

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	平成22年度第1回武蔵村山市内循環バス検討協議会
開 催 日 時	平成23年2月22日(火) 午後2時~3時45分
開 催 場 所	市役所3階301会議室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：藤井会長、金井副会長、国田委員、斉藤委員、茂野委員、高橋(哲)委員、高橋(薫)委員、西田委員、市川委員、山下氏(村上委員の代理)、若林委員、鶴澤委員、山崎委員、立川バス(オブザーバー) 欠席者：鈴木委員 事務局：都市整備部長、都市計画課(課長、計画・モノレールG主査、計画・モノレールG主任)
議 題	1 武蔵村山市内循環バス運賃ワンコイン化の試行について 2 その他
報 告 事 項	1 武蔵村山市内循環バスの輸送実績について 2 協議会の再編と今後の予定について 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 資料1-1「武蔵村山市内循環バス運賃ワンコイン試行運行(案)」のとおり試行を実施することとする。 議題2について 案件なし
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	事務移管に伴い、事務局が企画財務部企画政策課から都市整備部都市計画課に変更となっていることから、議事進行前に事務局から事務局職員の紹介及び事務局を代表して都市整備部長から挨拶が行われた。 議題1 武蔵村山市内循環バス運賃ワンコイン化の試行について ● 市内循環バスの運賃100円均一(以下「ワンコイン」という。)化について、運行事業者と調整を進めてきた結果、試行での運行を実施し、その効果や状況を把握することとしたい。 資料1-1「武蔵村山市内循環バス運賃ワンコイン試行運行(案)」を説明。 ＜説明省略＞ 【主な意見、質疑等】 ○ 新聞にワンコイン化の予算案が記載されていたが、ワンコイン化による運賃収入の予測を予算上どのように見積もり、計上しているのか。 ● この予算案は、東京バス協会から運行事業者へのシルバーパスの分配金の減収分の補てん及び料金機等の改修費用などワンコイン化に伴い必ず発生する部分のみを計上している。運賃収入の増減額については、実際に試行してみなければ算定できないた

め、現在の予算案には計上していない。

○ 平成21年2月のルート改正以降、輸送人員等が減少しているが、このことについて事務局はどのように考えているのか。また、日中時ルートは市内の東西の移動に関して、市役所やイオンモールでの乗り継ぎを前提としたルート設定となっており不便であるとの意見を聞いているので、乗り継ぎがうまく機能していないと思われるが、乗り継ぎ利用者数は把握しているのか。

● 輸送人員等が減っているのは事実である。改正後の利用者の声や改正後に実施したアンケート調査では、ルート等の見直しの要望が多くあがっている。ワンコイン化を試行する中で、ルート等の検討も行い、改善を図っていきたい。また、乗り継ぎ利用者数は把握していないが、今後はルート別の利用者数等も把握しながら、検証していきたいと考えている。

○ 仮にワンコインになったとしたら、赤字が増大するのは明白である。現状でも、近隣市と比べて運行本数が多いため経費がかかっているのだから、利用者負担の増と経費の削減を図らなければ、単なるバラマキになってしまう。

◎ 本来、ワンコイン化へのプロセスは、PDCAサイクル（※1）に基づき、ルート改正後のチェックを行ってから、ルート改正後の課題の解決方法の一つとして行われるべきものである。前回までの協議会で話し合っただけで変更したこととは関係が薄い運賃についての提案が事務局からあったことにより、委員に違和感があると思われる。そんな中で、運賃を下げることにより、利用者にとっての運賃への抵抗を無くし、利用してもらう機運を作って、一人でも多くの方に利用してもらいながら、実際に必要な路線をどう見直していくのかというアプローチをとりたいというのが事務局の考えであると思う。

ただ、ワンコイン運賃というのは、他の自治体を見ても運営が厳しく、運賃の値上げに踏み切っているところも見受けられる。

また、武蔵村山市は、鉄道駅がないという特殊性から民間路線バスでカバーしきれない部分を市内循環バスが担わなければいけない。こうした状況を全て踏まえて、ワンコイン化に限らず、市内循環バスの運行について検討しなければならないことはたくさんあるので、ワンコイン化はそういった検討の一つのアプローチであると考えます。

※1 PDCAサイクル：マネジメントサイクルの1つで、計画（plan）、実行（do）、評価（check）、改善（action）のプロセスを順に実施すること。

○ 仮に試行するとして、1年間は長すぎる。3か月もしくは6か月程度でやるべきではないか。

● シーズンを通じた試行による検証を行いたいこと及びルート等の再編も試行期間中に並行して行うことから、1年間の試行としたい。

○ 私も、試行はオールシーズンをワンサイクルで考え1年間とし、その間にルート等の見直しも徹底的にやるべきと考える。

○ 市民の利便性を最優先すべきだし、市民の足を確保することが重要である。PRや利用促進も充分行う必要があることから、試行期間は長くとってじっくりやるべきと考える。

◎ ルート改正時のPRが不十分であったことから、市民や利用者が改正を知らないということがあった。今回の試行に関しても、十分なPRと、それとは別にモビリティマネジメント（※2）も合わせて行っていく必要がある。

※2 モビリティマネジメント：地域や都市を、過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

○ 試行そのものは賛成だが、ルート別、時間帯別の利用状況を詳細に捉えて検証しなければ意味がない。また、乗り継ぎが前提のルート設定となっていることから、乗り継ぎに対する抵抗感を無くすためにも、乗り継ぎした場合は無料にするべきと思う。

● ルート再編のための調査委託を契約済みであり、OD調査等も実施する予定である。利用状況を把握した上で、試行の効果検証及びルート等再編の検討を行っていく。また、乗り継ぎに関しては、試行の段階での割引等は考えていない。本格実施とする際は、一つの検討課題となると考えている。

○ ワンコイン化に伴い、対キロ区間運賃制で運行している路線バスとの重複区間に競合が生じる可能性があるが、市民からそういった声はあがっていないか。

● 確かに重複区間はあるが、全て初乗り170円区内であり、路線バスとは目的地が異なることから影響はないと考えている。
現在のところ、市民等からこのことを懸念する声はあがってきていない。

○ いろいろ試してみて、どの姿が一番あっているのかを捉えていくことが重要である。その中でどの地域、どの区間の需要が高いかを把握して運賃も含めてルート再編していくのがベストである。さらにPRを積極的に行い、住民からサポートしてもらえようような体制を築けるよう運営していくのが重要だと考える。

● 利用状況の把握については、先程申し上げた調査の中でも行う予定だが、アンケート調査等の手法となると、回数に制限があり、なかなか全容を把握するのは困難である。このため、運行事業者の協力を得ながら、ICカード乗車券の履歴等による把握を随時行い、ルート別、時間帯などの詳細な把握が可能となるよう運行事業者と今後も調整していく。

試行期間については、試行の効果検証及びルート等の再編を十分に検討するため、また、短期間で運賃やルートを変更すると利用者が混乱するおそれがあることから、概ね1年程度としたい。

○ 高齢化に伴い、市内循環バスの需要は今後ますます増えていく。効率化ばかりを考えず、将来に備えて充実を図っていくべき。

○ 検証の仕方については、全停留所の乗降客数を把握するなど詳細にやっていただくようお願いする。また、路線バスへの影響は少なからずあると思うが、国土交通省から示されている「コミュ

ニティバスの導入に関するガイドライン」において、導入にあたって、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要があるとされていることに関して、事務局は検討しているのか。

- 検証の仕方については、委員から挙げた方法も含め、詳細に行う予定である。また、市内循環バスは市内を広く廻るルート設定となっているため、既存の路線バスとの区間重複を全く生じないようにするのは難しいが、路線バスは市外へのアクセス、市内循環バスは市内間の移動を主な目的としているという点では、ある程度は役割分担ができていていると考えている。路線バスへの影響の検証については、現在のところ行っていないが、今後の検証の中でそれも一つの検証として行っていきたい。
- 村山団地は高齢化が進んでいるためバス利用者が多い。ただ、利用が多いのは午前中ぐらいまでで、午後はほとんど利用が見られない。また、目的地はほとんど市役所もしくはかたくりの湯なので偏りがある。ワンコイン化を早く実施してもらい、いろんな時間にいろんなところに行けるようにしてもらいたい。
- 輸送人員が減っているという状況からもわかるとおり、武蔵村山の住民の中でバスを利用する人は限られている。ワンコイン化によって、限られた利用者だけのために赤字を増やしてほしくはない。住民福祉には様々な方法があると思うので、くれぐれも税金の無駄遣いにならないようにしてもらいたい。
- ◎ バスの輸送人員が減っているということは、相反して自動車の利用率が上がっている場合が多い。武蔵村山市はもともと自動車利用率が高く、その割合がさらに高まるのは好ましくない。ワンコイン化と合わせて、公共交通の利用を促すようなPRも行う必要がある。
- ワンコイン化を試行する上で、財政負担を極力抑えるためには、輸送人員を増やすしかない。ただ試行を行うだけでは輸送人員はそれほど増えないと思うので、その他のPR方法の検討を是非お願いしたい。
- ルート改正後の検証を行わないまま、ワンコインを試行するのに違和感があるので、是非ルートの再編の検討にも力を入れてほしい。

質疑等の後、ワンコイン運賃試行の実施と期間について、挙手による多数決が行われ、賛成多数で事務局案のとおり実施することとされた。これにより、道路運送法に基づく地域公共交通会議での協議が調ったこととされた。

議題2 その他
案件なし

報告事項1 武蔵村山市内循環バスの輸送実績について

- 資料1-2「武蔵村山市内循環バス輸送実績（過去5年間）」を説明

<説明省略>

報告事項2 協議会の再編と今後の予定について

- 資料1-3「武蔵村山市内循環バス検討協議会設置要綱」を参照

現行の要綱は、協議事項が市内循環バスだけに限定されている。したがって、市内の路線バス、あるいはバス交通を補完するコミュニティタクシーなどの新たな交通システムの検討ができないため、全ての市民ニーズに対応した地域公共交通の検討を行う組織にはなっていない。

このため、本協議会を廃止し、新年度には、市内の全ての公共交通の検討を行う組織「武蔵村山市地域公共交通会議（仮称）」として構成員も含めて再編する予定である。

新年度からは、「武蔵村山市地域公共交通会議（仮称）」において、本日ご審議いただいた運賃ワンコイン化試行の効果検証のほか、ルート等再編、コミュニティタクシーの導入などについての検討を行っていく予定である。

【主な意見、質疑等】

- 地域公共交通会議に改編されることにより、協議事項が市内循環バスの検討だけではなくということだが、市内循環バスの検討の焦点がぼやけることにはならないか。
- 市内の公共交通全体を考える上で、市内循環バスの検討だけでは、全ての市民ニーズに対応することができない。地域公共交通会議に改編することにより、市内循環バスを補完する公共交通の検討も行えるようにすることが必要である。地域公共交通会議に改編しても、会議のメインは市内循環バスの検討であり、その他の公共交通の検討もできるようにするのが目的である。
- ◎ 市内循環バスが通っている地域は、サービスの恩恵を受けられるが、通っていない地域は受けられない。市内循環バスでカバーできていない交通空白地域の解消を議論する上で、市内循環バス以外の新たな公共交通の導入を検討する組織は必要である。そのためには、市内の公共交通全体を考え、市内循環バスとそれ以外の公共交通を同じステージで議論できる地域公共交通会議として改編する必要がある時期に来ていると考える。

報告事項3 その他

- 本日の会議録は、後日、委員の皆様へ郵送し、確認後に市のホームページ等に掲載させていただく。最後になりましたが、委員の皆様におかれましては、長い間、本協議会に尽力いただきありがとうございました。

以上

会議の公開・ 非公開の別	<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 ()	傍聴者： <u> 0 </u> 人
-----------------	---	---------------------

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

庶務担当課	都市整備部 都市計画課 (内線：272)
-------	----------------------