

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成25年度第1回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成25年11月11日(月) 午後2時～3時30分
開 催 場 所	市役所301会議室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、濱浦副会長、長田委員、宮田委員、藤野委員、栗原委員、土屋氏(関根(肇)委員の代理)、加地氏(眞子委員の代理)、島田委員、関根(康)委員、江郷委員、吉永委員、清田委員、山崎委員 欠席者：国田委員、高附委員、若林委員、鶴澤委員 事務局：新谷都市整備部長、指田都市計画課長、加藤都市計画課計画グループ主査、栗原都市計画課計画グループ主任、神子企画政策課長、長堀企画政策課企画政策グループ主任
議 題	1 地域公共交通会議副会長の互選について 2 市内循環バスの現状について 3 乗合タクシーの現状等について 4 今後の会議の実施予定について
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 濱浦委員を副会長とする。 議題2について 引き続き利用促進を図り、詳細な利用者データを整理することとする。 議題3について 引き続き利用促進を図り、詳細な利用者データを整理することとする。 議題4について 運行について協議すべき案件が発生した場合に随時会議を開催することとする。
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	議事に入る前に、事務局職員及び各委員の自己紹介が行われた。  議題1 地域公共交通会議副会長の互選について ● 資料1-1 設置要綱第5条第2項の規定により、委員の互選による選定をお願いしたい。 ◎ 立候補、推薦が特にならないようなので、会長からの推薦として、地域の交通状況を良く知っている濱浦委員をお願いしたいがどうか。 (拍手により了承された)  議題2 市内循環バスの現状について ● 資料1-2及び参考資料に基づき説明。＜説明省略＞ 【主な意見、質疑等】 ○ 武蔵砂川ルート of 輸送人員が減少しているのは想定内であるか。 ● 輸送人員については、朝・夕の通勤時ルートのみでの運行とした

ため減少しているが、概ね想定の範囲内である。

今後、詳細な利用者データ等の収集を行うが、通勤時間帯の利用については、ルート再編による利用者の減少はないと考えている。

- 24年度と25年度の時間別の運行本数は同じなのか。
- ルート全体では増便となっている。
- 増便となると、一路線当たりの運行経費等の増加はないのか。
- 一便当たりの経費の増減は現時点ではまだ不明である。しかし、運行本数は増えているが、運行車両数は変えておらず、運行距離も短くなっているため運行経費の大きな変化はないと思われる。なお、年度末になれば、キロ当たりの運行経費等が算出できると思われる。

### 議題3 乗合タクシーの現状等について

- 資料1-3により説明。〈説明省略〉

#### 【主な意見、質疑等】

- 目的地の設定はされているのか。
- 利用者の自宅と市内公共公益施設の6カ所を乗降場所としている。
- 料金設定はどのようになっているのか。
- 運賃は1乗車300円としている。
- アンケートの自由意見として、市民総合センター及び市役所に用事がある際に、市民総合センターから市役所までの移動に使うことができず、一旦自宅に戻らなければいけなかったとあるが、市民総合センターから直接市役所に行けるようにすることは不可能なのか。
- 自宅から市民総合センター又は市役所までの移動であれば乗合タクシーを利用することが可能であるが、市民総合センターから市役所までの移動については、市内循環バスが運行していることから、他の地域との公平性を保つため、不可としている。  
なお、そのような問い合わせがあった際には、施設間の移動については市内循環バスを利用させていただきよう案内している。
- 利用対象地域について、残堀五丁目が抜けているが、なぜ抜けているのか。
- 利用対象地域については、昨年度に開催した地域公共交通会議において、今回のルート再編により市内循環バスの利用が難しくなる江戸街道以南とするよう決定した。
- アンケートの中で、他の交通手段があるために乗合タクシーを利用しないという意見が多いが、他の交通手段とは何か。
- 自家用車という意見が多かった。
- 運行時間が8時から17時となっているが、その時間内であればいつでも利用できるのか。
- 運行は1時間に1便としており、9時台、10時台、11時台というような時間帯別での利用となる。

- 一乗車300円ということだが、採算はとれるのか。
- 一月当たり、運行経費が574,245円に対し、利用者利用料の平均が26,275円のため547,970円が市の負担となる。
- 赤字運行ということだが、乗合タクシーが満員の状態で運行すれば赤字は解消されるのか。
- 試算は行っていないが、全ての時間帯において乗車定員(11人)での運行を行ったとしても、赤字は解消されないと思われる。
- 初期の段階から赤字での運行を行わなければならない公共交通システムの導入はおかしいのではないか。  
また、300円で乗車できるとなれば一般のタクシー事業者にも影響が大きいのではないか。
- 一点目については、導入時点で赤字運行ということについて疑問もあると思うが、昨年度までの地域公共交通会議における検討では、もともと運行していた市内循環バスを効率的に運行させるためにルートを再編し、これにより市内循環バスの利用が難しくなる地域住民の公共施設等への足の確保という観点から、より効率的で当該地域の特性に合うデマンド方式の乗合タクシーを導入することとしたものである。  
二点目については、既存の公共交通とは競合しないようなシステムであるため、他の公共交通機関には大きな影響を与えないと考えている。
- 武蔵砂川ルートの日中時の運行がなくなったために、乗合タクシーを導入したのか。
- 武蔵砂川ルートではなく、道路事情等によりバスの運行に制限のあった西循環ルートの廃止に伴い、地域の住民のニーズに合わせた運行ができるよう乗合タクシーを導入したものである。  
なお、地域公共交通会議で検討を行い、地域住民にも説明会等を行った上で導入した経緯がある。
- ◎ 武蔵村山市は鉄軌道駅がなく、公共交通については特異的な地域であり、他市が運行するコミュニティバスとは内容が異なるため、民間バス事業者、市のコミュニティバス、民間のタクシー事業者間できちんと棲み分けを図らなければならない。  
本来は、交通不便地域の住民の足としてコミュニティバスの運行を行わなければならないが、限られた財源の中で全ての地域の住民に対し、手厚い運行を行うことは難しく、地域公共交通会議で議論を重ね何度もルート再編を行ってきた結果、他の地域のサービスを低下させず、バスの利用がしにくい地域はあえてバスの運行を縮小し、代わりに乗合タクシーで市民の足を確保し、市民全体の効率的な移動につながるよう導入に至った。  
導入に当たり地域性を考慮し、小さな車両で、なおかつ住民のニーズに応えられるよう思案した。しかし、制限を設けないとタクシー事業者とバッティングしてしまうこと、また、鉄道駅には路線バス等を利用し移動することも可能なことから、市の公共施設等に乗降場所等の制限を設けた。

運賃についても、バスとタクシーの中間領域の運賃設定とした。

運行経費については、地域の現状から借上げ方式を導入せざるを得ないため、利用者が増加しない限り、どうしても経費が目立ってしまう。

今後は市内循環バス及び乗合タクシーを地域公共交通として一体的に移動の確保について思案し、運行について地域でのより良い方向性を探らなければならない。

どの地域においても、オンデマンド方式の導入に当たり、当初から成果が大きく伸びることは少なく、試行錯誤を繰り返し、徐々に伸びていくものである。

- 運行経費については年数が経過しても、今と同じ金額のままなのか。

また、今後、実証実験が終了した段階で収入が伸びなかった場合も継続することが可能なのか。

- 運行経費については、3年間の実証実験運行のため3年間は同額を予定している。

また、実証実験終了後については、その時点での状況を鑑み地域公共交通会議で検討を行いたい。

- ◎ 今後、市内循環バスのルート再編及び運賃改定後の詳細データや乗合タクシーの詳細データ等を踏まえた上で、市の財政状況の中で協議し検討することとなるのではないのか。

#### 【その他】

- その他、本日欠席の国田委員より、事前に乗合タクシーについての質問事項を頂戴しているため回答する。

#### 「乗合タクシー利用者状況等について」資料1-3

- 運行経費の内訳は、年間経費という意味でよろしいか。
- 内訳については、実証実験運行経費が6,174,000円/年であり、運行管理システム運用費が716,940円/年である。
- 支出に記載されている547,970円は一月ごとに市が負担しているという解釈でよろしいか。
- 547,970円が一月当たりの市の負担額という解釈で間違いない。

#### 「乗合タクシー利用者アンケートについて」資料1-3

- 3ページの回答者の属性の『n=197』について、nの意味と197のという数字の根拠を回答願いたい。
- nの意味は回答数であり197の回答数があったという意味である。
- 4ページの性別について、アンケートは各世帯を対象に実施しているが、回答者の性別に関する調査結果にはどのような意味があるのか。

- 性別を分けることに特別な意味はない。
- 7ページ「むらタク」を何で知ったかについて、結果を棒グラフで表現しており『市報』以外の数値が小さいのは分かるが、データの表現方法を統一した方が良いと思われる。統一しないとなぜ、この項目だけ棒グラフにしたかという疑問が生じる。  
また同様に、12ページの「利用しない理由」についても、データ表現方法を円グラフに統一した方が良いと思われる。
- 細かな数値があるため、内容が分かりやすいように棒グラフで表現した。
- ◎ 今の質問の中で一点、n=197については、アンケート回収数が利用者登録世帯及び無作為抽出世帯の合計数を合わせても122世帯しかないのに、なぜ197という数値になっているかという趣旨だと思われる。
- 回収結果は世帯数だが、n=197の197については回答人数となっているため、数値のズレが生じた。
- ◎ 今後は、データの単位等の統一を図り、資料の作成をお願いする。

#### 議題4 今後の会議の実施予定について

- 資料1-4により説明。〈説明省略〉

#### 【主な意見、質疑等】

- ◎ この地域公共交通会議は、乗合タクシー、市内循環バスの運行に当たり、運賃、路線、運用の仕方等、この場で意見をいただき、全体協議の上、一定の期日をもって実現させる場になる。  
そのため、大きな変更や利便性の改善のため随時開催されることとなる。  
また、乗合タクシーに関しては、アンケート調査を行っていることもあり、会議の中で委員からの集中的な意見を募る場合もあると思われる。
- ◎ その他何か意見はあるか。
- 来年度、消費税の増税が予定されているが、乗合タクシー及び市内循環バスについての対応はどのように考えているか。
- 市内循環バスについては、路線バスの初乗り運賃等の状況を鑑み、市の意向を決定していきたい。
- ◎ 他の多くの自治体においても消費税の増税に伴う運賃改定やC運賃の1円化等の事案が課題となっている。
- 運賃の値上げを予定しているのであれば、早めに地域公共交通会議を開催し、協議する必要があると思われる。
- ◎ 運賃改定を行う予定であれば事務局側にも早めの対応を願いたい。

以上

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>なし</u>
-----------------	---	----------------

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)
-------	----------------------