

第 3 回武蔵村山市地域公共交通会議の回答結果について

議題 1 アンケート等の調査結果について

【調査全般に関する御意見・御質問及び事務局からの回答】

御意見・御質問	事務局からの回答
アンケート等の調査により、現状の状況、問題点、今後の動向等、たくさんの事を知ることができ、とてもよかったです。調査結果の資料、まとめ等ありがとうございました。	—
細かいデータありがとうございます。駅のない武蔵村山市の市民の皆様の交通の利便性に対する切実な思いがデータに出ていると思いました。貴重な市税を投入しての試みであるMMシャトルやむらタクが少しでも市民の皆様の利便性につながることを祈っています。	—
アンケートの回収率（全体、各地区ごと）をどのように捉えているのか。	市民アンケート、MMシャトルアンケートがそれぞれ40%弱の回収率ですが、一般的に公共交通に関するアンケート調査の回収率としては妥当な結果と認識しています。 市民アンケートの地区別回収数（参考資料P2）は、概ね市全体から回答を得ていると認識しています。
課題抽出や解決策を検討する上で、十分な基礎データとなったか。	アンケートについては概ね良好な回収率となっており、検討に十分なデータを取得できたと認識しています。

【MMシャトルに関する御意見・御質問及び事務局からの回答】

御意見・御質問	事務局からの回答
アンケート・OD調査を実施した昨年10月の利用実績では、新型コロナウイルス感染症の影響はあったのか。	資料1P8にOD調査結果の平成26年との比較を記載しています。これをみると、今回、特に、休日の上北台ルートと玉川上水ルートの利用者数が少なくなっており、新型コロナウイルス感染症対策としての外出自粛の影響と考えられます。
MMシャトルの市民全体での利用割合について、近隣市のコミュニティバスの状況と比較して高いか低い（他市データがあれば）。	コミュニティバスは、既存の路線バスの補完的な機能を果たすことが主な役割ですので、市民全体の中での利用割合は低い地域が多いと認識しています。本市では鉄道・モノレール以外のうち、MMシャトルが占める割合が2%となっています（資料1P3）。

始発時間、終車時間について コミュニティバスを運行している他の市町に 比べれば始発も早いし、終車も遅くまで運行し ていると思います。	利用者アンケート調査では、始発の遅さ、終発の早さ に対する不満があります。一方、始発・終発の便の利 用者数は少ないこともあり、これらを踏まえつつ、今 後のあり方を検討していきたいと思います。
乗継について 鉄道、モノレールの時間と調整した時刻の検討	現在も、早朝・夜間においては鉄道、モノレールのダ イヤを考慮してMMシャトルの運行ダイヤを設定し ています。
直接「MMシャトル」近くを通っていないので 利用は少ないですが関心はあります。どのルー トも遅延が生じているアンケート結果ですが、 定刻発車はなかなか難しいようですね。	MMシャトルの遅延対策については、資料2 P 4「課 題解決方策(案)の検討 方策②」に示した通り、運 行ダイヤの改善での対応を考えています。
アンケートにおける意見で始発時刻、終発時刻 の変更希望が多いことについては、上北台ルー トで始発時刻が6時台で、終発時刻が22時台 となっており、また、玉川上水ルートにおいて も、始発時刻が6時台で、終発時刻が21時台 となっており、コミュニティバスとしては、か なり一般路線バスに近い時間帯で運行となっ ているので問題なく、これ以上運行時間帯を変 更する必要はないと考える。	利用者アンケート調査では、始発の遅さ、終発の早さ に対する不満があります。一方、始発・終発の便の利 用者数は少なく、ご指摘の通り、コミュニティバスと しては早朝・夜間の運行も比較的充実していると認 識しています。これらを踏まえて今後のあり方を検 討していきたいと思います。
医療、買い物に特化した路線創設。 広くカバーしようと思うと全てに中途半端に なってしまうので。	現行のMMシャトルのうち、上北台ルート、玉川上水 ルートの日中時ルートは、買い物、通院によく利用さ れており、満足度も比較的高い状況です。 なお、公共交通不便地域を解消するためには、路線バ スとともに、市全体をカバーしていくことが必要と 考えています。

【むらタクに関する御意見・御質問及び事務局からの回答】

御意見・御質問	事務局からの回答
私は残堀地区の「むらタク」利用者です。 常に恩恵を受けていて感謝しています。 アンケートの中にありました乗車目的に通院が多い のは、高齢者にとっては、ありがたい「むらタク」で す。移動手段がないので、ぜひ継続してほしいです。	むらタクについては、資料2に記載の通り、M Mシャトルの代替手段として、運行エリアの拡 大というサービスを拡充する方向で提案して います。
今後の課題 むらタク運行エリアを循環バスの通っていない地域 にまで拡大の検討いただけたらと思いました。	今回の検討では、西ルートの廃止により、MM シャトルの利用できない地域が出現するため、 この地域をむらタクで対応するという案を考 えています。

議題 2 調査結果に基づく課題の整理及び解決策の検討

【課題解決方策（案）に対する賛否】

課題解決方策（案）	賛否		
	異議なし	異義あり	無回答
9 ページ（武蔵砂川ルート廃止）	1 4	1	2
10 ページ（西ルート廃止）	1 3	2	2

【解決策全般に関する御意見・御質問及び事務局からの回答】

御意見・御質問	事務局からの回答
ルート廃止や変更による影響について、今後さらに詳しい調査は行うのか。	ルート廃止による交通不便地域がどの程度現れるかについて確認します。
ルート変更した場合、走行距離が伸びるが、想定される運行所要時間は	今回の資料では、ルート変更ではなく廃止を提案しており、走行距離や所要時間の状況は見ていません。 なお、武蔵砂川ルート、西ルートとも、ルート変更の場合は運行距離が長くなるため、遅延の可能性が高まると考えています。
方策案の検討については、収支率も大事だが利用者の利便性の確保も十分考慮していただきたい。	ご指摘の通りと考えています。そのため、路線バスによる代替性の検証、むらタクの運行エリアの拡大を対応方策として考えています。
貴重な市税を投入してのMMシャトルの運用については、市の重要施設である市役所など、生活に必須の武蔵村山病院などの病院への足として、費用対効果を考えても重要である。	今後とも継続運行していく上北台ルートは市役所、玉川上水ルートは市役所及び武蔵村山病院を経由しますので、これらへの移動手段は確保されます。
高齢者が住みやすいためには、高齢者が外出しやすい交通の利便性が大切。シルバーパスの利用は評価すべきと思います。	ご指摘の通り、シルバーパスは高齢者の外出促進に寄与していると認識しています。
武蔵砂川ルートのように、数少ない通勤サラリーマンが利用するルートは費用対効果の上からも廃止を検討してもよいと思います。その上で、廃止に伴う余力を西ルートと、上北台ルート、玉川上水ルートへ振り向けることにより増便し、利便性を高めることを考えてもよいと思います。	武蔵砂川ルートについてはご指摘の通りで、そのため、今回、当ルートを廃止する提案を行いました。一方、西ルートは、利用者数が少ないため、廃止を考えています。廃止に伴う車両の余力の活用については、今後検討していきます。
路線も含め、早急に検討することがよいと思います。	各ルートのあり方については、今年度から来年度において結論を出す予定です。
武蔵砂川ルートの廃止及び西ルートの廃止については、現状の利用動向を踏まえると、廃止を含	ご指摘の通り、両ルートについては、利用者数が非常に少ないため、今回、廃止の提案をさせてい

め検討が必要であるとする。	ただいたところで、これを基に進めていきたいと考えています。
---------------	-------------------------------

【武蔵砂川ルート廃止に関する御意見・御質問及び事務局からの回答】

御意見・御質問	事務局からの回答
武蔵砂川駅への乗り入れを上北台駅に変更した場合、運行時間がかかりかかると思われる。また、現行の上北台ルートで、西側地域からの乗降者数は少ない傾向のため、変更後どの程度需要が見込まれるか疑問である。	ご指摘の通り、上北台駅乗り入れは走行距離が長いことが課題で、今回、ルート変更ではなく、廃止を提案させていただいたところです。
武蔵砂川ルートの利用者数が少ない理由として、渋滞による遅れだけでなく、運行本数の少なさも原因と考えられる。そのため、運行時間が長くなれば本数の確保が困難となるため、利用者数の増加につながらないのではないか。	ご指摘の通り、現状保有している車両台数の中で、運行距離、所要時間が長いルートとすることは課題が多いと考えています。そのため、武蔵砂川ルートの廃止を提案させていただいたところです。
廃止した場合、既存の路線バスでどの程度代替が確保できるのか。	廃止に伴う既存の路線バスによる代替性については、今後の地域公共交通会議にてご報告する予定です。
現状の利用者数やルートの交通状況を踏まえると、最適と考えられる迂回ルートが無い以上、路線バスでの代替もやむを得ないと思われるが、上北台駅への乗り入れについては、「三ツ藤中央通り」から先を上北台ルートと同一にするのではなく、江戸街道や学南通りを経由して、駅へのアクセス、時間を短縮することは可能か。	武蔵砂川ルートの廃止に伴う代替は路線バスを考えています。ルート変更については、課題があり、廃止が妥当と考えています。
通勤時の武蔵砂川ルートは残したい考えもあるが、路線バスによる代替でルートを廃止した場合、年間の影響額はどのくらいか。	運行経費をルート距離数の割合で算出をすると、武蔵砂川ルートの運行経費は約17百万円であり、廃止によりこの分が削減されるものとみています。

【西ルート廃止に関する御意見・御質問及び事務局からの回答】

御意見・御質問	事務局からの回答
西ルートの廃止に伴い、むらタクの運行エリアを拡大するという代替措置をとるのであれば、資料2P12 2-2にあるように、いろいろな方法でのPRをすることはもちろんのこと、利用しやすい環境をつくるのが大切だと思います。	ご指摘の通り、PRは重要と認識しています。様々なPR方法を検討し、西ルート利用者の利便が低下しないよう、努めていくことが重要と考えています。
利用者数が極端に少ない現状、むらタクでの代替が可能（効率的）であれば、西ルートの廃止も必	資料2P8に示した通り、岸一丁目については、むらタクの運行エリアを拡大することで対応、岸

要と考えるが、むらタクの無い岸地域への影響をどのように捉えているのか？	二～五丁目は既存の路線バスと上北台ルートによる代替での対応を考えています。
玉川上水駅へ乗り入れした場合、路線延長が約2倍となり運行時間が長くなるため、運行本数の確保が難しいと思われる。	玉川上水駅への乗り入れ案は、ご指摘の通りの課題があります。そのため、今回、西ルートは廃止とすることを提案させていただきました。
廃止した場合の代替手段として、むらタクの運行エリア拡大が有効（効果的・効率的）なのか不明なため、調査研究が必要と考える。 ※どのような基準あるいは考えで設定した運行エリアの拡大案なのか。	運行エリアの拡大は、西ルートの沿線地域のうち、他のMMシャトルでカバーできない地域を対象としました。

【むらタクに関する御意見・御質問及び事務局からの回答】

御意見・御質問	事務局からの回答
むらタク地域を拡大した場合の運行形態について、便数や利用時間等の変更は考えているのか。	運行エリアの拡大により、利用者の増加が考えられ、これによる車両の増車の有無は今後の地域公共交通会議にてご報告します。なお、便数、時間帯は現状と同じであることを前提に考えています。
利用者の満足度が高くなっているのは、利用すれば利便さを実感してもらえるのだと思う。今後も未利用者への利用促進に努めていただきたい。	ご指摘の通り、利用者の満足は高くなっています。今後、利用されていない方々への利用促進の取組みが必要と認識しています。
「むらタク」市報でPRしてくださり、関心を持ってくれる市民が多いとよいのですが。私は知人だけでなく、誰でもPRしたりしています。いつも運転手さん安全運転されていて、気持ちよく利用させていただいています。コロナ渦の現在、早く落ちつくことを願っているところです。大いに外出が少なくなっています。	むらタクの利用促進のご協力ありがとうございます。今後とも、利用促進に向け、PRを行っていきます。
認知度が低いため、登録者への呼びかけをはじめ、対象地域に対する説明会、意見交換の場など、利用促進に向けたさらなるPRが必要。	ご指摘の通り、認知度の向上、利用促進のためのPRに努めていきたいと考えています。
乗降場所数や土休日の運行などの利便性向上のための対策が必要と思われる。	ご指摘を踏まえ、今後の地域公共交通会議において、計画素案をご提示したいと考えています。なお、土休日の運行については、アンケートでもご要望の多いところですが、現状において、他の曜日に比べて土曜日の利用が少ないこと、行先に病院が多い状況となっており、これらを勘案する必要があると考えています。

【その他に関する御意見・御質問及び事務局からの回答】

御意見・御質問	事務局からの回答
多摩都市モノレールの延伸について進展があったが、今後の運行ルート見直しへの影響は	多摩都市モノレールの延伸開業はまだ先になると考えられるため、今後の進捗状況に応じて検討を行います。
パブリックコメントの実施予定や時期は	今後の流れとして、今回ご提示した解決策を基に、計画素案を作成し、パブリックコメントを実施することとなりますが、実施時期としては、今のところ、令和3年度の夏頃を想定しています。