる影響等の実態を調べたものを発表する。

DC開業前と後の利用状況に変わりはない。若干プラスにはなっているが、利用者にあまり大きな変化はみられていない。

DCまで臨時バスを走らせていたときの乗客数は、臨時バスが1,607人でMMシャトルが326人となっていたが、臨時バスが廃止されたことにより、MMシャトルの運行に影響があることが考えられる。

路線変更前後の比較については、変更前は午前10時ぐらいが多く、変更後は午後3時ぐらいが多い。

武蔵砂川駅から玉川上水駅までについては、変更前は朝に利用者が多いが、変更後は昼が多くなった。これは、DCをターゲットにMMシャトルを利用していると思える。

東西横断ルートの変更前は、朝は通勤・通学、昼は高齢者が利用している、東西連絡ルートは朝少なく、ピークは昼間で移動手段として利用している。

平成16年度までは、通勤・通学の公共交通ネットワークを形成するためのものがあったが、平成17年は福祉ネットワークサービスへと少し変化してきている。平成18年度は交通拠点としてMMシャトルを利用してDCへ行くように変わってきている。

武蔵村山市の場合には、いろいろな目的があるが、これから委員の皆さんで検討していかなければいけない、

西ルートは買い物やレクリエーション、東ルートは病院への利用者がある。

武蔵村山病院のバス停が変更になった際には、やむを得ないが33.6%で病院への乗り入れを希望するが18.6%であった。

MMシャトルの重要度としては、福祉的交通が81%、通勤・通学が68%であり、所要時間の短縮希望が多い。

武蔵砂川駅からDCを結ぶ新規ルートの要望は50%の人が希望している。

議題1 現行路線における問題点及び課題の把握

別添資料について説明。

OD調査結果であるが、公共施設の各バス停の乗客数はどのくらいか。

参考として東西横断ルートについては、市役所、かたくりの湯となっている。後ほど資料を配布させていただく。

各市調査はどのような資料で取りまとめたのか。

6月末に各自治体にアンケート調査を行った。

現在の路線には、どういう所に問題があるのかを整理させていただきたい。

それを含めた上で、新ルートを地域の人が要望しているのか等を共有化し、ルートの絞込みをしたいと考えている。

OD表を最新のもので調査してもらえないか。また、検討の進め方として、運行回数などの目的別に議論をしていかなければいけないのではと思っている。アンケートも13%では回答率が低いのでは。

今回発表したアンケートは、市とは関係ないものである。また、郵送でのアンケート調査では13%は普通である。

立川バスのOD調査は5年に1回と伺っている。MMシャトルの運行主体は市ではなく立川バスで行っているものなので、御理解いただきたい。また、市では平成16年にアンケートを行っているが、その時の回収率は約44.4%であった。

具体的にルートを視察して、どのような意見を持ったか。

市が路線バスを運営しているように感じた。東と西の2ルートはかなり既存バスと競合している。バス需要のパイは決まっているので、コミュニティバスが増えれば、既存バスは減る。既存のバスをもう少し活用したらどうか。

東ルートは時間がかかる。DCが目の前にあるのに遠回りしてしまう。東西横断ルートの狭い道(神明通り)は7人くらいの乗客があった。なくしてはいけないのかなと思う。

運転手の生の声を聞いた。東西連絡ルートは距離が長すぎる。交通プラザでの乗り継ぎはどうか。また、上北台線は三ツ木地区会館よりグリーントウンまで延長したらどうか。温泉経由はもう少し減らしてもいいのではとの話だった。運転手には独自に乗降の調査をさせるかもしれないと話している。

西ルートの新青梅街道には桃の木しかない。バス停の間隔が長い。

男性の方はバスの利用は少ないと思う。女性の観点から考えると女性にやさしいバスの運行を取り入れていただきたい。

ほとんどの子どもたちは駅まで送っていかないといけない。その辺を考えてもらいたい。朝の時間帯だけでも増やすなどを考えていきたい。また、時間もかかるので、安全面等を考えると広い道を通行してもらおうといいのでは。

湖南からバスを利用しているが、玉川上水からいっぱい人が乗ってきている。

立川バスのDC行きが少ないので、その辺も考慮に入れると使いやすくなるのでは。

MMシャトルは交通弱者を救う方が大切である。高齢者はバスに乗ると安心する。

東ルートは行ったり来たりしているので、もう少し幹線道路等を通るなどして、時間の短縮が必要。

東西横断ルートのかたくりの湯の乗り入れはもったいない。

西ルートはバス路線と競合している場所が多い。

武蔵砂川からDCへの路線希望は多いので、ほとんど直線で設定し、市役所とDC

をターミナルにして乗換をするなど検討したほうがいいと思う。

東ルートはシンプルにできるだけ直線にしたほうがいいのでは。また、北や南ルートなどを設定して交通プラザを拠点に廻るルートはどうかと思っている。

市民アンケートをとるときに、市は一人当たりいくらの負担をしているということを知らせないといけないのではと思う。

ルートの所要時間が長い。通勤・通学に絞るのか、昼間の人たちをどう扱うのかによって変わってくると思う。また、通勤・通学はもう少し早い時間を設定したほうがいいと思う。

三ツ藤住宅は交通空白地域だと感じている。

ルートは長いと思う。コミュニティバスらしくていいと言えはいいのだが、朝、昼でうまく住み分けができればいいのではと思う。

乗り継ぎも割引制度を活用するなどすればいいのでは。

西ルートは路線バスと競合している箇所が多い。

神明地区はあの狭い道を、あのバスが走るのはいかがなものかと思う。検討に値する。

ルートが長いと感じた。路線バスとの競合は見直す必要がある。

民間バスとMMシャトルとのきちんとした住み分けが出来ていない路線がある。

利用動向がうまく把握されていないのではと感じていることから、地域の利用実態をつかみたいと考えている。

G I Sを利用して、各地域にどのくらいの人が住んでいて、ここにバス停を置くとどのくらいの人に乗るのかなどの調査をしたいと考えている。

民間バスとMMシャトルの路線が重なっていると利用者の取り合いになってしまう。

利用がどのあたりに生まれてくるのかを理解しないとルートの設定はむずかしい。

武蔵村山市の特徴として、通勤・通学と昼間のルートの住み分けをするべきなのか。通勤・通学はバス会社に任せるのか。交通空白地域を結ぶのがいいのか。公共施設を結ぶのがいいのかなど、現在の状況ともうまくリンクさせていかなければいけないのではと思う。

神明地区は実際に利用客がいる。前回の答申では道が狭いのと冬に路面が凍結するという事情からはずしたが、利用者からすると足の確保がなくなるということもあるので、全体を見たルートと個別のルートの仕分けもしなければいけないと思う。

市の財政負担も限られている。この限られた財政の中で路線数などを考えていけるとルート設定もできない。今負担している分を活用したらどのようにうまくルートが作れるかなどを考える必要がある。

どうゆう方向性でお示しするかを事務局と相談し、次回以降に反映させたいと考えている。

子どもについては、印西市で財政基盤がもたないとの答申を出したことがあるが、子どものバス乗車を無料化したことで、朝は子どもが乗車し、昼は親が乗車したため、赤字の負担が減ったという事例もある。

皆さんからいろいろな意見を聞きたいと思うので、ご協力いただきたい。

