

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成30年度第1回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成30年10月25日(木) 午後2時から午後3時30分まで
開 催 場 所	市役所301会議室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、大澤副会長、伊藤委員、峯岸委員、安島委員、須藤委員、波多野委員、宮崎委員、柳瀬委員、佐藤委員、新井委員、和田委員、江郷委員、吉永委員、依田委員、秀島委員、山崎委員 欠席者：長田委員、鶴澤委員 事務局：都市整備部長、交通企画・モノレール推進課長、交通企画・モノレール推進係長、同係主任
議 題	1 市内循環バスの実績報告及び利用促進について 2 乗合タクシーの実績報告等について 3 (仮称)モノレール沿線まちづくり構想(素案)について 4 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 利用状況を分析の上、利便性の向上を図るとともに、利用促進に努める。 議題2について 利用状況を分析の上、利便性の向上を図る。 また、一般登録者の介助者利用については、平成30年1月4日から本格運用へ移行することで承認された。 議題3について (仮称)モノレール沿線まちづくり構想(素案)の修正を求める意見はなかった。 議題4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 ○：委員 ●：事務局	議題1 市内循環バスの実績報告及び利用促進について 【事務局説明】 ● 資料1に基づき説明<説明省略> 【主な意見、質疑等】 ○ バスにおいて一番の弱点は定時性の確保だと思われるが、市内循環バスにおける定時性はどの程度確保できているのか。 ● 明確にどの程度の遅れが生じているかのデータは保有していない。おおむねダイヤどおりの運行ができていると認識しているが、武蔵砂川ルートにおいては、天王橋付近の交通渋滞の影響から大幅な遅延が発生することがあると認識している。 ○ 運行事業者からの情報提供等を基に、最大でどの程度の遅れが発生している等の状況は把握しているのか。 ○ 市内の運行状況では最大で20分程度の遅延が生じる場合が

	<p>あることは把握しているが、天候状況や交通状況により遅延の状況は日々異なる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 現在検討しているバスロケーションシステムを導入することで利用者が遅延状況の把握が容易になるという考えでよろしいか。 ○ 利用者がより正確な情報を入手でき、遅延状況もわかり易くなると考えている。 ● 今後は、遅延時間等も把握できる調査の仕組みを検討していきたいと考えている。 ○ しっかりとした調査をお願いしたい。 <p>実際に玉川上水ルートを利用すると、玉川上水駅から大南公園までの間で5分程度の遅れが発生していることから、ルートの終盤では大幅な遅延になっていると思われる。そもそも、日中時の玉川上水ルートはなぜ路線バスと重複するルートを設定しているのか経過を伺いたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公共施設若しくは最寄りの駅等への足として現在のルートを設定している ◎ 武蔵村山市においては、市内に軌道系交通の駅がないことから、バス事業が鉄道と同等の役割を担わなければならない。その中で路線バスがメインの軸として運行し、路線バスを補う形で市内循環バスを運行しているが、朝夕の通勤・通学者を考慮しつつ日中の通院や買い物等への利用者も考慮しなければならぬ過程から現在のルートに至っている。 <p>遅延については、交通渋滞の影響から遅延が生じるのは当然だが、高齢者等が座席に座るまで発車しない等の安全運行の実施から、高齢者の利用が多くなると渋滞でなくとも遅延の要因になり得ることがある。</p> <p>地域公共交通会議においてルートの見直しを図ることは可能であるが、事務局において利用動向や状況を調査し、ルート変更等の必要性を精査し検討していただければよいのではないかと。</p> <p>市民から課題が上がれば見直しを図っていく方向性は必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 会長の意見に賛成である。利便性の向上につながる検討を行っていただきたい。 ○ 数年間利用者数が横ばいであるが、利用促進の充実、ルートの再編、運賃の100円均一など新規利用者を獲得するための案はあるのか。 ● 引き続き、子育て世代をターゲットにした利用促進及びバスロケーションシステムを活用した利用促進等を図っていくほか、バ斯特等の導入を検討している。 <p>また、長期的な課題としては、ルートの見直しが考えられる。例えば、利用者の少ない武蔵砂川ルート及び西ルートについては原因分析のためのOD調査等を実施したいと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 難しい問題だが、武蔵村山市は他市等に比べ自動車分担率が高いことから、バスへの利用転換が難しい地域である。しかし、バ
--	--

ス等の公共交通が無ければ移動できない市民等のための足を確保する必要があることから、多摩地域の中で見ても収支率は低く特に武蔵砂川及び西ルートの収支率は危機的なレベルと言える。

収支率が低い地域の交通については、乗合タクシー等でカバーできるのか、改めて別の公共交通等を導入すべきなのかについて、今すぐにはなくとも検討する必要があると考えている。

また、100円というキーワードが出ていたが、以前、武蔵村山市においても100円均一の試行運賃で運行していた経過がある。利用者は、多少バス停までの距離が長くとも100円のバスを利用する傾向があるため、路線バスの運行事業者へ大きな損害が出たと思われる。このようなことから、市の政策で100円運賃を実現することは難しい課題があることに加え、利用者負担の原則論に照らし合わせても運賃の値下げは考えにくい。他自治体の動向を見ても運賃を値上げする自治体は多くあるが、値下げを行う考え方の自治体はないと思われる。

議題2 乗合タクシーの実績報告等について

【事務局説明】

- 資料2に基づき説明<説明省略>

【主な意見、質疑等】

- 高齢者等が介助者を利用する際、予約時に伝え忘れた場合はどうなるのか。

また、介助者については細かな要件があるのか。例えば、市外に住む子供や孫が介助者になることは可能なのか。

- 一般登録者が介助者と同乗するケースでは、予約時に申し出がない場合は介助者の同乗をお断りしている。

なお、介助者については、市外や未登録の住民でも可能である。

- 介助者の利用には傷病等が条件となるとの理解でよろしいか。
- 身体障害者手帳等をお持ちの方や要介護（要支援）認定者については利用者証交付の際に介助者カードを交付しているため、特別な条件はなく介助者との同乗が可能である。

今回、本格運用への移行を考えているのは、通常は介助者が不要な一般登録者であって、急な傷病等により一人での乗車が困難な者が対象となる。

- 利用者数について、現状の運行体制及び車両数等を鑑みて妥当な数値と見ているか。

- 現状では一度の運行で乗車定員まで達するケースはほとんどない。従って現状の運行体制においても、一運行当たりの利用者数の拡大は図れると考えている。

- 利用者はもっと多くても不思議ではないと感じている。利用に当たって条件が多すぎるために利用者数が伸びていないのではないか。例えば、登録者宅へ遊びに来た友人等が乗車できないなども要因の一つではないか。

- 平成29年度に利用者数が減少したことについては、事務局としても重く受け止めている。

今後は、例えば、利用登録者と一緒であれば未登録の家族の同乗を認める等、他市の事例等も参考にしながら検討していきたい。

- 乗降場所別の利用状況を見ると、原因は特定できないとしているが大幅に利用者が減少している乗降場所がある。特に市民総合センターについては、前年度比で451人の利用者減となっている。現時点で分かる理由があれば教えていただきたい。

また、一人の利用者が何度も利用するケースがあると考えられるが、最大で一人の利用者が1年間に利用した回数を把握していれば教えていただきたい。

- 一点目については、予約の状況等から、日常的に市民総合センターまで利用していた利用者が、何らかの理由で利用を止めたことが原因と推測している。例えば、1日1往復、週に4回利用した場合は1年間で416回となる。このように頻繁に利用される方の動きによって乗降場所別の利用状況が大きく変わる。

二点目については、現状のシステムのデータそのものでは利用者別の月単位等の利用データは抽出できない。今後は月ごとに集計し利用傾向を把握する等の対応を図りたいと考えている。

- データを基に検証すると納得できる部分も多くある、今後はこまめなデータ管理をお願いしたい。

- ◎ データの精査についてはお願いしたい。

特に高齢者の利用が多い交通のため、利用者がお亡くなりになるケース等も考えられる。頻繁に利用されていた方の場合は利用状況が大幅に変化するケースもある。できる限り詳細なデータを利用し、地域住民の移動状況を把握することが望ましい。

その他なければ、協議事項である平成31年1月4日からの一般登録者の傷病等による介助者の同乗について、事務局の提案に賛同される委員においては挙手をお願いする。

挙手全員であるため、本案は承認された。

事務局は本格運用への移行について必要な手続きをお願いする。

議題3 (仮称)モノレール沿線まちづくり構想(素案)について

【事務局説明】

- 資料3に基づき説明<説明省略>

【主な意見、質疑等】

- ◎ モノレールが延伸すると、現状のバス等の公共交通が大きく変化すると思われるが、その上で行政側がその交通をどのように補完していくかを考えなければならない。

今後、大きな変化が想定されることを事前にお知らせするとともに、公共交通の再編に対する意見があれば伺いたいという趣旨であると考えている。

- モノレールの開通時期は決定しているのか。
- 箱根ヶ崎方面への延伸について事業化に向けた検討を行っている段階であり、現時点では事業化の決定はしていない。

◎ 本来であれば、事業化が決定した後にこのような計画を策定する流れであると思われるが、2市1町の沿線自治体が合意形成を図り、受け皿となる計画を事前に整備することで事業がスムーズに進む効果が期待される。

また、市としてモノレールの延伸を実現する強い思いがあるのではないか。

○ このような構想を策定することは大変よいことだと思っている。

従来の都市計画は、現状の課題への対応であることが多いように感じられる。今後はもっと背伸びをした用途等へ変更する都市計画決定をすべきであると考えます。

また、構想では想定ルートからおおむね1kmの範囲を沿線としているが、沿線以外の範囲でも土地の高度利用等が可能にしていくべきでないだろうか。

● 原則的には沿線を主なエリアとして捉えているが、事業化後に決定される駅位置周辺の土地の利用状況等も踏まえ検討していきたい。

◎ 開発時等の際には土地の高度利用への促進が必要不可欠であるが、自治体が主体の市街地再開発等は成功事例が少なく、民間の開発による商業集積、高度利用については成功事例が多い。このことから民間による開発が進みやすい仕組みを行政が考えるべきである。いかに民間企業を呼び込めるかを考え、計画を進めることが望ましいと考える。

○ 今後は、立川経済圏と絡めてまちづくりを進めていくのがよいのではないか。

● 現構想においては経済圏としては触れていないが、生活圏として立川市が含まれることが示されている。このことから、立川市が経済圏・生活圏と言えると考えている。

○ モノレール延伸について東大和市、瑞穂町及び東京都などとの協議は行われているのか。

● 東京都が事務局となっている会議体で実施している。開催頻度は部長級会議が5回、課長級会議及び打合せ等も数回実施している。会議体では多摩都市モノレール株式会社も入っている。

◎ この構想についてはパブリックコメントを実施しているため、現時点では意見がなくとも、個別に申し出ることは可能である。

議題4 その他

【主な意見、質疑等】

● 次回の会議の開催日程等については追って連絡する。

<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>3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 交通企画・モノレール推進課 (内線：273)</p>
--------------	-------------------------------------