

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成26年度第2回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成27年1月26日(月)午後2時～午後3時30分
開 催 場 所	委員会室(市役所5階)
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、濱浦副会長、国田委員、長田委員、藤野委員、高附委員、小川氏(関根(肇)委員の代理)、眞子委員、島田委員、田中氏(関根(康)委員の代理)、今野委員、鶴澤委員、仲委員、山崎委員 欠席者：宮田委員、長井委員、江郷委員、吉永委員 事務局：新谷都市整備部長、雨宮都市計画課長、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
議 題	1 市内循環バスの利用者アンケート及びOD調査の結果について 2 市南西地域における意見交換会の実施について 3 今後の会議の実施予定等について
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 特になし 議題2について 特になし 議題3について 特になし
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 市内循環バスの利用者アンケート及びOD調査の結果について ● 資料2-1及び参考資料に基づき説明。＜説明省略＞ 【主な意見、質疑等】 ○ 資料2-1 P28 ③現況バスサービスに対する総合評価について、左右の円グラフの違いを教えてください。 ● 左のグラフが平成23年度調査、右のグラフが平成26年度調査結果である。グラフタイトルも重複しているため、1つにし、それぞれ「平成23年」「平成26年」と修正する。 ○ 資料2-1 P5 ①住所の回答者のうち武蔵村山市内在住者の分布で、大南の居住者が多い理由があれば教えてください。 ● 人口の割合もあるが、実際に大南居住者の利用が多かった、また大南居住者が多く回答したことが考えられる。 ○ 資料2-1 P7 3)①乗車バス停までの所要時間のコメントで、上北台(日中)ルートで4分以下が半数以下でありバス停まで遠いと記載されているが、意味を教えてください。 ◎ 乗車バス停までの所要時間が4分を越える人が多く、所要時間が長い人が多いため、バス停までの距離が長いという意味で記載している。 ○ 資料2-1 P8 ③市内循環バスの利用目的は通勤が34%と多く、病院利用者が少ないことが疑問であるが、何か見解はあるか。 ● 実際の利用の状況として、通勤目的が多いということであると

	<p>思っている。P9の目的地から、駅を目的地としている人が多いことから、通勤目的の利用者が多いことがわかると思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 資料2-1 P9 3) ④目的地では、自宅（市内）が最も多くなっているが、通勤、買い物等の目的で移動しても復路の目的地は全て自宅であり、他の目的地とは見る視点が異なる。アンケートの集計項目結果としては別に扱うべきではないか。 ● 確かに、復路の場合の目的地は全て自宅となるため、自宅（市内）以外に着目するようにする。 ○ 資料2-1 P11 ⑤市内循環バスを使用する理由（ルート別集計）について、他のルートは最も回答が多いものに赤枠がついているが、西（日中）ルートに枠が抜けていないか。 ● 西（日中）ルートには「バス以外に移動手段がない」に赤枠を追加する。 ○ 資料2-1 P21 ①市内循環バスに運行してほしい施設区分の「施設区分」とはどういった意味か。 ● 具体の施設名称ではなく、施設分野で回答を得ており、施設区分として整理している。 ○ 資料2-1 P25 ②乗合タクシーが拡大した場合の利用意向（ルート別集計）で利用しないとはどういうことか。 ● ルート別に乗合タクシーのエリアが拡大した場合の利用意向を集計しており、利用意向がないということである。 <p>○ 資料2-1 P8 ③利用目的の通勤は、武蔵村山市の住民が自宅から通勤先に行くための利用か、それとも他市の方が駅から武蔵村山市内に通勤するために使っているかわかるか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 資料2-1 P30、31 2) ①上北台ルートの使用バス停を見てもらいたい。通勤ルートの利用をみると、武蔵村山市内から駅方向での利用、逆に駅から武蔵村山市内への移動の双方のODがある。通勤ルートは朝夕ともに運行しており、明確に武蔵村山市内への通勤か、市外への通勤かはわかりづらい。 <p>◎ 時間帯を分けて集計することで、武蔵村山市内への通勤か市外への通勤か、それぞれのODの目的がわかるようなデータを出してもらおうことができるか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● OD調査では目的を確認していないため、明確にODの目的を把握することはできないが、時間別に集計することは可能である。 <p>◎ 時間帯別に集計することで、概ねの状況を整理してもらいたい。</p> <p>◎ 調査結果から効果をどう読み取るのかということであるが、バスサービスやルートが大幅に変わっているのに、調査結果の変化が少ないことが疑問である。速達性を向上し効率性を上げているのに、満足度があまり変わっていない。その理由をみる際に、新規で利用した人と継続的に利用している人とで違いがあるのではないかと思う。継続的に利用している人は再編による効果を感じているが、新規の利用者はまずは乗れるようになっただけで満</p>
--	---

	<p>足度が出ていないということはないか。それぞれによって相殺されてしまっているため、全体での集計では満足度に変化がないのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 参考資料 P10にアンケート調査票を示しているが、この1-5の設問で比較できるのではないかと思う。 ◎ 継続利用、新規利用者、毎日利用している人たち等、利用の状態に合わせて満足度が変化しているか確認してもらいたい。たまたま1度利用した人と定常的に利用している人たちとでは、改善事項に対する感じ方が違う。定常的に利用している人の満足度をみるため、クロス集計を行ってほしい。 ◎ 資料2-1 P25 ②乗合タクシーの利用意向について、通勤ルートの利用者で乗合タクシーを利用するという回答結果がでているが、乗合タクシーの導入目的は市内の公共施設への移動をフォローするためのもので通勤目的での移動を対象としていない。乗合タクシーの利用の仕方や目的を周知した上で調査を行っているのか。 ● 参考資料P8、9にアンケート調査票を掲載している。アンケート票には乗合タクシーの説明を記載しており、この内容を踏まえた上で回答をしてもらっている。説明を深く理解していなかった方もいたかもしれないが、利用方法の説明は行っている。 ◎ 説明をした上での回答だとすると、やはり通勤目的で利用者が乗合タクシーを利用すると回答していることに違和感がある。調査結果については慎重に扱わないといけない。 ● 市内の公共施設を結ぶこと、日中のみの運行であることをきちんと理解していただけたかは自信がない部分もある。 ◎ 乗合タクシーのエリアを拡大する前に、乗合タクシーが運行されている地域の住民の利用実態や意向を、今後行う意見交換会で把握する必要がある。 ○ 資料2-1 P9 ④利用者の目的地について、総合体育館が目的地の利用者が少ない。総合体育館自体の利用者は満員であることが多いのに対して、市内循環バスでの利用が少ないことをどう考えているか。 ● 総合体育館の利用者は元気な方が多いので、自転車での利用も多いのではないかと思う。また、市内循環バスで総合体育館に行ける地域は限定的であり、そのようなことが影響しているのではないかと思う。 ○ 市内循環バス車内に掲示する等うまく宣伝すれば、乗合タクシーや市内循環バスの利用者を増やすことができるのではないか。 ◎ 資料2-1 P20 ③バスサービスに対する総合評価（ルート別集計）では、武蔵砂川（通勤）ルートの不満が35%と高い。武蔵砂川駅に乗り入れしているため、通勤利用者への足は確保されて
--	--

いるのに対して不満の割合が高い要因を教えてください。運行本数が少ないことが主な要素だと思うが、どの程度の運行本数を望んでいるのかの感覚を教えてください。

- 資料2-1 P19 ②改善要望を見ると、運行本数が少ないことが要望として挙がっている。武蔵砂川ルート、西ルートともに運行時間が限られており、運行本数も限られている。また、実際の利用者数が少なくアンケートのサンプル数も少ないため、1人の意見が大きなパーセントで出てしまうため、それによる傾向が出ている可能性がある。
- ◎ 現在、通勤時間帯に利用している人の意見からでは、他の時間帯での運行が必要かどうか、運行本数を増やす必要があるのかといった判断を行いにくい。利用者が少ないため、全体では大きな問題ではないとして進めていいのか考える必要があり、通勤の時間帯での利用なのであれば、新宿へ行くためなのか、他の場所なのかによっても変わってくる。武蔵砂川ルートはどの時間帯に運行されているのか。
- 武蔵砂川ルートの平日通勤時の運行本数は、6時台、7時台にそれぞれ2本、17時台に1本、19時台に2本、21時台に1本である。
- ◎ 通勤時間帯に本数を増やしてほしいというニーズなのかもしれない。通勤時間帯に運行本数を増やしてほしいのか、それ以外の時間帯になのか、そのあたりがみえると手当での仕方が変わるのではないかと思う。
- ◎ 今回は、丁寧に分析した資料を示してもらっている。運賃改定を行い、100円から170円に変更したことも理解していただけていることがわかる。今後の増税等により運賃を値上げすることもあるかもしれないが、そのようなことに対しても市民の人たちが受け入れる体制にあることがみえるのではないかと思う。
- 資料のまとめ方だが、事前に送られてきた資料2-1と、今回配布された参考資料では半分くらい同じ内容である。今後は1つに集約したほうがいいのではないか。
- 事前に送った資料2-1は概要であり、説明を行う上で要点を絞ったものの方がいいのではないかと思い作成した。次回からは参考資料をお持ちいただければ全て網羅されていると思っている。
- ◎ 参考資料 P65 4) 補助用具等の調査も行っており、P66からは遅れ時間の調査結果も示されている。平日、休日の遅れ時間が大幅に違う箇所もあり、道路状況がどう変化しているかなどを見ることができるとも面白いデータなので、今後の再編にどう役立てていけるか楽しみである。

議題2 むらタク意見交換会のお知らせ

- 資料2-2に基づき説明。〈説明省略〉
【主な意見、質疑等】

- ◎ 意見交換会の対象者は基本的には運行地域の居住者であるが、現在、乗合タクシーを利用している方と、利用していないが興味がある方が来ると思う。利用していない人が、その場で新規で登録できるようにする予定はあるか。
- 要望があればその場で登録できるようにすることを考えている。
- ◎ 意見交換会のチラシは配られているのか。
- 公共施設等に掲示しており、市報にも掲載するため各家庭に配布される予定である。
- 市報にはチラシがそのまま掲載されるのか。目立つようになっているのか。
- 紙面の関係上チラシをそのまま載せるのは困難であり、わかりやすいかたちで掲載する。
- 乗合タクシーには何人が登録されているのか。また、意見交換会は利用者に周知できているのか。
- 昨年までの乗合タクシーの登録者数は515人（9月末時点）である。登録者に対して個別に広報はしていないが、市報や公共施設での掲示、自治会等の回覧、乗合タクシー車内に掲示しており、利用者には周知できていると思っている。
- ◎ むらタク意見交換会はどの程度の頻度で行っているのか。
- 登録の出張受付は行っている。導入前の計画時に地元で意見収集を行ったが、意見交換会という今回のような形式で行うのは導入後初めてである。
- ◎ デマンドバスを導入している自治体は他にもあるが、武蔵村山の導入経緯は特徴的であった。市内循環バスの効率性を上げるため、計画的に交通不便地域をつくり、不便地域に居住する人の日々の利用をカバーするために乗合タクシーを導入している。そのため、市内循環バスと同程度の利便性になるよう水準を上げていこうという経緯があり導入したと理解している。そのためにも、意見交換会であったり、地域へのアナウンス等をかなり丁寧にやっていかなければいけない。ただ運行しているだけではいけない。特に運行範囲を設定する際にも、国土交通省や東京都に対しても計画的な線引きを行っており、それに対するフォローアップも行うとしていたはずであり、他の自治体以上に丁寧に行ってもらいたいと思う。今回の意見交換会で出てきたものを、どのように次の改善プロセスにつなげるのかも報告いただきたい。

議題3 今後の会議の実施予定等

- 資料2-3に基づき説明。〈説明省略〉

【主な意見、質疑等】

- ◎ 説明にもあったとおり、議会等の日程で変更の可能性があるが、現時点では次回の公共交通会議を3/9（月）で予定してもらいたい。

以上

<p>会議の公開・ 非公開の別</p>	<p> <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 () </p> <p style="text-align: right;">傍聴者： <u> 1名 </u></p>
-------------------------	--

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

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