

会議録（会議要旨）

会議名	第7回武蔵村山市内循環バス検討協議会
開催日時	平成20年1月11日（金） 午後1時30分から午後3時30分まで
開催場所	301会議室
出席者及び欠席者	<p>（出席者）</p> <p>委員：加藤 敬成（小椋氏の代理者）、佐藤 達雄、金井 治夫、国田 正徳、斉藤 静子、茂野 宏美、高橋 薫、高橋 哲、中島 謙一、樋口 豊子、比留間 勉、藤井 敬宏（敬称略）</p> <p>事務局：企画財政部長、企画政策課長、樋口 雅秀</p> <p>（欠席者）</p> <p>委員：牧野 和宏、副市長（敬称略）</p>
議題	<p>1 報告事項</p> <p>（1）第6回市内循環バス検討協議会の会議結果について</p> <p>2 議題</p> <p>（1）市内循環バスのあり方について</p> <p>（2）その他</p>
結論	<p>報告事項</p> <p>（1） 第6回検討協議会の会議結果について一部修正の上、決定した。</p> <p>議題</p> <p>（2） 第8回会議については、3月21日（金）午後1時30分から決定した。</p>
審議経過 （は会長、副会長委員、は事務局）	<p>報告事項1 第6回市内循環バス検討協議会の会議結果について</p> <p>事務局から「第6回市内循環バス検討協議会の会議結果」について説明。 この会議結果で、何か御意見御質問はありますか。 前回決定した12月19日の開催については、報告事項の結論に入れたほうがいいのでは。 結論に入れさせていただき、決定としたいと思う。</p> <p>議題1 市内循環バスのあり方について</p> <p>以前、市民の意向調査という話をさせていただいたが、9月に調査を行い、市民がどのような要望を持っているのかを把握した。 この調査が協議会の開催までに終わっていただければよかったが、現在作業中のため、アンケートを中心にルートを探ってみるとどうなのか。また、庁内の検討委員会ではどういったルートを検討しているのか。さらに、この協議会での委員の皆様の見解はどのようなルートなのかの3つを提示してどのような差があるのかを見ることにより、検討して行きたい。</p>

なお、協議会の日程も遅らせてもらった。運行を当初予定からずらすことになるかもしれないが、市民にとってよりよい方策を考えたいと思う。

協議会での意見、庁内委員会のルートや委託調査のルートの概要について、途中経過であるが日本大学から説明させていただく。

検討経緯は、協議会ルート案、庁内委員会ルート案、委託調査ルート案の3案を集約したものであり、協議会と庁内委員会ルート案の確認とアンケートから見出したルート案を発表させていただく。

コミュニティバスの役割としては交通空白地域の解消や市民のニーズに応じたサービスの提供など、移動支援を目的とした公共交通サービスが求められている。

武蔵村山市は市内に鉄道がないため、駅接続のネットワークや福祉のネットワーク等が課せられている。

市には駅がないため、自動車に依存している。

通勤通学や公共施設への結節のため、これまでに何度もルート編成をしてきた経緯がある。

現在のルートは路線バスとの重複率は約30%であり、市内の半数が交通空白地域となっている。

現状として、年間輸送人数が32万人に対し、8,500万円が市の負担となっている。

武蔵村山市の交通環境が変化してきていることから、市民のニーズや地域の特性を把握することを目的に市民意識調査を行った。

調査方法は、市内3,000世帯にアンケートを配布した。回収率は29%であった。内容は市民ニーズを把握することを考慮し作成した。

結果については、公共交通の利用は50%を超えていて、最寄り駅は上北台駅や武蔵砂川駅が主である。

アンケートの回答をいただいた方は、バス停から200m以内に居住している方が多かった。

利用回数は40%以上の方が週1回以上利用している。

利用しない人の68%は他の交通手段を利用しているなどの理由であった。どの年代もほぼ同じ傾向である。

利用用途は買い物60%であり、どの地域も利用用途にほとんど差がないといった状況である。

要望路線は駅への接続やDCへの乗り入れが多い。

市民が重要と考える項目は運賃などである。

これらの要望を踏まえ、ルートを設定してみたところ、上北台ルートと玉川上水から市役所を結ぶ玉川上水ルート、武蔵砂川からグリーンタウンを結ぶ武蔵砂川ルートの3ルートとなった。また、日中はこの3ルートに加え、DCを中心に総合体育館やかたくりの湯を結ぶ西循環ルートを設定した。

上北台ルートは通勤通学等として、アクセス時間の短縮により利用者の増加を見込んでいる。

玉川上水ルートは市の南東部を細かく廻るルートを設定。

武蔵砂川ルートは伊奈平が交通空白地域との結果が出たことから、DC への路線を確保する路線となっている。

この3ルートとした場合は、路線バスとの重複率は20%に減少し、交通空白地域は8%減少する。路線バスとの競合が避けられ、交通空白地域の解消がなされている。

これにより、市民要望の80%をカバーしている。また、公共施設は現行路線と比較して新たに2施設のアクセスが可能となった。

今後、協議会ルート案と市内委員会ルート案も市民要望案と同様にGISを用いて検討を行う予定である。

市内委員会案として、一つは通勤通学、一つは公共施設、一つは休日という案も示されている。様々なルート案を分析、評価、集計し最終的に運行ルート案としたい。

本来は委託研究ベースであると報告して終了となるが、今回は、各ルートのメリット、デメリットを比較できる題材を作成し、協議会委員の皆さんに議論していただく。

資料も配付できればいいが、内部確認ができていないことから、今回は渡せないが、合意が得られれば次回に議論できるものをお出ししたい。

交通空白地域が減少しているとのことだが、建売住宅が増えている地域もあるので、定量的に見てどうなのかということも必要ではないか。交通空白地域を計算した根拠を提供していただけないか。

今の段階では無理である。委託調査が終わったあと市から提供するのであれば大丈夫であるが。

今回のルート案を紙ベースでいただいて検討したいと思うが可能か。

委託が終了していないということもあるが、ルート案については、次回の協議会までに用意する。

停留所ごとの乗降数は出しているのか。

推計ができないことはないが、かなりアバウトな数字となる。このくらいになるだろうというものはできるが、精度は変わると思う。

新青梅街道はどうか、新青梅街道の道からして無理のような気がするが。

現実にバス停が1か所あるため、無理ではないが潜在需要があるかどうかである。

協議会の中で最終的に通すか通さないかを決めればよいと思う。

比較検討する資料は必要となってくる。

3つのルートと比較しながら最終的なルートを決定するということになる。

市の将来の発展のためには畑の中を通すということも必要である。中間のルート案でもいいので検討資料として提示していただきたい。

協議会案の点線のところは人口密度が高い。

実線、点線と差別はつけていない。全て実線で記入したい。事務局で考えたのは、ルート案を4枚にすることも考えたが、比較する上で同じルート案があるので2枚にして作成した。点線も全て実線として取り扱っていきたい。

重複しているルート案は一つにまとめられれば一つでいいと思う。

日中時は公共施設をぐるぐる廻るということでもいいと思う。

方向として、数値化したデータでルート案を比較して委員の皆さんに検討してもらおうということはいかがか。

協議会のルート案をどうするか。重複しているところの扱いをどうするか。事務局と相談して提案したい。具体的な検討材料として委員の皆さんの意見がもれないように作成するということがか。

全体を通して意見があれば参考にさせていただきたい。

現行ルートとアンケートルートの比較で乗継をすることにより1循環あたりの時間が短縮されるとされ、往復で120分が70分になることにより本数が増え、今のバス台数で走ることとも可能となっているが。

あくまでも試算としている。現行ダイヤの中で試算したものであるが、条件としては10台に限定し運行すれば補助金の増はほとんど無いであろう。120分の循環がなくなることはかなりの改善が図れる。ただ、この乗継をDC以外で行うとすれば、ズレが出てきてしまうので、再度試算が必要となる。

20分間隔でバスを走らせた場合は15台必要となる。利用者増が期待できれば1台増やすなど考慮する余地はあるが。

今回3つの案が出されたので、この場で運行できるのかできないのかを検討する上では立川バスをオブザーバーとしてお願いしたい。

平成15年のOD調査から新しいOD調査はあるか。また、回収率29%というのはどうなのか。

これが最新である。

これから開発がなされ人口が増えてくる。このため最新のものが必要ではないか。

単年度での乗降客は平成17年度と平成18年度を比較して3万人増えているが、地域別のものはない。また、回収率29%については、市で別のアンケート調査も行っているが、統計学上は問題ないとの数字は出ている。本市とすれば300~400集まれば市域全体の統計となる。

協議会の中で総括的に協議していただくことは皆さんも認識している。

総括的に検討することは賛成である。その中で地域毎に検討していくことはどうか。平成15年からの4年間で住宅開発を行っているところは割り増しして補正をかける必要があるのではないか。

もし、あまりに違っていたら補正する必要があるが、誤差の範囲であれば補正は必要ない。補正をかけるのであれば全地域ということになる。

協議会の中で検討する試案として、総合評価して一番いい路線とすることになる。

今日は、考え方を決定させていただくということでいいのか。

そのとおりである。最終的に1人の思いであったり、委員全員の思いであったりとのことだが、次回、検討していただく案を作成する上での考え方を決めさせていただきたい。

休日と平日に分けることについて、休日は市役所へ行く人も少なくなることから、分けて考えるということの検討もできる。そういった判断を協議会でしていただきたい。

バス停の位置は、現行のバス停の位置を図面におとさないでバス停間隔が作れない。新規はある程度の箇所をおとすことになるが。

新規ルートのバス停位置については、現行と同一な形で出させていただきたい。ル

ートが決まってバス停間隔が適正なのかもルート決定後に議論していく。

通勤、通学は目的も行き先もはっきりしている。日中の循環は毎日利用する人はいない。ある人と話をしたら、高齢者にとってはありがたいと思っているようだが、高齢化して、バスの収益がますます安くなり、財政状況も悪くなってしまうので、平日の日中は1時間に1本の運行として、その時間に乗ってもらうということも考えられるのでは。

ダイヤの組み方としては、1時間に1本が基本である。市民の意向を考えてしまうと本数が増えてしまう。協議会でルートを仮に組んだ場合に現行のままのバス台数でいけるかというが増えてしまう可能性もある。こういったことを踏まえて検討したい。

立川バスにオブザーバーで来てもらって、一番分かっている人の意見を聞くことも必要では。ルートを決めるにはその方が早いと思う。

前回の協議会の後に立川バスに話をしたが、本日は都合により参加できないとのことだった。次回も出席していただけるよう話をしたいと思う。

考え方が、日中の高齢者は毎日同じところに行くことはないので、乗合タクシーのような形で、夜も飲食街を廻るようなものにした方が市民の利便性の向上が図れるのではないかと。最低限のバスルートにして他は乗合タクシーにするなどした方がいいのでは。

乗合タクシーの議論はこの会議を逸脱してしまうのでは。乗合タクシーのような福祉的なものは、一定の時間で走っているほうが交通弱者にとってはいいと思う。

市民ニーズの中で循環バスをどう廻せばいいのかを皆さんと考えなければいけない。考え方が乖離してしまっているのであれば別の考え方が必要となる。かなりの制約がある中で皆さんに検討を行ってもらっている。乗合タクシーについては別の検討が必要であるが、そういったことが考えられるということを経済協議会の報告書に盛り込むことはできると思う。この会議の当初の目的と少し外れてしまっているのを御理解いただきたい。

協議会の決め所を市全域の中でこのルートがベターであるということを見たい。

今回の資料については事務局と相談して、提示させていただく。

その他（次回協議会開催日程）

予備日として1月25日（金）を決定していたが、開催しない方向でお願いしたい。

次回の第8回会議については、平成20年3月21日（金）午後1時30分から決定した。

会議の公開・非公開の別	<input checked="" type="checkbox"/> 公開	傍聴者： <u>4</u> 人
	<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 ()	

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

庶務担当課	企画財政部 企画政策課 (内線：372)
-------	----------------------