

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成28年度第1回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成28年11月21日(月)午後2時から午後3時30分まで
開 催 場 所	さくらホール1階会議室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、宮崎副会長、長田委員、比留間委員、内野委員、佐藤委員、和田委員、島田委員、関根委員、江郷委員、吉永委員、秀島委員、山崎委員 欠席者：宮田委員、高附委員、尾崎委員、今野委員、鶴澤委員 事務局：腰塚都市整備部長、並木都市計画課長、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
議 題	1 乗合タクシー「むらタク」の利用条件の緩和について(案) 2 平成29年4月1日からの市内循環バス「MMシャトル」の運行ルートについて 3 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 平成29年1月から、傷病等により一人での乗車が困難な一般登録者においては、介助者利用申請書の提出を行った上で、介助者1名を同乗させられるように、試行による運用を開始することとする。 議題2について 三ツ藤住宅内を運行する武蔵砂川ルート及び西ルートにおいては、新型車両での通行が制限されていた交差点へのカーブミラーの設置及び安全運行マニュアルの改定を実施することで、平成29年4月1日以降も現行ルートでの運行を継続することとする。 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 乗合タクシー「むらタク」の利用条件の緩和について(案) 事務局：資料1-1に基づき説明。<説明省略> 【主な意見、質疑等】 ○ 介助者を同乗させた運行実績はどの程度あるのか。 ● 一般登録者に係る介助者同乗は、問合せが数件あったものの、現時点ではお断りしている。 また、障害者、要介護(要支援)者等の介助者カードを交付している登録者に係る平成27年度の介助者利用実績は、全体の利用者4,119人に対し97人であり、約2.4%の割合となっている。 ○ その実績は介助者カードの交付を受けている利用者ということか。 ● 障害者及び要介護(要支援)認定者で、介助者カードの交付を受けている利用者が、介助者を同乗させて利用した実績である。 ○ 資料3ページの介助者の資質に関する対応方針として、安全な乗降等ができないと判断したときは、利用できない場合もあるこ

とを説明すると記載されているが、この判断は誰が行うのか。

- 予約時にオペレーターが状況を確認し判断することとなる。
- 実際に乗車する段階で断るという状況は発生しないということか。
- 乗車時に利用を断るということは想定していない。
- ◎ その辺りの判断は難しいところである。

今回の事務局案としては、オペレーターに利用の可否を判断していただき、利用してもらうとしている。

資料1 ページの一般登録者が介助者と利用する場合の条件等(案)の利用条件の備考欄にも記載されているように、原因不明の発熱や咳等の症状がある場合には乗車不可としているが、どこまでを認めるかという判断等は難しいところである。

事務局案には、困っている利用者を少しでもサポートできる取組を行いたいという趣旨が読み取れる。ただし、運用開始後に様々な課題が抽出されることも想定されるので、試行運用期間を設定しているのだと思われる。

その試行運用期間で様々な課題等を蓄積した中で、市民にとって意味のある支援策かどうか考えていきたいということである。

運行事業者とも協議を重ねた上で、課題を解決し、丁寧な対応を図る必要がある案件だと思われる。

- 通常の路線バス等においては、介助者として同乗する状況があったとしても介助者運賃等が設定されているわけではなく、通常の運賃を支払うことから、一般登録者と同乗するのであれば、介助者であっても利用者利用料は一乗車300円の設定でよいのではないか。

- ◎ 当然の発想である。

- 介助者の利用者利用料については、一乗車150円が妥当なのか、300円が妥当なのかの議論はあるが、一人での乗車が困難な利用者の介助を担うという観点からも、障害者等の介助者と同額の一乗車150円という設定が妥当であると考えている。

しかし、試行運用をしながらその課題についても見極めていきたいと考えている。

- ◎ 若干話がそれてしまうが、本年10月に中部運輸局開催の地域拠点公共交通のブロック研修会において武蔵村山市の取組について紹介させていただいた。

市内循環バスの再編の際に、行政が意図的に交通不便地域を作り、そこにデマンド交通を導入するといった政策をとった。このような取組を行っている市は他に例がない。武蔵村山市では、この政策により、MMシャトルの効率の向上を図り、収支率が改善した部分は、デマンド交通への補填につなげ、地域交通全体として持続可能な体系として成り立たせるという考え方である。

したがって、デマンドで対応している地域の住民の利便性の向上を考える上で、今回の利用条件の緩和策は意義があると思われる。他方では、利用者利用料や利用条件等の課題、運行事業者への負担等様々な課題が出てくることが考えられる。その一つ一つ

を丁寧に見極めていく中で、地域住民の移動についても、地域の中で育ってくれるのが最も良い形ではないかと思われる。

今日の協議を経て結論を出すこととなるが、これらの状況を理解した上で協議を進めていただきたい。

- 要介護（要支援）認定は受けていないものの、軽度の認知症が疑われる利用者についても、介助者と利用できれば意味のある緩和策であると思う。
- 利用条件の中で、車内での感染防止のため伝染性感染症等の罹患者は乗車不可と記載されているが、一般のバスやタクシーではどのような扱いになっているのか。
- タクシー事業者であるが、明らかに重篤な感染症を罹患していると判断できれば、乗車をお断りすることも可能である。しかし、実際には判断が難しい。ひどい咳をした方が乗車されてきたとしても、運転手がマスクする等の対応で乗車させることが多い。
また、急病人対応としては、乗車後に容態が急変した乗客を近くの消防署まで搬送した実例がある。
そういった場合の対応方法等も準備があるとよいのではないか。
- なるべく救急車の要請をしないようにという風潮の中、交通不便地域で運行しているむらタクの制限を厳しくしてしまうと、利便性が低下すると思われるが、他の利用者への感染を配慮しなければならない状況も理解できる。
その辺りについて、事務局の意見を伺いたい。
- 一般の路線バス運行事業者等においても、一定の指針等が出されていると思うが、基本的には他者への感染が想定される場合には、乗車は遠慮願いたいという考えである。
利用者が安心して利用できる環境にするためにも、これらの注意喚起が必要だと考えている。
- 補足となるが、通常バスと比較すると、車両が小さい上に、乗り合いでの運行であるため、他者への感染率が高くなると考えられることから、資料にも記載させていただいた。
- 一般の路線バスにおいても、伝染性感染症の方は、規則上、乗車させないこととなっている。ただし、それらの乗客を完全に乗車させないことは現実的には困難である。
- 現在のむらタクの利用のされ方として、病院への利用者が非常に多いと聞いているため、丁寧な説明が必要と思われる。また、病院でノロウィルス等に感染したが、気付かずに帰りもむらタクを利用する方がいると考えられるため、車内消毒等の対処方法についても何か考えた方がよいのではないか。
- 一般登録者における介助者同乗については、賛成すべき措置であると考えているが、利用者利用料については、一般登録者が一乗車300円という設定にならない、一般登録者の介助者であっても一乗車300円に一本化した方がよいのでは。
- 今の意見の反対意見となるが、元々が交通不便地域であり、バス等の利便性が低い地域であるということ、また、一般登録者の

介助者も一乗車300円にしてしまうと、二人合わせて600円となり、民間のタクシーの初乗り運賃とそれほど変わらず利用者の負担が大きくなる。

これらの点も含み、事務局としては、介助者の利用者利用料を半額に設定していると思われるが、他に理由はあるのか。

- 検討を行う中で、一般登録者の介助者も300円という考えがあった。しかし、委員の指摘のとおり、二人で600円は負担が大きいということと、利用者の介助を行うために同乗するという観点から、他の障害者等の介助者と同様の150円が妥当ではないかという結論に至った。

- ◎ いくつか意見が出てきている中で、実際の運用に当たっては試行運用としている。実際に運用してみて、どのような課題が出てくるか、それらの課題を抽出し整理した上で、課題解決を行える運用方法である。

ただし、事務局の説明では具体的な試行運用期間が示されていない。どの程度の期間を試行運用期間として考えているのか教えていただきたい。

- 当分の間としているが、少なくとも半年以上、状況によっては1年程度と考えている。その中で抽出した課題を解決し、本格運用を開始したいと考えている。

- ◎ 先ほどの説明の中で、現状での障害者等の介助者利用割合が2.4%程度と伺った。

対象地域における障害者等の人口比率がどの程度か調べていただくと、現状で介助者と同乗してむらタクを利用する割合がどの程度か算定できると思われる。その割合と比較し、試行運用開始後の一般登録者の介助者利用割合がかけ離れる数値であれば、利用のされ方を再度検証する必要があるのではないか。

試行運用期間中に利用条件緩和後の利用状況を注意して整理した上で、運用の仕方を変更すべきか、そのまま本格運用につなげるのか、改めて検討し直すという考え方でよいのではないかとと思われる。

- その他に記載されている、ペット同伴での乗車について、運行事業者からの意見を伺いたい。
- タクシー事業者だが、小動物であり、ケージ等に入れてあれば乗車可能としている。
- バス事業者であるが、動物アレルギーの方に配慮し、きちんと蓋が閉まるケージ等に入れた愛玩用の小動物であれば乗車可能としている。なお、ペットカート等での利用はお断りしている。
- むらタクにおいては、小動物と盲導犬等の介助犬は分けて考えるのか。

- 愛玩用の小動物については、各公共交通機関と同様の考え方であり、ケージ等に入れ他の利用者の迷惑とならないような措置を講ずれば乗車可能とし、介助犬に関しては、乗車を断ることができないため乗車可能としているが、今まで介助犬を連れての乗車実績はない。

- ◎ いくつか意見が出たが、その他に意見はいかがか。
無いようであれば、事務局から提案があった一般登録者の利用条件緩和について、異議がない方の挙手をお願いする。
挙手多数であり、事務局案について承認することとする。事務局には今後の試行運用に向けて準備を進めていただきたい。

議題2 平成29年4月1日からの市内循環バス「MMシャトル」の運行ルートについて

事務局：資料1-2に基づき説明。＜説明省略＞

【主な意見、質疑等】

- ◎ 事務局において、平成29年4月からの運行ルートを検討した結果、現状の武蔵砂川ルート及び西ルートを継続する形で運行したいということであるが、意見等があれば伺いたい。
- 以前、市内循環バスの西ルートに乗車した際、今回問題となっている三ツ藤住宅内の交差点において、乗用車とバスがお互いに進路をふさぐ状況となり、双方とも身動きが取れず、通過するのに時間を要したことがあった。
当該ルートを維持すること自体は反対ではないが、当該交差点における円滑な通行のために、隅切りをもう少し下げような検討を行った経緯はあるか。
- 都市計画課では、そのような検討を行ったことはない。
当該箇所は既に隅切りがされており、これ以上の隅切りを下げるとは、用地買収等の関係からも困難と考えている。
- 市内循環バスの運行に協力的な地権者であれば、相談の余地もあるのではないか。
- ◎ 当該ルートを公共交通の主要ルートとして、未来永劫維持していくのであれば、費用をかけて道路整備等に踏み切ることがあるかも知れないが、現実的にはそのような状況ではないということだと思われる。
事務局からの説明でもあったように、現実的には当該交差点にカーブミラーを設置し、互いの運転手が交差点の進行方向等の状況を把握しやすくすることが改善策ではないかと思われる。
また、地域の住民等に市内循環バスの運行ルートとして、新型車両が当該箇所を通行する情報提供を行うことが適切ではないかと思われる。
- 通学路等はグリーンベルトで強調され、一般車両に分かりやすい表示等がなされていると思うが、そのような方法は可能か。また、通勤時は新青梅街道を運行する迂回ルートを選択し、日中時は三ツ藤住宅内を運行する現状ルートを継続するというようなことはあり得るのか。
- 一点目について、市では道路にバスルートの表示等は特段行っていない。
二点目については、通勤時、日中時共に共通の課題として取り組んできたため、変更するのであれば、同様に変更するものと考えている。

検討の中での交通管理者との協議において、安全対策等を行った上での現行ルートの維持が適当であろうとの判断もあり、事務局としても、可能であれば現行ルートの継続が望ましいと考え、今回の提案に至った。

なお、通勤時、日中時とも現行ルートの継続を考えている。

- 地方の状況等を調べると、道路幅員が狭く、利用者の少ない路線はもっと小型の車両を用いて運行するケースがあるようだが、小型の車両を用いての運行計画等はあるのか。
- 当該ルートのみを運行するのであれば、ワンボックスカーのような小型車両での対応が可能であると考えられるが、同一車両で他のルートにも乗り入れるダイヤであるため、小型車両の投入は困難であるとする。
- ◎ 他の自治体で実際にあったケースであるが、ポンチョが運行できない場所に、マイクロバスを導入し運行したケースがある。その結果、ステップが高くなり乗降が不便となった他、ベビーカーが載せられないため、小さな子供がいる母親などの利用層はバスを利用しなくなった。また、車両前方のワンドアのため、乗車する利用者と降車する利用者の車内でのすれ違い等にも問題が生じた。

以上のような不便を生じる可能性があるため、ワンボックスカー等の小型車両を導入するには地域での合意が必要ではないかと思われる。

利用者数や運行している地域等から考えると、現状の武蔵砂川ルート、西ルートでワンボックスカー等の小型車両を用いての運行は厳しいように感じられる。

また、導入する小型車両に予備車両も用意することを考えた場合、経費が増大する可能性がある。ルートによって車両を分けずに運行が可能であれば、そちらを選択する方が賢明ではないかと考える。

- 小型車両を導入するにも、様々な課題があることは了解した。
- ◎ その他、意見等はいかがか。

無ければ、こちらも協議事項であるため、事務局案のと通りの運行ルート案で異議がなければ挙手をお願いする。

挙手多数なので、承認があったものとする。事務局においては、平成29年4月1日からの運行に向けての準備を進めてもらいたい。

議題3 その他

【主な意見、質疑等】

- 市内循環バスのルート等再編の時期は予定されているのか。
- 現時点では、具体的な時期は予定していない。
- 中原地区の住民からは、武蔵砂川ルート及び西ルートは利用者が少ないことから廃止し、その上で乗合タクシーの対象地域拡大を望む声が上がっている。

将来、市内循環バスのルート等再編の際には、そのような意見

	<p>も取り入れて検討をお願いしたい。</p> <p>◎ 事務局としては、利用状況等の把握に努め、利用者及び地域住民等の意向も調査し、利便性の高い地域交通を目指してもらいたい。</p> <p>その他、事務局からの連絡事項等があればお願いしたい。</p> <p>● 次回の地域公共交通会議の開催については追って連絡を行う。</p> <p>また、お願いとして、当会議の委員については、武蔵村山市地域公共交通会議設置要綱第3条第2項第1号において、市長が委嘱する者となっているため、今後の会議においても、委員本人の出席をお願いする。</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-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; height: 40px; margin-top: 5px;"></div>	傍聴者： <u> 2名 </u>
-------------	---	------------------

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)
-------	----------------------