

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	令和3年度第2回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	令和3年8月27日(金) 午前10時から午前11時20分まで
開 催 場 所	中部地区会館401大集会室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、沖野副会長、高橋委員、原田委員、長堀委員、飛田委員、小泉委員、新井委員、江郷委員、土岐委員、石川委員 書面での出席者：板倉委員、小林委員、佐藤委員、島崎委員、吉永委員、米澤委員、平井委員 代理出席者：吉川氏(佐藤委員代理)、吉永氏(吉永委員代理) 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(MMシャトル)について 2 乗合タクシー(むらタク)について 3 市内循環バス(MMシャトル)及び乗合タクシー(むらタク)の見直し計画案について 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 市内循環バス(MMシャトル)についての利用状況を確認した。 議題2について 事務局が乗合タクシー(むらタク)の登録者へアンケート調査を実施し、むらタクの利用促進策を整理する。 議題3について 事務局計画案を基に、市内循環バス(MMシャトル)及び乗合タクシー(むらタク)の見直しを進めることが承認された。 議題4について 議題3が承認されたため、参考資料1及び2の道路運送法に基づく地域公共交通会議の協議が調った。
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(MMシャトル)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】 ◎ どの自治体のコミュニティバス、あるいは民間バスの利用者数が3割から4割減少しているという状況である。武蔵村山市でも同様であり、その厳しい状況が現在も続いているということを御理解いただきたい。 ◎ 書面参加の委員から御質問・御意見はあるか。 ● ない。 ◎ 議題1について了解する。

議題2 乗合タクシー（むらタク）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】

- 2ページ(4)について、新型コロナウイルスの影響で利用者数が減少していることは理解できる。「市役所、村山医療センター及び村山温泉かたくりの湯において、利用者数の減少が見られる」という表記について、営業していない村山温泉かたくりの湯で利用者数が減少することは理解できるが、市役所及び村山医療センターの利用者数の減少の理由としてどのような分析をしているか伺いたい。

2ページ(3)について、新型コロナウイルスの影響で令和元年度、令和2年度の利用者数が減少していることは理解できるが、平成29年度、平成30年度の利用者数の減少の理由としてどのような分析をしているか伺いたい。

- 1点目の市役所の利用者数の減少について、新型コロナウイルスの影響より、市役所の4階中部地区会館会議室の一般開放を取り止めたこと、市役所に申請手続き等で来庁することを市民の方々が控えたことが要因の一部であると考えている。村山医療センターの利用者数の減少の要因について、明確な理由は掴みきれしていない。

2点目について、平成29年度、平成30年度の利用者数の減少の要因を当時から事務局で考えてきたが、明確な理由は掴みきれしていない状況である。平成25年度から3年間の試行期間を経て、平成28年度からむらタクの本格的な運行を開始した。一定数利用されたが、利用者数が伸び悩んでいる。その理由を整理するために、これまで実施しなかったむらタク利用登録者に対してアンケート調査を行い、どのような環境を整えればむらタクを利用していただけかを確認したいと考えている。

- むらタクを利用登録しているが利用していない方がいる。そのような方が利用しない理由を整理する必要があるということは理解した。

1ページにて、「障がい者手帳等所持者・要介護（要支援）認定者及びシルバーパス所持者の利用が全体の約73%を占めている。」という表記があり、むらタクの利用者の4人に3人はこういう方々の利用だと思う。例えば、平成29年度から平成30年度に利用者数が600人以上減少しているが、その利用されなくなった方々の多くは、むらタクを使う必要がある方々だと思う。そういった方々が一気に利用されなくなった理由は私には分からなかったので伺いたい。

- 平成30年度から令和元年度の利用者数の減少の理由として、いわゆるヘビーユーザーの方が一気に利用されなくなったことが挙げられる。その方は年間に50回も100回も利用されてお

り、その方が利用しなくなったため、利用者数が減少をしている。令和元年度から令和2年度の利用者数の減少の理由について、市役所内部での話であるが、決算期に向けて、そのようなヘビーユーザーの方がいたのか分析して確認したいと考えている。

○ それでも平成29年度から平成30年度、平成30年度から元年度の利用者数の減少の理由にならないと思う。ヘビーユーザーの方が利用されなくなり、それで50回、100回の利用者数が減ったことはわかる。しかし、数字では500人、600人では利用者数が減っている。今の御説明だと説明がつかないと思う。

● この方は月にそのぐらいの頻度で利用されていた。1年前に把握した情報では、月に50回程度利用される方が1人、2人いた。

○ それは昨年のお話ではないか。

● 平成30年度から令和元年度の利用者数の減少の理由としてそういう要因があった。

令和元年度から令和2年度にかけて利用者数が500人ほど減少している。減少の理由として新型コロナウイルスの影響は当然あるが、他の理由として、利用されなくなったヘビーユーザーの方がいたかどうか、これからその点を見ていきたいと考えている。

○ 平成30年度から令和元年度、令和元年度から令和2年度における利用者数の減少について理解した。では、平成29年度から平成30年度における利用者数の減少の理由は改めて御説明いただけるということで相違ないか。

● 回答が必要であれば次回までに確認する。

◎ 私の関わる多くの自治体においても、デマンドタクシー等の利用者には高齢者、要介護・要支援を必要とする方たちが多い。通常の移動ができずに施設に入られる、あるいはお亡くなりになる、ヘビーユーザーが利用しなくなる理由としてそれらの事象が効いてくる。そういった方々が利用されなくなったときに利用者数が激変するということが、武蔵村山市だけではなく、様々な自治体で起きている。

気になる点として、むらタクの登録者数は右肩上がりであり、伸びており、モビリティマネジメントという考え方からすると、地域内でむらタクを理解していただき、認知度が年々上がってきているのだが、利用されていない。なぜ利用されないのか、自分が利用したいときに利用したいから利用登録をするが、今は他の交通手段、あるいは友人の誘いで移動できるから必要がなく、これから何かあったときに利用したい、そのような利用意向で登録している方々もいる。今回、むらタクの利用登録者に対してアンケート調査をされるということなので、その調査によって利用に至る理由と至らない理由が見えてくる。利用登録をしたが利用していない、交通として需要が乗る潜在的な利用者の方々が、どのような条件で利用しやすくなるかということ进行分析する。確かに、利用者数が減少してきた傾向を分析することも大事であるが、伸びている利用登録者の方々が実際に利用に至るためにどのようにす

ると良いかということを経務局には優先して考えていただきたい。その方が前向きな対応となると思う。そういった分析をしていく上で、新型コロナウイルスの影響を無視できない。令和元年度と比べると令和3年度の利用者数が伸びているということだが、他の自治体でも見られるが、乗合バスを運行する事業者における利用者総数は大きく減少しているにも関わらず、私の知る千葉の方の自治体では、ほとんどのデマンドタクシーで利用者数が伸びている。普段マイタクシーのように利用する方々が、少人数での移動が可能ということでデマンドタクシーを活用する、といった利用が生まれてきている。武蔵村山市では複数人乗れるジャンボタクシーのような方式で運用しているが、そのような効果も表れている。その特徴を分析した上で、より利用していただけるように、事務局はアンケート調査の中で明らかにして報告していただけるとありがたい。

- 前回の会議にて、むらタクに対する要望はかなりあったということで、その内容を教えてほしいという質問をした。その要望をもう1度見直してみると大きな手掛かりになるかと。前回、それを明らかにされていなかったのを知りたいところではあった。今回お話があった、利用者数の減少の要因の中にこれが含まれているという気がしてならない。アンケートの中のむらタクに対する要望を再確認していただきたい。
- そのアンケートというのは、令和2年度に実施したむらタクの利用者アンケートであると思うが、令和2年度中に市民アンケート調査、MMシャトルの利用者アンケート調査及びむらタクの利用者アンケート調査を実施した。むらタクの利用者数の減少の要因を分析するために、その利用者アンケートでいただいた御意見を見返す。そして、今年度予定しているむらタク利用登録者へのアンケート調査を実施し、この調査で挙げた御意見を含め、どのような体制が整っていれば皆様により御利用いただけるかを考えていきたい。
- 現在、指摘事項として捉えている意見項目を伺いたい。この後、むらタクの利用登録可能エリアの拡大で別の問題もあると思うが、利用していく中で、総じて何か主たる要望というのはあるか伺いたい。
- 現在のむらタクの運行時間は午前8時から午後5時であるが、運行時間を朝早い時間や夕方遅い時間に延長してほしいという御要望が複数挙がっている。他に、現在のむらタクの行先は市内13箇所であるが、もう少し行先を増やしてほしい、例えば特定のこのような場所に行けるようにしてほしいという御要望も複数挙がっている。
- 利用者に対するアンケートと利用登録して利用していない人に対するアンケートでは挙がってくる回答内容が異なる。そのため、また違った方向性の利用促進策が出てくることになる。それを事務局で整理して御報告いただけるとありがたい。
- 書面参加の委員から御質問・御意見はあるか。

- ない。
- ◎ 議題2について、了解する。

議題3 市内循環バス（MMシャトル）及び乗合タクシー（むらタク）の見直し計画案について

【事務局説明】

- 資料3、資料4に基づき説明＜説明省略＞

【主な意見、質疑等】

◎ パブリックコメント、具体的な計画案、数値計算した収支の状況等を踏まえ、利用者にとっての利用しやすさと公共交通として運行する上での公平性とのバランスを考え、計画案の絞り込みを行い、その具体的な計画案が提示されたというところである。御質問・御意見等があれば伺いたい。

○ 3点質問がある。1点目について、資料3の3ページにて、「市民総合センター玄関付近にMMシャトルバス停の設置をしていただきたい。」という意見がある。今のバスの停留所は学園通り沿いにあり、東側に向かうバスの停留所は道路の北側にあるが、その辺りの歩道は非常に狭い。市民総合センターは高齢者や障がい者の方々が多く利用されており、また、市民総合センターの西側には小学校があり、子供たちも頻繁に通行しているため、危険な所だと感じている。さらに、この学園通りは比較的交通量が多く、バスが停留所で停車するときに後続の車両が追い抜いていくこともある。そういう状況もあり、この御意見のとおり、市民総合センターに乗り入れが可能であれば非常に安全が確保されると思う。このことに関して、市の考え方を伺いたい。

2点目について、今回のパブリックコメントにおいて、MMシャトルの路線廃止で特に影響を受ける地域の方々からの意見が多く挙がったと思う。そして、市民説明会では参加者数が比較的少ないと思う。廃止に反対する意見が多く挙がった中で、結論として市では考え方を変えずに現行案どおりで計画を進めるというお話であるが、今後、反対していたの方々にとっては「何で」というように感じ取るかと思う。その点、どのようにして市民の方々の理解を得ていくのか伺いたい。

3点目について、資料3の12ページのむらタクの利用者数及び収支の比較にて、通勤者に対する代替措置を御検討いただいたが、運行時間を3時間延ばした時に運行経費が740万円増加する結果となっている。こんなに増額するのかと感じた。もう少し運行経費を落とす工夫ができないのか伺いたい。

- 1点目について、実は今御指摘のお話については何年か前にも地元の方々、利用者の方々から同様の御意見をいただいております、半年ほど前、再び同様の御意見をいただき、その際に現場などを確認した。市民総合センター前を通過するのは玉川上水ルートであるが、玉川上水駅を出て西へ向かう場合の停留所は市民総合セ

ンターの一般車の出入り口付近であるが、一方、玉川上水駅へ向かう、東へ向かう場合の停留所はその反対側の車線の50mほど東にある。そこで降りた方々の中には車道を渡ってしまう人いるという話を聞いている。そこからあと50m少々東側に横断歩道があるので、本来そこを御利用いただくことになるが、遠回りになってしまうというような意識もあるのか、車道を横断してしまうというケースもある。そういったケースを生じさせないためにも市民総合センターに車両を乗り入れられないかといった御要望があった。それで当課の職員とMMシャトルを運行するバス事業者と現場を確認したが、今の市民総合センターの駐車場の配置では乗り入れに危険が伴ってできないという話があり、現状では市民総合センターの敷地内に乗り入れることは難しいと考える。

2点目について、市民説明会及びパブリックコメントの御意見をいただいた上で、むらタクの運行時間延長について検証したが、経費負担が大きいと、当初案どおり、令和3年5月にこの場でお示ししたとおりの案を進めることとした。MMシャトルの利用者の方々、100%の方に御理解いただいて、何の異論もなく運行できるというのが理想ではあるが、MMシャトルの路線廃止の影響を受けるという方々は少なからずいらっしゃる。そういった方々に御理解いただけるのがもちろん良いと思うが、100%の方に御理解いただく内容で地域公共交通を実現することは難しいと考えている。ただ、市としては当初案の通り進められるのであれば、令和4年4月から新たな運行ルートで開始した後にも、できる限りその利用者の方々の御意見をいただくようにし、適時・適切な見直しが必要になるかと思う。

3点目について、代替策の運行経費が約2,200万円であるが、この額は現在のむらタクの運行事業者に対して見積りを聴取したものである。その結果がこの数字ということなので、現実的な話となる。一方、左側の現行の計画案の数字は令和3年3月及び5月の会議で示した数字であり、これは運行事業者からの見積りの数字ではなく、試算結果である。試算結果が場合によっては少し低めの額となっている可能性があるため、計画案の試算結果の額と代替策の見積額の費用の差が大きく膨らんでいる。

- 1点目について、検討の結果、市民総合センターの敷地内への乗り入れは危険であるということに理解した。

2点目について、100%の方に御満足いただくというのは難しいと私も理解している。一方、存続を求める声は今後ずっと聞かれると思うので、ぜひ丁寧に、利用者の方々に説明していただきたい。また、特に通勤目的での利用者にとって、令和4年4月から急に通勤手段が無くなることで非常に不便となり、仕事にも影響を与えてしまうということも考えられる。そういった通勤目的での利用者の方々に対して特に丁寧に説明をしていただきたい。

現行の見直し計画案において、交通不便地域、具体的にこの地

域というのがもしわかれば教えていただきたい。バス停までの距離がすごく遠くなってしまおう方が出てきてしまうような地域、前回の資料で示されていたような交通不便地域について伺いたい。

- ◎ 交通不便地域の算出方法として、現行の見直し計画案ではむらタクの利用登録可能エリアが拡大することで交通不便地域が無くなっていく。
- むらタクの利用登録可能エリアの拡大によって交通不便地域は一切無くなるのか伺いたい。
- 前回資料にピンクの丸を重ね合わせながら検証している図があり、それによるとむらタクの利用登録可能エリアを拡大することで交通不便地域が無くなる。
- ◎ バスという交通手段を利用することはできなくなるが、代替交通手段としてむらタクを利用してもらえると交通不便地域は無くなる。ただし、通勤目的でMMシャトルを利用していた方々は武蔵砂川駅に行くことができなくなった、そういう意味では交通不便が残る。今回の計画案の中でそのような利用者の方々のむらタクの利用を鑑みて利用者数や収支を試算してみた。
地域やMMシャトル利用者の利用目的地次第で利便性が悪くなる場所は残ってくる。
- 前回会議の資料2の34、35ページにて、交通不便地域が斜線で表されている。これを見て私は交通不便地域があると解釈したが、交通不便地域が無いということで相違無いか。
- ◎ 今回の計画案にてMMシャトルの武蔵砂川ルートが無くなり、むらタクの利用登録可能エリアを拡大した。そうしたときに、交通不便地域がどう変化したのか、事務局に回答していただきたい。
- 前回会議の資料2の34、35ページにて、既存の交通不便地域は黒の斜線で表し、計画案で拡大する交通不便地域はピンクの斜線で表している。計画案では伊奈平二丁目と記されている所にあるバス停が無くなることで、この辺りが交通不便地域となる。こういった状況ではあるが、むらタクの利用登録可能エリアを拡大する等で、交通不便地域が無くなるというのがそれ以降のページに記載されており、前回説明した。交通不便地域についてはむらタクの利用登録可能エリアを拡大することで対応する。
- 交通不便地域が無いということで理解した。
3点目について、現行の計画案では試算額、代替策では見積額であるが、試算はしていないのか伺いたい。
- 試算したが現行の計画案でも見積額を聴取している。現行の計画案では今まで1,500万円ほどで示した試算結果に対して、むらタクの運行事業者からの見積額は約1,800万円となり、試算額よりも多くなる。1,800万円という見積額の結果から見ると、代替策の2,200万円とは400万円ほど増額となる。
- 代替策は2,200万円程度であるが、この額が少し下がる可能性があるのか伺いたい。
- 可能性はある。

◎ 今の話で見ると、見積りベースで運行経費の額を比較すると、代替策では400万円分の増加が生じる。利用者1人当たりの市の負担額は14,000円程度が、8,000円程度になる。利用者1人当たりの市の負担額に関して、今の資料では、1,263円の現行の計画案から代替策に変更した場合、増加する利用者1人当たりの市の負担額は13,922円となり、現行案の額の10倍となっているが、見積りベースで比較すると、1,263円の現行の計画案から代替策に変更した場合、増加する利用者1人当たりの市の負担額は8,000円程度となり、6倍～7倍程度に相当する。いずれにしても、利用者1人当たりの市の負担額は増額となるということを示す資料である。この点について、負担額の差が開いて見えてしまいよろしくないのでは、示すときに算出ベースを合わせた方がよい。原単位は揃えて表記していただきたい。例えば、表中の現行の計画案のところに「見積り」とか「試算」とかを表記すると見る方も理解しやすい。

人の移動を1人でも助けてあげたい、移動を支えたい、その思いが先走ってしまうと、武蔵村山市全体の税負担から考えると非常に大きな問題を抱える。一方で、利用者1人当たりの市の負担額だけを見て地域の方々の公共交通の利用を無くしてしまうということも問題であり、公共交通を考える上で難しいことである。これから各所で説明していくにあたり、どのような実態があり、その上でこの計画に切り替えなければならない、といったところを相互理解していくためには正しい数字を見せることが事務局の体制として私は望ましいと考える。ぜひ丁寧にしていきたい。

計画案から代替策に変更することで利用者1人当たりの市の負担額は6～7倍増える。国土交通省からの指導が強化されていることもあり厳しく取り扱われることになるが、むらタクの運行時間を延ばすことで運転手の労働時間が延びる。例えば、これまで1日運転手1人で運行できていたことが運行時間延長に伴って2人の運転手が必要となるといったように、それだけで労働単価が上がる。そういった面で、増額分はやむなしだろうと思う。ただ、事務局としてできるだけ経費を抑えること、運行事業者として経費が自治体に支えられる金額として適切であるかということ、こういったことを含めて丁寧に検証していただきたい。

- 資料3の計画案につきまして、試算として算出をさせていただいたが、代替案と同様に見積りに統一して示させていただく。
- 今回用意された代替策は1つであるのか、複数あった案の中でこの代替策が採用されたのか伺いたい。
- 本日提示した代替策であるむらタクの運行時間拡大案の他に代替策は検討していない。市民説明会、パブリックコメントでいただいた御意見の中で、武蔵砂川ルート廃止によって、通勤目的でのMMシャトル利用者の方々からするとむらタクに切り替えたとしても朝早い時間、夕方もう少し遅い時間でないと利用しにくい、代わりにならないといったものがあった。そこで、むら

タクの運行時間を3時間延長した場合という代替策を1つだけ用意した。

- 運転手の労働時間について非常に大事なことだと認識している。提示された代替策では実施の妥当性が低いということは理解したが、他の代替策を検討されていないということであれば別の案を考えてみたら良いと思う。

あと、私は実際に通勤目的でMMシャトルを利用することがあり、午前7時から午後7時までむらタクの運行時間を延ばしていただけるのはありがたいが、この運行時間帯では毎日遅刻することになる。通勤目的でMMシャトルを利用する方々にとって、そのMMシャトルが無くなってしまったら困る。そういう方々に特に丁寧な説明をしたほうが良いと思う。

- 私が携わった他の自治体でもMMシャトルに相当するようなコミュニティバスが消える、あるいは民間バスが消えるといったケースを経験している。そのケースの中でどのような策を打ち出したかという1つの例としては、バスが無くなる代替としてデマンド運行を実施するが、その運行時間帯に合わない方々もいるため、自治体が駅の周辺に駐輪施設といったものを確保し、通勤目的の移動をサポートした。自転車活用できる方は1つの交通手段としてこれを活用するという、サイクル&ライド、そういう形式を推奨したところもある。むらタクのサービスを拡大することではなく、他の交通手段で移動を総合的に支援できるようなものはないかということも考えることも大事である。その観点で、通勤目的の移動者と属性の異なる日中時のMMシャトルを利用する高齢者や要介護・要支援の方々に対して、少し無理を言っても活用できる手立てがあるかどうか、市から情報提供できるものがあるかどうかを検討していただきたい。

- 書面参加の委員から御質問・御意見はあるか。

- 3名から4件の御質問と御意見が挙がった。まず1点目、パブリックコメント・市民説明会の意見が全く反映されていない。東京都デマンド交通の導入支援という補助金などを利用してむらタクの利用時間の拡大や利用促進の広報活動を織り込んだ上で、利用者に対する周知・理解が進まないうちは廃止をするべきではない。

2点目について、武蔵砂川ルートへの廃止に対する御意見がパブリックコメントで複数寄せられているが、この廃止案を修正する可能性はもう無いのか伺いたい。

3点目について、MMシャトルの武蔵砂川ルート廃止によって、武蔵砂川駅の利用者の方々にむらタクの運行台数を1台増やすだけで移動の代替となるかがはっきりわからない。

4点目について、新型コロナウイルス禍において緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の発令により、20時以降の利用者数の減少が考えられることから、今後の状況を見据えた中でMMシャトルの運行本数や運行時間帯の検討も必要であると考えている。

- 今の御意見・御質問に対する事務局の回答を伺いたい。

● 1点目について、資料3の代替策で今回パブリックコメント・市民説明会の御意見を踏まえた検証を行った。MMシャトルを廃止しないでいただきたいという御意見があるが、西ルートについてはむらタクで代替するという計画案で対応し、武蔵砂川ルートについて、運行経費及び利用者1人当たりの負担額の関係から現行の計画案を提案する。

2点目について、計画案について今後庁内で検討をし、そこで色々検討していく中で進めることになる。

3点目について、利用者全員の方に交通の代替として利用いただくことは難しい部分はあると考えている。

4点目について、新型コロナウイルスの影響でMMシャトルの利用客が減少しているということは理解している。しかし、過去にルートの再編を行ってきたが、運行本数や運行時間帯について、利用者数に応じてその都度増便・減便することはこれまで実施していないということもあり、現状、見直しの検討は難しいと考えている。

◎ 武蔵村山市のMMシャトル・むらタクは、過去に何度もルート変更等をしている。鉄道駅が無い自治体ということで、通勤としてのコミュニティバス、日中時の施設利用のコミュニティバス、その両面を備えた形式で運用しなければならない。私が武蔵村山市のコミュニティバスに関わっていた時、市の負担額は7,000万円相当であったが、現在1億円を突破している。サービスを拡大という表現が良いかわからないが、市の負担額は拡大してきている。むらタクを導入した当初、利用者数はあまり伸びていなかったが、高齢者や要介護・要支援の方々の市内利用という点では利用者数の増加が見える。利用登録者数は伸びてきているが、現在の需要は下がり気味ということで、何かテコ入れしなければ困るという観点もある。ただし、高齢者や要介護・要支援の方々の日中時の移動を確実に担保するものが動いており、そういった側面では、利用登録可能エリアを拡大することで高齢者等の移動支援に深く効いてくるであろう。これが事務局の基本的な考え方として今回のむらタクの利用登録可能エリアの拡大といった案に通じている。

それと、武蔵村山市では昔から武蔵砂川という所に問題を抱えていた。「バスの定時性の確保が厳しい」、「バスが駅前で待機できない」等、様々な問題を解決しながら進めてきた。しかし、その中でも利用者数が伸びてこない。通常、バス事業者の観点で見ると、採算性によっておそらく早期の段階でこの路線を廃止するだろうと思う。そのような状況の中で、市民の足、通勤目的の移動、そこをこれまでがんばって維持してきたが、行政判断で今回の計画案を打ち出している。その思いをどう受け止めていくかということになる。

これから決議に入る。来年の4月に運行開始を想定するということで、それまで約半年あり、住民の方々に理解を得られるようにどのような説明をどのように展開するのか、どういう結論に

なったとしても必要である。否決された場合、利用者が伸びない状況において、更なる負担額を市が抱えるということで、MMシャトル利用者を含めた市民の方々に理解していただくような説明を徹底的にしなければならない。公共交通は利用者がいなければ無くなる、そういうことを住民の方々にまず理解していただくように説明し、理解を得るような対応をしなければならない。可決された場合、MMシャトルの利用者で利用できなくなる方々、交通機関の仕組みとして利用できなくなる方々、費用負担が増額する方々等に対する丁寧な説明、理解を得るような対応をしなければならない。いずれにしても、事務局は住民の方々への丁寧な説明ということをしなくてはならない。その両面を踏まえて、皆様に御判断いただくことになるかと思う。

令和4年4月から公共交通の運行方式を再編し、その後、毎月変更というわけにはいかないが、やはりその運行方式を別の方式に変えていくということになれば、利用者の利用における問題点や支援の不足について検証し、この運行方式を皆様にお諮りいただく中で変更していくこともこの会議の場でできる。継続的に公共交通を見ていくということ意識された上で判断していただければと思う。

それでは、皆様の意思を再確認するために挙手による採決を行う。今回提示された代替策において、むらタク利用者1人当たりの市の負担額の観点での公平性と運賃負担を考慮した結果、事務局は先に示した現行の計画案を基にした案で来年の4月1日から実施するという結論となった。御賛同いただける方は挙手をお願いします。

(賛同：9名、反対：2名)

- ◎ 書面で参加している7名はどうか。
- 異議なしが6名、異議ありが1名である。

本会議と書面会議の合計

(賛同：15名、反対：3名)

- ◎ 過半数に達する15名の御賛同があったため、今回提示された内容にて来年の4月1日から計画変更を目指して進めていただく。先ほど説明したが、地域の方々の交通様式が大きく変わるため、丁寧な説明が必要となる。それと、むらタクを利用登録しているが利用していない方々があり、利用登録可能エリアを拡大しても、このエリアの方々がむらタクを自分たちの交通手段になり得るのかという考えと向き合うために丁寧な説明が必要となる。そういった、どのようにして住民の方々に理解していただけるのか、そのための取組を検討して進めていただきたい。

議題4 その他

【主な意見、質疑等】

- この度、議題3について承認していただいたので、参考資料1及び2の道路運送法に基づく地域公共交通会議の協議が調った

	<p>ということとなる。次回の地域公共交通会議の開催については、処理する事項が発生した段階での実施を考えている。開催日時は追って連絡する。</p>
<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 <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; height: 40px; margin: 5px 0;"></div> </p> <p style="text-align: right;">傍聴者： <u> 2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>