

会 議 録 (要旨)

会 議 名	平成24年度第2回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成24年8月30日(木) 午後2時～3時30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、西田委員、藤井氏(岡野委員の代理)、甲斐委員、平佐氏(関根委員の代理)、吉永委員、若林委員、山崎委員 欠席者：広沢委員、遠藤委員、江郷委員、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 市内循環バスの運行方法等の変更案に対する意見について 2 新たな公共交通システムの運行方法等について 3 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 市内循環バスの運行方法等については、事務局案のとおり、ルートの変更はせずバス停を1箇所追加することが承認された。 議題2について 南西地域に導入する新たな公共交通システムの方式は、事務局案のデマンド(フレックス)型とすることが承認された。 議題3について 次回の開催日については9月末頃とする。
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1 市内循環バスの運行方法等の変更案に対する意見について ● 資料2-1、別紙1、別紙2に基づき説明。＜説明省略＞ 【主な意見、質疑等】 ○ 資料2-1のP1で「学園地区に企業、学校等が点在しており」の企業とは何を指しているか分かるか。 ● 国の機関や大学も含めて指していると思われる。 ◎ 各意見に丁寧に回答しており、今まで交通会議で議論していた公平性、公正性を踏まえた対応方針であると言える。西ルートの変更案についてはどうか。上北台駅までの延伸は会議でも出たが利便性を考慮して医療センターまでと決定した経緯がある。市民からも意見が出て、市として再度検討した結果、サービス性の問題があることが懸念されるということだが、意見あるか。 ○ 1路線が長すぎるということにつける。医療センターにロータリーがあることや延伸した場合の影響等を考慮すると、事務局案が良いと思う。 ○ 事務局案は妥当だと思う。 ◎ パブリックコメントの実施には、市民意向と合うかどうかをチェックする意味もある。事務局案のとおり、会議で決定した医療センター止まりとしたいが異議のない人は挙手をお願いしたい。

※事務局案を変更しないことについて全員賛成により了承された。

- ◎ 総合体育館と新道間のバス停の追加については、交通管理者が委員として入っていないので調整が必要だが、今後の協議で安全に止められる場所が確保できれば設置するということである。これに関して意見はあるか。
- 総合体育館入口バス停と一緒にということか。
- 一つにまとめるわけではなく、西ルートと上北台ルート双方のバスが停車するバス停にしたいと考えている。
- 通勤時は体育館へは行かないので、総合体育館入口バス停は残す必要がある。
- 追加バス停をもう少し南側に設置するというのは難しいのか。そうすれば1箇所済むのではないか。
- 交差点に近い所はバス停が設置できない。30mは離す必要がある。図では近くに見えるが、実際にはそんなに近くはない。
- ◎ バス停追加案について賛同する人は挙手をお願いしたい。

※バス停を追加する事務局案について全員賛成により了承された。

- ◎ それでは、市内循環バスの変更については、地域公共交通会議において道路運送法上の協議が整ったということで、交通管理者との協議を進めるよう、よろしくをお願いしたい。

議題2 新たな公共交通システムの運行方法等について

- 資料2-2、資料2-3に基づき説明。〈説明省略〉

【主な意見、質疑等】

- ◎ 前回の会議における意見を踏まえた修正案として説明があったが質問はあるか。
- 資料2-2のP7において、運行時間帯で日曜祝日は運行しないというところがあるが、運行する場合と比べて経費はどのくらい違うのか。
- ◎ 他市では、車利用が多くバスがないというところにデマンド交通が入れられるが、多くの場合、土日は運行していない。それは同居の家族が休みで移動支援ができるためである。一日当たりの利用人数が同じと想定すれば土日の日数分の増額になると思う。
- 不便な地域で便利なサービスがあれば利用するのではないか。
- ◎ この地域は市外へのアクセス手段はあって市内の移動が不便な地域である。利用する人たちがどこに向いているか、そのニーズが多いのかということが重要である。地域内トリップはそんなに多くなく外へ向いており、需要はまとまりにくい。平日で需要がまとまらないとなると、日曜・祝日はもっと利用度が下がるのが一般的である。
- 日曜祝日を運行すると、資料2-2のP5のデマンド(フレックス)方式の支出が約200万円増額となる。

- 資料2-2のP9に予約の時間が60分前とあるが、何分頃に来るということが分からずに出かけるのは不便ではないか。富士宮市では多いところで1日5便ぐらい設定されている。ホームページで時間を紹介するとか、オペレーターによる時間紹介などはできるのか。
- 予約がどれくらい入るかで運行ルートも変わるため、何時に着くかという約束は出来ない。ただ、乗降ポイントを絞っているため、概ねの時間は伝えられるのではないかと考えている。
- ◎ ダイヤ設定は60分ごととしており、運行エリアもそれほど広くないので、概ねの時間は見えてくると思う。利用率を上げることが重要だが、そのためには地域の人にいかに浸透させていくかがポイントである。高齢者は特に分からないので、町会等を通じたアナウンスが大事となる。柏市ではタク停というものを作って設置することを考えている。予約は前日までとなっており、武蔵村山市の方がサービス水準が高く極端に利用しづらいものではないと考える。インターネットで予約できるようなシステムは、利用が増えれば可能となってくるのではないかと考えている。運行車両を確保するのだから使われるようにしていかないともっていない。
- インターネットが最初からあれば使いやすいともいえる。
- ◎ 新しいシステム自体受け入れられるのに時間がかかる。まずシステムを丁寧に浸透するのが先という考え方もある。基本は電話対応で丁寧にすることが重要。最初は車両が1台ということで何とかできるだろうが、車両が複数台になると難しくなる。また事業者が複数社になるとまた難しい面が出てくる。
- 実証実験運行の期間と時期はどのように考えているか。
- 運行開始は、市内循環バスの再編を年内目標としており、それと時間が空くことがないように始めたいと考えている。ただ、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けるためには、地域公共交通会議での協議を整え、証明書を提出する必要があり、申請から許可までは2ヶ月くらいかかる。また、実証実験運行の期間は最低でも2～3年は行う必要があると考えている。
- 他市の事例が参考になると思うが、人口や地形などの特殊性からみると差があるのか。
- 加須市が合併して今年10月から定時定路線とデマンドを組み合わせで運行を始める。加須市の面積は武蔵村山市の8倍で運行区域を3分割しており、その一つが当市の面積より少し大きいくらいで、その中を車両1台でデマンド運行する予定である。
- ◎ デマンドがうまくいっているところはあまりない。コミュニティバスも同様である。財政負担・欠損補助を自治体が行うことで成り立っている。福祉の視点から移動できない人を移動してもらい、家から出ない人をなくす、ということで導入している自治体もあり、福祉サービスを公共交通に取り込んでトータルのコストを減らそうという意図がある。

富士宮市の場合、一極集中型で中心がはっきりしている。自動車利用率70%を超える地域なので心配があったが、前回紹介したように塾通いに使うケースもみられる。

今回の対象地域は交通空白地域ではないので、もしかすると他のデマンド利用率より高い数値は出ないかもしれない。ちなみに静岡県では1.2人を相乗りの基準としていて、富士宮市では2.0を超える地域が6地区のうち4地区となっている。

地域の中で使い勝手をいかに良くするかが重要で、PDCAサイクルをきちんと回すことが大事である。また、他市の事例を見る上では、数値の高低の裏にある特殊性をきちんと捉える必要がある。

- デマンド方式は年寄りには分かりにくい。もっと簡単にできないのか。
- ◎ 柏市では相乗りタクシーと呼んでいる。デマンドという言葉が一般に定着しておらず、よく分からないという人が多い。地域の人に丁寧に説明することが大事である。

- 利用登録者というのはどういうことか。
 - 利用にあたっては、予め市に登録してもらおうという意味で、登録していない人は利用できないということである。登録は一度すればいい。
- 登録者を管理するための経費を考えると登録しない場合とどちらがいいのか。
 - 登録番号があれば、対応もスムーズになるというメリットがある。

- ◎ デマンドの良さもあるが、分かりにくさもあり、そのために実証実験する。事務局案は乗降ポイントも状況を見て変更していくという内容である。定時定路線型ではない仕組みを入れるということについては理解して頂けるだろうか。早ければ来年の1月に動かしたいということとなると、公共交通会議の中で運行方式の詳細を詰める必要があり、今回はデマンド方式とすることの了解をもらう必要がある。

- 利用者サイドからの話が中心となっているが、運行事業者が確保できる見込みはあるのか。
 - 市内外の事業者に話をした結果、できそうだという事業者がいた。ただ、乗合許可を持っていないので、この会議で決定して早めに申請してもらう必要があると考えている。

- ◎ 新しい公共交通システムとして、デマンド方式を認めるという人は拳手をお願いしたい。

※新しい公共交通システムの運行方法をデマンド方式とすること

	<p>について、賛成多数により了承された。</p> <p>◎ コミュニティバスと新たな交通システムについて、具体的な検討に入ってもらいたい。</p> <p>議題3 その他 【主な意見、質疑等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 次回は9月末頃とし、詳細は追って連絡する。 <p style="text-align: right;">以上</p>
--	---

会議の公開・ 非公開の別	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 一部公開 <input type="checkbox"/> 非公開 ※一部公開又は非公開とした理由 <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; height: 40px; margin-top: 5px;"></div>	傍聴者： <u> 6 </u> 人
-----------------	---	---------------------

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

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