

第4号様式(第10条関係)

第5回会議録(案)

会 議 名	平成23年度第5回武蔵村山市地域公共交通会議
開 催 日 時	平成23年12月20日(火) 午後2時～4時
開 催 場 所	市役所4階401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)、若田氏(村上委員の代理)、笹沼氏(甲斐委員の代理)、関根委員、江郷委員、山崎委員 欠席者：吉永委員、若林委員、鶴澤委員 事務局：都市整備部長、都市計画課(課長、主査、主任)
議 題	1 第4回会議録の承認について 2 施策推進に向けた対応方針の検討及び市内循環バス見直し運行計画の策定について 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 市内循環バスのルートについては、通勤時は案のとおり了承され、日中時は、東西横断ルート(仮称)のみ案を修正することとなった。 議題3について 次回の開催日については1月下旬とする。
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4回会議録の承認について ● 資料5-1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 施策推進に向けた対応方針の検討及び市内循環バス見直し運行計画の策定について ● 資料5-2に基づき説明。＜説明省略＞ 【主な意見、質疑等】 ○ ルートの議論をする上で、100円運賃を継続するのかどうか実験の評価をすべきではないか。日中時の東西横断ルートのような長距離路線は、民間バスでは400～500円、タクシーだと3,500～4,000円程度かかるようなサービスだが、それを100円で運行するのか。競合しないとしているが、運賃差がこれだけあると同ルートでなくとも影響がある。民間バス事業者としては運賃差が余りに大きく疑問がある。 ● 100円運賃は3月までの試行という予定で実施している。12月に実験の評価解析の調査委託を予定している。運賃に関しては大きな検討課題としてこの会議に諮りたいと考えているので、結果が出るまでもう少し待って頂きたい。 ◎ 運賃に関してルートと同時に検討するような日程的な余裕はあるのか、スケジュールについて説明してもらいたい。

- スケジュールは決定していないが、ルートが決まればダイヤに関して議論して頂き、警察との協議、市民への提示・意見募集を進めていく。そのような流れで4月から再編実施というのは難しくさらに3ヶ月程度は要すると考えており、また100円運賃に関しても協議時間を要すると考えている。
- ◎ 本日の会議はルートに限定したものとし、運賃に関する評価が出た段階で改めて議論を行うということで進めたい。
- 通勤時は駅を目的地に、日中時は拠点施設を目的地にして利便性が上がっている案かもしれないが西側の地域は不便な状況である。財政面と地域サービスのうち地域サービスを優先して考えれば、バランスとして玉川上水ルートが多すぎる印象がある。
- 財政面と地域サービスは一緒に考える必要があるのではないか。多くの人に乗るよという視点が大事だと思う。
- ルートを検討している中で偶然に学園に乗り継ぎポイントができた。そのようなポイントができたのは循環バスとして良いことと考えている。今回のOD調査結果から西側の利用率が低いことが分かっており、そのような需要の少ない地域ではサービス低下につながらないようにコミュニティタクシーの検討も視野に入れて考えており、今後会議でも議論して頂く予定である。
- ◎ 利用者が多いところは本数を増やし、利用者の少ないところは利用を促進するという考え方が必要である。一つの考え方として、伊奈平地区の運行をやめ、三ツ藤地区のサービスレベルを上げ、伊奈平地区は乗合タクシーで対応するという方法もある。どちらの地区も運行するというと乗合タクシーを導入するという理屈は成り立たなくなる。
- ルートが決まった段階でダイヤを組みコストを提示していくことになる。通勤時はすっきりしているが、日中時の長距離ルートが問題と考える。往復を乗務員一人で担当させることは難しいかもしれないので、長距離ではなくイオンモールまでとした方がいいのではないか。2つの経由とすることも両方の地区のサービスレベルが低くなるので、どちらかに絞った方が好ましい。伊奈平地区は既存バスの昭島方面があるので、三ツ藤ルートに絞るべきかと思う。また、100円運賃はどうするのか考えてもらいたい。
- P1の施策の推進に向けた対応方針の中で、一般路線バスの内容に踏み込んで記述があるが、事業者と認識がずれている場合はどうするのか。
- これまでの議論を踏まえて検討した結果として記述しており、今後協議させてもらいたいという趣旨で記載している。
- P3の市内循環バスのルートの見直しの中で、既存バスルートとの競合を避けるという考え方があるが、変更しない青梅街道部分はかなり長い区間で競合している。変更部分に限るということで

あるのならその旨記載してもらいたい。

- ◎ 現在のルートは以前40～50%の重複率を10%程度下げたものとなっていると思うが、今回の案はさらに変更部分の重複率を下げるように見直している。ただ、重複がなくなるわけではないので表現は改めた方がよい。

- 日中時の東西横断ルートはどのくらいの時間がかかる路線か。長時間・長距離の運行ということは本数が少なくなることを意味しており、イオンモールで止めて乗り換えをするようにした方が合理的ではないか。また、三ツ藤住宅の中は通れる可能性はどのくらいあるのか。
- 東西横断ルートは1時間弱の運行となる見込みである。このルートを設定した背景には、西側地域から村山医療センターまで乗り継ぎなしで行きたいというニーズがあった。また、三ツ藤住宅内の通行は住民の利便性向上につながると考えており道路構造上も問題はないが、住民以外の通行禁止という規制がかかっている地域であるため、交通管理者と協議を始めている。
- ◎ 東西横断ルートについては、玉川上水駅ではなく上北台駅へ接続するようにすれば距離・時間が短くなる。
- 村山医療センター止まりとしてもいいのではないか。
- 東西横断ルートの検討にあたっては、乗り継ぎポイントとの接続、玉川上水ルートの増便という狙いもあった。
- 全てを長距離運行とするのではなくイオンモールで折り返す便もあっていいのではないか。
- ◎ 今後ダイヤを組む段階で見直しが必要な箇所は出てくると思うので、次回以降また議論することもある。
- 日頃、市へ寄せられる意見の中に、市の西側地域から病院へ行けるようにしてほしいという声が多く、それにも応えたいと考えた。
- ◎ 乗り継ぎをしてもらうという考え方もあると思うが、病院へ行くような人にとっては乗り継ぎがない方がよい。
- そのようなケースこそコミュニティタクシーの出番だと思う。また、西側地域のサービスレベルだがP9の図にもあるように、いなげやの東側には南北方向のバスが走っているのではないか。
- ◎ 地域の人々がどう受け止めているかということは考える必要がある。バス路線があることと行きたい方向に行けるかというのは別問題になる可能性がある。武蔵村山市の公共交通の不便地域の考え方として市内の主要施設を利用できない地域とすれば対象になる地域である。また、三ツ藤経由か伊奈平経由かということについては、サービス水準が1/2になることに地域の人たちが問題ないと受け止めれば良いが、こまめなサービスを望むのであれば、どちらにも不満が残る形ではなく、どちらかに集中させてもう片方には個別のケアができる方策を導入するという考え方が事務局にはあると思うが、そのあたりの考えが十分に伝わっていないと思う。

- 市は公共交通にどれだけのお金を投入するつもりがあるのか。際限なくお金があるわけではない中ではルートはどこかで切らなければならないこともある。また、多くの乗り継ぎポイントを設定しているが、現状の運行本数から乗り継ぎがうまくいくポイントをそんなに多く設定するのは困難である。
- バスは現状維持を考えているが、コミュニティタクシーに関しては何も決まっていない。この会議で意見をもらった上で、市で必要経費を試算して検討する予定である。

- 伊奈平地区は昭島や立川へ出るには便利だが、市民会館や病院に行けるバスがない。
- ◎ 現在の案では伊奈平地区から市役所へは乗り換えになる。また三ツ藤と交互運行なのでサービスは1/2となる。地域としてそれを選択するのか、あるいは乗合タクシーを考えるのか。地域にとってどういう利用がいいのかを考えて選択する必要がある。

- 通勤時の上北台ルートはラッシュ時で何分ぐらいかかるのか。
- 35~40分程度である。
- 上北台ルートは青梅街道で路線バスと重なっている区間が長く民間バス会社からすると理に合わない面があるかもしれない。また、西部地区の人はどこの駅に行くにも時間がかかるので、神明地区を経由せずに青梅街道を直進すれば上北台駅の到着が早くなると思うがどうか。
- 重複の多いかたくりの湯以西は利用が少ないので少し本数を減らすということは考えている。また、神明地区は利用が多いので現在のルートは維持したいと考えている。

- 乗り継ぎポイントが多いが、乗り継げるというだけでターミナルとは違うのか。
- ◎ バス車両が方向転換できるのがイオンモール、総合体育館、かたくりの湯ぐらいで、市役所は民間バス路線も集まっていることから拠点性はある。乗り継ぎがないのが理想だがそうもいかない。安全に乗り継げる機能を確保するということも大事である。

- ターミナルとなるイオンモールと市役所を通り、かたくりの湯へ行くサイクルが充実できると思うがどうか。ライトバン程度の車両でいい。
- ◎ 例えばトランジットモール※として一定区間内で自由に乗降させるというシステムがあるが、商業施設等の利用が集中するような中心部のまちの考え方である。
- ※ トランジットモール：中心街の通りを、一般の車両通行を抑制した歩行者専用の空間とし、バス、路面電車等、公共交通機関だけが通行できるようにした街路
- 伊奈平地区のバス停は工場側にあるので、住宅街にも設置して