

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成27年度第3回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成27年7月27日(月)午前10時～午前11時30分
開 催 場 所	301会議室(市役所3階)
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、宮崎副会長、国田委員、長田委員、宮田委員、比留間委員、内野委員、佐藤委員、高附委員、小菅氏(石川委員の代理)、中澤氏(眞子委員の代理)、佐藤氏(島田委員の代理)、鶴澤委員、山崎委員 欠席者：今野委員、仲委員、関根委員、江郷委員、吉永委員 事務局：腰塚都市整備部長、雨宮都市計画課長、尾高都市計画課交通施策グループ主査、栗原都市計画課交通施策グループ主任、岡村都市計画課交通施策グループ技師
議 題	1 乗合タクシーの本格運行に向けた乗降場所の追加及び運行時間の検討について 2 市内循環バス及び乗合タクシーの利用促進について
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 1 平成28年4月1日から本格運行を開始する。 2 運行時間や利用対象地域等の変更は行わない。 3 乗降場所は、4か所(残堀・伊奈平地区会館、三ツ木地区会館、第二老人福祉館、緑が丘ふれあいセンター)を追加する。 議題2について 市内循環バス及び乗合タクシーの利用促進については、地域公共交通会議において更に議論を深めていくこととする。
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	<都市整備部長より委嘱書を交付> 議題1 乗合タクシーの本格運行に向けた乗降場所の追加及び運行時間の検討について ● 資料3-1に基づき説明。<説明省略> 【主な意見、質疑等】 ○ 意見交換会におけるサンプル数が少ないことが残念であるが、結論の内容は妥当であると思う。 ○ 1点目だが、無作為抽出世帯に対するアンケートの回収率が17.9%となっているが、この数字は市内で行っている他のアンケートや公共交通の問題に関して他市が実施しているアンケートと比較して高いのか、それとも低いのか。2点目として、アンケートで多くの要望が出ている市内医療機関が、今回追加される乗降場所に含まれていないが、地域の診療所を乗降場所として追加していただけないか。3点目として、意見交換会の参加人数についても教えてほしい。 ● 1点目として、例えば市の長期総合計画などを策定する際に実施する市民意識調査では約32～33%の回収率であったと思う。また、福祉関係での調査では約30～40%程度であった。そのような調査と比較すると、今回のアンケート調査は、全体での回収率が38.4%であるという点は他と見劣りはしていない。

い。しかし、無作為抽出世帯を対象にした調査の回収率は決して高い数字ではないと認識している。2点目についてであるが、乗降場所を考える上で必要な視点は、乗合タクシーが市内循環バスの代替であるということである。それに基づくと、一定規模の公共公益施設が一つの目安となる。更に、タクシー事業者に対する民業圧迫とならないように考えていく必要もある。3点目の意見交換会については、参加者の合計は30人である。

- 乗合タクシーをバスの競合相手と考えるのか、それとも民間のタクシーとの競合相手と考えるのか。この2つの視点には大きな差があると思う。市内循環バスの代替として乗合タクシーを考えるべきだと思うのだが、事務局としてはどちらで考えているのか。
- 双方の視点が必要であると考えている。
- ◎ 最近では、バスだけでなくタクシーも公共交通として考えられるようになった。デマンドタクシーの運賃体系についても、民間バスとタクシーとの中間程度に収まるような運用がなされていることが一般的である。デマンドタクシーを導入することは完全にタクシー事業者の領域にも踏み込むことになるため、タクシー業界の反対があった場合は導入できないということもある。武蔵村山市の場合は地域住民の利用ニーズなどを考慮した結果、公共が支援をするというかたちをとったが、タクシー事業者との調整は重要であるといえる。市内循環バスの代替という形に見かけ上はなるが、タクシーとの差別化も図る必要もある。そのため、エリアを拡大する場合には、タクシー業界を含めた地域ニーズと合わせた検討が必要である。
- 乗合タクシー導入後に、利用対象地域における民間タクシーの利用率が増えたのか減ったのかといった調査はしているのか。
- 事務局としては、特に資料は持っていない。また、民間タクシー事業者に対して、そのようなデータを提供していただけるのかということも聞いたこともない。
- 乗合タクシーの導入後に、売り上げが急激に変化しているのであれば民業への影響がわかると思う。そのあたりは調べてもらえないのか。
- 現段階で、タクシー事業者からの苦情は頂いていないことから、売り上げの極端な減少にはつながっていないのではないかと考えている。また、タクシー事業者がそのようなデータを抽出することや外部への公開が可能なのかについても確認が必要である。
- 公表できるかどうかは別として確認してほしい。また、意見交換会についてだか、箇所別の参加者数や参加者の年代などについて教えてほしい。
- 第二老人福祉館および伊奈平自治会館では12名、残堀・伊奈平地区会館では6名が出席されている。年齢については確認していないためにわからないが、60歳以上の方が多かったと思う。なお、居住地については丁目まで確認している。
- 居住地の確認がとれているとのことだが、大体何丁目ぐらいか

ら来られているのか。また、会場までの交通手段についても教えてほしい。

- 内訳としては、残堀地域の方が12名、伊奈平地域の方が18名である。また、利用対象地域外からは残堀一丁目の方が3名、残堀五丁目の方が2名出席されている。会場までの交通手段は正確に把握していないが、第二老人福祉館や伊奈平自治会館では徒歩や自転車が多かった印象である。残堀・伊奈平地区会館についてはバスなどの公共交通の利用や自動車での送迎等が見受けられた。
- 今回の変更によって、乗合タクシーの車両を増やす必要はないのか。
- 最初に乗降場所として指定した6か所は利用率が多いと見込まれていたが、今回追加する乗降場所はそこまでのレベルではない。そのため、爆発的な利用者の増加は見込まれることはなく、現体制での運行でも大きな問題にはならないと考えている。実際に、平成26年度に追加した3か所は、運行当初に設定した6か所よりも乗降割合が低くなっている。
- 今回の見直しでは、乗降場所が増えたのみだと住民に思われる。更なる利便性の向上を考える必要があるのでは。
- 利便性向上としては、乗降場所の追加、運行エリアの拡大、運行時間の拡大の3つが大きな柱として考えられる。乗降場所については本日提案している。運行時間の拡大については、8時台と16時台の利用率が少ないという状況を踏まえ、時期尚早と考えている。運行エリアの拡大については、路線バスの西武立川駅への乗り入れに伴った武蔵砂川ルート及び西ルートの見直し時期を目途に検討することを考えている。確かに、乗降場所の追加により利便性が飛躍的に向上するとは言えないが、利用者のニーズに応じることで、相応の利便性向上に繋がると考えている。
- 今回の資料からは、これまで行ってきた実証運行の効果があまり見えてこない。本格運行に移行する直接的な理由をお聞きしたい。また、本格運行をしていく上で、経費をかけても必要なのが見えてこない。乗合タクシーを運行する経費を考えたときに、利用登録した方にタクシー券を配布したほうが費用は安く済むのではないか。そのあたりを教えてほしい。
- 市内循環バスと乗合タクシーとは、運行形態等が違うので比較は難しい。しかし、西循環ルートは5%未満の収支率であったが、乗合タクシーについては収支率が5%から8%台に上がってきている。さらに、平成26年の4月から6月と平成27年の同時期とでは、利用者数が約600名から1,000名以上へ増加している。単純には比較できないが、西循環ルートを運行していた時期と比べ、乗合タクシーの登録者数や利用率は着実に増えて安定してきているといえる。そのため、かつての西循環ルートよりも住民の足として受け入れられていると考えている。また、意見交換会や電話、窓口等での問い合わせでは、乗合タクシーを歓迎する声がある一方で、やめるべきだといった意見はいただい

ない。そうした中で、本格運行に舵を切っていいだろうと考えている。

乗合タクシーの経費については、システム運用費も合わせ年間で約700万円強がかかっているが、運行車両や人件費が含まれた経費としては高いとは考えていない。

収支率、利用率だけを前面に出すと経費が多くかかっていると感じる部分もあると思うが、収支率や利用率が低いから直ちに廃止ということではなく、市民サービスとして改善をする必要があると捉えている。

また、タクシー券の話については、たまにしか利用しない方にはよいかもわからないが、常日頃から市内の公共公益施設へ足を運びたいという方にとっては費用負担が重くなり、厳しいサービスになると考えている。

- 今話を聞いてわかってきたが、本格運行を行う積極的な理由をきちんと打ち出した方がよいのではないかと思った。
- ◎ 日中時に市内の公共施設へ移動する手段として導入していることから、そもそも利用者数となりうるパイが少ないので、利用率が極端に上がるものではない。そのため、収支の考え方だけでは地域住民の移動を担保できない施策になってしまう。そうした中で、稼働率だけでなく乗合率を高めることが必要である。乗合率を向上させるために行き先を増やすことが有効であるか、という視点が行政としては必要である。そのため、運行時間帯を変化させずに、乗降場所の増加による乗合率への影響を把握することは有意義であると考え。次の段階としては、例えば乗降場所別の稼働率や乗合率等の分析などが考えられる。
- 乗合タクシーについては、一部の方の利用が多く、10名から12名が全体利用の5割～6割を占めていたと思うのだが、そのあたりをまずは確認したい。
- 平成25年度実績では、そのような状態であった。しかし、平成26年度についてはまだ検証出来ていない。
- 乗降場所を追加することでそれが解消されるのかを含めて、調査して欲しい。新たな乗降場所を追加することは賛成だが、住民の要望が高い地域の診療所も含められないか。
- 医療機関については、市内循環バスでも乗合タクシーにおいても、個人病院等へのアクセスを目的としてのルートは設定していない。事務局としては、市内循環バスの代替であるという視点と、民間タクシー等との競合という点からも、市内の医療機関をくまなく乗降場所に設定することは困難と考えている。
- ◎ 具体的にどの診療所についての話なのか。ルートについて議論する場合は、より具体的な案を出していただきたい。必要であれば事前に事務局と調整していただきたい。
- 現時点で、乗降場所として要望の出ている診療所は把握できているのか。
- 意見交換会では、市南西部を中心に具体的な名前が出ている(資料3-1, 3～4ページ参照)。

- 本格運行になると、運行内容を変更するのは難しくなるのか。
- ◎ 本格運行になると毎月のように運行内容を変更することはできない。ただし、PDCAサイクルの枠組みの中で、利用者の動向を検証しながら次のプロセスを考えていくことは必要である。よって、随時改善要望を挙げていただき、議論を行っていくことは必要である。
- 事務局からの補足であるが、乗合タクシーについては、市内循環バスの一部路線廃止の代替措置として導入している。対象地域も狭く、デマンド形式が有効であると判断した。自宅まで迎えに上がることはプラス要因であると考えているが、目的地に関しては市内循環バスと同様に市内の公共公益施設への足を確保することが重要であるという視点で考えている。よって、市内の個人病院等を乗降場所として設定した場合、乗合タクシーを運行していない他の地域との公平性が保てない。他の地域とのバランスを考慮すると、個人病院等を乗降場所として設定することは難しいと考えている。
- ◎ それでは、決議を採りたいと思います。乗合タクシーの運行について9ページの事務局案に賛同していただける方の挙手をお願いします。
挙手全員であります。よって平成28年4月からは事務局案のとおり運行することで可決いたしました。

議題2 市内循環バス及び乗合タクシーの利用促進について

- 資料3-2に基づき説明。＜説明省略＞
【主な意見・質疑等】
- 地域のコミュニティバスの改善例についてテレビで取り上げられていた。具体的には、埼玉県のエーグルバスというバス会社。川越市では観光名所を巡ることで成功している。日高市でも、色々と工夫をしてなんとか運行されている。埼玉県北部のときがわ町では、バス路線間の中継地点における時間調整などを実施することで成功している。今後の方針の一つとして、このような例を調査することもよいかと思う。
- 思いのほか二輪車で鉄道駅まで通っている方が多い。二輪車の利用者を公共交通の利用者に転換させることができないかと感じた。
- 学校へのモビリティ・マネジメントやバスの乗り方教室については、国土交通省と連携して実施している都市もあるほか、バス協会などと連携して行うことも考えられる。必要であれば協力させていただきたい。
- ◎ 武蔵村山市では国土交通省の体験型の講習会等は一度も行われていないのか。参加する子供たちもそうだが、それをサポートする親御さんやPTAの方も入ってくると意識がかなりかわってくる。是非上手く利用してほしい。
- 子供たちの意識を向上させる手段として、多摩都市モノレール

株式会社では、クリアファイルや簡単な模型を販売している。よって、市内循環バスでも車両の図面から模型を作成できないかと思う。可能であれば車両の設計図などを立川バスさんからいただきたい。

- 一度持ち帰らせて検討させていただく。
- 実は昨年のでエダラまつりの際に、循環バスやモノレールなどの公共交通をPRするブースにおいて、非常に簡単なものではあるが組み立て式の模型を職員で作ったことがある。子供たちに好評であった。
- 1点目として、モビリティ・マネジメントについてももう少し詳しく教えて頂きたい。2点目として、2ページのグラフにおいて、他市と比べて20歳未満や60歳以上の人口構成が高い割合となっているが、年齢別人口構成に関する地域差がわかれば教えていただきたい。3点目として、同じく4ページの年齢階層別のバス利用率について、他市のデータがあれば教えていただきたい。
- 1点目だが、モビリティ・マネジメントの手法としてはバスの乗り方教室など様々なものがある。子供のうちから公共交通に関することを学校で学ぶことで、公共交通を使う大人になってほしい、ということである。2点目だが、地域によって高齢化率にばらつきはある。例えば、緑が丘であれば40%を超えているが、三ツ藤や三ツ木、伊奈平などは10数%といえる。また、青梅街道以北では20数%になる。3点目だが、他市のデータは把握していないが、担当者間の話では、コミュニティバスは一般的に年配の方の利用が多い状況のようである。
- ◎ 4ページの年齢階層別のバス利用率については、民間バスも対象にすべきであるため注意が必要である。また、モビリティ・マネジメントは学校だけに限ったものではなく、例えば勤務先の通勤を対象にしたものなど、様々なものがある。
- ◎ 利用促進策として様々な事例が挙げられているが、鉄道との乗り継ぎ割引の富山ライトレールについては特殊事例だと思った方がよい。北陸新幹線という大規模プロジェクトの費用が投入されている中で成り立っているものである。例を挙げるのはよいが、武蔵村山の特性に合わせて選別していく必要がある。今後は、実施の難易度も含めて施策を整理することが考えられる。

3. その他

- 次回の地域公共交通会議は具体的な日程が決定していないため、事務局より追って連絡する。

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>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>
--------------	-----------------------------