

会 議 録 (要 旨)

| | |
|--|--|
| 会 議 名 | 令和元年度第2回武蔵村山市地域公共交通会議 |
| 開 催 日 時 | 令和元年10月3日(木) 午前10時から午前11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、前田委員、宮崎委員、安島委員、島田委員、新井委員、島崎委員、依田委員、平井委員、山崎委員 欠席者：藤井委員、内野委員、堀越委員、江郷委員、吉永委員、土岐委員 ※ なお、欠席された堀越委員に代わり、所属組織に関する事項の確認等のため、国土交通省関東運輸局の石川氏に出席していただいた。 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、同係主事 |
| 議 題 | 1 市内循環バスについて 2 乗合タクシーについて 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 事務局において、市内循環バスを含めた地域公共交通の見直しに係る検討調査を進めていくこととした。 議題2について 乗合タクシーの「利用登録者の同乗者範囲の拡大」の実施について、事務局案のとおり承認された。 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 ○：委員 ●：事務局 | 議題1 市内循環バスについて 【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】 ◎ 「第1 市内循環バスの利用実績」についてだが、現行の運行ルートは、地域公共交通会議の検討を経て再編された。再編以降、武蔵砂川ルート及び西ルートは、低い収支率での推移が継続している。利用者数の停滞の原因は、地域のニーズ、道路の渋滞など、様々なものが考えられる。一方で、これらのルートについては、地域公共交通会議の中で、一度、再編の方針を示した経過がある。事務局としては、今後もこのままの状況で続けていくのか、あるいは検討し直すのか、考えなどがあれば確認したい。 ● 平成27年度の地域公共交通会議の検討では、武蔵砂川ルート及び西ルートについては、廃止を含めて見直しと方向が示された。その後の利用実績としては、当時と状況は変わっていない。 |

なお、同会議での結論として、市内循環バスの再編は路線バスの西武立川駅への乗り入れ時期に合わせる必要があるとしている。しかし、このことは、速達性や定時性の確保の観点から慎重な検討が必要と運行事業者から伺っており、現在に至っている。

- ◎ 地域公共交通を考える時、PDCAを繰り返し行っていく自治体が増えている。武蔵村山市では、平成27年度の会議から4年が経過しており、方向性を改めて考える必要があると思われる。西武立川駅乗り入れの検討について、今後も時間がかかるのであれば、改めて再編の考えの見直しが必要となってくる。現状、運行事業者ではどのような状況なのか伺いたい。
- 事務局から説明があったように、西武立川駅に乗り入れてから昭島駅に向かうことに伴う速達性の低下、また、それに伴う運行本数の減、これらの問題から、実施に至っていない。今後においても乗り入れないということはないが、課題が多いため当面は実施できない。このことについては、当社としても、別の形であっても市内循環バスの再編に向けて動いていく必要があると認識している。
- ◎ 事業者側では再編に向けて取組の必要があるとの考えのようだが、事務局では再編に向けて何か考えはあるか。
 - 平成27年度の状況と同様に、武蔵砂川ルート及び西ルートは収支が低い状態が続いている。については、市内全域の交通利便性の向上に向けて、現状のバス路線を前提に地域公共交通の見直しについて検討する必要があると考える。予算確保が伴うものだが、見直しに向けた市民アンケートや市内循環バス・乗合タクシーの利用に関する調査を行っていきたい。
- ◎ 事業者としても乗り入れが難しいという状況がある。また、武蔵村山市は鉄道が通っていないという交通環境のために、日中だけのアクセスだけでなく駅へのアクセスも一緒に考えていく必要があり、難しい課題を持っている地域である。現状2つのルートが伸び悩んでいる。運行頻度とニーズが合っていないのではという問題があると考え。また、乗合タクシーの活用の幅を拡げた方が効率が良いという考え方もある。あるいは、路線を見直すということだけで改善できるのかという観点もある。4年も経過しているということで、そういった実態を見て次のプロセスを考える時期になっている。事務局においても予算確保を検討していくとのことである。委員の皆さんに異議はないか。
 - 異議なし。
- ◎ 事務局には具体的な案や調査を行った結果について、地域公共交通会議にて報告をお願いします。
- ◎ 続いて「第2 利用促進について」である。利用促進は、通勤等のためにバスを利用してもらう意識を上げてもらうのが一つである。また、普段バスにあまり乗らない子供たちに乗ってもらう機会を設ける取組も一つである。そこで、武蔵村山市では、色々な形で利用人数を上げていく取組を進めていこうとしている。ク

クイズラリーは子供たちを対象とした取組ということであった。開催期間は10月31日まで、実施中のことだが、現状で何か質問等はあるか。

- 参加者の状況とクイズ台紙の裏のアンケートにどのような意見があるのか。
- クイズラリーは昨年度から開始したもので今回が2回目の実施である。昨年度は小学生以下の方を対象に行い、参加者は34名であった。この時のアンケートの意見では「こういうルートがあることが分かった」、「市内循環バスに関心を持った」というものがあった。クイズラリーの開催期間の利用者数を見ると、子供の利用者数が前年度と比較して約2倍に増えた。また、11月以降も前年度と比較して約2倍に増えた。この結果に関して、事務局としては、クイズラリーの実施によって子供たちの関心が高まり利用者が増えたと考えている。
- ◎ 9月から始めているということだが、既に市に届いている意見などはあるか。
- 現状、問合せはない。しかし、市内の中学校から追加の台紙を欲しいという要請があった。どのような背景があるかは分からないが、少なくとも関心を持っていただいていると考えている。
- ◎ 関心が高くなり、実際に参加したい子供の利用者数が増えているということなので、今後も継続していただきたい。実施したことを効果に結び付けるというのはなかなか難しいが、継続することが大事なのでぜひ進めていっていただきたい。
- ◎ 「第3 武蔵砂川ルートにおける遅延対策の検討について」だが、まず事務局とバス事業者との間で遅延対策のルート案の事前検討を行ったが、交通管理者との協議の結果としては、安全上の問題で難しいという結論に至ったとのことであった。結果として、今後も遅延の問題が残ることになる。
- ◎ 千葉の事業者でも、遅延には頭を悩ましている。最近多くのバス事業者においてバスロケーションシステムを導入しているところが増えている。そのことにより、スマートフォンでシステムを見ることができる方は、遅れの状況を理解することができるため、バスの到着を待つ方は増えているようである。逆に厳しくなった面としては、1分でも遅れてしまうとすぐに事業者に連絡が寄せられるという状況が起きているようである。バスロケーションシステムがない時は、5分ぐらいの待ち時間は許容範囲であったのに、情報の提供を丁寧に行うことで、1分の遅延で苦情につながる状況となってしまう。なかなか難しいところではある。バス事業者の立場から、遅延に関して、利用者に向けての対応や対策があれば伺いたい。
- 当社は、渋滞や遅延の課題は昔からあるものの、難しい課題であると認識している。バスロケーションシステムの導入は当社でも行っている。一方で、遅延対策として路線バスは許認可を受けて運行しているものなので、逸脱したことはできない。渋滞に

入っても、他の道を通ることはできない。当社でも苦勞している状態である。渋滞で遅れているのであれば、営業所の方から代車を出して対応を行い、あまりにもひどい渋滞で1時間遅れ等になってしまった場合には、時刻を調整した中で運行していくこともあるが、抜本的な解決策には至らないところである。また、市内循環バスも同様であり、こちらに関しては代車を出せるかは予備車との兼合いがどうしても出てくる。ほかの路線バスを持っていくということもできないため、非常に苦勞している。道路インフラの整備については、バス事業者には改善できない状況である。

- 当社では、同じくバスロケーションシステムの導入を進めている。全部の停留所ではないが、スマートフォンでバスがどこにいるのか、あと何分で来るか、地図上でも分かるものを発信している。ただし、全ての方がスマートフォンを持っているわけではない。他市のコミュニティバスでも、高齢者の方でスマートフォンを持っていないためどうしたらいいか分からないという意見を寄せられたことがあった。当社でも大きな遅延があったら、代車を投入するということはあるが、乗務員の不足ということもあり、全て対応することができていない。バス会社だけでは解決できないこともある。鉄道の踏切による渋滞がある場合は、路線の高架化事業を20年ぐらいかけて行うこともある。また、事例としては少ないが、警察と協力して、バスが通ると優先的に信号を青にするPTPSというシステムの活用により定時性を保つ例もある。
- 当局でも、同様の状況の場所が多くあり、毎年現場の営業所と議論して改善に取り組んでいる。迂回ルートを考えることも多いが、交通管理者との協議の結果、安全上の問題などから断念することもある。毎日のように渋滞が起こっている場合は、ダイヤ上の所要時間を延ばすという対策を取っている。一方で、ランダムに渋滞が起こってしまうところでは対応が難しい。バスは早発をすると法令違反になる。このため、渋滞を想定して時刻表を設定した箇所でも渋滞が起らなかった場合には、バス停に早く着いても発車予定時刻まで発車を待たなければならないということが生じる。その場合、乗客からは早く出発してもらいたいという意見が寄せられることになるが、早発をすることはできない。路線バスの性質上、渋滞は付きものであり、仕方がないとして捉えることも必要である。早発が禁止事項であることを利用者に周知していくことが大切である。バスは遅れることがあることを市民の方に理解してもらおうということも必要である。
- 各バス事業者から説明があったとおりそれぞれ対策をしているが、一方で、運転手の不足の問題がどこの事業者も深刻である。運行の確保をするためには人手の確保も必要となる。なお、武蔵村山市に当てはまるか別として、渋滞の対策として警視庁が行っているPTPSやバスレーンがあるが、これは大きな幹線道路でできることである。また、最近関東運輸局の交通政策でバス待ち

の環境を整えようという取組がある。バス事業者の各取組とは異なるが、バスは遅れてくるものという前提のもと、バス停にベンチを置いたりする取組もその一つである。

- ◎ 千葉県柏市でPTPSを入れて公共交通を優先して運行させる取組がなされたが、現在は停止している。道路が脆弱だと機能しないということであった。バスの他にも救急車両等も含めて交通管理者と協力して優先的に動かすということもできるが、狭い道だと取り入れるのはなかなか難しい。その中で、例えば、武蔵砂川ルートで市内循環バスの車両の大きさを迂回ルートが難しいのであれば、ジャンボタクシーぐらいの小さな車両で運用することも一つの方法である。運行するルートを考えていくのか、運用の仕方を考えていくのか、幅を持たせて検討しなければならない。ただし、ジャンボタクシーの導入の場合、バス事業者は、通常そのような車両の運用はしていないので、異なる交通事業者に担ってもらうことを考える必要がある。バスネットワークの再編だけでなく交通手段全般を含めた形で再編をしていくことを視野に入れて検討しなければ渋滞問題は解決しない。車両を小さくすることで運行ルートの問題が解決するのであれば、武蔵砂川駅ルート上の遅延対策の一つのきっかけにはなると思う。事務局としては、その辺りのことを踏まえて検討していただきたい。バス事業者においては、以前に比べると運行ダイヤは余裕がある組み方がされているので、遅延に対して弾力性の持つものになっている。それを上回る対策となるとバス事業者の問題ではなくなり、都道や市道の道路管理のあり方の問題に波及する。そうなると、この会議だけではなかなか議論できないことが出てくる。事務局としては何が有効な対策になるかという観点で検討していただきたい。

議題2 乗合タクシーについて

【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】

- ◎ 本件は、制度上の変更が伴う案が事務局から提示があったことから、委員に議決をいただく案件となっている。ご意見・ご質問等があった後、議決を取ることとする。乗合タクシーの利用実態及び利用促進策について、ご意見・ご質問等があれば願います。
- 利用状況について平成30年11月と令和元年8月において利用していない人の割合がどちらも90%を超えている。登録しながらも利用していない方が多いということだと思ふ。これらの方のように利用促進を行っていく考えか伺いたい。
- このことについて、事務局としても大きな課題と考えている。前回の会議でも話があったことだが、利用者を広く増やしていく方策を行う必要があると考えている。今回提案した、利用登録者の同乗者範囲の拡大の周知に合わせて、これまで利用していな

かった利用登録者に対して、「乗合タクシーがこんなに便利になりましたのでご利用ください」といった案内を行っていきたくと考えている。

○ 一度利用していただければ、乗合タクシーの良さが分かり、利用機会の増につながっていくと思われる。ぜひ、周知に力を入れていただきたい。

◎ 同様の制度で乗合タクシーの運行を行っている他の自治体でも、登録者数は多いのに利用者数は少ないという状況が見られる。地域によっては、登録時に登録料1,000円を徴収する自治体もある。これは、制度の維持のために地域を挙げて協力してもらうという考えのものである。ただし、それでも実際の利用者数は限られてしまっている実態がある。武蔵村山市の場合、利用者の年代層の中心が高齢の方であるという特徴がある。また、現在自家用車を利用している方々が免許を返納したのちにどう移動手段を確保していくのかということもキーワードになる。どのような利用者をターゲットにしていくかを常に考えていく必要がある。現在の乗合タクシーは、利用登録者しか使うことができないという制限がある。例えば友達を呼んでも帰る手段がないといった状況が考えられる。今回の制度改正は、そういったことの解消になっていくと考える。事務局では、年代別での利用者数なども調べているとのことなので、登録者の年代別の利用状況を今後も捉えていくべきと考える。ヘビーユーザーの利用がなくなることはいつ起こるか分からない。このことは、どの自治体も課題を抱えていることである。富士宮市では、車両が4人乗りのセダンタイプである。ここでは、2人乗ればペイできる計算となっている。武蔵村山市のように車両を専用で一日確保するのではなく、利用された分だけ補助するという制度で運用している。当初は、1台当たりの利用率が2.0人を超える運用ができていた。しかし、ヘビーユーザーの方が亡くなったことの影響で、利用率が急に1.1人に落ちるといったことが生じた。制度の維持を考える上で、一つは、現在利用している方のためにどう維持していくのかということ、もう一つは、使いやすくする仕組みをどう考えていくのかということ、これらどちらも大事なものと考えられる。今回の提案では、使いやすくするためという観点から、利用促進の取組が示されたものである。

○ 私自身よく乗合タクシーを利用している。市報9月1日号では残堀・伊奈平地区会館で出張受付をする案内の記事を見た。こういった形での周知を見て、乗合タクシーのことをなるべく多くの皆さんに知ってもらいたいと感じた。しかし、市において努力しているということは分かるが、全ての方が市報を見ているかどうか分からないのが実情だと思う。地域包括支援センターを介してPRしていくことはとても良いことで、しつこいようでも繰り返していきることが大切であると思う。少しずつ浸透して長い目で見ていけば効果があるのではと考える。いいことも悪いことも口コミで広がっていくと思う。乗ると快適であり、足の不自由な

方でも利用でき、とても良い交通手段であると思う。一人暮らしの方も多く、利用してもらえればと思う。私は市役所に行くことが多く、時には週に3回行くこともある。平成30年11月と令和元年8月で比較していたが、季節的に夏の方が暑く外出しないと思うので、数字の上で減少しているがあまり気にしなくてよいのではと考える。

● 今回は平成30年11月と令和元年8月で対比したが、これは、昨年10月に開催した地域公共交通会議で、利用者の減少状況を把握し分析すべきとの意見を踏まえ、11月から集計を始めた経過があるためである。また、令和元年8月のデータを示したのは直近のデータを示すためである。本来ならば同月比の比較が望ましかったが、データが無い比較することができなかった。

◎ 8月の方が暑さのために外出しないということから、あまり心配しなくていいという意見だったが、データは蓄積している最中であると思うので、同月で比較できる段階になったら、また比較検証してもらいたいと考える。

本件は、利用促進としての利用登録者の同乗者範囲の拡大についてのものである。具体的には、利用者登録者と同一乗降場所で利用する方の利用を認めるということ。また、利用料金は現状の料金体系に準ずるということである。賛同いただける方は挙手をお願いします。

(挙手全員)

◎ 挙手全員であるため、本案は承認されたものとする。事務局から示されたとおり、令和2年1月を目途に試行運用を行うことができるスケジュールで進めていただきたい。

議題3 その他

【主な意見、質疑等】

● 次回の会議の開催については、協議すべき事項が発生した時点で開催したいと考えている。開催日等については、追って連絡する。

◎ 委員の方から、ご意見・情報提供等はあるか。

○ 市内循環バス及び乗合タクシー両方に関係することだが、昨今、高齢者による自動車の事故が話題になっている。その中で免許返納される方も今後増えてくる。そこで大事になってくるのが地域公共交通である。利便性をしっかりと高めていくことが免許返納にも繋がっていくと考える。また、武蔵砂川ルートが遅延の件でもいろいろ意見も交わされた。これらのことを踏まえ、事務局には検討を進めていっていただきたい。

| | | |
|-------------------------|---|-----------------------|
| <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> |
|--------------|-------------------------------------|