

第9回武蔵村山市内循環バス検討協議会会議次第

日時：平成20年4月8日（火）

午後1時30分から

場所：市役所3階 301会議室

- 1 開 会
- 2 報告事項
 - (1) 第8回市内循環バス検討協議会の会議結果について
- 3 議 題
 - (1) 市内循環バスのあり方について
 - (2) その他
- 4 閉 会

平成20年4月8日
武蔵村山市内循環バス検討協議会

報告事項1 第8回市内循環バス検討協議会の会議結果について

このことについて、下記のとおり報告します。

記

資料1 会議録（会議要旨） P3～P8参照

会議録（会議要旨）

| | |
|-------------------------------------|---|
| 会議名 | 第8回武蔵村山市内循環バス検討協議会 |
| 開催日時 | 平成20年3月21日（金） 午後1時30分から午後4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（小椋氏の代理人）、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、樋口 豊子、牧野 和宏、藤井 敬宏、副市長（敬称略）</p> <p>オブザーバー：東大和警察署、立川バス(株)</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：中島 謙一、比留間 勉（敬称略）</p> |
| 議題 | <p>1 報告事項</p> <p>（1）第7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7回検討協議会の会議結果については資料のとおり決定した。</p> <p>議題</p> <p>（2） 第9回会議については、仮として4月8日（火）午後1時30分から、また、第9回もしくは第10回会議を5月14日（水）午後3時からに決定した。</p> |
| 審議経過 （○は会長、副会長委員、●は事務局、■はオブザーバー） | <p>報告事項1 第7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7回市内循環バス検討協議会の会議結果」について説明。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● この会議結果で、何か御意見御質問はありますか。 ● 無いようですので、このまま決定としたいと思う。 <p>議題1 市内循環バスのあり方について</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 今回配布した資料は、各ルート案を同一の土俵で検討することから作業を行ったものである。 ○ 運行改善の目安として10月を目指すのであれば、ダイヤが組めそうかななどの最終的な調整が近いうちに必要となる。決まったら市民に意見を公表して、市民からの意見をいただいた後、修正する。今後、3回程度は協議会を開催しなければいけないと考えている。 ○ 委員から資料が示されたので説明をお願いします。 ○ 前々回でいろいろな案が出たが、神明地区等のルート案についての根拠を作成した |

データである。

- まず、西ルートの一部について、体育館への乗り入れであるが、資料の赤が現ルート、青が新ルートである。どの程度の人が使うのかを確認するため、半径200m以内を黄色とした。これが単純に利用者として増える数である。体育館利用者は年間で77,569人であり、一日あたり253人の利用である。このうち利用者の30%を自家用車以外の利用と仮定すると76人となる。また、黄色の範囲内にある新たにバスを利用できる戸数は29件であることから、合わせて105人が利用できることとなる。
- 次に東ルートについては、ルートが紫色になった場合にどの程度、利用者が増えたり減ったりするのかを算出した。黄緑色は現ルートで半径200m以内に入る戸数、黄色は新ルートで半径200m以内に入る戸数を示したものである。新ルートで新たに増える戸数は15件、新ルートとなった場合、半径200mから外れるものは405件である。これらに年齢別等のデータを入れれば更に細かいものができる。
- 今回配布した資料について、各ルート案の比較、分析については、会長から説明をお願いします。また、「ものれーる」については、本市のまちづくり課がアンケート調査を行ったものの結果である。
- 資料2とアンケート調査結果について、ざっと説明させていただく。アンケート調査については、どの地域がどの交通手段を用いているかを把握するために実施したものである。市内3,000世帯で29%の回収率があった。年齢別としては、50歳以上が7割を占める結果となった。また、自家用車が多くを占めているが、通勤等のアクセスを考えた場合、エリア別での駅利用が見えてきた。
- 市内循環バスを利用しない人は、本数が少ないことや時間がかかることが問題であると思っている。
- 資料2の黄色の枠組みの中に書かれているものは、協議会に課せられた条件である。
- 立川バス(株)にはこのルートで大丈夫かどうかを見つけていただきたい。警察にはこの道路は問題があるなどの意見をいただきたい。
- 本来は民間バスと重複しないということが当然であるが、本市には駅がないことから、重複してしまっている。
- 市民アンケートのルート案については、通勤時間帯は駅直結型、日中はイオンモールを中心に施設を結んだものとした。
- 検討協議会の①～⑥については、委員の皆さんから独自にルート案を出していただいたものである。この中でそのルートが具体性を持つのかを議論したい。
- また、庁内委員会では、休日ルートとして休日は利用しないであろう施設をはずした形でのルート案となっている。こういったものを最終的にどうするかも議論したい。
- 評価にあたっては、検討路線として市民の声を最大にするにはどうしたらいいのかということから分析したものである。資料2の8ページにある①から⑧までの基準で分析したものが結果として示されている。
- 市民アンケートからのルート案は両方とも新青梅街道を走ることになっているが、バス停設置は可能か。
- それは考えていけないといけない。認められれば交通空白地域を減らすことになる。それぞれのいいところを組み合わせる方法もある。

- 実績として、村山団地の北側の新青梅街道にバス停が廃止されている。そういったことも含めて考えていく必要がある。
- 新青梅街道は家が張り付いていないと思うが。
- 路線の半径200mとすると数字が挙がってくる。
- 新青梅街道はイオンモールができて、渋滞する。
- 交通プラザに入らずに、人を下ろすことによって時間の短縮になる。利便性を高めるためには、それを考えることも必要である。交通プラザにこだわる理由はないと思う。
- イオンモールの交通プラザまで入らないで裏で降ろすことも議論して、一つずつぶしていけばいいのでは。
- バス停は、イオンモールの東に設けているが、市でイオンモール内に交通プラザを設置したことから、ここを使っていたらいいと考えている。
- 交通プラザの件は平日に道路は混まないの、平日は利用したほうがよい。
- この市にとっての利便性といったもの等、何を重視していかなければいけないのか。いろいろな意見を出していただいて、落とし所を決めていきたい。
- ルートの中で確認したいのは、警察の方には危険がある場所があるかどうかである。事故等の捕らえ方で説明していただければと思う。
- 幹線道路には、バス停は立てない方向で考えている。高齢者や車椅子利用が多くなっている中で、停車時の追突などの事故も怖い。現在はやむを得ない場合のみ警察に相談している。バスベイがあれば別であるが。
- 現在のルートで何か問題はありますか。
- 市内循環バスは歴史がある中で、ルートが複雑になってきていると感じている。乗客にわかりにくくなっている所もあると思う。神明は怖い部分もある。運転手の努力で事故は起きていないが、雪や大雨などで通れなくなることもある。逆にこのことで迷惑をかけていることもあると思う。
- 新青梅街道は市内で一番、事故の多いところである。通過は問題ないが、停車時に追い越すときなどは事故のもととなる。バス停をつくるのはむずかしい。条件が必要となるだろう。また、狭い道をかなり通るが、ある程度、道幅があるところを通ってもらったほうが安全である。飛び出しなどがあつた場合は乗っている人も怪我をしてしまうこともある。時間にゆとりをもったルートを設定してもらいたい。
- 新青梅街道が大きな課題となりそうである。
- 神明の坂は運転手の方に一旦止まってもらっているの、安全だと考えている。
- 評価で決めるとなると、通勤と日中の2つを走らせるということなのか。
- 組み合わせで考えるなどもできる。また、新青梅街道が駄目なら別のルートを考えなければいけない。
- コースの設定については、一つのルートの時間を短くして乗り換えをするなどの考えも出ていた。
- 次の段階では料金設定も考えていかなければいけない。
- 資料2の市民アンケート日中時の黄色ルートについては、バスのトリップが違うことからここだけワンコインで乗り継ぎを考えたものとしている。
- 委員それぞれが心の中で考えるルートがあると思うので、それをネットワークとし

て組んであげることが重要である。

- 休日は買い物による集客になるので、それも考えていきたい。
- 市民アンケートからの通勤時ルートは新・旧青梅街道を通ることとなっているが、ワンコインを考えているのか。
- ワンコインは考えていない。重複している路線は対キロ運賃でなければならないだろうと思う。
- 他市では1回の乗り継ぎを無料で行うなどしているため、そういったことはできると考えている。
- 基本的に重複率が多いところは、ワンコインはむずかしいと思う。他市でもワンコインは厳しくなっているところもある。
- 例えば、資料2の4ページと5ページで協議会③は一つのルートで協議会④は三つのルートが示されているが、対象とするルートをどう評価しているのか。
- 一つのもは一つで、三つのもは三つとして評価している。
- 市民アンケートからのルート案で通勤と日中にわかれているが、10台で運用は可能かどうか。
- ダイヤをひいてみないとわからない。また、通勤と日中をわけることについては、お客さんにとって理解できるようにPRすれば問題ないと思う。
- 極端にルートが違うのであればPRの仕方も考える必要がある。
- 分析としては、10台で運用可能であると考えている。
- 交通プラザでの乗り継ぎと新青梅街道と神明から議論していきたい。
- 神明は運転手に話を聞くと、利用者が一番多い。
- 武蔵砂川駅では立川市のターミナルを使わせてもらいたいと思う。
- 新青梅街道は大きな問題がありそうなので、はずす方向で考える。
- 必ずしもはずすのではなく、新青梅街道は回送的に走らせることもあるのではないかと。
- 新青梅街道のバス停は基本的にむずかしいので、バス停をつくることはしないこととする。
- 細街路は、委託では既存のルートの最小幅員を下回らないことを条件として設定している。
- 一つのルートをどう改良するかということで、議論を進めていきたい。
- 平日はイオンモールを核とするルートを考えてもらえればと思う。
- 神明についても日中だけを通すということも考えられる。
- どのルートをベースとして考えたほうがいいのか。
- 資料2の11ページの点数が高い順にしていけばいいと思う。
- 全体が網羅されているものをベストに近づけるようにしていけないといけない。
- 市民アンケート通勤時ルート案については、住宅地域の利用率や新青梅街道のあり方等の議論が必要である。
- 青のラインは玉川上水駅から音大の横を通っていくのはどうか。
- 音大の西側の道路は幅員が狭すぎる。
- 玉川上水駅の朝の様子を見たが、自転車の利用が高い。
- 武蔵砂川ルートの西側について、新青梅街道に出るのではなく、江戸街道を通した

ほうが良いと思う。

- 上北台ルートは片側を回送ということでも良いのでは。その分本数を多くする。
- 武蔵砂川ルートは武蔵砂川駅で止まっているが、玉川上水駅まで伸ばせば良いのでは。通勤・通学の時間の短縮を考えると、モノレールが南北に走っていることから時間短縮になるのではと思う。
- 鉄道と競合することや一路線が長くなってしまい本数が減ってしまう。一路線を短時間で運行するほうがメリットはあるのでは。
- コミュニティバスであることから日中はくまなく市内を回る。通勤・通学はなるべく路線を短くするほうが良いと思う。
- 今までは近くの駅までのバスがなく自家用車で送っていた。また、立川方面は路線バスで行くという人が多い。
- 江戸街道はどうするか。
- バス路線は重複するが、その重複は昭島方面へ向かっているので江戸街道でも良いのではと思う。
- 江戸街道は、道幅は広いが渋滞する。また、信号の間隔も短い。
- 新青梅街道と江戸街道はどちらが渋滞するのか。
- 右折レーンがないとどうしても車が止まってしまう。朝夕は新青梅街道のほうが車の流れは良い。
- 通勤時はスムーズな運行の仕方のほうが良いと思う。
- 通勤時は施設を回るということはあまり考えなくても良いと思う。
- 上北台ルートの新青梅街道は通らないという前提で話をしても良いのか。
- バス停の設置はナシということでお願いしたい。
- 神明は今までどおりでお願いしたい。理由は半径200m以内の居住者が多いからである。安全性についても事故は起こっていないことから問題ないと考える。
- これを個々に行っていたらもっと色々出てきてしまう。もっと短い時間で結ぶなどといった総合的なことを考えていったほうが良いのでは。
- 新青梅街道を通らないのであれば、朝日通りを通して良いのでは。
- 神明三丁目は開発を行っている。
- 朝日通りか東大和警察署の脇のどちらかを通らなければ上北台へは行けない。
- 神明ルートについて現行のままとするか、真っ直ぐにして新しい需要を入れるかを通勤ということを考えていただきたい。
- 時間的にはどちらも変わらないと思う。危険性だけが担保できるのであれば現行のままでも良いのでは。
- 神明は現行どおりということでいいか。
- 賛成である。
- 市民アンケート日中時はどうか。
- 日中時と通勤時はできるだけかぶらせたい。
- 神明は通勤と一緒にルートのほうが良い。
- 黄色ルートは西循環としているが、こういった運用でいいかどうか。
- 青色ルートについては、緑が丘を通らなくなるので日中だけは通ってもらいたい。
- 資料2の6ページにある庁内委員会の公共施設循環ルートの玉川上水ルートに置き

換えてもいいのでは。

- 資料2の6ページのルートはかたくりの湯へ乗り入れていないが、イオンモールで乗り換えができれば問題ないのではないか。
- 市民アンケートの日中時の方が利便性はいいのでは。
- 江戸街道をもう少し延ばせば村山団地の人も乗れるようになる。
- 料金はどうか。
- 対キロ運賃制をとったほうがいいと思う。
- 循環することになるので、右回り、左回りが必要になる。
- 両回りをつくと不効率になる。
- 大南の需要はあると思う。
- 日中にはバス利用者は高齢者が多くなる。市内に行くバスがないので村山団地に通してあげないといけない。少なくとも江戸街道を通してあげないといけない。
- 市民アンケート案で村山団地を通すとなると大南の人が市内にいけなくなる。
- 協議会②の案を利用して、イオンモールに入るということでいかがか。
- かたくりの湯へは乗り換えとする。
- 赤色ルートを基本的に通勤時と同様とする。
- 緑色ルートは新青梅街道を通らないか、通ってもバス停は使わない運用とする。
- 乗り換えが出来ればいいと思う。
- 黄色ルートは乗り換えを前提としたルートと位置づける。
- 修正したものを踏まえ、立川バス(株)に検討していただいて、プレゼンする内容の確認をしていただきたいと思います。
- 今後のスケジュールは、本日いただいた意見をもって、早ければ5月1日の市報やホームページで市民から意見をいただきたいと考えている。
- ルートをつくる作業に関して、時間もないことから、会長と副会長と事務局でルート案を作成していきたいと考えている。これらのチェックは責任をもって行わせていただく。委員の皆様には郵送等でお送りしたいと思う。
- バス停の位置が決まらないと市民に意見を求めてもしょうがないのでは。
- バス停を凶面におとってしまうとそこから苦情がきてしまうので、ルートが決まればバス会社と調整して決定していきたい。

その他（次回協議会開催日程）

ルート案の内容を見て、大丈夫となれば問題ないが、もし、もう一度内容を協議会に諮ったほうがいいとなった場合を考えて、仮で4月8日（火）午後1時30分からお願いしたい。

また、4月の開催に関係なく、5月14日（水）午後3時から開催することに決定した。

議題1 市内循環バスのあり方について

このことについて協議いたします。

(資料2) 第8回市内循環バス検討協議会におけるルート案について
(資料は当日配布させていただきます。)

議題2 その他

このことについて、下記のとおり協議します。

記

1 次回協議会開催日程

第10回会議

平成20年 5月14日(水) 15時00分～

第11回会議

平成 年 月 日() 時 分～

5月

| 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

6月

| 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 29 | 30 | | | | | |