

会 議 録 (要旨)

会 議 名	平成24年度第1回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成24年7月5日(木) 午前10時~11時50分
開 催 場 所	市役所3階301会議室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、川島副会長、原島委員、宮田委員、木村委員、広 沢委員、西田委員、岡野委員、甲斐委員、関根委員、吉永委 員、江郷委員、若林委員、山崎委員 欠席者：国田委員、遠藤委員、鶴澤委員 事務局：比留間企画財務部長、比留間企画政策課長、尾高企画政策グ ループ主査、長堀企画政策グループ主任 小田中都市整備部長、指田都市計画課長、加藤計画グループ 主査、森計画グループ技師
議 題	1 市内循環バス再編運行案について 2 コミュニティタクシーの運行方法等について 3 市内循環バスの再編に対する市民等からの意見募集について 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 運行ルート、運賃設定、運行本数については、特に修正等はなく、 承認された。 議題2について 南西地域に新たな公共交通システムを導入することは承認された。 具体については継続して検討することとなった。 議題3について 意見募集の内容については、特に修正なく、承認された。 意見募集方法について、情報公開の時期及び意見の提出方法など、 過去の実績等も確認しながら事務局で検討の上、実施することとなっ た。 議題4について 次回の開催日については8月30日(木)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	議題1 市内循環バス再編運行案について ● 資料1-1、別紙1、別紙2に基づき説明。〈説明省略〉 【主な意見、質疑等】 ◎ 運行ルートは、第6回会議で了承された案から大きな変更等は 無いが了承ということでもいいか。 ※運行ルートについては特に異議はなく了承された。  ◎ 運賃については、ワンコインからの見直しとなるがどうか。 ○ 170円均一として路線バスとの整合を図ってもらったのは民 間事業者として評価したい。ただし、シルバーバスの運賃補償は 都の条例で自治体が主体的に運営するバスは対象外となっている 。これを対象とする場合は、民間バスの補助にも影響が出るの で、運賃補償は遠慮して頂きたい。 ◎ その点については事務局で継続的に検討して欲しい。

市内循環バスの利用のされ方を捉えPDCAサイクル（Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Act（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する手法）の中での改善が必要な所に、ワンコインを導入したことで市内循環バスと民間バスが食い合うような状況になってしまった。本来は距離対制に戻すというステップがあるのかもしれないが、一律運賃の魅力というものは利用者にはある。運賃については、様々な状況を踏まえた結果として、適切な落とし所かと思う。賛同して頂けるか。

※運賃については全員賛成により了承された。

- ◎ 運行本数については、現行を維持していく方向で検討することによって理解してもらえるか。

※運行本数については特に異議はなく了承された。

#### 議題2 コミュニティタクシーの運行方法等について

- 資料1-2に基づき説明。＜説明省略＞

##### 【主な意見、質疑等】

- ◎ タクシーの利用にあたっては超えなければならないハードルはいくつもあるが、本日は勉強会として情報提供をしながら、コミュニティバス及びタクシーを活用していく方策などについて議論していきたい。

まずは、質問や意見を自由に出して欲しい。

- 料金について、市内循環バスは170円で利用できるのに、南西地域では300円とするのは矛盾を感じる。また、目的地が公共施設のみというのは少ないので、停留所をもう少し増やして欲しい。

- 定時定路線は乗り換えが必要だが、デマンドは自宅から施設まで直接行けるという面で利便性に差がある。同じ料金にしてしまうと定時定路線のみの地域から不満が出ることも考えられるため、利便性を考慮して料金の差を付けている。他市においてもデマンド方式の方が高い設定になるのが通常である。

また、目的地については、行きたい所はどこへでも行けるとした場合、利便性は高いが、税金を投入して運行する公共交通であるという点を考慮し、個人宅などは対象外として、市役所などの公共施設、イオンモール、主要な病院など様々な人が多く訪れる場所に限定した。一人一人の趣味嗜好に対してどこまで税金負担の交通でカバーするのかという議論の結果である。

- 個人宅までというわけではなく、例えば今あるバス停留所等を起終点にすれば良いのではないかという趣旨で発言した。

その方が指定されている公共施設以外へも行くことができ、利用の範囲が広がると思う。それぞれ個々の需要に対しても、バス停留所を基本とすれば応えやすいと考える。

- ◎ 目的地とする主要公共施設等をどう捉えるのかというのは議論となるところである。その前提として、富士宮市の例を挙げ

ると「交通空白地域ゼロ政策」を基本に路線バスがないエリアにコミュニティタクシーを導入している。利用は各エリアから市の中心街への移動に限定され、いくつかの拠点に降ろす形としている。運賃もバスに比べて高くドアツードアに近いサービスとなっている。PDCAを繰り返して妥当な運賃を探っているが、300～500円が妥当という線が見えてきており、路線バスの1.5倍が落とし所と考えられる。武蔵村山は交通空白地域ではなく交通不便地域としての設定で、その地域設定をどうするのがポイントとなる。

また、個人利用はタクシーを利用してもらうのが基本で、デマンドは公共利用の相乗りが大前提である。相乗りしてもらうことにより市の負担が少なくなり、運行本数を増やしたりすることも可能になる。いかに相乗りをしてもらうかも大事な施策である。30分間隔の利用では相乗りが成立しにくくマイタクシー化になってしまいそれも問題である。富士宮市で相乗り率が高まったのは、利用先の病院等で顔見知りになって一緒に通院するといった動きが生まれ、安定的な需要につながった面がある。また、運転手と顔見知りになることで安心感が生まれ、子どもを塾へ送るのに使いやすくなるといったこともあるようである。以上のことを踏まえると運賃の差別化は当然の結果であると考えられる。

- 富士宮市は専用車両で行っているのか。
- ◎ 一般タクシーにステッカーを貼って運行している。運行の際はタクシーメーターは回さない。
- 法律上の縛りはないのか。
- この地域公共交通会議で指定すればできる。小平でも乗用と乗合を兼用している。
- 乗合の免許を持っているのが条件とあったが、市内の2社とも持っていない。
- ◎ 富士宮市のケースでも最初は各社悩んだが、5社のうち1社が、公共交通としてタクシーを位置づけることに共感し、手を挙げてくれ、それがうまくいって他社の参入につながった。
- 乗合免許を所有していることが条件というのは違うと思う。申請は必要だがこの会議で決定した内容を受けて取れるはず。最初から乗合免許を持っている事業者はほとんどいない。  
コミュニティタクシーを入れていく基本方向はいいと思うが、デマンド型にすると輸送需要が判断しづらい。多摩地域は人口密度が高く乗り切れないということも想定される。登録制だから大丈夫ということはあると思うが。
- また、今タクシーは所有台数を減らすよう指導を受けており乗用旅客を増やせない状況にある。そのような状況の中で既存車両を使用するというのは、タクシー事業者が納得した上でないと成り立たないと思う。システム利用や車両費が不要としている条件を受けるタクシー事業者はいないと思う。
- システムは貸せるが、専用回線やオペレーターは別途立てても

らえないと受けられない。

- 連絡の入った予約を組み合わせるということその場でやる必要があり、それを現状のオペレーティングで追加対応するというのは不可能だと思う。タクシー会社とよく調整した上で、仕組みを検討した方がよい。
  
- タクシーという言葉を使うこと自体が、私的利用が可能なイメージを与えてしまうので良くないと思う。
- ◎ 富士宮市の場合も登録制だからうまくいっている。また事前に事業者や市が何度も利用者に説明している。柏市でも検討の中でタクシーという言葉で「相乗りタクシー」として地域への意識付けをしようとする案が出ている。利便性が上がりすぎてもトラブルになる。他市で成功しているものは、その地域で適切な仕組みを考えているからであり、仕組みが使える地域は限定される。  
また、ある意味、この会議で不便地域を作ったのだから、必要な公共交通システムをきちんと検討する必要がある。システムの具体は今後検討が必要だが、何らかの公共交通システムを入れるという方向性は了解頂きたい。
  
- 定時定路線の方が馴染むと思ったが費用の面ではデマンドでも仕方ないかと感じた。比較をしっかりとするためにも、費用をきちんと詰めてみる必要があると思う。
  
- タクシー保有台数を減らさなくてはならない中で、オペレーターが何とか調整して対応している。予約というのは対応が最も大変で、その時間のために多めに時間を空けて対応する必要がある。運転手も動いて稼がないと収入にならないため、そのような地域では、他事業所へ移ってしまう運転手も出てくる可能性があり、事業の継続が難しくなることにもつながる。公共交通であるのなら定時定路線の方がいいと思う。
- フレックスというのはドアツードアで予約が必要ということか。
- ◎ デマンドは基本的に予約が必要になる。
- 予約の時間が一緒にならないと乗合にならないのなら定時定路線の方がいいかと思う。
- ◎ 定時定路線では、需要がまとまるかどうかポイントで、空気だけ運んでいても意味がなく、当該地域ではその可能性が高い。需要が見込めない中で安易に定時定路線にするのは使えない人が多くなり無意味となる可能性がある。  
デマンドは、頻度の少ない需要に対して、近所でまとまる、自分たちのライフスタイルを合わせるといった工夫が必要になる。  
需要をまとめられるかどうか、コミュニティタクシーが成功するかしないかにつながる。オペレーターシステムについては、富士宮市もノウハウを蓄積してからはうまく回ってきているが、最初は混乱する。続けていく中で利用が増えれば、専用システム

を入れインターネットの予約環境を整えるなど投資もしやすくなる。

過去の調査データをみて、この地域の人がどういう利用をしているか、希望しているかを整理して次のステップを検討してはどうか。

- デマンドでやるとしたら、福祉券のような形で券面の金額を超えた金額を自分で払うというようなやり方もある。ただ、市内には南西地域だけでなく他にも不便な地域もあるので不便度に応じてポイント制のような形で運用するということも考えられる。

また、現在でも同じ時間帯に同じ地域から電話が入ることがあり、町内会で需要をまとめてくれれば効率よく運べるという考え方はあると思う。

- 院外処方に対応するため、病院だけではなく、調剤薬局にも停まるようにしてもらいたい。医療センターは受付のFAXから調剤薬局に連絡が取れるので、先に処方箋を送りその間にタクシーを呼び調剤薬局で薬を受け取るということをしている人が多いと思う。ただ、定時定路線やデマンドでは、一度降りてまた呼び（待つ）必要があるので、そのあたりも対応できるような仕組みが欲しい。

- ◎ 様々な利用のされ方があるようなので、事務局で整理してもらいたい。

- 残堀は範囲が広いので、南西地域内の地区会館を入れてもらえると助かる。あるところまでは券を使いそれ以上は自己負担という形は地域の活性化にもつながる方法だと思う。

- ◎ 地区内移動をどうするかということである。内々を対象にしている事例もあるが、通常のタクシーとの差別化もある。そのあたりも検討して欲しい。

- ◎ 南西地域に公共交通システムは必要だということについては、了解ということでよいか。システムの具体は、定時定路線については過去のデータなどを使いながら需要がまとまるのか検討してもらい、デマンドについては運行経費、可能な予約の仕組み、必要なシステム構築費用などについて、事務局で継続して検討して欲しい。

※南西地域に何らかの公共交通システムを導入することについては、特に異議はなく了承された。また、システムの具体については事務局において継続して検討することとなった。

### 議題3 市内循環バスの再編に対する市民等からの意見募集について

- 資料1-3に基づき説明。〈説明省略〉

#### 【主な意見、質疑等】

- ◎ 南西地域の取り組みについては、新たな公共交通システムでサポートをするということを示すだけで、タクシーなのかどうかま

では示さないということ Understanding 頂きたい。

○ 広報してから締め切りまで2週間というのは期間が短くないか。

◎ 意見募集の期間は2週間程度というのは多い。1ヶ月というケースもある。

● 今回は2週間ということ考えている。

○ 市報と一緒に自治会の会議等にも話を出してはどうか。市報を全員見ているとは限らない。

● 市報が最も広く届けられる手段と考えている。自治会に加入していない人もいる。

ワンコイン運賃の試行にあたって、知った手段の73%が市報と圧倒的に多かったこともあり、市報が最も伝わりやすい手段と考えている。意見を考える時間も確かに必要ということでは分かるので、市ホームページなどで早めに情報提供するなど工夫したい。

○ 郵送というのはどのような方法で行うのか。

● 手紙などを自分で送るということである。市報には宛先だけ記載する。

○ 少し消極的かと思う。

○ どれくらい利用しているかなどアンケートを取ってはどうか。どのような人からの意見かを見るためにもしてもいいかと思う。

● 多数の人から意見が出てくる場合には有効かと思う。方法は内部で検討したい。

◎ ワンコイン運賃の試行時の意見募集はどうだったか。

● ワンコイン運賃試行時には意見募集は実施していないが、前回のルート見直し時は60件弱であった。

◎ 公共交通がいないという人はいないので利用している人の意見か利用していない人の意見かを区別するのは難しいが、全体のルート案のことよりも不便地域へのアプローチの際の視点をどう抽出するのかということを考えて方がいい。昨年のアンケート調査で検証が可能な事項もあると思うので合わせて考えてもらいたい。

○ 今後の予定で、意見募集後に警察協議があるが、警察から駄目といわれるとまたルート案の変更を行う必要があるため、事前に説明しておいた方がいいと思う。

◎ 事前に交通管理者との協議は是非進めてもらいたい。

#### 議題4 その他

【主な意見、質疑等】

● 次回は8月30日（木）14時から、場所は401会議室の予定である。

以上

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  </u> 人
-----------------	---	---------------------

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）
-------	---------------------