

# 市内循環バスの運行方法等の変更 案に対する意見とその対応について

## 1 意見募集の概要

- ・ 募集期間 平成24年8月1日（水）から8月14日（火）まで
- ・ 告知媒体 市報及び市ホームページ
- ・ 募集方法 郵送、ファックス、市ホームページ上の専用フォーム、電子メール及び持参

## 2 意見募集結果

郵送	ファックス	専用フォーム	電子メール	持参	計
3件	3件	11件	1件	10件	28件

※持参には、緑が丘出張所及び情報館「えのき」への提出分を含む。

## 3 変更案に対する主な意見及び意見への対応方針（案）

提出された意見とその対応方針（案）を項目ごとに以下にまとめた。（同様の意見は集約している。また、今回の変更案と関係のない意見は除いている。）

### ①ルートに関する事

#### 【上北台ルート】

(1)学園地区には、企業、学校等が点在しており、これらの施設にルートを設定すれば、上北台駅方面と市内方面双方の通勤通学の需要が見込めるため、循環バスのみならず、モノレールの利用増にも繋がる。

⇒上北台ルートを通勤時間帯の学園地区に乗り入れることについては、同地区の東部には村山団地線の路線バス、中央部には玉川上水ルート、西部には立川駅北口行きの路線バスが走行していることから必要性が低く、また、ルートを迂回させることにより、上北台駅への所要時間が長くなり、ルート全体の利便性が低下することから変更案のとおりとする。

(2)日中時も、かたくりの湯を経由せず、上北台駅まで行けるバスを運行してほしい。

⇒日中は公共施設へのアクセスの需要が高いことや、かたくりの湯を経由しないバスを混ぜて運行することは、利用方法が複雑になり、誤乗車が増える恐れがあることから全

便かたくりの湯を経由するルートでの運行とする。

### 【玉川上水ルート】

(1)中久保図書館を利用するため、中久保地域運動場前で停車するようにしてほしい。

⇒現行ルートでは当該バス停で停車しているが、今回のルート再編にあたっては、利用者からの苦情及び要望が多かった玉川上水ルートの循環部分を廃止することとした。また当該バス停周辺の道路は、渋滞による遅延が発生しやすく、当該バス停の利用頻度も著しく低いことから運行ルートから除外したものである。

(2)18時、19時台だけでも30分に1本間隔にしてほしい。

⇒起終点での調整時間の短縮等により、できる限り運行頻度が向上できるよう運行事業者と調整の上、ダイヤを設定していきたい。

(3)土日祝日の通勤時ルートにおいて、始発を7時台の前半にしてほしい。

⇒休日の通勤時は利用者が少なく、また始発を早くするには乗務員の増員等が必要であり、運行経費等の点から対応は難しい。

(4)危険回避及び時間短縮のため、湖南処理場東側の道路の一方通行化又は処理場北側道路を通るルートの検討をしてほしい。

⇒市内循環バスの危険回避及び時間短縮を目的として、一般の道路に一方通行等の規制をかけるのは困難である。また処理場北側には、住宅等も無く需要面からバスルートを設定する必要性は低い。

(5)玉川上水ルートの日中時のルートを夕方以降も運行してほしい。

⇒夕方以降については、イオンモールや病院といった公共施設等への需要は低くなるため、通勤通学者の帰宅ニーズに対応したルート設定としている。

(6)時間短縮や路線バスとの競合をさけるため、団地入口及び桜が丘四丁目には停車せず、両バス停間にバス停を新設し、そこに停車してほしい。

⇒桜が丘四丁目バス停は桜街道駅利用者からの停車要望が多いことから今回新しく停車することとしたものである。また、団地入口バス停は、当該バス停から玉川上水駅間において、路線バスと競合しているものの、路線バスでは対応していない市役所方面を結ぶ需要を満たす必要があるため、変更案のとおり停車を行うものとする。

### 【武蔵砂川ルート】

(1)武蔵砂川駅のバス停を駅に近い位置に設置して欲しい。現在は狭い歩道上に設置されているため、ロータリーに設置できないのであればバスベイを設置してほしい。

⇒駅の近くに設置したいところではあるが、安全に乗降できる場所が無いため現在の位置となっている。駅付近に設置するためには、道路の整備が必要であるが、立川市内で当市が整備するのは困難である。現在、立川市において武蔵砂川駅北側の道路や駅前広場整備の計画があるため、事業の進捗に合わせて今後協議していく。

(2)発着の時間を電車のダイヤと合わせてほしい。

⇒ダイヤの設定は、一つのルートだけでなく、全てのルートにおける運転手の乗務時間や所要時間等を基に、駅での接続等様々な条件を勘案して作成しており、武蔵砂川駅の電車の発着のみを考慮したダイヤ設定は困難であるが、可能な範囲で対応していきたい。

(3)箱根ヶ崎駅と昭島駅間の路線バスの運行本数が少ないため、それを補う意味で、春名塚を起終点とせず、岸地区まで走ってほしい。

⇒岸地区には折り返しに適したバス停がないことや路線延長が長くなると、所要時間の増大や運行頻度の減少など、運行効率の低下につながることから、変更案のとおりとする。

(4)イオンモールでの大幅な時間調整を改善してほしい。

⇒今回のルート再編において、朝の武蔵砂川駅方面へ向かうバスは、駅方面への所要時間を短縮するため、イオンモールへは乗り入れしないこととした。また、その他の場合もイオンモールでは必要最小限の時間調整とし、起終点の春名塚で時間調整を行うよう変更する予定である。

#### 【西ルート】

(1)起終点を村山医療センターではなく市民総合センターにしてほしい。

(2)ルートを総合体育館から村山団地にしてほしい。

⇒市民総合センターの敷地内には、現状ではバスが安全に折り返し及び時間調整ができるスペースがないため、起終点にはできない。周辺で折り返しに適したバス停は上北台駅になるが、ルートを村山医療センターから市民総合センター、学園、オカネ塚公園を経由し、上北台駅まで延長した場合、メリットとデメリット双方が生じるため、地域公共交通会議で検討することとする。

(3)発着の時間を体育館のカリキュラムに合わせてほしい。

⇒ダイヤの設定は、一つのルートだけでなく、全てのルートにおける運転手の乗務時間や所要時間等を基に、駅での接続等様々な条件を勘案して作成しており、特定の施設のみを考慮したダイヤ設定は困難である。

(4)新道と総合体育館の間にバス停を1つ新設するか、総合体育館入口のバス停を上北台ルートと西ルートで共有できるようにしてほしい。

⇒当該区間は距離が長いことから、周辺の状況等を勘案の上、バス停を新設する。

(5)市役所まで乗換なしで行けるようにしてほしい。

⇒今回のルート再編では、以前から要望が多く、日常的に利用する医療施設である武蔵村山病院及び村山医療センターと市西部を結ぶルートを設定した。市役所までルートを延長した場合、所要時間の増大や運行頻度の減少など、運行効率の低下につながるため、変更案のとおりとする。

(6)経塚向バス停がある通日もルートに入れてほしい。

⇒経塚向バス停がある通りは、中原地区の西端付近に位置しており、利用できる方が限定

される。変更案のルートは、中原、三ツ藤両地区から利用しやすく、より多くの方の利便性が高まることから、変更案のとおりとする。

### 【その他ルート全般】

(1)通勤時、日中時にかかわらず市役所、上北台駅及び村山医療センター方面に中原地区から乗り換えなしで行けるようにしてほしい。

⇒全ての場所へ乗り換えなしで行けるようにする事は、車両及び人員の制約並びにバス運行の効率性の点から困難である。なお、今回のルート再編では、西ルートは中原地区から乗り換えなしで村山医療センターには行けるよう変更した。

(2)市役所、武蔵村山病院、市民総合センター、総合体育館をよく利用するが現在のルート設定では複雑かつ所要時間が多すぎる。

⇒今回のルート再編において、玉川上水ルート及び西ルートを往復同ルート型にするなど、分かりやすいルート設定を目指し変更を行った。今後も利用状況や利用者の声を把握しながら、より良い運行を実現するための検討を継続していく。

(3)イオンモールではなく市役所を中心とした運行ルートの設定を行ってほしい。

⇒現状は、全てのルートが乗り入れしているバス停がなく、複数のルートが乗り入れをしている市役所及びイオンモールが中心となったルート設定となっている。

(4)大南公園バス停から東に向かう市道を拡幅して、新規バスルートを設定してほしい。

⇒早急な道路整備を行うのは困難であり、更に当該市道は東大和市と接しており、バスが通行できるよう整備するには東大和市の協力が不可欠であることから、今回のルート再編においては対応できない。

(5)所沢まで行けるルートを設定してほしい。

⇒市内循環バスは近隣の駅及び市内の公共施設への市民の足の確保を目的としており、所沢方面へのルート設定はその目的に相応しくない。

(6)村山団地から市役所及び総合体育館へのアクセスが不便であるため、改善してほしい。

⇒今回のルート再編において、上北台ルートの日中時は、村山団地北部から市役所及び総合体育館へ行けるようにした。また、玉川上水ルートの日中時においても、利便性の低かった循環部分を廃止し、往復同ルート型に変更となることから、市役所への所要時間が短縮される。

(7)コミュニティバスなのだから、路線バスのルートとの重複は避けるべきである。

⇒極力民間の路線バスとの重複を避けるようルートを設定している。しかしながら、車両が通行できる幅員を満たす道路が限られており、かつ路線バス網が充実していることもあって、全く重複しないルート設定は困難である。

(8)イオンモールで全てのルートに乗り換えができると良い。

⇒上北台ルートについては、運行効率の大幅な低下に繋がることや路線バスと競合が発生するため、イオンモールへ乗り入れていない。当市においては、路線バスを含めた主要

な乗り継ぎ拠点として、市役所前とイオンモールを設定している。

## ②運賃に関する事

(1) 100円の運賃を継続してほしい。

⇒100円均一運賃により、輸送人員は増加したが、一人あたりの支払運賃の低下により、運賃収入は減収となった。また、路線バスからの利用転換による路線バス事業者への影響も見られた。市内循環バスを今後も継続して運行するには、運賃収入の確保と路線バスも含めた市内の公共交通体系の維持が不可欠であり、均一運賃による利便性向上と路線バスの初乗り運賃との整合を図り、170円均一運賃とすることとした。

(2) 支払いのしやすさを考慮して150円均一にしてはどうか。

⇒150円均一運賃では、路線バスの初乗り運賃以下となってしまう、路線バス事業者に影響を与えてしまうため、170円均一運賃とする。支払に関しては、利便性向上のためICカード乗車券や回数券など現金以外の支払方法を導入する予定である。

(3) 値上げするなら回数券を作してほしい。

⇒回数券を導入する方向で、運行事業者と調整中である。

(4) 100円均一が困難ならば、距離により100円、200円と段階的に上がっていく運賃体系にしてはどうか。

⇒100円の区間を設けることで、路線バス事業者へ影響を与えてしまうことや距離による運賃体系はわかりにくく利用もしづらいため、路線バスの初乗り運賃と合わせた170円均一運賃とする。

(5) 170円均一運賃となった根拠は何か。対キロ運賃等、他の運賃制度及び料金との比較検討は尽くされているのか。

⇒利用実績、市民へのアンケート調査、近隣市の状況等も踏まえ、100円均一運賃試行の効果や影響を検証し、様々な角度からどの運賃体系が市内循環バスにふさわしいか検討し、地域公共交通会議で承認されたものである。

## ③ダイヤに関する事

(1) 各バス停で他のルート、路線バス、鉄道及びモノレールへの乗り継ぎを考慮したダイヤを設定してほしい。

⇒ダイヤの設定は、一つのルートだけでなく、全てのルートにおける運転手の乗務時間や所要時間等を基に、駅での接続等様々な条件を勘案して作成しており、全てを考慮したダイヤ設定は困難であるが、可能な範囲で対応していきたい。

(2) キリの良い時刻で区切るなど、わかりやすいダイヤにしてほしい。

⇒等間隔ダイヤを設定するには、駅での接続等を無視しなければならず、所要時間の関係上、無駄な時間調整を行う必要等もあるため、現状では困難である。今後の課題としたい。

(3)急行バスの運行を行ってほしい。

⇒現状のバスの本数及び利用状況では、停車しないバス停の利用者の利便性が著しく低下するため、困難である。

(4)始発を早く、最終を遅らせてほしい。

⇒増便を行うには乗務員及び運行車両台数を増やす必要があり、運行経費等の点から対応は難しい。

(5)せめて1時間に2本程度の運行を確保してもらいたい。本数が少ないのも利用者数が伸びない原因である。

⇒運行本数の増便要望は数多く頂いているところではあるが、増便を行うには乗務員及び運行車両台数を増やす必要があり、運行経費等の点から対応は難しい。

(6)深夜料金でも構わないので最終をもっと遅くしてほしい。

⇒乗務員の増員等が必要であり、運行経費等の点から対応は難しい。

#### ④新たな公共交通に関する事

(1)新たな公共交通システムを市内循環バスの運行エリアにおいても、利用人数の少ない時間帯で活用してはどうか。

⇒今回の試験導入の結果を検証した上で、必要に応じ、市内の公共交通全体の中で検討したい。

(2)新たな公共交通システムのルート設定にあっては、病院や福祉施設等を結ぶルートを作ってはどうか。

⇒主要な公共施設（市役所、保健相談センターお伊勢の森分室、市民総合センター、武蔵村山病院、村山医療センター）については、運行方法にかかわらず、アクセスできるよう検討している。

(3)南西地域に新たな公共交通システムを試験導入するとの事だが、スケジュール等が全く示されていない。仮に路線変更が先行した場合、導入開始までの期間は南西地域を見捨てるということか。本来であれば、同時期に行うべきである。

⇒新たな公共交通システムについては、市内循環バスの再編ルートでの運行と同時に運行を開始することが望ましいとの認識は持っているが、現在、地域公共交通会議において運行方法等を検討している段階であり、さらに運行開始までには一定の手続が必要となる。このため、運行開始時期のずれが可能な限り最少となるよう検討を進めていく。