

武蔵村山市内循環バスのあり方について
(報 告)

平成20年11月
武蔵村山市内循環バス検討協議会

はじめに

武蔵村山市内循環バス（MM シャトル）は、昭和55年の運行開始以来、市内の環境変化等に対応するため、1路線運行から最寄りの鉄道、モノレール駅や公共施設、病院等を連絡した3路線運行に再編するほか、村山温泉かたくりの湯や大規模商業施設への乗り入れを行うなど、数度にわたり運行体制の見直しを行ってきた。

現在では、年間30万人以上の皆様に利用され、通勤・通学や各種公共施設へのアクセス、病院への通院など、市民の日常生活の足として利用されている。

また、日産自動車村山工場の跡地に病院の開院、大規模商業施設等が開業されるなど、今後の市内環境の変化や新たな交通需要に的確に対応し、市民ニーズに応じたより効率的・効果的な運行を行う必要がある。

そこで、本協議会は、市長の求めに応じ、市民ニーズに応じたより効率的・効果的な運行を行うために、運行ルートや運賃等を検討し意見を集約した。

ここに、その結果を報告するものである。

なお、本協議会は道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づく地域公共交通会議として設置し、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様や運賃に関する事項等を協議したものである。

目 次

1	検討の目的	1
2	検討の方法	1
3	市内循環バスの現状	1
	(1) 市内循環バスの経過	
	(2) 市内循環バスの運行の目的	
	(3) 市内循環バスの運行ルート	
	(4) 市内循環バス運行経費推移	
4	多摩地域のコミュニティバスの現状	4
	(1) 多摩地域のコミュニティバスの運行自治体数	
	(2) 運賃	
	(3) 市負担額と住民1人当たりの年間負担金	
5	市内循環バスの課題整理	5
6	市内循環バスの運行見直しに当たっての基本的な考え方	6
7	市内循環バス運行ルート改善について	7
8	運行ルート変更案に対する市民意見	12
9	今後の検討課題について	15

【参考資料】

- (資料1) 武蔵村山市内循環バス検討協議会設置要綱
- (資料2) 武蔵村山市内循環バス検討協議会委員名簿
- (資料3) 武蔵村山市内循環バス検討協議会の検討経過

1 検討の目的

今後の市内環境の変化や新たな交通需要に的確に対応し、市民ニーズに応じたより効率的かつ効果的な武蔵村山市内循環バスの運行を行うため、市長の求めに応じ、武蔵村山市内循環バスの運行改善案について意見を述べるものである。

2 検討の方法

本協議会は、市民アンケート、市内部で組織する「武蔵村山市内循環バス検討委員会」、本協議会委員によるルート案について、路線ごとに評価を行い、総合的に判断した後、市報とホームページで市民意見を募集した結果に基づき、運行ルート等の改善案についての検討を行った。

3 市内循環バスの現状

(1) 市内循環バスの経過

本市では、市内に軌道交通がないという交通事情を踏まえ、市内の交通空白地域の解消や公共施設の連絡等、通勤・通学者を含めた市民の足を確保することを目的に、多摩地域の他の自治体に先駆け、昭和55年7月から市内循環バスの運行を開始した。

その後、昭和63年に一部運行の見直しを行い、平成11年10月には都市計画道路等の整備や地域開発などの諸情勢の変化、また、近隣に多摩都市モノレールが一部開業されたことなどを受け、それまでの1ルート運行を3ルート運行に再編し、鉄道・モノレール駅への結節を図るほか「村山温泉かたくりの湯」への乗り入れを行ってきた。

また、平成17年6月には、日産自動車株式会社村山工場閉鎖に伴い、工場跡地に病院や大規模商業施設などが開業することや少子高齢化の進展など、取り巻く環境の変化に対応するため、運行ルートの見直しを行い、平成18年11月からは大規模商業施設が開業したことに伴い、同施設内に設置された交通プラザへの乗り入れを行い、現在に至っている。

今後も市内環境の変化や交通需要の変化が予測されることから、こうした市内環境の変化に的確に対応するとともに、市民ニーズに応じたより効率的・効果的な運行を行う必要が生じている。

(2) 市内循環バスの運行の目的

本市は市内に鉄道などの軌道交通がないという交通事情や多摩都市モノレールの早期延伸を実現するといった本市独自の交通政策課題がある。

このため、本市の市内循環バスは、「交通空白不便地域の解消」、「高齢者、障害者などの交通弱者への足の確保」及び「環境負荷への軽減」など、多くの自治体で運行されているコミュニティバスの運行目的に加え、鉄道・モノレール駅、病院などを連絡し、通勤・通学者を含めた地域社会へのア

クセスの手段とした市民の足として利用できるバスシステムの構築を図ることを目的としている。

(3) 市内循環バスの運行ルート

現在の市内循環バスは、上北台駅を起点に市役所、三ツ木地区会館を経由し、上北台駅を終点とする「東西横断ルート」、玉川上水駅を起点に村山団地、市民総合センター、市役所、村山温泉かたくりの湯を経由し、イオンモールを終点とする「東ルート」、武蔵砂川駅を起点に伊奈平公園、グリーンタウン武蔵村山を経由し、イオンモールを終点とする「西ルート」による運行を行っている。

ただし、日中の時間帯には、東ルートと西ルートが連結した「東西連絡ルート」として運行し、乗り換えなしでそれぞれ玉川上水駅方面、武蔵砂川駅方面へ行くことができる。

運賃は、市内を運行する他の路線バスと同様に、初乗り170円で距離によって運賃が変わる「対キロ区間運賃制」を採用している。

また、運行車両については、現有車両11台のうち、3台については高齢者・障害者に配慮したノンステップバスを採用し、この車両には、市政情報のPR手段として「多摩都市モノレールの延伸」、「村山温泉かたくりの湯」、「都立野山北・六道山公園」をテーマにしたラッピングを施し、多くの市民から親しまれている、なお、3ルートの概要については次のとおりである。

【東西横断ルート】上北台駅～市役所～三ツ木地区会館～市役所～上北台駅

路線距離		循環 16.9 km		
停留所数		38箇所(上り 17、下り 21)		
所要時間		1循環 約70分(上北台駅～富士見通り～上北台駅)		
運行時間	平日	始発	上り(富士見通り発) 6時18分	下り(上北台駅発) 6時28分
		終発	上り(富士見通り発) 21時22分	下り(上北台駅発) 21時42分
	土休日	始発	上り(富士見通り発) 6時18分	下り(上北台駅発) 6時42分
		終発	上り(富士見通り発) 21時19分	下り(上北台駅発) 21時38分
便数	平日	21本/日		
	土休日			

【東ルート】玉川上水駅～市民総合センター～市役所～イオンモール】

路線距離	往路 11.3km 復路 13.3km			
停留所数	46箇所(上り 23、下り23)			
所要時間	往復 約60分(玉川上水駅～イオンモール～玉川上水駅)			
運行時間	平日	始 発	上り(イオンモール発) 6時24分	下り(玉川上水駅発) 6時55分
		終 発	上り(イオンモール発) 21時12分	下り(玉川上水駅発) 21時53分
	土休日	始 発	上り(イオンモール発) 6時29分	下り(玉川上水駅発) 7時02分
		終 発	上り(イオンモール発) 21時05分	下り(玉川上水発) 21時46分
便数	平日	23本/日		
	土休日			

【西ルート】武蔵砂川駅～伊奈平公園～イオンモール

路線距離	往路 9.2km 復路 8.6km			
停留所数	42箇所(上り 21、下り21)			
所要時間	往復 約60分(武蔵砂川駅～イオンモール～武蔵砂川駅)			
運行時間	平日	始 発	上り(イオンモール発) 6時13分	下り(武蔵砂川駅発) 6時45分
		終 発	上り(イオンモール発) 21時26分	下り(武蔵砂川駅発) 21時55分
	土休日	始 発	上り(イオンモール発) 6時28分	下り(武蔵砂川駅発) 7時00分
		終 発	上り(イオンモール発) 21時21分	下り(武蔵砂川駅発) 21時50分
便数	平日	20本/日		
	土休日			

(4) 市内循環バス運行経費推移

運行経費等については、平成11年度を境に運行経費、運送収入、市補助金、輸送人員ともに大きく上昇している。これは、平成11年10月から、それまでの1ルート運行を最寄りの鉄道・モノレール駅に結節した3ルート運行に大幅に再編したためである。

平成10年度と平成12年度の比較では、輸送人員と運行経費が約3倍に、運送収入が約7倍に、市補助金が約2倍にそれぞれ増加している。

この結果、運行経費の伸びと比較して、輸送収入は大幅に増額しており、1ルート運行時と比較すると利用者にとって比較利用しやすいバスとな

っていることが伺える。

【平成10年度、平成12年度、平成19年度の比較】

年 度	運送収入(千円)	市補助金(千円)	運行経費(千円)	輸送人員(人)
平成10年度	5,549	31,483	37,032	90,416
平成12年度	38,677	68,748	107,634	287,029
平成19年度	47,059	85,000	163,305	347,997

4 多摩地域のコミュニティバスの現状

過疎地域を中心とした路線バスの廃止や交通空白地域の住民の足の確保などの背景から、多くの自治体でコミュニティバスの運行が行われている。

そのうち、多摩地域のコミュニティバスの現状について以下のとおり整理した。

(1) 多摩地域のコミュニティバスの運行自治体数

多摩地域のコミュニティバスが平成20年4月現在、26市中22市で運行されており、その他の市でも運行が計画されているところがある。

また、運行自治体では、コミュニティバスが住民に親しまれるよう、さまざまな愛称で運行している。

なお、現在運行されているコミュニティバスのうち、最も長く運行しているのは、昭和55年7月に運行を開始した本市の市内循環バスである。

(2) 運賃

利用運賃については、いわゆる「ワンコインバス」として親しまれている100円均一運賃が12市、150円均一運賃が2市、170円均一運賃が1市、200円均一運賃が3市、100円から300円の均一運賃が1市、距離に応じて運賃が上がっていく初乗り170円の対キロ区間運賃制が3市となっている。

(3) 市負担額と住民1人当たりの年間負担金

コミュニティバスは、住民の利便の確保を中心とした行政サービスの一環として運行されていることから、その経費負担は運行主体である市が負担することになる。各市の地域特性もあり単純な比較はできないが、平成18年度実績で見ると、市負担額が最も高いのは、1億3千6百万円となっており、次いで本市の8千4百万円となっている。

また、年間負担金を住民1人当たりに換算すると以下のとおりとなる。

本市は、1,220円となっている。

- ・負担額なし 2市
- ・100円未満 5市
- ・100円～500円未満 10市
- ・500円～1,000円未満 4市
- ・1,000円以上 1市(武蔵村山市)

5 市内循環バスの課題整理

本協議会では、「運行ルート」「運行時間・運行本数」「運賃」などの項目について、以下のとおり市内循環バスの課題整理を行った。

(1) 運行ルートについて

- ・民間バス路線との競合区間が多い。
- ・1ルートの延長が長いため、定時性にも影響している。

(2) 運行時間・運行本数について

- ・運行時間の延長や運行本数の増便について、市民要望がある。

(3) 運賃について

- ・コミュニティバスの運賃としては割高感があり、バス利用促進を阻害する要因の一つとなっている。

(4) 使用バス・バス停留所について

- ・使用車両の乗車定員は34人～39人であるが、1便当たりの乗車人員は約10名程度であり、利用者数に応じた車両の規格になっていない。
- ・停留所にベンチや屋根の設置に関する市民要望がある。

(5) その他

- ・利用促進施策について、より議論を深める必要がある。

6 市内循環バスの運行見直しに当たっての基本的な考え方

(1) 運行ルートについて

- ・通勤時間帯については、なるべく早く最寄駅へ着けるように、また、日中時については、交通プラザを核として、公共施設を廻るように設定することとし、通勤時と日中時を切り離して考える。
- ・交通空白地域をできる限りカバーする。
- ・1ルートをなるべく短くし、定時制の確保を図る。
- ・民間の路線バスとの重複率を減少させ、市内循環バス本来の目的であるコミュニティバスとして機能向上を図る。

(2) 運行時間・運行本数について

- ・現在の10台体制を維持し、サービス水準を上げていくこととする。

(3) 運賃について

- ・市内循環バス運行に係る補助金総額をほぼ同水準に維持することを基本とし、補助金額が増加しない運賃を設定する。
- ・市内循環バスの乗り換え抵抗を軽減することから、乗継サービスの改善を図る。

(4) 使用バス・バス停留所について

- ・使用バスについては、現在のバスの定員では、利用状況に余裕があることを考慮する。
- ・バス停留所については、基本的にバス停間を300m程度とし、乗客の安全確保が図られ、一般交通の妨げにならないような位置に設置する。

7 市内循環バス運行改善について

市民アンケートによる市民からの意見を踏まえ、運行ルート、運行機能やサービスの改善を図ることを主眼とした。

なお、市民アンケートによる市民が要望する重要事項は次のとおりである。

運行ルート：通勤・通学目的、福祉施設利用目的、買い物目的、交通空白地域の解消

運行機能：速達性、運賃、利便性、快適性、安全性

サービス：定時制、アクセス性、所要時間の短縮、高齢者対応、車内サービス等

地域効果：交通環境、交通安全、地域活性化

(1) 運行ルートについて・・・運行ルート図についてはP10, 11を参照。

運行ルートについては、市民アンケートから導き出したルート案、庁内で構成する検討委員会でのルート案、検討協議会委員によるルート案を比較、検討し、その結果を基にルート案を設定したものである。

前提条件として、交通空白地域を減少させることや路線バスとの競合を避けること、乗客にとって乗りやすいルートとすることを念頭に置き、運行経費も現在の補助金額を上限として検討を行ったものである。

各ルートの考え方

・上北台ルート

日中時には、かたくりの湯及び市民総合体育館の乗り入れを行う。また、日中時は西循環ルートを運行するため、三ツ木地区会館への乗り入れは廃止する。

・玉川上水ルート

通勤時には、旧日産自動車村山工場東側通りが、路線バスと重複しているため、通勤時は走行しないこととし、玉川上水駅までのアクセスを重視したルートとする。

日中時には、市内の施設を廻るルートとする。

・武蔵砂川ルート

通勤時及び日中時ともに、桃の木停留所の利用者が少ないことや新青梅街道には新たな停留所を設置できないため、桃の木停留所を通過するルートを廃止する。また、平和通りは路線バスと重複していることや市内循環バスの利用者が少ないため、通勤時は走行しないこととし、日中時は西循環ルートで補完する。

・西循環ルート

駅に接続しないため、日中時のみのルートとし、交通プラザを拠点として、市内の西側の主要な公共施設を中心に循環させ、交通空白地域を補う。

(2) 運賃について

市内循環バスの運賃については、市の財政状況を踏まえ、現在の補助金額である8千5百万円を限度として、効率的・効果的な運行を行う必要がある。

均一運賃の導入については、利用者の大幅な増加が見込めないと運行に係る赤字額が増加することが予想され、また、本市には駅がないこともあり、他市のコミュニティバスとは性質が異なることや路線バスと競合している箇所も多く、民間事業者への営業圧迫にもなりかねないことから、対キロ区間運賃制を継承することが望ましいと考える。

バスの乗り継ぎについては、路線ごとに色分けした乗継チケットを用意し、乗客が乗り継ぎ意思を乗務員に伝えた際に渡すこととする。また、当面は乗り継ぎした場合、乗り継ぎバスの運賃を100円の割引と設定し、その後の利用状況を検証した上で、必要があれば見直しを行う。

(3) 運行時間・運行本数について

運行時間については基本的に現行どおりとし、運行本数については、現在の10台体制を維持することを原則に効率的なダイヤ編成とすることが必要である。

(4) 使用バス、バス停留所について

運行路線の一部に幅員が狭い道路もあることから、運行の効率性や安全性も考慮し、また、運行経費の縮減を図ることからも、使用バスの小型化について、バスの買換え時期に検討する必要がある。

また、バス停については、利用者の安全確保が図られ、一般交通の妨げにならず、乗客が見込める場所を選定し、設置する。

(5) 武蔵砂川駅について

従来は、市内循環バスが武蔵砂川駅バス停において、時間調整のため路上で停車し、交通安全上の対策が必要であった。しかしながら、現在では交通プラザでの時間調整を行うことにより、武蔵砂川駅バス停での路上停車は解消されている。

また、武蔵砂川駅南側バス転回所を利用する場合には、当該施設の整備費の負担や照明の位置、近隣住民の同意という課題があること、立川市が武蔵砂川駅北側に駅前広場を整備する計画があることから、武蔵砂川駅南側バス転回所は利用せず、今後とも現在の運行方法を継続する。

(6) その他

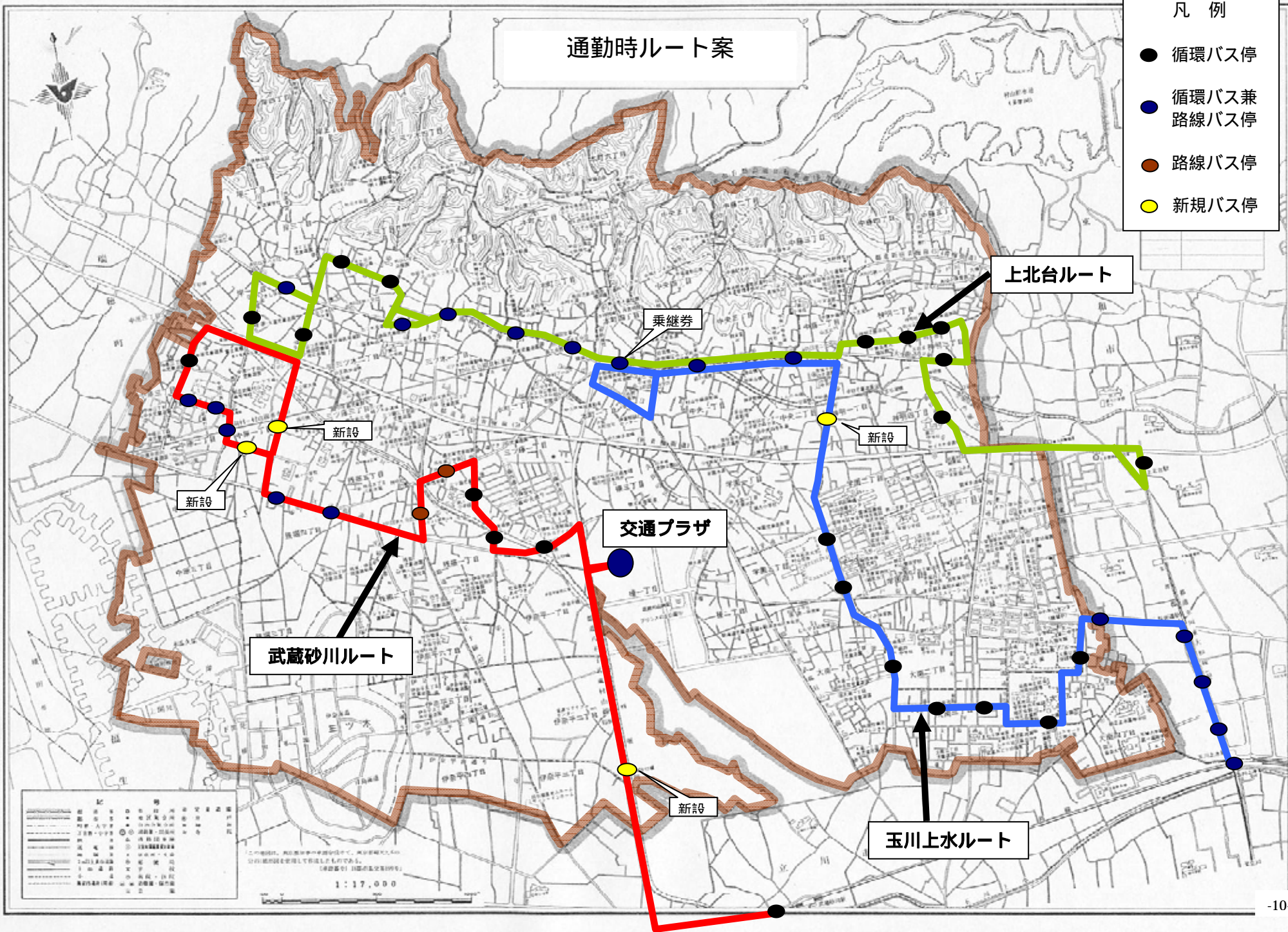
市内循環バスの乗客を増やすために、より積極的な PR を行うとともに、より効果的な利用促進策を検討する必要がある。

また、市内循環バスへの各種広告掲出に伴う広告収入により、市内循環バスの運行に係る補助金を抑制し、財政負担の軽減を図る必要がある。

通勤時ルート案

凡例

- 循環バス停
- 循環バス兼
路線バス停
- 路線バス停
- 新規バス停



上北台ルート

交通プラザ

武蔵砂川ルート

玉川上水ルート

新設

新設

乗継券

新設

新設

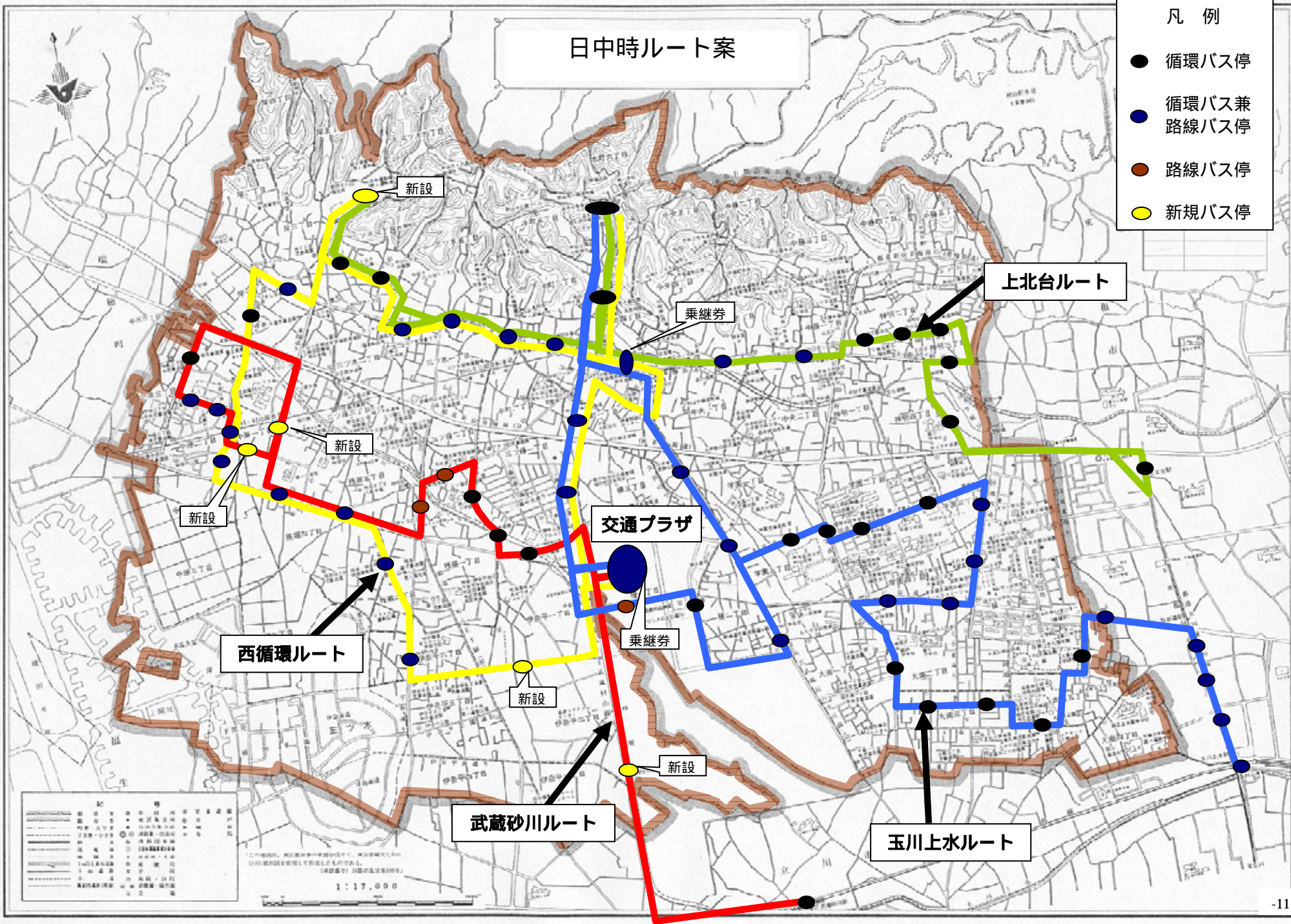
記号	説明
(Symbol)	道路
(Symbol)	河川
(Symbol)	公園
(Symbol)	学校
(Symbol)	駅
(Symbol)	バス停
(Symbol)	その他

1:17,000

日中時ルート案

凡例

- 循環バス停
- 循環バス兼
路線バス停
- 路線バス停
- 新規バス停



記号	説明
(Symbol)	道路
(Symbol)	河川
(Symbol)	公園
(Symbol)	学校
(Symbol)	駅
(Symbol)	バス停
(Symbol)	その他

1:17,000

8 運行ルート変更案に対する市民意見

(1) 意見募集の概要

- ・募集期間 平成20年5月15日(木)から6月6日(金)まで
- ・告知媒体 市報及び市ホームページ
- ・募集方法 電話、郵送、電子メール、ファックス

(2) 意見応募結果

電話	郵送	電子メール	ファックス	その他	計
7件	3件	11件	4件	34件	59件

その他については、総合体育館が市民意見(34件)を取りまとめたものである。

(3) 変更ルート案に関する主な意見及び市民意見に対する協議会の意見

【上北台ルート】

- ・通勤時だけでなく、日中時も岸地区まで運行してもらいたい。
日中は西循環ルートが岸地区を走行することから、上北台ルートは総合体育館での折り返しとする。
- ・日中時に三ツ木地区会館までの乗り入れを廃止しないでもらいたい。
三ツ木地区会館から最寄りのバス停まで徒歩5分以内で行けることから、日中時は三ツ木地区会館には乗り入れないこととする。
- ・村山団地経由としてもらいたい。
玉川上水ルートが村山団地を經由していること。また、路線バスも走っていることから、上北台ルートは通らないこととする。
- ・大橋を廻るルートをお願いしたい。
大橋付近は道が狭いことや路線バスが走行していることから運行しない。
- ・かたくりの湯へは人が乗っていないので通さなくてもいいのでは。
日中は公共施設を循環させるルートと位置づけることから、かたくりの湯へ乗り入れることとする。
- ・第三中学から原山間はストレートで走ったほうがよい。
神明地区は市内循環バスの利用者が多いこと、また、宅地開発も進められていることから、現行どおりとする。
- ・総合体育館までの乗り入れをお願いしたい。
総合体育館が開館している日中時に乗り入れることとする。

【玉川上水ルート】

- ・通勤時と日中時にルートを分けてしまうと分かりづらくなる。
通勤時はなるべく早く最寄り駅へ向かうこととし、日中時は公共施設を廻るルートとして設定したことから、通勤時と日中時ルートを分け

ることとする。ただし、ルートに分けることに伴い、相応の広報活動が必要となる。

- ・西循環ルートを東方面にも広げて、駅へ寄らない公共施設を廻るコースを作り、均一料金にしたらどうか。

ルートを広げすぎてしまうと運行本数の減少を招いてしまう。また、均一運賃については、現在の財政負担を上回る恐れがあることから、現行の対キロ運賃制とする。

- ・武蔵村山病院の東側のバス停を西側の入り口近くに停まるようにしてもらいたい。

武蔵村山病院の東側のバス停は、病院利用者だけの利用ではなく、武蔵村山病院東側の住民も利用することから、現行どおりとする。

- ・旧日産自動車村山工場東側通りの路線バスは立川行きであることから、西武線を利用しているものにとっては、なくなってしまうと困る。

路線バスとの競合をなるべく避け、交通空白地域を少なくしたいとの考えや最寄り駅までなるべく早く到着できるようにしたいとのことから、通勤時は通らないこととする。

- ・総合体育館までの乗り入れをお願いしたい。

市役所や交通プラザで乗り換えることにより総合体育館まで行けるようになることから、玉川上水ルートは乗り入れないこととする。

【武蔵砂川ルート、西循環ルート】

- ・伊奈平四丁目を通らないと、市役所へ行く手段がなくなってしまう。従来どおりとしてもらいたい。

路線バスとの乗り継ぎにより、市役所へ来庁する手段があり、また、交通空白地域を減少させることから、路線バスが走っている路線はなるべく競合させないことを前提として運行ルートを設定したため、伊奈平四丁目は通らないこととする。

- ・平和通りを運行するルートにしてもらいたい。

平和通りについては、路線バスが走っていることから路線バスとの競合はなるべく避けることから、平和通りは走らないこととする。

- ・桃の木バス停を廃止しないでもらいたい。

利用者が少ない（1日1名程度）ことや新青梅街道には新規にバス停を設置できないことから、極力、新青梅街道を通らないことことから、桃の木バス停は廃止することとする。

- ・残堀から交通プラザまでの間をストレートに通してもらいたい。

三ツ藤住宅は住宅の端に路線バスは走っているものの、交通空白地域があることから、残堀から交通プラザまでストレートとせず、三ツ藤住宅を経由することとする。

【その他】

- ・1時間に3～4本程度の運行としてほしい。

現在、バス10台をフルに活用し3ルートで運行している。今回の運行ルート変更においても基本的には3ルートで運行を行うことから、運行本数を増やすことは難しい。

- ・通勤時にかたくりの湯から武蔵砂川駅まで真っ直ぐ走るルートは作れないか。

現在のバス台数では、もう一路線増やすことは不可能であり、バスを増やすことは市の財政負担を大きくすることになることから、現段階では難しい。

- ・運賃を低料金で運行してもらいたい。

現在、市内循環バスを運行するために、8千5百万円の補助金を支出して運行しているところである。運賃を均一とすることは補助金の増額につながる可能性が高いことから、現行どおりの対キロ区間運賃制とする。

- ・バスは小型のものを使ってもいいのではないか。

現在、使用しているバスの買替えを行う際に検討することとする。

- ・昭島駅や西武立川駅へのルートを作ってもらいたい。

既に路線バスが走っているため、市内循環バスまで昭島駅等へ走らせることは民間バス事業者の経営を圧迫するおそれがあることから昭島駅等への乗り入れは行わない。

- ・武蔵砂川駅から上北台駅までの直通バスを走らせてほしい。

武蔵砂川駅から上北台駅までについては、公共交通機関である電車やモノレールで行くことが出来るため、市内循環バスの直通運転は行わない。

(4) 市民意見に対する協議会の対応

市民意見を募集したところ、様々な意見をいただいたが、本協議会におけるルート案を変更するまでの意見がなかったことから、本協議会で検討したルート案で決定とする。

9 今後の検討課題について

(1) 回送バスの活用による広域連携

現在、市内循環バスについては、運転手の休憩、時間調整のため芋窪バス折返し場を利用しており、近隣市からこれら回送バスの利用要望が寄せられている。

このため、バス事業者と協議・調整を行い、運行本数に影響のない範囲での回送バスの活用について検討する必要がある。

特に、中藤地区については、市内循環バスの交通空白地域となっているため、民間路線バスの運行にも配慮しつつ、この回送バスを活用した効率的なルート設定についても併せて検討する必要がある。

(2) 市内循環バス利用促進策について

市内循環バスの補助金の削減を図るため、市内循環バスの利用率を上げるための方策を検討する必要がある。

(3) 武蔵砂川駅について

立川市が武蔵砂川駅北側に駅前広場を整備する計画があることから、計画が具体化した時に立川市に対し、市内循環バスの乗り入れについて要望していく必要がある。

おわりに

平成19年5月から延べ14回にわたり、市から提示を受けた市内循環バスの運行改善案について検討を重ね、本協議会の報告として意見集約に至った。

今回は、今後の市内環境の変化や新たな交通需要に的確に対応し、市民ニーズに応じたより効率的かつ効果的な武蔵村山市内循環バスの運行を行うことに注視し、検討を進めたものである。