

第4号様式(第10条関係)

第4回会議録(案)

会 議 名	平成24年度第4回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成24年10月22日(月) 午後1時~午後2時20分
開 催 場 所	市役所3階301会議室
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、広沢委員、西田委員、遠藤委員、西川委員、甲斐委員、関根委員、江郷委員、吉永委員、若林委員、鶴澤委員、山崎委員 欠席者：なし 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 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 第3回会議録の承認について 2 新たな公共交通システムの導入について 3 実証実験運行開始後の運行計画の変更について 4 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 特に修正等はなく承認することとする。 議題2について 基本的な方向性としては、事務局案のとおり承認することとする。 なお、事務局においては、審議の中で指摘された事項を踏まえ、準備を進めていくこととする。 議題3について 事務局が示した運行計画の変更については、乗降場所の項目について地域公共交通会議の協議事項に変更する。なお、地域公共交通会議の協議事項とした項目については、状況により一部書面による審議も可能とする。 議題4について 市内循環バスの通勤時武蔵砂川ルート変更案については、安全面に配慮し現行の天王橋交差点を経由するルートに戻すこととする。 次回の会議開催日程については、開催の必要が生じた時点でお知らせすることとする。

<p>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。)</p> <p>◎：会長 ○：副会長 委員 ●：事務局</p>	<p>議題1 第3回会議録の承認について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 資料4-1に基づき説明。〈説明省略〉 <p>【主な意見、質疑等】 (特に意見、質疑等なし)</p> <p>議題2 新たな公共交通システムの導入について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 資料4-2、4-3に基づき説明。〈説明省略〉 <p>【主な意見、質疑等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 資料4-2の主な意見及びその対応方針の(2)で待ち時間について、現在の計画では2時間待つことになるので運行管理システムを導入するとのことであるが、どのようなシステムなのか。 ● 運行管理システムでは、予約したい方がオペレーターに行きたい場所を伝え、出発点と行き先を結び最も効率的な運行ルート設定が示される。1便において一人の利用客しかいない場合には、システムの必要性はそれほどないが、複数の予約が入り、行き先がそれぞれまちまちであるような場合には、人によりルート設定を行うことが非常に困難になる。システムの利用により予約作業が効率的に行われるようになる。 ○ 前回の会議では、システムの利用が必要なほど予約が入ることはなく、システムも必要ないだろうという説明があった。システムを導入するためには、ソフトウェアの開発が必要になるはずである。それでも導入するメリットが見込めるためにシステムを導入することとしたのか。 ● 予約受付時間を1時間前までとすると利用者には最長で2時間待つていただくことになる。このことについては、以前の地域公共交通会議でも、また説明会でも、懸案とされたものである。例えば病院で診察を終えた後に乗合タクシーを利用したい場合、診察終了時間を予測することは困難であるので、ある程度診察終了時間が読めてから予約を行っていただくしかない。したがって、可能な限り待ち時間を短縮し利便性の高いものとするため、この方策を提案した。また、システムは既に開発され他の自治体でも利用されているものを活用したいと考えている。 ○ 実証実験運行は、毎年度評価を行うのか。また、評価の方法、時期、頻度、評価するメンバーはどのように考えているのか。 ● 1年目については、毎月運行事業者から報告される月報からのデータを基に検証を行う。2年目以降には、利用されている方や登録しているにもかかわらず利用に至っていない方等の声を実際に聞くためにアンケート調査を行うことを考えている。なお、アンケート調査の結果・分析については、地域公共交通会議に示し意見をいただきたいと考えている。 ○ 市民説明会を開催するに際しての周知方法はどのように行ったか。市民説明会に参加された方の年齢構成はどうであったか。運行車両数が1台で運行していけるのか市の考え方を教えてもらいたい。 ● 市民説明会の周知方法は、市報、市ホームページ、市内掲示板
--	--

へのポスターの掲示及び利用対象となる地域の自治会への回覧を行った。市民説明会に参加された方の年齢構成についてであるが、32名の参加者のうち、60歳以上の方が22名であり、比較的高齢の方の参加割合が高かったと思われる。運行車両を1台と設定した件については、利用対象者を南西地域にお住まいの方に限定したこと、移動できる公共公益施設を6か所に限定したことから、往路復路含めて1便を1時間以内で運行することが可能であると想定した。また、新たな取組みであるため、利用者がどれだけいるか予測がつかないことから、最初は1台の運行で開始するのが妥当ではないかと考えた。なお、利用申込が多くなり、利用を断らなければならないケースが頻発するようになれば、増車を検討したいと考えている。

- 道路運送法第4条の申請では運行計画を提出していただくことになる。その中で発車時間又は到着時間を示すことになる。他県の同様の事例を見ると、ある程度限られたエリア内であっても車両1台で運行を行っている例はないと思う。需要動向をある程度把握した上で、車両1台でも可能であるとの判断は、委員の皆さんに示した方がよいと考える。需要が一定以上あるならば、セダン型ではなくワゴン型の車両がよいとの選択も出てくると思う。
- 現在データとして明らかになっているものとしては、現在南西地域内を運行している市内循環バスの利用者数を見ると、1便当たり1.5人に満たないというデータがある。これをそのまま乗合タクシーの需要動向に当てはめることはできないことから、現時点では需要は読めないとの説明を行ったものである。ただし、利用者数は1.5人から多くても2人未満程度という見込みは大きく外れないと考えられ、往路・復路それぞれに予約が入ったとしても1台の車両の運行でまかなえると想定した。
- 市は交通不便地域への手立てとしてデマンド型公共交通の導入を選択したわけだが、その定義付けはしっかりなされているのか。こういった地域だからデマンド型公共交通を採用したという定義である。
- 本市にデマンド型公共交通を導入するに至った経緯であるが、一つは、市内に鉄軌道駅がないことから、市民の足として市内循環バスが活躍している。しかし、市内循環バス運行ルート再編の検討に当たっては、各路線の利用者数にかなりのばらつきがあることから、利用者数の多い路線に運行便数を集約し、結果として昼間における南西地域内の運行ルートを外すこととなった。そこで、運行ルートが外されたのちの南西地域内の利用者が移動できる手段として、デマンド型の公共交通を導入することとしたものである。そういった意味で、一定の定義付けはできているとの考えである。
- 今の説明については、前回会議の実証実験運行計画（案）においてある程度定義付けはされていると思う。
- 導入する地域の考え方については、おっしゃっていただいたと

おり、前回会議資料の実証実験運行計画（案）に示したと考えている。

- ◎ 本来、公共交通会議の中では、意図的に公共交通不便地域となる地域を作り上げることはしない。武蔵村山市は、市内循環バスをかなり早い時期に導入した経緯がある。これをこれまで継続する中で、効率性や利用者の利便性を考慮しながら運行ルートや運用の方法について見直しを図ってきた。また、ワンコインの試行についてもその妥当性について検討を行ってきたものである。ワンコイン化に伴い、利用客数が伸びたところもあれば、さほど変化が見られなかったところもあり、利用状況に差が生じてしまったのは確かである。武蔵村山市民にとって鉄道駅へのアクセスは当然重要な要素ではあるが、日中の市民生活を支援するプログラムを市内循環バスの中にどう位置づけるかがより重要である。効率性を考えると、一つの路線を長くすることは厳しい。また、市内循環バスをどの地域にも均等に運行させようとする、既に運行している路線バスとの重複も出てくる。そういった検討の中で、単純化する仕組みがないものかという考え方に基づき、あえて公共交通不便地域を設定しようとしたものである。今回公共交通不便地域として設定した残堀・伊奈平地域は、路線バスが運行している点や鉄道駅との距離などを考えると、純然たる公共交通空白地域ではない。ただし、市内循環バスについて、これを利用して市内の公共施設へアクセスする手段として見ると、公共交通不便地域となる。この地域公共交通会議では、この公共交通不便地域をフォローするための手法を検討しようとしたわけである。前回までの会議では、市全体或いは市の南西地域にどれだけの利用者がいるのかについて、分析を行った。その結果、運行を取りやめた場合、その地域からそれまで市役所や病院に向かっていた市民の足に制限が加わるとの分析がなされた。対策として、デマンド型の公共交通が提案されたわけであるが、これが市の南西地域の住民の足として馴染み、根付くのかどうかの見通しについて、地域公共交通会議で結論を出すことになる。そこでまずは、3年間の実証実験期間の中で検証を行い、その成果に応じて市がその後の導入について方向性の決断をする。なお、ここで大切なのは、導入する際に住民に「この交通システムは使いづらい」と思われてしまったら、その後は定着が難しくなるということである。本来は、デマンド型は相乗率を高めることが重要であり、これを高めるためには、自宅での送迎ではなく、一定の乗降ポイントを設けることが相乗りの意識を高めることにつながる。ただし、今回導入する予定の交通システムは、南西地域という限定したエリアに導入するものであり、住民に「使いづらい」という印象を与えてしまうと、その次の手が打てなくなるので、まずは自宅前まで送迎し乗降してもらう方法で開始し、利用率が上がってきた段階で、自宅への送迎から乗降ポイントへの送迎に切り替えていく方法を取ることとしたわけである。自宅への送迎のままであると、マイタクシー化につながってしまう。このことは、

市民にしっかり説明しておく必要があるので、事務局には留意しておいていただきたい。

10月12日から3回開催した市民説明会では、事務局としては住民に納得していただいた感触があったか。例えば、ぜひ利用してみたいといった意見、あるいは、面倒なシステムに思えるといった意見があったなど。住民が持つ感想をうかがえる発言などがあれば、ぜひ紹介していただきたい。導入する前から拒否反応があるようでは、住民に浸透させることは難しいと思うからである。

- やはり、本来、市内循環バスの運行エリア及び運行本数が増加することが理想的であるという意見があった。これに対しては、市の財政負担が莫大となるため、現状では難しいとの考えを示させていただき、市南西地域への対応として、今回乗合タクシーの導入を示させていただいたとの話をさせていただいた。乗合タクシーの仕組みに対する意見としては、一つは利用料金に関する意見が比較的多かったように感じる。バスであれば170円×2回＝340円で済むものが、乗合タクシーでは300円×2回＝600円になってしまう。その金額差が大きいとの意見である。これに対しては、市内循環バスと自宅までの送迎を行う乗合タクシーとの間に、利便性の差があるためとの説明をさせていただいた。納得していただいたかと問われれば、そうであるともそうでないとも言い難い面がある。また一つは、予約の方法に関する意見があった。公共公益施設から自宅に向かう予約をする場合、特に病院で診察を終えて帰る場合に、出発時間が読めないことが多いと思われるが、どうするのかというものであった。これに対しては、診察の終了時間がある程度読めるタイミングで予約する方法がよいのではとの話をさせていただいた。これについては、一定の理解をいただいたと考えている。なお、市民説明会の3日間を通しての全体的な意見としては、利便性の高い交通システムとして認められるものの、利用の方法において、細かい点で改善できるものは改善するようにとの意見であったと捉えている。また、制度のPRについては十分に行うよう意見があった。

- ◎ 私も最初から諸手を上げて賛成する意見があるとは考えていない。逆に、不便になるのではないかと不安を感じる意見の方が多かったのではないかと思う。定時運行していたものが、予約が必要なものになることへの不安は当然起こり得るだろうと思われる。利用の仕方がよく周知されないと利用が進まないと思われるので、市にはぜひPRを丁寧に行っていただきたい。利便性が高い点についてよく知ってもらうとともに、このシステムにおいて、何ができて何ができないのかを市民によく知ってもらうことが必要である。そのため、市には今後も市民に説明する機会を設けてもらいたい。前回の会議において、システムの最も効果的なPR方法は、利用者本人による「使いやすい」という口コミであるといった意見があった。そういった口コミを発信する人を利用者の中にどうやって増やしていくかが必要である。

- 市民の方々がどのような反応を示すかが重要であると考え、3回の市民説明会のうちの1回に出席した。その時の印象は、当初考えていたよりも市民の抵抗はないように感じた。運用に関する意見、質問があったが、これらも実際に運用を開始すれば解決されるものだろうと思った。やはり、新しいシステムに対する不安があるのは仕方ないと思う。総じて、運用を開始すれば不安は解消されるものが多いように感じたが、一点気になったことがあった。それは、同居していない親族等が家に来た場合に利用できるようにしてもらいたいという意見である。確かに、税金を投じて運行させる交通機関を一般的な利用目的に広げるのは問題かもしれないが、例えば家で預かった孫を連れて移動するといったケースは考えられるのではないかと思った。この点は原則どおり利用できないということなのか。他の自治体のケースでどのようなのだろうか。
- 他の自治体では、登録自体は市民等であれば誰でもでき、実際に登録したり利用するのはその交通システムが運行する地域の住民であるというケースが多いのではないか。今回武蔵村山市が提案した案では、限定した地域の住民のみ利用できることとしているが、このことは、この地域公共交通会議で合意がなされれば問題はない事項である。
- ◎ 富士宮市の乗合タクシーでは、住民票を持っていることが利用する要件となっており、住んでいる実態はあるが住民票は他の自治体にあり、そのために利用できない方をどうするかという議論になった。現在まだ結論が出ていないが、地域公共交通会議において検討課題となっている。本来公共交通は誰でも利用できるはずのものである。これをどのように考えるのが重要である。
- 車両1台で本当に運用が可能なのかという疑問がある。何らかのトラブルで、車両が運行できないという状況も十分に考えられ、予備車両の確保も必要である。1台のみで運用する場合に、その1台が運行できない場合には、運休という扱いをするのか。これから、事業者を募集するに当たっては、その点を明らかにしておく必要がある。予備車両の扱いについては、許可を行う東京運輸支局とよく調整を行っておいた方がよい。
- 運行車両として何台が妥当なのかということは一概に申し上げられないが、運転手が混乱しないような配慮、仕組みが必要である。実際には、運行事業者が決まった後に東京運輸支局に申請する段階で、その事業者がどのような配車計画で計画しているのかについて、よく確認させていただくことになろうかと思う。
- 市では埼玉県加須市に乗合タクシーの視察に行った。加須市は約133km²の面積がある。運行に当たっては市を3つの地域に分けている。3つのうち最も狭い地域は約22km²であるが、当該地域では1台の運行車両で運用しており、問題は生じていない。そのことを考えると、本市ではそれよりかなり狭い面積の南西地域で運行するわけなので、無理はないのではないかと考えている。

- 地域公共会議で合意を得るものとしては、運行事業は車両1台でも成立するものなので、市と運行事業者でよく調整を行い、運用に問題が生じないようにすり合わせをしておけばよい。
- 地域公共交通会議では、地元のタクシー事業者2社にも委員になっていただいている。市の乗合タクシーの導入の考え方については、これまでもそれぞれの事業者に相談させていただいている。乗合タクシーの導入検討の当初は、予約が入った時のみ通常の営業車両を運行するタクシーメーター精算方式を考えていたが、それぞれ伺った話を踏まえ、時間借上方式に方向性を転換した。それでも、近隣のタクシー事業者にとって、通常の営業車両の確保もぎりぎりの中で行っている状況があり、乗合タクシー用の車両を確保するのは難しいだろうという話を伺っている。そこで、現時点では、一般乗合の許可を既に所持する路線バスの事業者にお願いするか、近隣で貸切バス事業を行っている事業者に一般乗合の許可を取得してもらい事業を受けていただくことを考えている。
- ◎ 様々な制約がある中で選択する難しさがあるということだろう。運行車両の台数は、需要との均衡をよく検討する必要がある。予備車両に対する考え方については、適正な方法を市において話を整理しておいていただきたい。
- 先ほど市からも話があったが、現状、タクシー事業者においては、営業車両数の制限等があることにより致し方なくドライバーに引退してもらおうといったケースもある。そこで伺いたいが、例えば、タクシー事業者が保有し今後廃車する予定の車両があった場合、地域公共交通会議で認められれば、一般乗合の許可がなくても、タクシー事業者がそれを活用した乗合タクシーの事業を行うことは可能だろうか。
- 道路運送法の第21条の許可を受けて、臨時的な措置として事業を実施するのであれば可能性はある。その場合、完全に一般乗用としての利用はせず、一般乗合のみの利用に供する必要がある。
- そういった方法であれば、タクシー事業者としても人材及び車両の活用ができ、本来市内の地理をよく知るタクシー事業者としても協力ができるのではないかと考えた。
- ◎ 本日の話の中で、事務局には、今後関係機関等と協議を詰めていただきたいことが示されたと思うので、準備を進めていただきたい。本日の議題である「新たな公共交通システムの導入について」は、様々な課題等が示されたわけであるが、一つ一つ課題をクリアしていかないと前に進まないなので、基本的な方向性としては、ぜひ地域公共交通会議として認めていただきたいと考えるが、委員の皆さんよろしいか。
- 異議なし。
- ◎ 委員の皆さんの異議がないことから、議案2については承認されたものとする。

議題3 実証実験運行開始後の運行計画の変更について

- 資料4-4に基づき説明。〈説明省略〉

【主な意見、質疑等】

- 乗降場所については、地域公共交通会議の協議事項とした方がよいのではないかと考えた。例えば、新たに総合体育館を新たな乗降場所に加えるといった話は重要な案件であると思う。
- 市民説明会でも質問が上がっているように、利便性の面からは乗降場所を増やすことは市民の要望事項であると思う。運行を開始した後も、利用者からの声が高まるのが想定される。その市民の声を反映させる場合には、なるべく機動的に対応したいとの考えからこの案のとおり提案したものである。
- 乗降場所として新たに設定したい箇所について、簡単に変更し事後報告で済ませてよいものかと考えた。現時点ではこの6箇所の公共公益施設がベストであることは理解できる。ただし、1年後、2年後になった時、乗降場所としてこの6箇所が妥当かどうか判断するのは重要なことだと思う。
- ある施設について乗降場所としてもらいたいという利用者の声が多く上がり、かつ現状の6箇所にそれを加えることが運営に支障ないと判断されれば、利用者数の増加につながることであるので、できるだけ早急に対応したいという考えである。
- 需要を伸ばすということは確かに賛同できる。そういうことならば事後報告事項で構わない。
- ◎ 3年間の実証実験運行を行う上で、実際には、どの乗降場所への需要が高いのかについて、市でも把握し切れていないのが現状である。そこで、想定される公共公益施設をリストアップして地域公共交通会議で予め示しておき、その中で需要がありかつ運用に問題がないと市が判断できる場合には、地域公共交通会議に諮らずに市で決定するという方法がある。あるいは、需要のある施設を正確に把握することは困難であることから、最初の1年間は乗降場所を6箇所に固定して実施することとし、その1年間の実証実験の中で利用客から乗降場所としての施設の要望を吸い上げ、状況に応じて1年後に反映させるという方法もある。或いは、地域公共交通会議を開催して協議するのではなく、書面による会議として委員からの承認を得る方法もある。なお、運行事業者が混乱する可能性もあることから、最初の1年間はなるべく乗降場所に変更なく進めたほうがよいと思われる。それでは、乗降場所については、地域公共交通会議の協議事項とし、必要に応じて書面審議も可能とすることとしたいが委員の皆さんはいかがか。
- 地域公共交通会議の協議事項とすることとし、書面による審議も可能とする案に賛成する。他の協議事項についても場合によっては書面による審議も可能としてもよいのではないかと考えた。
- 承知した。
- ◎ どの項目も書面審議としてもよいというわけではない。事務局の判断で状況に応じて対応を検討してもらいたい。委員の皆さんはよろしいか。

	<p>○ 異議なし。</p> <p>◎ 運行計画の変更については、乗降場所については地域公共交通会議の協議事項とし、一部書面による審議も可能とすることとして了承していただいたものとする。</p> <p>◎ その他に質問等があるか。</p> <p>○ 登録方法など利用方法の住民への説明はいつ頃どのように予定しているか。</p> <p>● 登録方法についての市民への説明は、平成25年の2月上旬頃になるのではないかと考えている。それから4月までの約2か月間で多くの方に登録していただきたいと考える。</p> <p>議題4 その他</p> <p>【主な意見、質疑等】</p> <p>● その他の事項として2点ほど報告させていただきたい。1点目は、市内循環バスの通勤時の武蔵砂川ルートについてである。当該ルートは、駅への速達性を高めるために天王橋交差点周辺を避けて残堀川沿いに運行する予定であったが、警視庁及び立川警察署との協議の中で、カーブが多い、高低差がある、交通量が多いなどの交通安全上の課題があるとの指摘を受け、今回のルート再編の中では変更を行うこととなった。</p> <p>もう1点は次回の会議日程についてである。今後の会議開催日程については、開催の必要が生じた時点でお知らせすることとしたい。よろしく願います。</p> <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: 1px solid black; height: 40px; width: 100%; margin-top: 5px;"></div>	傍聴者： <u> 1 </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)