

市内循環バス及び乗合タクシーの 再編の方向性

<目次>

1. 市内循環バスの状況	1
1.1 市内のバス交通の状況	1
1.1.1 日中時の状況	1
1.1.2 通勤時の状況	2
1.2 市内循環バスの運行状況	3
1.2.1 日中時の状況	3
1.2.2 通勤時の状況	4
2. 市内循環バスにおける課題	5
2.1 利用状況に関する課題	5
2.1.1 日中時・通勤時ルート of 状況	5
2.1.2 西ルート・武蔵砂川ルート of 状況	6
2.2 車両に関する課題	7
2.2.1 ノンステップ以外の車両について	7
2.2.2 故障による欠車	7
2.2.3 車両修繕費の状況	7
2.2.4 運行困難地域の存在	8
3. 乗合タクシーの状況（前回資料再掲）	9
4. 乗合タクシーにおける改善方策（前回資料再掲）	10
5. 再編の方向性	11
5.1 市内循環バス・乗合タクシーの再編の方向性	13

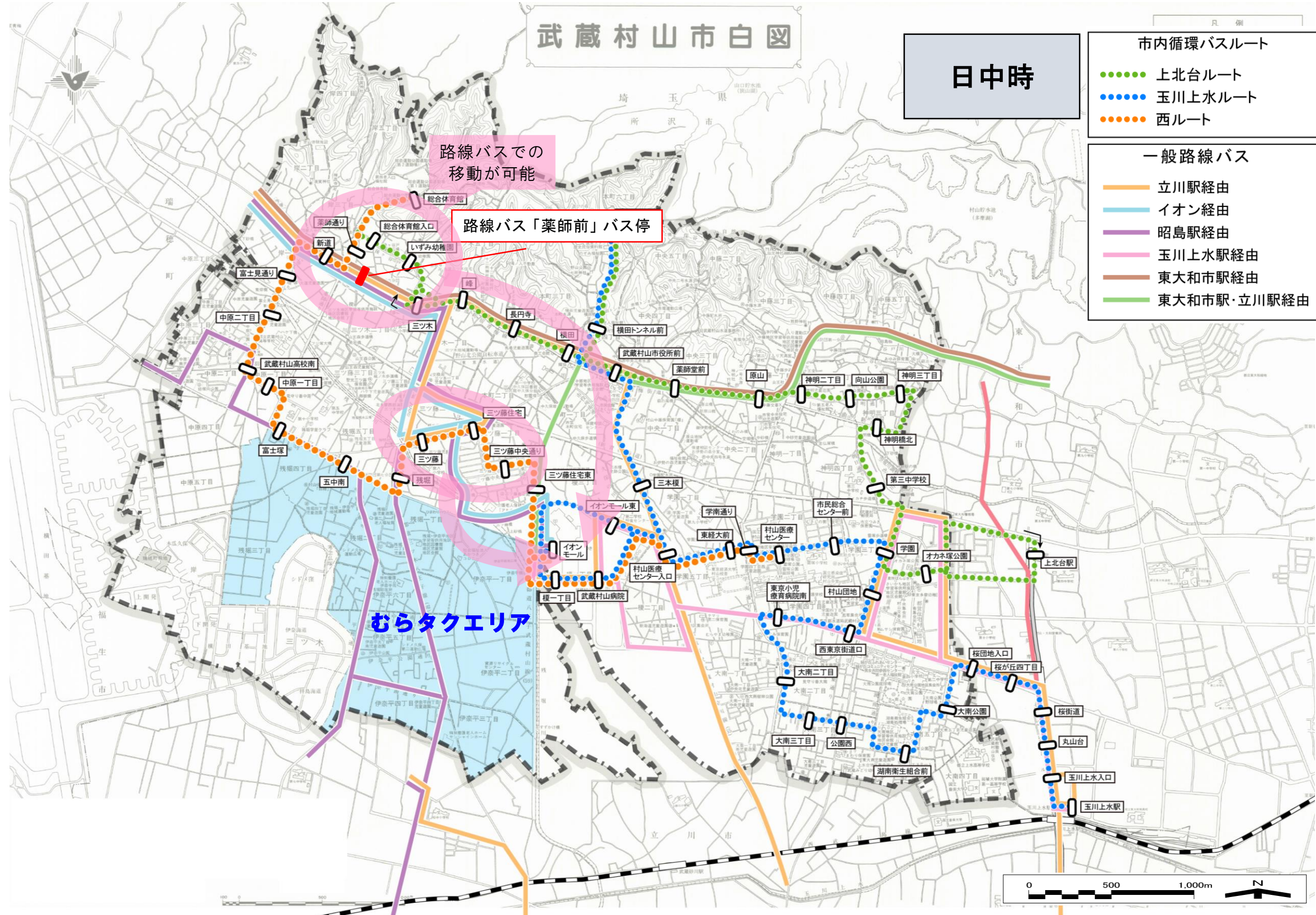
1. 市内循環バスの状況

1.1 市内のバス交通の状況

1.1.1 日中時の状況

○日中時の市内循環バスおよび路線バスの運行ルートは以下のとおり。

○西ルートの薬師通り⇄イオンモールの移動は、路線バスの「薬師前」バス停と近い位置にあり路線バスでの移動が可能のほか、三ツ藤周辺⇄イオンモールも路線バスが運行しており競合がみられる。

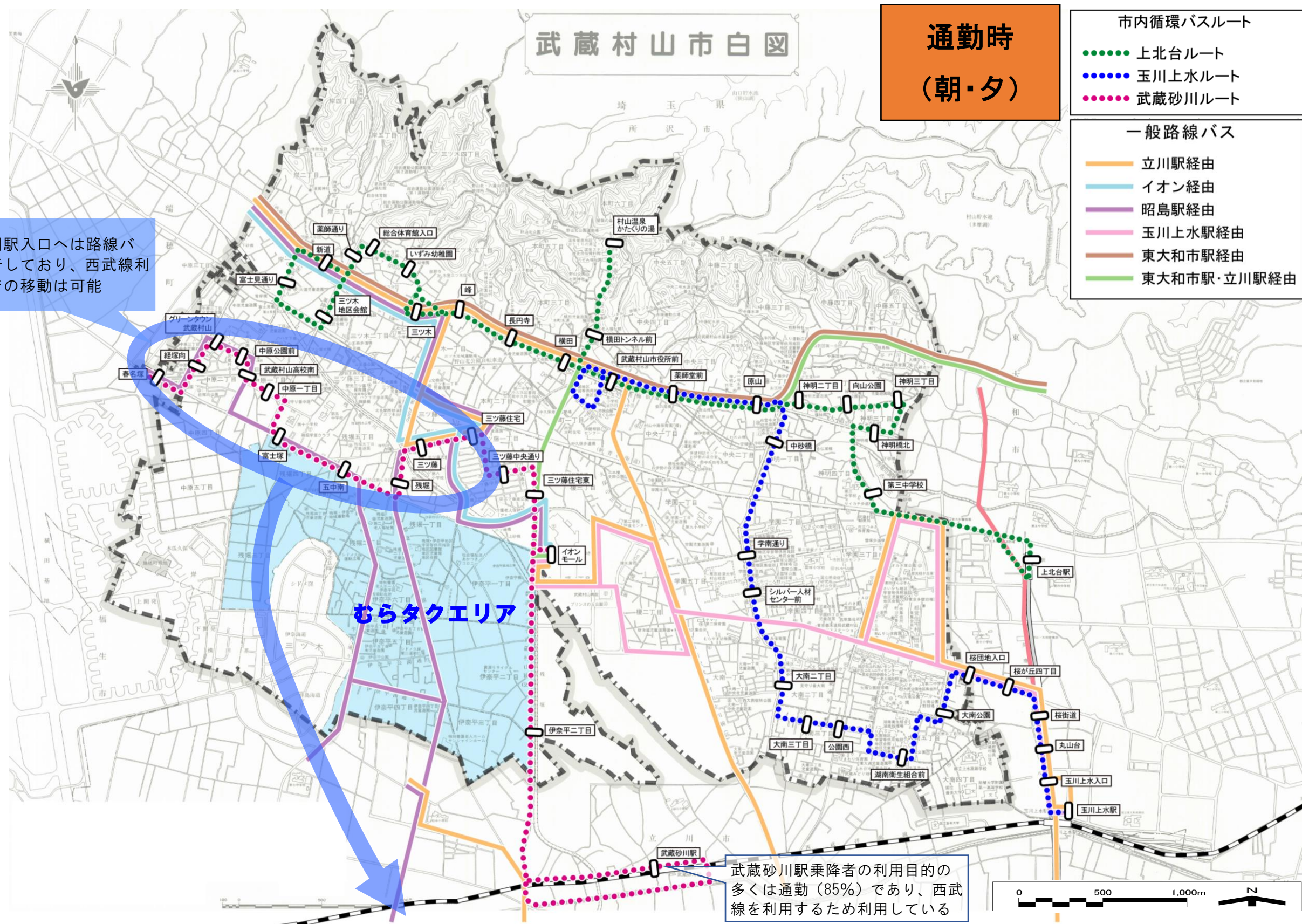


1.1.2 通勤時の状況

○通勤時の市内循環バスおよび路線バスの運行ルートは以下のとおり。

○武蔵砂川ルートの利用者の多くは武蔵砂川駅で乗降しており、その利用目的の多くが通勤であることから、西武線を利用するために武蔵砂川ルートを利用していると考えられる。武蔵砂川ルートに乗降箇所の多くは西武立川駅入口まで路線バスが運行している区域であり、路線バスでの移動も可能である。

西武立川駅入口へは路線バスが運行しており、西武線利用目的での移動は可能



武蔵砂川駅乗降者の利用目的の多くは通勤（85%）であり、西武線を利用するため利用している

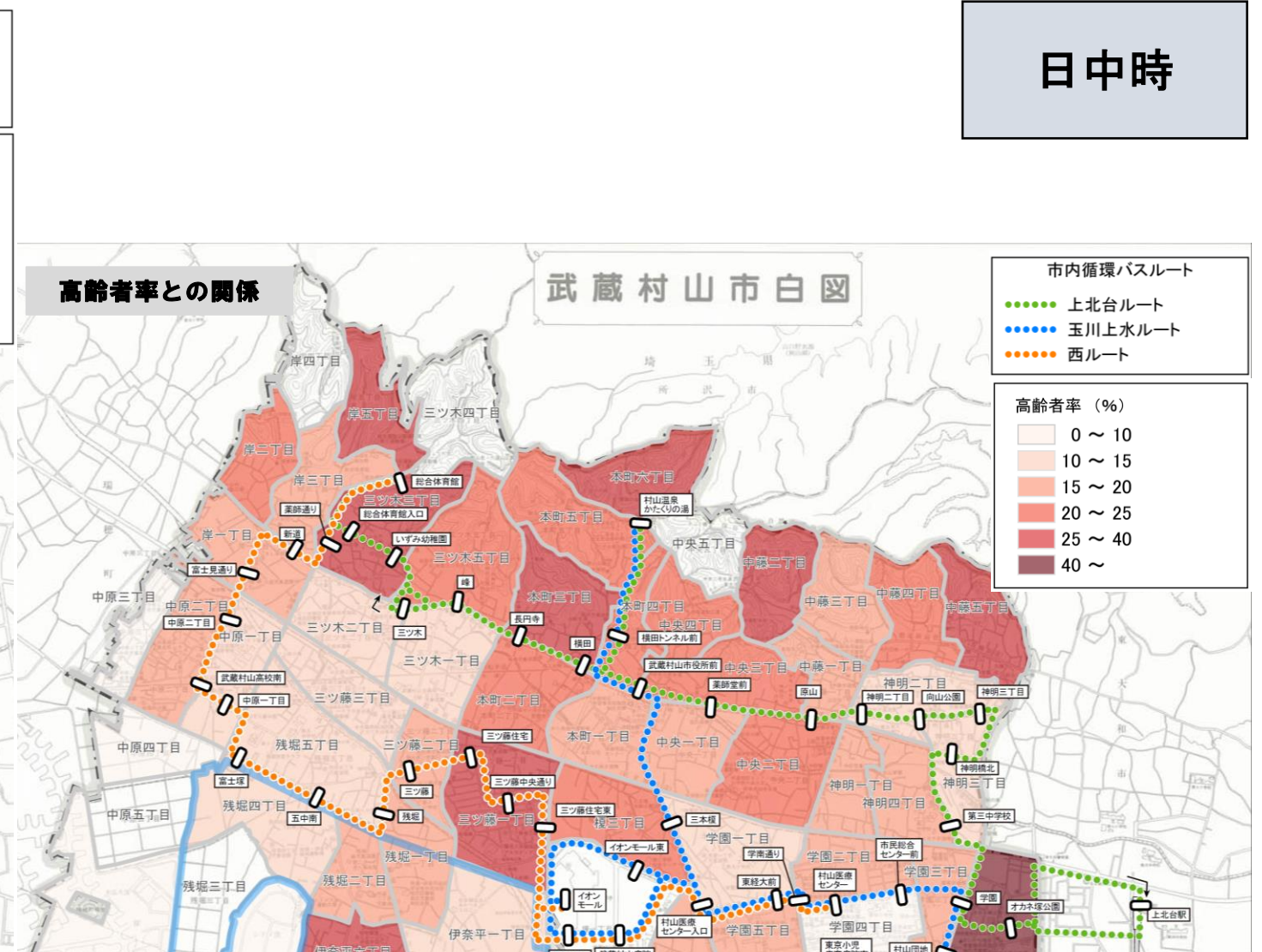
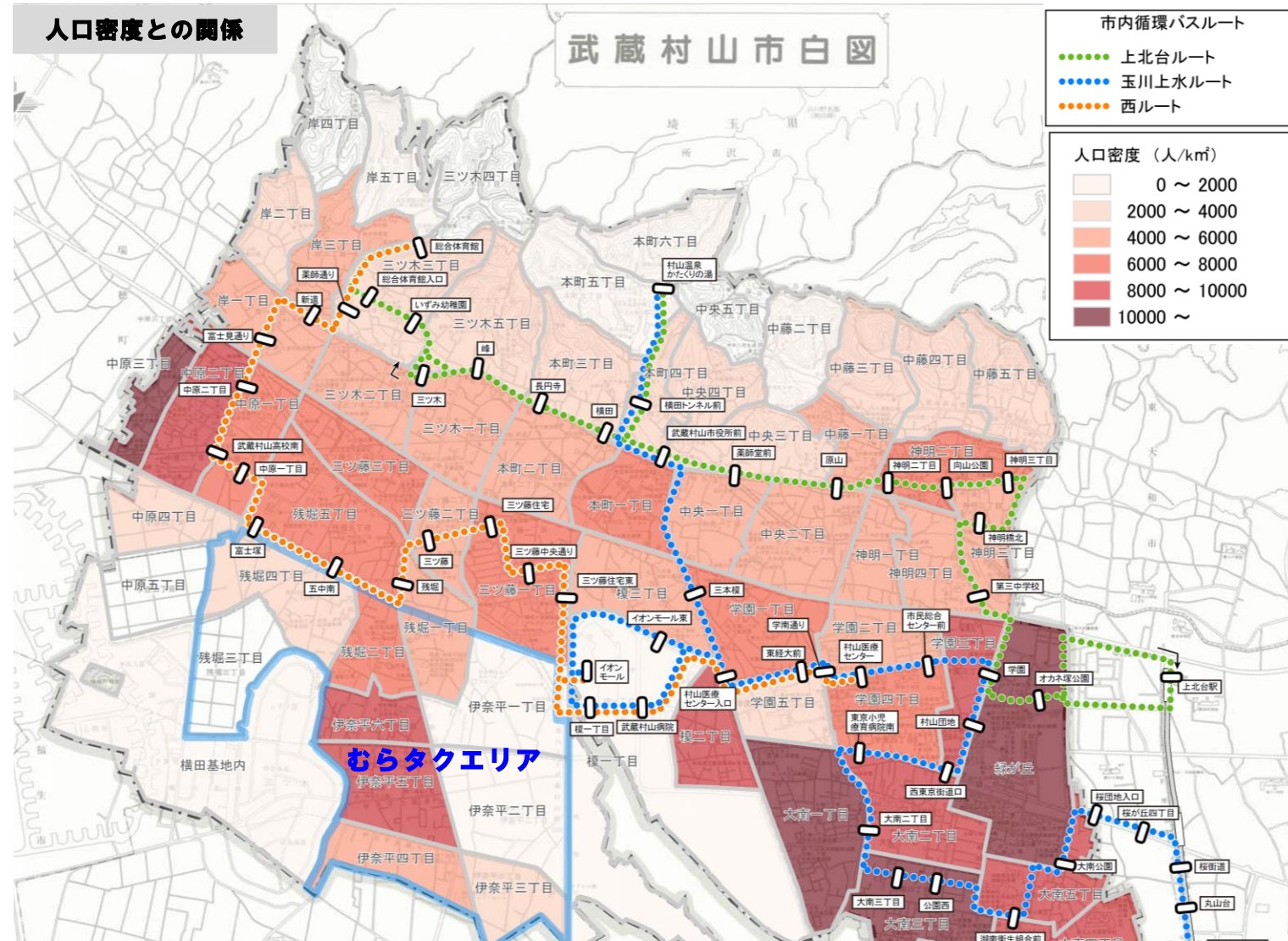
1.2 市内循環バスの運行状況

1.2.1 日中時の状況

○日中時ルートの運行箇所と人口・高齢者率との関係を見る。

○玉川上水ルートは、人口密度が比較的高い大南や緑が丘地区を運行しており、上北台ルートは人口密度が比較的低い地域を運行している。高齢者率でみると、上北台ルートは市内北部の高齢者率が高い地域を運行しているほか、玉川上水ルートでは市内で最も高齢化率の高い緑が丘周辺を運行している。西ルートは、人口密度はある程度高いが高齢者率は低い地域運行している。

○鉄道・モノレール駅に接続している上北台ルート、玉川上水ルートでは日中時でも鉄道アクセス目的での利用があり、乗降者数も多く収支率も比較的高いが、鉄道・モノレール駅へアクセスしていない西ルートでは、買物・通院目的での利用が主であり、乗降者数も少なく収支率が低い。



日中時

	西ルート	上北台ルート	玉川上水ルート
運行エリアの人口密度	中	低	高
運行エリアの高齢者率	低	高	高
利用者の主な利用目的	買物 通院	買物 鉄道アクセス	買物、通院 鉄道アクセス
乗降者数 (H25年度)	少 (3.16人/便)	多 (10.0人/便)	多 (14.3人/便)
収支率 (H25年度)	低 (8.7%)	比較的高 (25.5%)	比較的高 (29.5%)

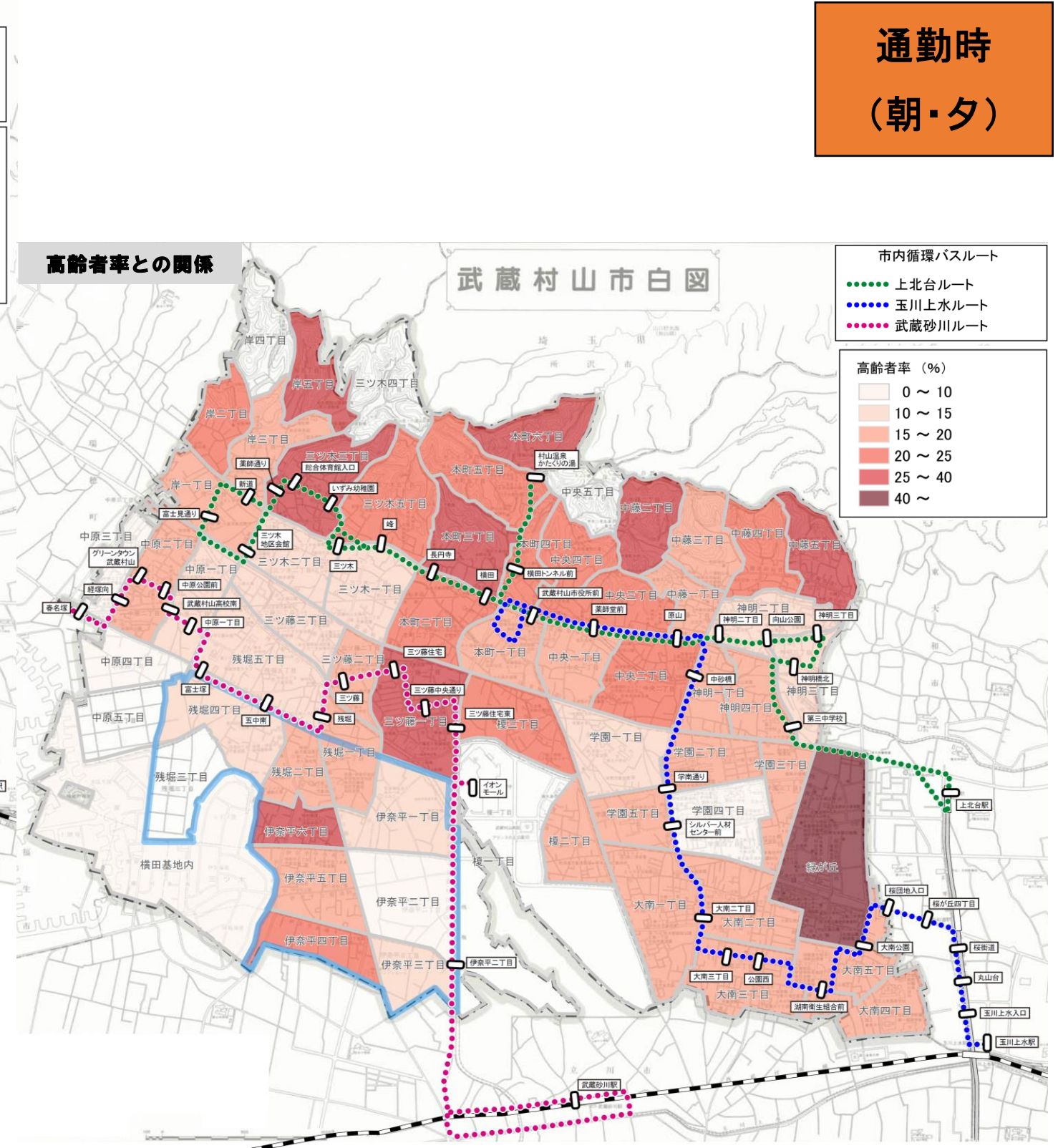
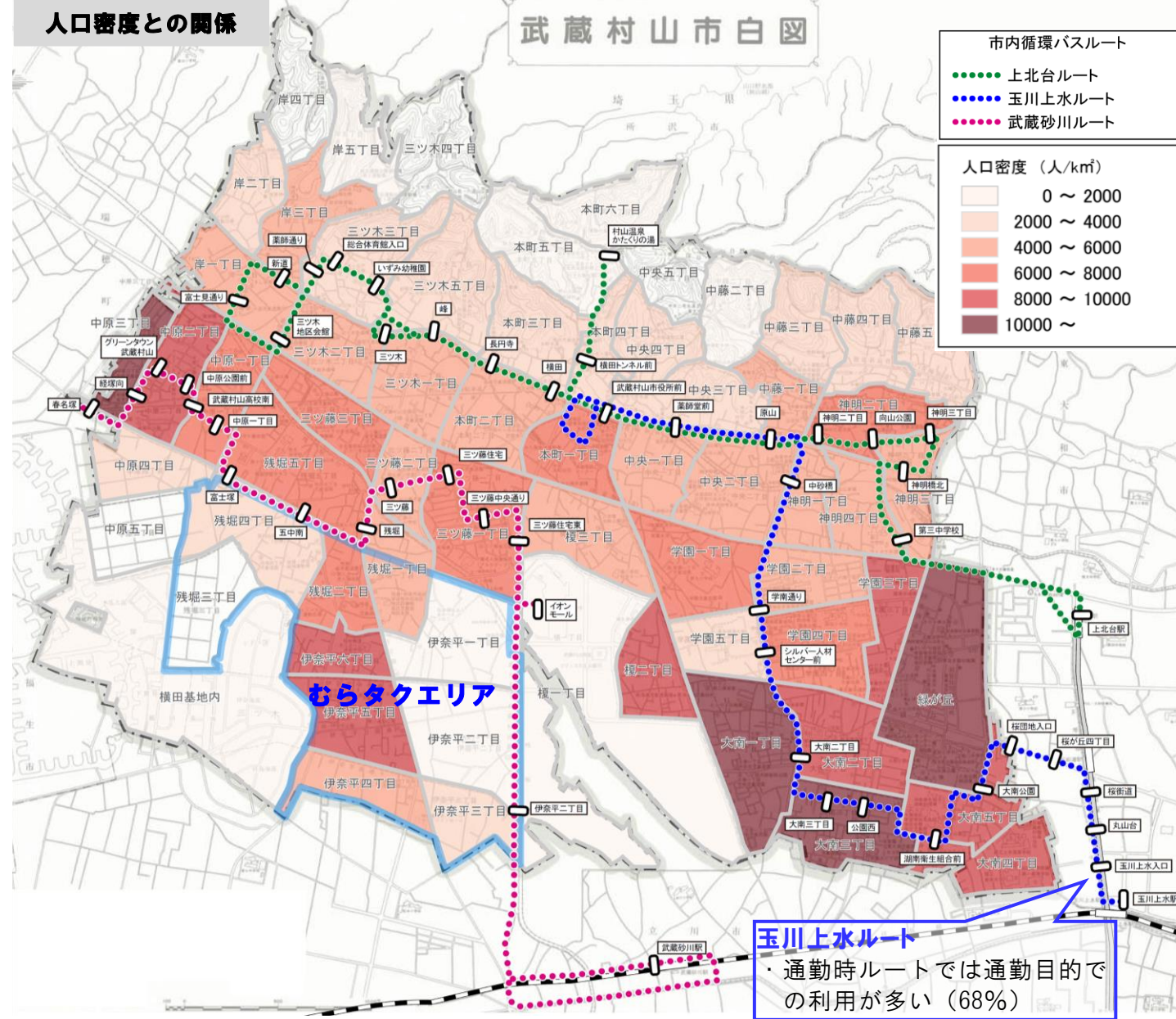
※榎一丁目は人口が少ない影響により高齢者率が高く(75%)になっているため集計の対象外とし白抜きとしている

1.2.2 通勤時の状況

○通勤時ルートでの運行箇所と人口・高齢者率との関係を見る。

○玉川上水ルートは日中時よりもさらに効率的なルートであり、イオンモール周辺は運行せずに、武蔵村山市役所から南東の人口密度が高く高齢者率は低い地域を運行している。一方、上北台ルートは玉川上水ルートと比較すると、人口密度は低い地域を運行しているが、特に市役所より東側の高齢者率が低い地域からの利用が多い。武蔵砂川ルートについては、人口密度が比較的高く高齢者率は低い地域を運行している。

○利用目的はどのルートも通勤のための鉄道アクセスが主であるが、武蔵砂川ルートは利用者数が少なく、そのため収支率もきわめて低くなっている。



通勤時
(朝・夕)

	武蔵砂川ルート	上北台ルート	玉川上水ルート
運行エリアの人口密度	中	低	高
運行エリアの高齢者率	低	高	高
利用者の主な利用目的	通勤のための鉄道アクセス	通勤のための鉄道アクセス	通勤のための鉄道アクセス
乗降者数 (H25年度)	少 (6.7人/便)	多 (10.0人/便)	多 (14.3人/便)
収支率 (H25年度)	低 (15.8%)	比較的高 (25.5%)	比較的高 (29.5%)

2. 市内循環バスにおける課題

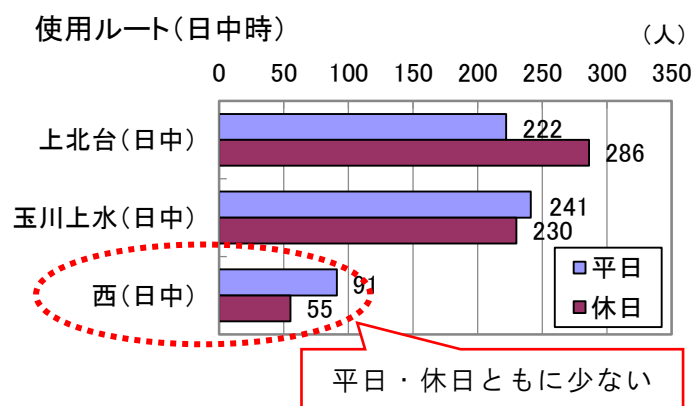
2.1 利用状況に関する課題

2.1.1 日中時・通勤時ルート状況

○日中時・通勤時それぞれの各ルートの利用状況は以下のとおり。

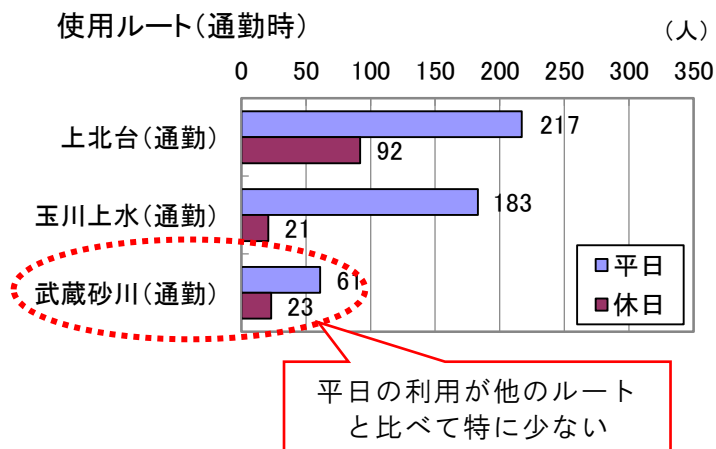
(1) 日中時

- ・玉川上水ルート、上北台ルートに比べて西ルートの利用が特に少なく、平日では他のルートの半数以下、休日では5分の1程度である。



(2) 通勤時

- ・通勤時ルートは平日の利用のほうが多くなるが、武蔵砂川ルートは他のルートに比べて特に利用が少なく3分の1程度である。
- ・休日では全体的に利用者が少ないが、上北台ルートに比べると、玉川上水ルート、武蔵砂川ルートは3分の1以下である。



2.1.2 西ルート・武蔵砂川ルートの状況

○日中時・通勤時のルートで特に利用が少ない西ルート、武蔵砂川ルートの利用状況および路線バスとの関係は以下のとおり。

(1) 西ルート(日中時)

- ・平日、休日ともにイオンモールや村山医療センターでの乗降客が多くなっている。
- ・岸や三ツ藤からイオンモールへは路線バスとの競合が考えられる。
- ・また、休日に利用が多いイオンモール⇄村山医療センターについては、玉川上水ルートと競合。

(2) 武蔵砂川ルート(通勤時)

- ・平日では、朝は武蔵砂川駅での乗降、夕方はイオンモールでの乗車の利用が多い。
- ・武蔵砂川駅で乗降している利用者の多くが通勤目的での利用であり（85%）、西武線を利用するために利用している。
- ・中原、三ツ藤地域からは西武立川駅までの路線バスが運行しており、路線バスでの代替が可能。

2.2 車両に関する課題

○市内循環バスの車両の老朽化に伴い、以下のような課題が発生している。

2.2.1 ノンステップ以外の車両について

○また、平成18年に策定されたバリアフリー法により、バス車両のノンステップ化が義務付けられているが、武蔵村山市では一部対応できていない車両が存在する。

○コミュニティバスを運行している多摩地区内の23市中では武蔵村山市のみが対応できていない状況であり、車両の変更とあわせて早期に対応する必要がある。

<参考> 所有する車両の状況

車両	車番	車種	年式	定員	車両 (全長×幅×高さ)	走行距離(km) (H27.3末)	所有の状況
ステップあり	 M08	日野 リエッセ	平成11年式	39人	699×209×282cm	836,661	リース車両
	 M11					788,277	
	 M12					875,481	
	 M13					832,965	
	 M14					858,068	
ノンステップ	 M24	三菱 エアロミディ	平成15年式	34人	699×206×297cm	554,136	購入車両
	 M25					579,900	
	 M26					592,821	
	 M27	平成17年式	32人	497,055			
	 M36	日野 ポンチョ	平成24年式	36人	699×208×310cm	117,637	
	 M41		平成26年式			25,349	

2.2.2 故障による欠車

○平成26年度、平成25年度には故障による欠車が発生している。

○それぞれダイヤへの影響があったほか、特に平成26年4月の欠車では、予備車がなく中型車両を導入したため、一部通行できない区間が発生し、迂回での運行を行うこととなった。

時期	車両	発生した事象
平成25年9月	M-12号車 (日野リエッセ)	上北台駅⇒総合体育館 ・運行中に駅で故障。その後は予備車を投入したが、間に合わず一部ダイヤが欠車
平成26年4月	M-14号車 (日野リエッセ)	武蔵砂川駅⇒春名塚 ・天王橋付近で故障。前月に発生した事故のため予備車がなく、緊急措置として立川バスの中型車両を投入。一部ダイヤが欠車したほか、中型車では通行できない箇所があるため数日間迂回運行を行った。

2.2.3 車両修繕費の状況

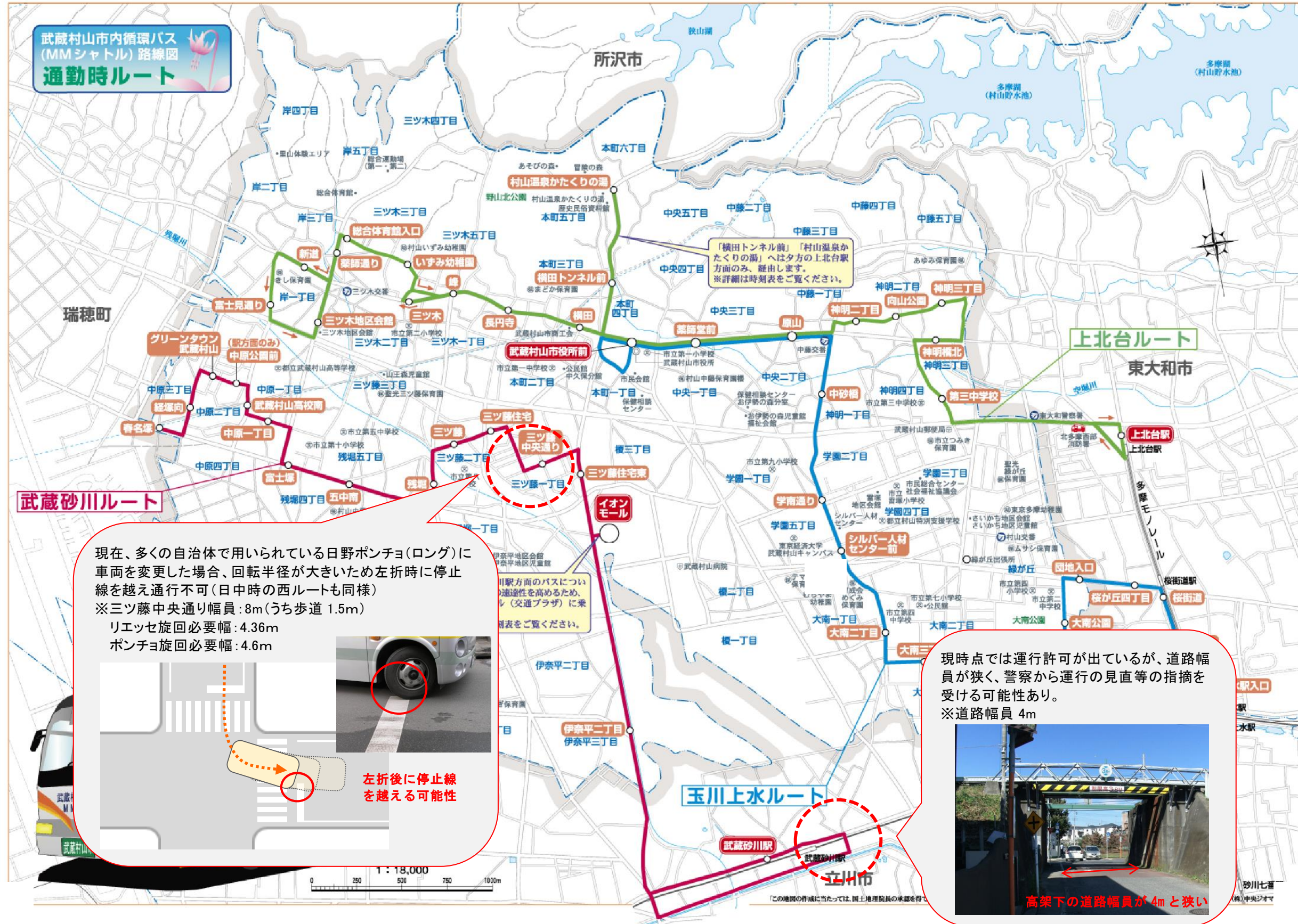
○平成26年度に発生した車両修繕費の状況は以下のとおり。

○年間で約600万円の費用が発生しており、修繕費も大きくなっている。

平成26年度 (全体)	6,043,476 円			
内訳 (合計)	M8～M14 ※9月までM10運行	M24～M26	M27	M36・M41 ※9月からM41導入
	3,561,206 円	1,278,319 円	642,317 円	561,634 円
1台平均	593,534 円/台	426,106 円/台	642,317 円/台	280,817 円/台

2.2.4 運行困難地域の存在

- 武蔵砂川駅西側の鉄道高架下を通行する箇所では、現時点では警察からの運行許可を得ているが、道路幅員が狭いため、今後見直し等の指摘を受ける可能性がある。
- また車両の変更を行った場合、現在運行している車両よりも旋回必要幅の広い車両を導入する可能性が高く、一部交差点で運行が困難になる可能性がある。



3. 乗合タクシーの状況（前回資料再掲）

- 前回の会議で提示したように、乗合タクシーの現在の状況は以下の通りである。
 ○利用者数や登録者数は増加傾向にあり、多くの利用者から継続的な運行が望まれている。

○：長所 ●：改善が必要な事項

<p>登録・利用者数の状況</p>	<p>○利用者数、登録者数ともに運行開始当初から徐々に増加 ○乗合タクシーからバスに乗り継ぎを行うなど、工夫して利用している方も存在 ●人口に対する登録者数は、地域による大きな偏りはなく5%~8% ●伊奈平四丁目の居住者の利用が最も多く、人口に対する割合でも最も高くなっているが、他の地域は5%以下であり偏りがみられる</p>
<p>出庫の状況</p>	<p>●90%以上出庫している時間帯もあるが、100%はない状況 ●時間帯別の稼働率は、12時台から15時台では90%前後となっている一方で、午前中は低い ●目的地への移動目的での利用は13時台までに集中しており、14時台以降は帰宅目的での利用が多く、外出目的での利用が少ない</p>
<p>乗合・目的地の状況</p>	<p>●8時台、16時台の始発・終発と11時台は乗合での運行の割合が低く30%程度。その他の時間帯では60%前後 ●各時間帯とも平均稼働時間は25分前後であり、さらに循環を行うことが可能</p>
<p>財政面</p>	<p>○利用者数の増加に伴い、乗合タクシー単体での収支率は改善傾向</p>
<p>満足度／改善要望</p>	<p>○多くの利用者が今後も継続して運行してほしいと望んでいる ●登録可能な地域の居住者でも乗合タクシーの存在を知らない ●登録可能な地域や運行箇所の追加、運行時間の拡大などの要望</p>

4. 乗合タクシーにおける改善方策（前回資料再掲）

- 前回資料で提示したように、広報等による登録者数の増加や利用喚起の実施、効率的な運行により利用者数を増やしていくことが必要である。
- また、運行箇所や登録可能な地域の拡大も考えられる。

- 広報等により登録者数を増やすとともに利用喚起を行う必要がある。
- 利用者を増やすためには、外出が少ない午後から夕方の移動での目的地となる施設を運行先として追加することも検討する必要がある。
- 利用者数の増加により同乗率を高め、より効率的な運行を行うことが必要と考える。
- 空車時間が十分にあることから、運行箇所の拡大とあわせて登録可能な地域の拡大も考えられる。

5. 再編の方向性

○現状の整理をもとに、西ルート、武蔵砂川ルートについて以下のように再編することが考えられる。

西ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 比較的人口密度は高いものの高齢者率の低い地域を運行。 ・ 生産年齢人口の居住が多い地域であることから、日中時の利用は多く見込めない。 ・ 高齢者率の低い地域の運行であるが、シルバーパス利用者の利用率は高く40%以上。そのため、収支率も低い。 ・ 路線バスでも代替可能な移動が存在する。 ・ 利用者の多くがイオンモールや村山医療センターへの移動。 ・ 車両の変更により運行が困難になる可能性。 ・ 乗合タクシーの登録可能地域拡大でカバー可能と考えられる。
武蔵砂川ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の多くが西武線の利用を目的。 ・ 昭島駅行きの路線バスを利用し「西武立川駅入口」で降車することで代替が可能。 ・ 車両の変更や警察からの指摘により運行が困難になる可能性。 ・ 人口密度はある程度高く高齢者率が比較的低い地域を運行しているため、通勤等目的の需要が高いと考えられるが、循環バスの利用は少ない。 ・ 今後、西武立川駅ロータリーへの路線バス乗入による利便性向上等をともに検討。



・乗合タクシーの運行範囲拡大の検討とともに、西ルート、武蔵砂川ルートについて廃止を検討

<再編案>

○前に示した再編の方向性をもとに、以下のような再編案が考えられる。

①	概要		メリット	デメリット	昭島駅へのアクセス	武蔵砂川駅へのアクセス	むらタクのエリア拡大有無	負担額の増減	市の負担額		市の負担額(合計)	備考	評価		
									MMシャトル(年額)	車両数(人員)					
①	現状のまま運行 ・市内循環バス ・むらタク			・運行経費の増 ・バス車両維持の経費増	○	○	無	-	MMシャトル	11台	1億1,709万円/年	むらタクエリア ・残堀 一丁目の一部、二~四丁目の全域 ・伊奈平全	現状		
									1億1,000万円	23名					
									むらタク 709万円	1台 1名					
②	西ルート の 廃止	むらタクのエリア拡大 (新青梅街道以南)	・西ルートの利用者を救済 ・武蔵砂川ルートを継続	・運行経費の増 ・バス車両維持の経費増	○	○	有	増	MMシャトル	11台	1億1,815万円/年 (106万円増)	むらタクエリア ・残堀全域 ・伊奈平全域 ・三ツ藤全域 ・中原全域	・サービス水準 大 ・コスト削減 小 (経費増) ・費用対効果 小		
														1億1,000万円	22名
														むらタク 815万円	1台 1名
③		むらタクのエリア拡大 (新青梅街道以南)	・西ルートの利用者を救済 ・経費の軽減	・武蔵砂川駅への運行廃止	○	×	有	減	MMシャトル	9台	9,656万円/年 (2,053万円減)		・サービス水準 小 ・コスト削減 大 ・費用対効果 大		
														8,841万円	17名
														むらタク 815万円	1台 1名
④		路線バスを増便 (イオン⇔昭島駅)	・経費の軽減	・武蔵砂川駅への運行廃止 ・日中時に市内への足がなくなる	○	×	無 ③案との併用可能	減	MMシャトル	9台	9,021万円/年 (2,688万円減)	イオン⇔昭島 駅間をのみ、 約4便/日増 便が可能	・サービス水準 小 ・コスト削減 大 ・費用対効果 小		
														8,841万円	17名
														路線バス経費 180万円	
⑤	※○ 双日 中 とも むら タク 運行 車両	○朝・ 夕 定 時 定 路 線 運 行	車両 2台 運転手 2名	・西ルート利用者を救済 ・武蔵砂川駅への足を維持 (利用者への影響小)	○	○	有	減	MMシャトル	9台	1億1,497万円/年 (212万円減)	現行の武蔵砂 川ルートと同程 度の運行本数 (朝・夕各4往 復程度)	・サービス水準 大 ・コスト削減 小 ・費用対効果 小		
														8,841万円	17名
														むらタク 2,656万円	2台 2名
⑥		○朝・ 夕 定 時 定 路 線 運 行	車両 1台 運転手 2名	・西ルート利用者を救済 ・武蔵砂川駅への足を確保 (武蔵砂川駅への本数は縮小)	○	△	有	減	MMシャトル	9台	1億692万円/年 (1,017万円減)	朝・夕の定時 定路線運行 は、現行より縮 小	・サービス水準 中 ・コスト削減 中 ・費用対効果 中		
														8,841万円	17名
														むらタク 1,851万円	1台 2名

・武蔵砂川ルート・西ルートを廃止することで、バス車両を2台、バス運転手を6名削減することが可能となる。
 ・①及び②のMMシャトル運行経費は市の補助金負担額1億1,000万円を超過しているため、市の負担額はいずれも1億1,000万円となる。
 ・③(むらタクエリアの拡大)及び④(路線バスへの補助)の併用は可能。その場合、MMシャトル+むらタク+路線バス補助経費の合計は約9,836万円/年となり現在の経費より約1,873万円/年の減額となる。

5.1 市内循環バス・乗合タクシーの再編の方向性

○再編案をもとに検討を行った結果、今年度は市内循環バス・乗合タクシーについて以下のような方向性で対応を行う。

- 通勤時の利便性確保の観点から、市内循環バスの再編（西・武蔵砂川ルート of 廃止）は路線バスの「西武立川駅」前への乗入れ時期に合わせる必要がある。
- 乗合タクシーは28年4月から現行の運行方法のままで本格運行を開始する。
- 市内循環バスの再編（西・武蔵砂川ルート of 廃止）に伴い、乗合タクシーのエリア拡大する必要がある。
- バス車両の老朽化対策として、財政負担がより小さい車両調達方法及び故障や欠車のリスクを最小限に抑える手法を考える必要がある。
- 車両入れ替えに伴い、数年後には市内循環バスの運行が困難となる箇所が存在するため、その箇所もしくはルートの廃止も含めルートの見直しを再度検討する必要がある。