

会 議 録 (要旨)

会 議 名	平成23年度第4回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成23年1月4日(金) 午後2時~3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、国田委員、原島委員、宮田委員、木村委員、進藤委員、西田委員、池田氏(小矢島委員の代理)、甲斐委員、関根委員、吉永委員、若林委員、鶴澤委員、山崎委員 欠席者：村上委員、江郷委員 事務局：都市整備部長、都市計画課(課長、主査、主任)
議 題	1 第3回会議録の承認について 2 バス交通施策の方向性の検討について 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 特に修正等はなく、承認された。 議題2について 市内循環バスの再編イメージについて了承された。 議題3について 次回の開催日については12月20日(火)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 第3回会議録の承認について ● 資料4-1に基づき説明。＜説明省略＞ 【主な意見、質疑等】 (特に意見、質疑等無し) 議題2 バス交通施策の方向性の検討について ● 資料4-2に基づき説明。＜説明省略＞ 【主な意見、質疑等】 ○ P1で「負のスパイラルの回避」の中の「予測されている」といった表現や、後半の「短期的」という表現は何年先を指しているか。20~30年先はモノレールが延伸されて状況が変わっているかもしれない。ここは現状の問題認識であり予測については基本的な考え方としてはあえて取り上げてなくても良いのではないか。 ● 基本的な考え方の並べ方に意味は特になく、基本的に認識しておくべき事項として整理している。 ● バスの利用人員の推移は事業者から見てどうなっているか。 ○ 立川バスは輸送人員は年々低下している。 ○ 西武バスも基本的には減少傾向である。通勤・通学時のバスの利用機会が減っていることや、就業・就学人口が多摩地域や埼玉県南部で減っていることが背景にあると思う。 ● このような時代背景もあり、近々に落ち込むということではなく現実に起きている問題として減少傾向ということを念頭に入れておく必要があるということ表現している。 ○ 通勤時のことを検討する時に念頭に入れた方が良いというこ

とか。

- 通勤通学以外の需要も見越した今後のあり方を考えなくてはいけないという思いも込めている。
- ◎ 一般的にスパイラルアップ型でより良い交通サービスを検討していこうというのが公共交通会議で、大きな流れの中で利用促進を図っていこうということがある。総合交通計画を策定している自治体であれば目指すのは10年というのが通常の計画スパンであるが、計画がない所では総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画で、将来における人口配置や高齢化の捉え方などを検討して方向性を示すというのが基本的な対応である。総合計画の実施計画は概ね3～5年のスパンが通常であり、短期的というのはこのくらいの期間を指すことが多い。基本的な考え方には市の考えとしてどうしていきたいのか、もう少し書き込んでもいい。あるいは都市計画マスタープランを受けてという書き方にしてもいい。一方で、短期的な記載としては、3年ぐらいいを目途にした内容にするといったレベル合わせは必要である。
- ◎ 問題やニーズをみると、今の市内循環バスは基本的には抑え所としては良いルートとなっているが、運用面で問題がありそうということが伺える。
- 京成バスの小岩～葛西臨海公園まではどのくらいあるか。立川まで距離はどのくらいか。
 - 10km程度かと思う。
 - 立川までは8km程度である。
- ◎ 立川は集中型の結節点であるため、通勤型の急行の乗り入れは一般的に難しい。
- ◎ P9の武蔵砂川駅周辺は、隣接市内の事柄であるが、市として継続的に協議をしていくことが必要だということになるかと思う。これを具体的に問題として捉えるのか、前提として整理しておくのかという整理が必要。将来的には市内循環バスの結節点になることは間違いない。
- P10の西武立川駅の北口の駅前広場に関しては、立川市のコミュニティバスが来年3月に入る予定である。
- ◎ 他市との連携にあたっては、利用区間に応じて分担金を支払うといったこともある。地域の人にとってサービス水準が上がるのであれば、点をつないでいくことも大事である。
- P16の再編イメージに示した点線は、具体のルートではなく概要を示したものということか。
 - その通りである。
- P11の勾配が大きいとあるが、何をもちってそのように記載しているのか。
 - 測量をしているわけではないが、急な坂道や道路幅員が狭いことは問題になる。アクセスがしづらいという事を示す表現と受け

	<p>止めて頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 当該地域は勾配が急でも大丈夫な所である。勾配だけではなくカーブの状況など複合的に捉えてと理解すれば良いか。 ● そのように考えて頂きたい。駐車車両があると通ることが難しい場所など具体のルートを選定していく上では色々と確認していくことが必要になる。 ○ 神明地区は道路幅員が狭くても事故は起きていない。誤解を生むような誇張表現は避けて欲しい。 ◎ 現在のルートの検討においても神明地区を通るルートは色々と議論があった。直角に曲がる上に勾配が急ということで冬場の雪の中での運行などは危険が伴う。ドライバーの安全意識があるから運行できているとも言える。バス事業者の意見も具体ルートを選定する上で出して頂きたい。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 西のルートは以前のルートのように、もう少し南下して、ダイエーを回りイオンモールへ向かうようにしてもらいたい。 ◎ 現在のルート検討時に、利用者がいるのか、民間バスとの重複をできるだけ避けるという視点で検討した経緯があった。利用者が少ない地域は対象から外すのかどうか、民間バスもないところについては他の移動支援型のサービスを行政がサポートするのかどうか、ということも検討が必要である。一方で目的地が違う方向であれば差別化が図られ民間バス側も許容できるということもある。ニーズを確認しながら検討していく必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 乗客の安全確保と交通不便地域の解消とはどちらが優先課題か。 ◎ 公共交通は安全確保が先にあるべきである。しかしながら安全性を評価することは難しく、道路幅員が広くても新青梅街道は交通量が多く事故も多いということもある。 ○ 現実に勾配が急で道路が狭いから使わないと思う。 ○ どちらかという迂回ルートになるからという方が要因として大きいのではないか。 ○ 西地域の横田地域の近くも同じような状況にあると思う。P14で玉川上水ルートの平日の運行本数が少ないとあるが、運行頻度はどうなっているか。 ○ 日中は1時間に2本弱である。 ◎ 運行本数を多くしても利用者が増えないこともある。運行時間を遅くして欲しいといった通勤面からのニーズや、どのくらい利用しているかの実態から利用者が見込めるのかどうかも合わせて考える必要がある。 ○ 村山の良いところは静かな所だと思う。そのような環境の良さにコミュニティバスを付加価値として売って行ければと思う。 ◎ 基本的には大幅な変更はせず、メリハリの利いた運用をしてはどうかというのが事務局からの提案であるが、その方向性について
--	---

てはどうか。

- 方向性及び再編イメージを見た第一印象としては、果物ナイフでいたびっているような印象を受けた。ナタでばっさりやるのかと思っていた。これまでも資料に「満足度」という表現が出てきているが、そのような見方が必要か。
- 住民の満足度が第一にあって、それをベースにメリハリをつけていく計画だと理解しており、自分は提案の方向性に賛成である。
- 乗り換え機能や乗り継ぎ割引をもっと充実させて、公共交通の補完として、ターミナルとなるバス停を創出していくという方が合理的であると思う。運行距離を長くするほど定時運行が難しくなるが、乗換えを基本とすれば良くなるのではないか。〇〇へ行くにはターミナルに行けば良いというような分かりやすさが創出できれば、ターミナルまではコミュニティタクシーを使うといった方法もあると思う。
- 休日の運行を減らした分を平日に充てて経費相殺することは無理である。休日の運行を減らしてもコストは変わらず、平日を増やした分だけコストが増える。PTPSを紹介しているが、横田基地～イオンモールにかけては混雑しており、そのような状況には参考にならない。イオンモールでの立川行きバスの時刻を調整とあるが、路線が対象としている客層が異なり、東大和市方面と立川市方面で方向が違うため調整しても意味がないと思う。急行運行は、通過となるバス停利用者からの苦情につながる。再編イメージについてはいいと思う。全ての目的地にダイレクトでつなぐというのは無理。一般路線バスの維持・拡充と方針があるが、まず市内循環バスがどういうバスなのかということ踏まえて、100円運賃の妥当性について検討して欲しい。
- ◎ 路線が重複している箇所での運賃格差は問題がある。
- 100円運賃は実験として行った結果、あまり効果がなかったと出たと思うので、今後は見直す方向で考えて良いのではないか。
- 実験として行っており、行政として評価して結論を出す必要があると認識している。
- ◎ 運賃抵抗を減らせば利用者は増えるが、運賃の減少分に応じた利用者の増分にはならないということがある。次のステップとしてルートを変更し、その後に運賃の見直しという進め方になるのではないか。
- イオンにバスターミナルを作れるということを前提にして良いのか。
- ◎ 交通ターミナルはできており、どういう機能をここに持たせていくのかということが課題である。そのためにこれから検討しなければならないことがたくさんある。
- 武蔵砂川ルートは日中は廃止とあったが、武蔵砂川駅は拠点駅にはならないと思うので、昼間の運行を削減する

	<p>という方向はいいと思う。</p> <p>◎ 完全に撤退すると後々復活ができなくなるということもあり、立川市の開発計画とのリンクも考慮しながら検討していく必要がある。</p> <p>◎ 1つの考え方の方向性としてP16の再編イメージを了承することで良いか。</p> <p>○ 良い。</p> <p>議題3 その他</p> <p>● 次回の日程については、12月20日（火）午後2時からを予定している。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
--	---

<p>会議の公開・ 非公開の別</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/>公開</p> <p><input type="checkbox"/>一部公開</p> <p><input type="checkbox"/>非公開</p> <p>※一部公開又は非公開とした理由</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; height: 40px; margin: 5px 0;"></div>	<p>傍聴者： <u> 4 </u> 人</p>
-------------------------	--	----------------------------

<p>会議録の開示・ 非開示の別</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/>開示</p> <p><input type="checkbox"/>一部開示(根拠法令等：)</p> <p><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>
--------------	----------------------------