

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成27年度第4回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成28年2月15日(月)午後3時15分～午後4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、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、小川氏(石川委員の代理)、中澤氏(眞子委員の代理)、島田委員、原口氏(関根委員の代理)、江郷委員、吉永委員、今野委員、鶴澤委員、山崎委員 欠席者：仲委員 事務局：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伴う事業者選定の結果報告について 2 乗合タクシーの実績報告について 3 市内循環バスの実績報告について 4 市内循環バスにおける今後の課題について
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 議題4について 新規車両導入の進捗状況に応じての会議開催について了承された。
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 乗合タクシーの本格運行に伴う事業者選定の結果報告について 事務局：資料4-1に基づき説明。＜説明省略＞ 【主な意見、質疑等】 ○ プロポーザル方式というのは何か。 ● 書類審査だけでなく、申込者が乗合タクシーをどのように運行するか企画提案をしていただき、審査を行うものである。金額面だけでなく、業務内容まできちんと審査をするものである。 ○ 参加した事業者は1社だけということだが、少なくないか。事業者数を増やす工夫はしたのか。 ● 実証実験を開始する際には2社が参加した。それから考えると、それを超える応募は考えづらい。実証実験を3年間近く行ったなかで他事業者が参加しづらかったということも想定されるが、一定の規定を遵守し、適正な募集方法であったと認識している。事業者数を増やす工夫としては、ホームページでの募集や窓口での告知以外は特に行っていない。 議題2 乗合タクシーの実績報告について

事務局：資料4-2に基づき説明。＜説明省略＞

【主な意見、質疑等】

- 3月までの利用者数が推計で4,109人となっているが、市の目標からするとどうなのか。予約件数についても3月まで推計するといくらになるのか。
また、市役所での乗降者数が26年度の859件に対して27年度は456件と少なくなっている理由は何か。
- 利用者数について明確な目標数値は示していなかったと思う。実証実験が終わり本格運行に移るという節目であり、また総合計画策定の際でもあるため、そうした計画等の中で現況値と目標値というものを精査していきたい。
予約件数の3月までの推計値だが、27年度の4月から12月における1か月当たりの平均値を3か月分足すということになり、予約件数は3,533件と推計できる。同様に年間走行距離は1万6,344kmに、利用者利用料は67万5,600円と推計できる。
- 乗合タクシーを運行する前、この地域の皆さんがバスをどれぐらい利用していたかというデータがあれば教えてほしい。
- 乗合タクシーが導入される前には西循環ルートを運行していたが、今は形を変えて西ルートとなっている。当時の西循環ルートの利用者数は全体の約1.9%の割合であった。市内循環バス全体の年間利用者数26万667人のうち西循環ルートは4,860人の年間利用者数であった。
- 26年度から27年度の市役所における乗降者数の推移については、3月時点での推計値は608人となるため、200人以上の減少となる。全体としての利用人数が増えているので、市役所の乗降者が減った分、他の乗降場所で増えている形になっている。理由としては、認知度が高まるにつれ様々な利用をされているのではないかと推測している。
- ◎ 市役所の諸機能が色々なところに分散したということはないか。
- 表中の市民総合センター及び保健相談センターお伊勢の森分室は実証実験前から利用されている。27年度に劇的な変化をしたものは特にない。
- 12月時点の数値ということで、確定申告等により利用が増えるのかと思っていた。年度末になっても前年度実績に達しないと、もう少し原因を調べて欲しい。
- ◎ 調べられる範囲でということをお願いしたい。
- 今の質問者への質問であるが、以前も人数等を細かく聞いていたが、その意図は何か。
- 利用者が徐々に増えてきているという報告の中で、実際はどんなのかなということが知りたかった。また、乗合タクシーが運行される前のバスの乗降客数に追いついているのか確認したく質問した。
- 了解した。地域公共交通に関して更に理解を深め、今後の会議に活かしたいと思い質問した。

議題3 市内循環バスの実績報告について

事務局：資料4-3に基づき説明。＜説明省略＞

【主な意見、質疑等】

- 輸送人員においてはシルバーパス利用者を除くとしているが、何らかの方法でチェックすることはできないのか。
- シルバーパスの利用に関してはICカードのように利用データが残らず、集計のためには運転手が確認を行うことになる。しかし、事業者としては、安全運行上、当該業務を運転手に担わせるは適切ではないという結論に至っている。

議題4 市内循環バスにおける今後の課題について

事務局：資料4-4に基づき説明。＜説明省略＞

【主な意見、質疑等】

- いつ頃まで旧車両は使えそうか。
- 資料4-4別紙3の車両台帳に走行距離を記載しているが、上から4台の日野リエッセは80万kmを超えている。その下の4台、車種は三菱エアロミディであるが、これは50～60万kmとなっている。路線バス事業者における車両更新のタイミングは50～60万kmが一般的とのことから、日野リエッセ及び三菱エアロミディの合計8台の買い替えを進める必要がある。ただし、予算を伴うものなので、財政状況を踏まえながら早い時期に変えていくのが適切だと考えている。
- ◎ 我孫子市でも三菱のエアロミディを走らせているが、走行距離が70万kmぐらいのときにエンジントラブルが起きて部品を調達しようとした。しかし、部品自体の製造が終了しており、中古部品等の調達に半年ほどかかった。半年間その車両は運行ができない状態となり、自治体としても今後はエアロミディでの対応は難しいだろうという判断がなされた。現在、日本では基本的にポンチョを導入することが多く、自治体からの需要が多いため、納品までの期間がかなりかかる。早目の段階で手を打つ必要があり、壊れたら路線を維持することはできないというのが実情である。予備車両をきちんと持った上での運行になっているかとは思いますが、予備の予備といった形で準備していかないと、いつ駄目になっても不思議ではない。ただ、現状で走っているものは当然安全管理が行き届いており、即問題があるわけではないが、故障が起きる可能性はあるといえる。
- 車両がそういう制限条件であるとするれば、警察に申請して、問題のある道路だけ特別にルールを改定してもらうことは無理か。
- 現実的には無理である。
- 日中の時間帯や利用者の少ないルートは、ワゴン車などをバスとして位置づけることは出来ないか。岸の奥のほうや中央の4、5丁目あたりは勾配のある道路が多く、バス停まで離れている家もある状況だが、道幅が狭いという理由でバスが運行できなかったと思う。

● 確かに三ツ藤中央通りは利用数が少ない。平日及び休日の1日を取り出したOD調査ではあるが、利用は平日の1パターンのみで、具体的には総合体育館から村山医療センターに走っているルートに、三ツ藤中央通りで乗車した方が2名いたのみである。

しかし、通勤時間帯や雨天時になるとニーズが上がることもあり、一概に小型化すればよいという結論は難しい。

従ってこのルートは、統廃合も含めて今後検討していくという結論を頂いていると思う。また、ルートそのものを決めるにはこの会議の中で検討していくことになるが、事務局の考え方としては例えば三ツ藤住宅の中に入らないルートに変更することで維持していくというのが現実的な選択肢だろうと考えている。

◎ 細街路に入ろうとバスをマイクロバスに変えた自治体もある。ただし、その場合その車両サイズをバス事業者が持っておらずタクシー事業者が運行することになり、SuicaやPASMOが活用できなくなる。また、バス車両ではツードアタイプで乗降が別々だったのがマイクロバス車両では1か所になることや、段やステップがつくのでベビーカーを使用する方たちが利用しなくなり、本来支援しなければいけない方が逆に離れるという例もある。そのため、慎重に検討する必要がある。

○ 西ルートを当面存続するため、三ツ藤中央通りを走らないルートを具体的に考えているのであれば、どのようなルートか。

また、近い将来に西ルート及び武蔵砂川ルートを廃止するという事で審議をしているが、実際に利用者が少ないのであれば、早期廃止も含めて検討する必要性もあるのではないかと。

● あくまで事務局の1案であるが、ルートを大きく変更しない前提で、三ツ藤住宅バス停から三ツ藤中央通り方面には行かず、一旦新青梅街道に出た後に、都道59号線を通り、三ツ藤住宅東及びイオンモール方面へ向かうルートが考えられる。

以前も多くの積雪があった際に、三ツ藤中央通り沿道に除雪された雪が集められ物理的にバスが通行できなくなったことがある。そのときにも、今申し上げたルートを緊急の迂回ルートとして使った経過がある。

また、ルート廃止を含めた検討の可能性については昨年も話をしたが、経費面だけを見ると西ルートを廃止しても大きな変更はない。武蔵砂川ルート及び西ルートを一体的に廃止することで効果が見込めることや、バスルートの廃止に併せ乗合タクシー区域を拡大するといったことも検討したかと思う。それについては、グリーンタウン方面からの路線バスが西武立川駅前ロータリーへ乗り入れることを契機として、そういう方向に舵を切ってもいいのではないかと結論を頂いたと思う。

○ バス運行事業者に伺いたい。西武立川駅のロータリーへの乗り入れには、具体的にどれぐらいの時間が必要なのか。

○ 実際に検討を行っているが、実施に至るかということ、今すぐということは約束できない。

○ 利用者数があまり見込めないということか。

- それもあるが、駅へ乗り入れることによってロスが発生するため、そこをどうカバーするかということもある。路線の走らせ方を含めた中での検討である。
- ◎ 駅前のロータリーへの乗入れというと、通常はニーズが高まるはずだが、駅特性によっては既存路線との配置の仕方によって難しいという側面もある。現在検討されているということなのでぜひ運行に向けたアプローチをしていただき、事務局はこの会議でフォローアップできるような体制を常に考えていくということで調整を逐次検討し、色々な情報をこの場で提供していくという形で進めていただきたい。
- 西武立川駅への乗入れは、昭島駅行きの路線バスとして考えているのか、もしくは西ルートの特着を西武立川駅とするような形での乗入れを検討しているのか。
- 前者の路線バスでの昭島駅の乗入れである。
- それは競合してしまう可能性があるということか。
- その理由もある。
- 現状、市の西側地域の住民の方は西武立川駅へのニーズが非常に高く、自転車で行く方もいる。しかし、月極で利用できる駐輪場がなく非常に不便である。そこにバスが走るとなるとニーズが上がると思うが、確証が必要ということであれば地域住民の方へのアンケートや聞き取りをしていただきたい。
- 聞き取りやアンケートというのは、それ相応の準備や費用がかかるので、即座にやることは難しい。直近では平成25年に市内循環バスの利用者アンケートを行っている。そこでは、ご指摘のように西側地域住民の動線としては西武立川駅や昭島駅、最終目的地を立川駅あたりに置いているというような状況である。したがって、少なくとも西側地域の利用者は、西武立川駅や昭島駅を経由して立川駅へという動線はアンケート上でも確かである。
- ◎ 先ほどのご質問の中で、バス事業者として前者ですか、後者ですかという話があった。バス事業者としては事業経営が成り立つ路線を引くことが第一で、それで成り立っていないところを市のコミュニティバスで補完するわけである。したがって、市内循環バスの継続型で競合しない路線を探すというのは議論が違ってくる。バス事業者が地域公共交通として担えるところはどこか、担えないところはどこかをこの場で考えるということなので、そこはご理解いただきたい。
- 西武立川駅へ乗り入れたのちに市内循環バスを廃止することを検討中とのことだが、西ルートについていろいろ考えることがある。
- ◎ 今の話は、西武立川駅のロータリーに乗り入れるかどうかについて今検討しているということで、市内循環バスの西ルート等の検討はこの場で検討することである。
会議の中で、民間のバス事業者が引く路線が、西武立川駅への乗入れが可能となった時点で、それと連動する形で担えるのは担ってもらおう。それでも足りない部分は市内循環バスで対応する

のか、あるいは今あるデマンドを拡大するのか等の検討を続けていくことが決まっている。

- 4月から本格的に始まるということで、これからスタートか。
- ◎ 4月から始まるのは、現在実証運行しているエリアである。
更に今度は、西ルートなどの採算性が悪いといったところなどを考えながら、民間バス事業者の路線が少し変わるのであれば、そういった時期に合わせて変更してく方向性である。そのときに西ルートを廃止することになるかもしれないし、むらタクのエリアを拡大するかもしれない。そういったことの検討を継続していきましょうということである。
- 三ツ藤中央通りの交差点が大きく問題点として出されているが、先ほど言ったルート変更等はこの場で決められるのか。
- ◎ そうである。
- もしこの場で決められるのだったら決めてしまったほうがいいのではないかと思う。
- ◎ 現在のバスが運行できる限りは継続していきたいというのが事務局の考え方ではないか。
- 実際問題として、バスの走行距離が80万kmであるので早急にルート変更を行う必要があるのではないか。
- 11台のうち3台が新型車両なので、今は運行できているという状況である。今後、更新が進めば困難になるため、見通しがついた時点で会議に諮り、必要な手続きを進めていく。
- そのような対応で間に合うのか。
- 先ほどの会長のお話にもあったように、バス車両の需要が全国的に高いため、購入しようとしてから1、2カ月後に導入することは無理である。例えば、来年度に買うと仮定すると、恐らく年度末とか、そういうイメージで聞いて頂ければと思う。バスの購入計画等が確定した時点で会議に諮ることになっても十分間に合うと考えている。また、今確定していないものを議論の場には乗られない。何台替えるのか、1台程度だったら大丈夫だが2台だと無理だといった不確定要素も強いので、今の時点では性急だろうと考えている。
- 時間的にはまだ余裕があるという認識でよいか。
- そうである。
- ◎ 危機的な意識をあおり過ぎたのかもしれないが、まだ現状の中で運行できている。ただし、予備車を必ず確保した上で1路線を常に同じ車両で動くというわけではない。様々なルートに休憩に合わせて異なる車両が入る。そうした中で、エアロミディで走っていたところをポンチョが走ることになると通行できなくなる箇所があるという問題が出てきたわけである。バス事業者でその路線にある程度配車できるような仕組みを検討していただける間は、この体制が続けられると思う。ただし、バス事業者の配車計画が成り立たなくなってから路線の見直しをしなければいけないので、もうしばらく時間がかかる。そういった対応しなければいけない問題があるという状況報告だと理解していただければ

ばと思う。

◎ 事務局からは以上ということだが、委員の皆様方からどうか。

○ 次回以降の議題としてお願いしたいのだが、乗客をこれ以上増やせないか。市民が対象であるため伸び率は限界に来ていると思うので、隣接の市に対する宣伝等も必要ではないかと思う。

以前、朝日新聞に市内循環バスの特集が出ており、かたくりの湯を中心に上北台で降りると様々な見どころがあるという内容であった。例えばスタンプラリーと今の記事の内容を組み合わせ、市内循環バスを通じてスタンプラリーに行ってみようということを東大和市民や立川市民等に宣伝するのもよいのではないか。

● バスの乗降客の増加施策については前回会議でも色々と頂き、事業者から実現可能性について意見を伺っている。バスの利便性を高めていくと同時に、一方では観光施策やまちづくりなども着実に進めていく必要がある。イベントは一過性のものであり、長く顧客を獲得していくという意味では、こういった会議の場で皆さんからの提案を頂き蓄積していくとともに、事務局の提案を検討していただくなど、時間をかけてやっていく必要がある。

◎ 交通不便地域の方の利用促進を図ることがコミュニティバスに課せられている役割の一つであるため、需要が一気に伸びてこないということはどの自治体でも見られる。

そういった中で、国土交通省が積極的に動き始めている。親が子どもを自家用車で送迎してしまうために子どもたちがバスの乗り方そのものを知らないといったことで、コミュニティバスだけではなく民間路線バス自体にも乗らないような状況が地方都市に行けば行くほど多くなるという現状がある。そこで、例えば千葉県運輸支局では従来のバリアフリー支援の話と公共交通をセットにして、乗り方教室を積極的に行っている。これは、高齢者にやさしい、または障害者の人たちが乗り降りできるというような車いす体験を含めたバスの乗り方教室である。様々な地域公共交通会議と協働で運用したいという話もあるので、この自治体でもできるのかどうか様々な働きかけをしてもらおうとよい。既に民間バス事業者が自主的に行うことが最近増えてはいるが、行政が関わることで意識を変えることにつながるので、いろいろな情報を入手していくと良いのではないか。

5. その他

● 次回の地域公共交通会議は、日程が確定次第、事務局より追って通知させていただきます。

<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>2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>
--------------	-----------------------------