

平成 28 年度

第18回武蔵野市地域公共交通活性化協議会の議事概要

(1) 開催概要 (文中：敬称略)

■日 時：平成28(2016)年9月8日(木) 10:00～11:30 武蔵野市役所 412会議室

■出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員] 19名 (欠席1名)
[事務局]武蔵野市交通対策課

■配布資料：第18回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第
武蔵野市地域公共交通活性化協議会構成員 名簿
第18回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 席次表
資料1 ムーバス2号路線「吉祥寺北西循環」実証運行について
資料2 ムーバス乗客数の推移
資料3 ムーバス3号路線「境南東循環」実証運行について
資料4 ムーバス3号路線「境南西循環」運行間隔変更について
資料5 武蔵野市地域公共交通総合連携計画の実施状況(案)
資料6 第3次武蔵野市市民交通計画<平成28年修正(案)>
資料7 ムーバス6号路線 三鷹・吉祥寺循環 O. D. 調査結果
資料8 ムーバス7号路線 境・三鷹循環 O. D. 調査結果
資料9 ムーバス20周年記念事業について
資料10 ムーバスICカード利用状況
資料11 ムーパーク利用状況
別紙1 「吉祥寺駅北口」バス停時刻表
別紙2 3号路線「境南 東循環」路線図

(2) 会議の概要

1. 開 会 (事務局)

- 1. 会長挨拶
- 2. 新任委員紹介
- 3. 配布資料確認

2. 協議事項

① 平成 27 年度決算及び平成 28 年度予算について（事務局）

■1. 概要説明

- ・当協議会に予算はない。
- ・協議会の予算ではないが、武蔵野市の予算の中で、活性化協議会または総合連携計画に記載の事業に関する市の決算・予算について説明。

○平成27年度協議会、連携計画に関連する事業の市の決算状況について（項目のみ）

- ・武蔵境駅北口の総合案内板を設置（総合連携計画に記載の事業）
- ・武蔵境駅北口駅前広場のバス停の設置補助金
- ・ムーバス実証運行のフォローアップ調査

○平成28年度の予算項目について

- ・活性化協議会で設置した三鷹駅北口タクシーモニターの保守委託費
- ・ムーバスのフォローアップ調査委託費

■2. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

② ムーバス 2 号路線実証運行について（資料 1、2 / 事務局）

■1. 概要説明

- ・資料 1、2 に基づき説明。
- ・実証運行の評価の整理
導入効果、利用者数の目標については、利用者、沿線住民アンケートの評価、また、利用者数の増加もあったことから、時間帯延長、運行間隔の変更については一定の効果があったものというふうに考えている。
事業採算性については、収支の改善が図られたというところだが、今後も注視していきたいというふうに考えている。
- ・以上の検証及び評価から、今後、事務局としては、本格運行に移行したいと考えている。

■2. 質疑応答

- ・座長：事務局から説明のあったとおり、9 ページの実証運行の評価の整理の結果、これを本格運行として継続していきたいという旨が示されたかと思う。19時台までの間は、平日だと12分間隔というところで、わかりやすい時刻に変更するとともに、20時台、そして21時台の便を増便している。同様に、土日祝日についても、やはり20時台、それから21時台の便を増便している。このあたりが今回の変化というところなので、基本的この枠組みで今後も進めていきたいというところが、事務局からの提案だというふうにお考えいただければと思う。

- ・会長：この運行時間の変更・夜間延長することに対して、一番住民から懸念されていたのが、大正通りの沿道は住宅地なので、この運行が、住環境にある程度影響を与えるんじゃないかということだった。ただ、ムーバスの後発帯の便が夜間、20時・21時という運行が主になっている状況もあり、沿道の方々に対するアンケートや、地元からのヒアリングについては、従前に心配されたほどの懸念というところはちょっと払拭されたのかなということもある。生活道路を走るムーバスは、基本は沿道の方々の協力を得て走っているところがあるので、その部分の理解を得るのに苦心していた。そういう意味では、そこの部分が何とか見えてきたので、今後、本格運行に移行していきたいというのが、我々としての大きな思いである。
- ・委員（関東バス）：ムーバスの時間の延長に関しては、今、21時02分というのが最終になっており、「時間が延びてよかった」という意見が多数あるという話だが、先ほど会長が言われたとおり、大正通りは住宅地でかなり人通りが多い。コミュニティバスとはいえ、私どものほうの既存の路線にも影響が出ることもあり、これ以上の時間の延長という話にはしていただきたくはないなど、私どもとしては、コミュニティバスを運行する中で、非常に懸念している部分である。ただ、アンケートの中のお客様のご意見の中にも、「いつもゆっくり安全運転である」というご意見もあり、私どもが気にしなくてはいけないのは、急発進、急ブレーキをかけることもあるということ。地域の、武蔵野市民のお客様を安全に輸送するためにも、今後とも安全運行に努めていきたいと思っているので、ぜひとも私どもの考えるところも含んでいただきたいと思うので、よろしく願いたい。
- ・事務局（交通対策課長）：今おっしゃられたとおり、やはり関東バスや小田急バスに運行協力をいただきながらムーバスを運行しているというのが現実でもあり、ムーバスの当初のコンセプトから、なかなか路線バスで対応できないエリアをカバーしていこうというところがあるので、これは真摯に受けとめながら、この協議会の皆様がウィン-ウィンの関係で、今後、安定的な経営につながるように、そこをベースに考えていきたいというふうに考えている。
- ・座長：資料の5ページ目、運行時間帯の延長についてというところで、沿線の住民の皆様からの評価について載せているが、居住地区別を見ると、トータルで見れば「21時台になってよかった」というのが71.9%と大多数を示しているが、地区別に分解してみると、例えば、吉祥寺本町二丁目、サンプル数が33と少なく、単純比較はできないが、ここだと21時というものが36.4%、で、一番多くはあるが、低目である。その他という項目が30.3%あるが、内容はわかるか。
⇒事務局：こちらのほうは把握できていない。
- ・座長：恐らく、その辺が大事になってくると思う。特に狭隘な市街地の中でムーバスというのは運行しているため、交通としての利便性を確保するという一方で、やはり沿線の皆さん、住んでいる皆さんとの折り合いをどうつけていくのかということが非常に重要な観点としてこれまで20年間取り組んできたと思う。確かに圧倒的多数の意見では、71.9%がよかったと答えていただいているが、地区別に分解してみると、吉祥寺本町二丁目の評価がやはり気になる。これからこのエリア（大正通り沿線）については、少しフォローアップしていく必要がある。この数字を見ると、午後10時台の運行については、今の段階では賛同は厳しいと

考えられるため、現段階では午後9時というところがぎりぎりの折り合いの線なのかということも、この調査の内容からも見え隠れしていると思う。

- ・委員（東京都建設局北多摩南部建設事務所）：実証の運行の目的の中に、吉祥寺駅への過度の自転車の乗り入れの抑制ということがあると思うが、どうなっているのか。またアンケートの評価項目の中に自動車や自転車からの転換というのがあるが、こちらもどうなっているのか。

⇒事務局：今回、実証運行後に、利用回数が増えた・実施時間帯が伸びてよかったという方に対して、「以前はどういった交通手段を使われましたか」という調査項目を設けていなかったこともあり、ここの部分は評価できていない。調査の内容としては必要な部分だったと思っはいるが、これらは掘り切れていないというのが現状である。

⇒座長：実証運行の途中の8月に便数等の変更をかけていることもあるので、今回の調査の中から漏れていたというところがあるかと思うが、ムーバスの場合、何らかの改善を図った、または逆に不便にしたところで、利用しなくなった方がいた場合、どういった移動手段に移行しているかという調査をやると、徒歩や自転車というのが結構な割合を占めてくる。当然ながら路線バスへの移行も全くゼロではないと考えられるので、その辺の移動手段の分断関係がどうなっているのかということころは、今後フォローしていく必要がある。

- ・座長：2号路線については、本格運行へ移行をしていくことを決めながらも、大正通り沿線でその他意見が多いということや、どういった移動手段から転換しているのかという2点については、引き続きフォローし、この会議の場でご報告いただくというところを付帯意見として付けさせていただきたい。

（資料1、7ページ目）19時台、20時台、21時台の1便あたりの利用者数について。20時台が4本、21台が1本だけだが、2号路線の平均の27.4人と比べると少なくなっている。しかし、一日トータルで見ると0.1人しか減っていないということから、昼間の時間帯の平均の利用者数が伸びている可能性が高いと思われる。おそらくパターンダイヤ化したプラスの効果が表れているのかと思うので、昼間の時間帯においても、自転車なのか徒歩なのか、今まで吉祥寺に出ていなかった人なのかとか、そういったところも少しフォローしていただくと、良いスタディになってくると思うので、そこも配慮いただければと思う。

■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

③ ムーバス3号路線・東循環実証運行について（資料3／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料3に基づき説明。
- ・実証運行の評価の整理について

迂回運行とルート変更を分けられる部分での評価については分けて評価している。迂回運行の導入効果としては、利用者数が少ないという状況がここ数年で変わら

なかったことも含めて、×の評価をしている。

利用者数の目標、事業採算性の目標については△とし、東循環・西循環の利用状況や運行収支を見ながら、今後も注視していきたいと考えている。

定時運行については定時制の部分が課題として出てきているため、△の評価としている。

- ・以上の検証及び評価を踏まえ、事務局としては、迂回運行については中止させていただきたいと考えている。
- ・武蔵野赤十字病院の東側のルート変更については、今後も利用状況などを注視しながら、この実証運行を本格運行に移行して継続していきたいというふうに考えている。

■2. 質疑応答

- ・委員代理（小田急バス）：先ほど報告にもあったとおり、迂回運行すると、買い物客の駐車場渋滞等で、毎回ではないが、どうしても乗務員の休憩時間がなくなることがある。やはり安全運行の一つとして乗務員の休憩をとるのが大事だと思うので、率直な意見として、できれば迂回運行を中止していただきたいというのが運行事業者としての願いである。やはり安全が一番であるので、よろしく願いしたいと思う。
- ・座長：以前から、境南通りの買い物客による渋滞の話がこの会議の中でも話題として上がっており、ただ一方で、花時計と境南コミセンの利用者数がどう推移していくのかというところを見定めたところがあるが、迂回バス停の利用は1便当たりになると乗降合わせて0.1何人というところで、特に増加している傾向は見られないというところと、やはり従前の経路に戻してもらいたいというような意見が出されているという状況を考えると、積極的にこの迂回運行を続けるというのはないのではないかとこのように見るところである。したがってこの会議の結論として、この境南コミセン、花時計の迂回ルートについては、中止するというところで考えたいと思う。一方で、武蔵野赤十字病院東側の変更ルートについては、これは道路の経路上仕方のない話ではあるが、少し利用者数が変化している状況も読み取れてはいるため、今後フォローアップしていく必要があるというふうに思っている。
- ・事務局：（補足）3号東循環の迂回をすることに対しては、もともと地域の方からのご要望というのが背景としてはあったが、その要望者の方に対しては、今まで折りを見て、「利用状況が余り伸びてきていません」というようなお話を、事務局のほうでご説明に上がっている。

■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

④ ムーバス 3 号路線・西循環運行間隔変更について（資料 4 / 事務局）

■1. 概要説明

- ・資料 4 に基づき説明。
- ・3 号路線の境南西循環の運行間隔の変更については、実証運行という形ではないが、小田急バスに協力をいただきながら、平成27年の 4 月よりパターンダイヤ化をして、利便性の向上を図っている。
- ・以前22分間隔に変更したところ、利用者が減ってしまったということから、この協議会の中で、20分間隔への移行の検討をというお話をいただいていた。
- ・乗客数の推移については、平成27年度が前年度比でプラスに転じていることから、回復傾向にあると見ている。
- ・運行間隔変更後の利用状況については、アンケートの結果、利用者・沿線住民ともに、「変更後も利用回数は変わらない」という方が多く、次いで「運行間隔の変更後、利用回数がふえた」という評価が続く。
- ・「運行間隔の変更後、利用回数がふえた」という方の理由を伺うと、運行間隔がわかりやすくなったということに多くの評価をいただいている。
- ・20分間隔の運行については、今後も継続していきたいと事務局では考えている。

■2. 質疑応答

（特に意見なし）

- ・座長：西循環運行間隔変更については、引き続きこの平成27年 4 月からの20分間隔パターンダイヤでの運行を続けさせていただければと考えている。
利用者数については、（22分間隔へ移行する前の数字に）戻るまであと、3、4 年かかると思う。実は他市でも、ある調査をしたところ、やはり人数が減ったとかいう事態が起きたときに、それをやった当年とか翌年の利用が減るだけかなと思ったら、3 年から 5 年減り続けるということが見えてきた。ということは、逆にいうと、サービスを改善して伸ばすというのも、少なくとも、やはり 3 年から 5 年かかるということでもある。もしかしたら、もっと時間がかかるかもしれない。そういう意味でいうと、毎年この協議会では乗客数の推移の一覧表を出しているが、これが平成28年度以降、どういうふうになっていくのかということも少し注視しながら進めていきたいと思っている。

■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって了承。

⑤ 「武蔵野市地域公共交通総合連携計画」実施状況及び今後の協議会における事業の進め方について

(資料5 / 事務局)

■1. 概要説明

- ・資料5に基づき説明。
- ・資料5では、この協議会に先立ち、事務局のほうで作成した各事業の進捗状況を整理したものを交通事業分科会の皆様にご確認いただき、取りまとめて示している。
- ・総合連携計画は、平成22年度から平成32年度まで11年間を計画期間としており、平成27年度で中間年を過ぎたことから、ここで今までの事業を整理し、今後の事業の進め方について協議させていただければと思っている。

・「気軽に利用できるタクシーサービスについての事業概要のところ、**「1 タクシー利用促進」の「フリーダイヤルの導入」、「スマートフォンによる自動配車システムの導入」、「2 タクシーの新しいサービスの開発」の部分で、「誰もが利用しやすいバリアフリータイプの車両導入」、「免許返納者への10%割引の導入」という追記をいただいた。導入時期について確認したい。**

⇒委員（(一社)東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部）：もう既に「フリーダイヤルの導入」と「スマートフォンによる自動配車システム」は平成27年度から導入されており、現行、東京のタクシー事業者、今多くはフリーダイヤルを入れて、無線の配車の受付を主に行っている。それから協会で統一したタク配車ということで、各無線グループはそれぞれスマートフォンで配車できるシステムを導入している。

2番目の「誰もが利用しやすいバリアフリータイプの車両導入」については、東京都全体で考えるとまだまだ少ないが、多摩、武蔵野市・三鷹市というところ、寿交通は5台、車椅子が乗れるバリアフリータイプの車を導入している。ほかの会社でも、車椅子は乗れないが、乗り降りしやすいワンボックスタイプのタクシーをもう既に導入、運行している。そのため、平成28年度時点でもう実施済みになっている。

「免許返納者への10%割引制度」というのは、これは全国的にはそれほど珍しくなく、実は東京都という住所、東京都がつくところの事業者、東京23区、武蔵野・三鷹だけではなくて、西東京を初め多摩地区も含めて、まだ導入しているところがほとんどないかと思うが、寿交通では、この9月10日から運転経歴証明書を提示していただくと10%の割引ということで、平成28度中に実施するという事になっている。今後、東京が寿交通に続くかどうかはわからないが、いずれにしても、時期はまだ未定であるが、東京タクシーでは今まで2キロ730円のところを、1,000メートル前後に初乗りの距離を短縮し乗りやすい料金を設定しようという計画もある。

- ・事務局：この総合連携計画については、平成26年11月20日施行の地域公共交通の活性化再生法の一部改正に伴い、法定計画ではないというのが現状。
- ・今後、この活性化協議会として事業を進めるに当たり、この総合連携計画に記載

の事業を今後も進めていく、または現在の法定計画である地域公共交通網形成計画への移行も検討しながら、また補助制度等を活用しながら、事業を進めていくべきか検討を行っていく必要があると事務局のほうで考えている。

- ・計画の移行に関しては、これまでの総合連携計画のほうで実施してきた事業の成果という部分もあるので、連携計画に必要な部分を追加して移行していければいいのかなというふうに考えている。
- ・交通網形成計画への移行等、今後の協議会の事業の進め方については、活性化協議会の委員の皆様にもさまざまなご意見をいただきながら、今後検討していきたいというふうに思っている。

■2. 質疑応答

- ・**座長**：総合連携計画は法定計画ではなくなったが、計画期間中ではあるので、有効は有効であるが、事業期間については「当面」「短期」「中期」「長期」とあり、現在、まさに「長期」の期間に入ってしまったいて、どういう段取りでやっていくのかというところが、既に書かれていない期間に突入してしまっている。進捗管理として、改めてこういう形式で整理をいただいたという形になっているわけだが、そうすると、この連携計画を基調としつつ、もうここには長期の期間のところについて具体的に触れられていないため、新しい網計画に少し衣がえをして、引き続き皆さんの連携の体制で進めていくかどうか、というところの決断をしなければいけないという時期に差しかかっていると思う。

東京運輸支局に確認させていただきたいが、都内でどういう動きなのか。この連携計画を持っていた自治体は幾つかあると思うが、それが網計画に変更しているというケースもあるかもしれないし、あるいは新しく網計画をつくる動きがあるというところも含めて、話題を提供いただければと思う。

- ・**委員代理（国土交通省関東運輸局）**：活性化再生法の改正を受け、連携計画が法定の計画ではなくなったということが影響しつつあるが、現状においても、いわゆるみなしのような形で、当初立てていただいた計画について有効であるということが大前提になっている。その上で、そういった計画を立てた自治体が現状どうかというと、まさに今、武蔵野市と同様の動きでございまして、今後、網計画に移行させていこうというふうな計画を持って検討しているところもある一方、また、網計画まではなかなか難しいが、当初立てた連携計画については着実に実施していこうと考えている自治体と、そこは両方ある。ただ、やはりなかなか網計画への移行を積極的にしていこうという動きが、まだそれほど多くはないかなと、感触的なところではそういう状況である。

- ・**座長**：やはり東京だと思う。これが地方だと、圧倒的にみんな網計画に行く。いわば東京の場合、まだまだ事業者がバス会社を中心に頑張れる路線というのが非常に多い。その中で、こういう協議会、これは道路運送法に基づく地域公共交通会議という役割もあわせて担っているが、そういうところで考えるものというのが、ムーバスを初めとしたようなコミュニティバス、あるいはレモンキャブといったような話になるので、そこが中心課題であるということであれば、別に網計画だとか、連携計画なんかなくてもいいでしょうとなる。けれども、武蔵野市の場合には、三鷹駅、吉祥寺駅、武蔵境駅といったような、ちょうど高架化という

話もあったことから、駅前広場の再編や、通常の路線バス、あるいは鉄道等の乗り継ぎというところも考慮したような事業が出てきたわけで、それぞれのモード間が連携していかなきゃいけないというところで、平成22年に連携計画を策定したという、そういう経緯がある。

一方で、おそらく高齢社会の進展の中で、先ほど委員からもタクシーの話題が出てきたほか、本年3月24日にはムーバス20周年を契機に、これからの地域交通をどう考えるんだというところのセミナーもさせていただいたわけだが、やはりその中で、ムーバスを使っているお客様自身も20年前と比べると、やはり年齢が上がってきている。しかし今の段階では、お客さんが減っているというような状況はないわけではあるが、やはり10年、20年というスパンで考えていったときには、超高齢社会の中で、どうやってモビリティ、移動手段を確保していくのかというところは、やはり考えていかなければならないという話も出てきている。

そういう流れの中で、これからの公共交通の分担、関係のあり方をどう描いていくのかとなったら、ムーバスだけを考えていてもだめだし、レモンキャブだけを考えてもだめだしということになってくれば、やはりこういう計画が果たす役割というのは、大きくなってくると思う。事務局の方でも、具体的に、こうしていきたいというものを前面に出していただいて、その中で判断していただいてもいいのかなと思う。

網計画を作ったからといって、特に何が問題なのか、何が新しく負担がふえるのかという話はほとんどない。武蔵野市の場合は従来連携計画があって、実際にその事業にはもう進捗管理というのをやってきているので、網計画になったからといって、そうそう負担がふえるわけではないと私は考えている。

むしろ、東京の場合には網計画にする必要性が余り高くないというふうに考える自治体の数が非常に多いと思うので、周りだけを見たらそうなのだろうが、埼玉とか神奈川のほうに行ってくれば、連携計画は持っているんですけども、網計画にしていかなきゃいけないねという、そういう動きが出始めているので、武蔵野市もそろそろ考える段階に来ているかなという気がするので、少し事務局なりに論点整理していただけるといいのかなと思っている。

平成22年当時は、オリンピックが2020年に来るとは思っていなかったもので、当然ながら、何かオリンピックに向けての動きというところも必要かもしれないし、一方で、訪日外国人観光客が、このときには目標が1,000万人だったはずなのが、今は目標が4,000万人というふうになってきているので、入れ込みが全然違っているという。そう考えると、訪日外国人の、外国の人も含めたわかりやすさというものが求められるとか、環境が変わってきていると思うので、そういうところもやはり整理をしておく必要があるんじゃないのかなと思う。そういう意味でいったら、別にこれから、それほど大きく改定する必要はないのかもしれないけれども、やはり上手く進んだこともあれば、なかなか立ち止まっているものもあれば、新しい課題というのも出てくるので、もう一回これを再整理すると、改定連携計画でもよいが、せっかくだったら網形成計画にしたほうがいいのかという形で考えるというのも一つのやり方かと思っている。その点について、ご検討いただけるといいのかなと思う。

平成22年に我々が検討したときも、ムーバスやレモンキャブがあり、既にいろいろなものを確保して、いわゆる過疎地域地方部と比べると、公共交通そのものはサービス水準が高いのに、なぜそこで計画を作らなければならないのかということを中心に言われた記憶があるが、そういう中で、一つの方法を見いだして議論をしながら作っていったのがこの計画なので、そういう精神はぜひ受け継いでいただきたいなというふうに、個人的には考えている。

- ・ **委員（関東バス労働組合）**：網計画への移行というところで、地域の中での連携というのも当然重要なのでしょけれども、地域公共交通が持続可能な形で維持していくということも、計画の中では重要な観点なのかなというふうに思っている。何か物事をより便利にするということは、当然、何かしらの負担というものも必ず発生してくるということであり、負担と便利さのバランスといえますか、そこら辺もやはり考えながらの進行ということで計画を作っていくということが非常に重要なことかなと思っている。ぜひ、その辺も含めてご議論いただければと思う。
- ・ **座長**：今の意見を私なりに因数分解すると2つの論点があったと思うが、1つは、網計画でも連携計画でも同じだが、公共交通をより使いやすくするとか、みんなが移動しやすい環境をつくっていく、あるいはそういうものをどれだけ持続させていけるのかといったいろいろな事業を進めていくには、当然ながら、誰がどう役割・リスクを分担し合っていくのかというところは非常に大事な点だと思っている。特に東京、特に23区、武三地域の場合、やはりそれなりに人口密度が物すごく多いので、逆にいうと公共交通事業者がかなり頑張れる領域が多い。一方で、ずっとそういう状態が続いていくとも限らないし、そうなったときに、誰がどうリスクを分担していくのかというところを考えると、むしろこういう地域だからこそ重要なんじゃないのかなとも思っている。

もう一つの点としては、実は連携計画の中では十分に書き込まれているわけではないけれども、市民の皆さんの暮らしや、このまちというところと、公共交通の接点という話なのだと思う。つまり、この公共交通を持続的にしていく、あるいは使いやすくしていくということが、そもそも武蔵野市に住んでいる皆さんが、元気でこのまちで暮らせる、そして武蔵野市のさまざまな産業が活力を持てる。多分それが、地域公共交通の取り組みの一つのアウトプットではなくアウトカムなんだというふうに思っている。そういうところをどうやって整理すればいいのかというところは、まだ平成22年当時は、公共交通の計画を各自治体、特に基礎自治体・市町村が立て始めた最初の段階でしたので、まだそういう議論は余りなかったが、やはり6年も経つなかで、そういった計画が全国で幾つか出てきている。恐らく、ムーバスの取り組みというのは、そういう中で、ある意味先取りしてきたというところがあると思いますから、先取りしてきたものを、逆に今風に見つめなおして、ちゃんと計画にしたためて、次の世代に引き継いでいくというのも、私たちに求められている大事な役割ではないかというふうに思っている。まだやることは結構あるのではないかと思っていることから、少し整理させていただいた。

■3. 議事の上承

→今後、計画の方向性について整理し、審議していくということで了承。

3. 報告事項

① 「第3次武蔵野市市民交通計画<平成28年修正(案)>について

(資料6 / 事務局)

■1. 概要説明

- ・資料6に基づき説明。
- ・第3次武蔵野市市民交通計画平成28年修正(案)について
市民交通計画に内包される第9次武蔵野市交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づいて5年ごとに改定することになっている。先日7月26日に開催された武蔵野市交通安全対策会議において、第10次交通安全計画を策定したが、この交通安全計画の改定にあわせて、市民交通計画も計画期間の中間年に当たることから、基本理念や基本方針は踏襲しながら、基本計画の実施状況の整理及び今後の事業の方向性について時点修正を行った。
- ・平成23年の策定時より、今回、平成28年に修正のあった箇所のみ、冊子の形にして抜粋し「第3次武蔵野市市民交通計画平成28年修正」として策定する予定である。

■2. 意見交換

- ・委員(全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会)：市民計画というものを見る中で、この5年間ぐらいで人口が増加していて、その人口が増加している人たちの今の通勤方法であったり、どういう交通行動をされているのかというのが非常に興味がある。その辺はわからないか。
また、引っ越してくる方、新しい住民になる方、そういう人たちがどういう交通手段を選択しているのかというのが知りたいと思っている。それに基づいてこの公共交通のあり方を進めていったら非常にいいのかなと思う。
もう一つ大きなことに、高齢化というか、老年人口ですか、この増加によってこの方たちの交通手段をどうしていくかということも、この場で考えられることはやっていかなければならないことだと思う。
- ・事務局：今委員からお話をいただきました件については、この市民交通計画の中にパーソントリップ調査を基にした交通行動という項目があるが、このパーソントリップ調査は10年ごとの実施になっているため、次回実施されるのが平成30年度になる。事務局としても、市民の方がどういった交通手段をとられるかという部分は非常に気になる部分ではあったが、今回の修正については基礎的なデータがないため、含んでいない。次回、この市民交通計画を改定する際にはまたそういったデータもとれるかと思うので、その際に見ていきたいと思っている。
- ・会長：詳細なデータを持っているわけではないが、日本の社会が人口減少にある中で、この東京都近郊は若干の微増になっている状況で、武蔵野市も基本ここへ

来て2,000人ほど毎年若干ふえているという状況。将来的にも、増えていく予測にはなっている。ここへ来ての人口増というのは、やはりマンション建設。マンションによって高層化されることから、例えば生産緑地等の人口がない土地や、あるいは、寮だったところが高密度化してマンションになると人口が増えるということで、2,000人ほど増えたというような状況がある。マンションになると、価格的には恐らく4,000万円から7,000万円が標準価格になってくることから、サラリーマンの中間層ぐらいが取得できるという状況になるので、若干の働き手が移動してきているという状況になる。それに伴い、待機児童の問題、保育園が足りないだとか、大野田小学校が増えるといったような現象も起きているので、そういった方々は基本都心への通勤ということが考えられる。恐らく公共交通としては路線バスや、あるいは自転車、そういったものへの交通手段は増えてきているのかなという、細かなパーソントリップをやっていないのでデータはなく、印象の話にはなるが、恐らくそういう傾向にあるのかなという感じはしている。

- ・ **座長**：その理論はとても大事だと思っている。先ほどお話したとおり、これからの公共交通のあり方をどうするのかというところとも本当に大きく重なってくるところである。

パーソントリップ調査というのは確かに10年ごとに行われているので、10年後と前と比較してみて、マクロ的にどうなってきたのかということはわかる。ところが、例えばAさんという個人の、ライフスタイル、あるいは、移動手段のパターンが今と5年前とでどう違っているのか。そういう点というのは、やはり必要になってくると思う。つまり、ずっと武蔵野市に住んでいる人でも5年経てば、例えば今まで学生だったのが働くようになったとか、そういうライフスタイルの変化もあれば、逆にリタイアしたという変化もあれば、ちょっと体調が思わしくなくなったという変化もあれば、いろんな変化があったときに、それではそれぞれの方の移動手段とかお出かけの環境がどう変化しているのか。その変化というところに、今私たちが提供しているムーバスやレモンキャブ、あるいは、バス、タクシーといったようなものが応えられているのかどうか。それを確かめるというのも、実はこれからの計画をつくっていくときに重要な役割だというふうに思っている。一方で、武蔵野市は人口一定だったところが微増してきているので、転入者がそれだけ増えているのだと思うが、新しく武蔵野市の住民になった方が、どういう交通手段の選択をしているのか。買い物目的地といった普段の活動も含めて捉えていくということも、これからの課題を分析する上では大事になっていくと思うので、先の委員のご指摘というのは非常に重要な論点だと思うし、恐らくこれからの網計画を考えていく上では欠かせない論点だと思うので、ここも整理いただければというふうに思う。

- ・ **委員（健康福祉部長）**：人口構造的には大きく2つのポイントがある。1つは、ご案内のとおり高齢化率が増加をしているということで、20%から21%、あるいは、もう最近では22%になっている。ということは、武蔵野市民の5人に1人以上は高齢者。これが2025年に向けて25%を超えていくので、4人に1人が高齢者ということになっている。

一方で、新生児については、先ほど会長が申し上げたように、ファミリー層が流

入しているということで、実は、新生児の数も増加している。武蔵野市は10年前までは800人前後の出生新生児数だったのが、昨年は1,350人と、非常に子どもの数も増えているということで、ファミリー層の増加と高齢化の増加が双極な形である。ということは、それに対応する交通体系をどうしていくかということと、福祉の施策をどう絡めていくかということが非常に問題になっている。

そのため、新生児を抱えているファミリー層からは、マタニティータクシーのニーズが非常に増えているということや、高齢者層からは、レモンキャブを使用するほどではないが外出支援が必要で、例えば電話番号を登録しておいた高齢者のところにタクシー会社さんが送迎をされる、という仕組みのニーズも非常に増えている。

一方で、障がい者の外出支援をどうするかということもあり、武蔵野市ではタクシーの初乗り料金を補助をしている。730円の場合は730円分を補助していたが、これが410円になった場合、確実に今までの制度では耐え切れなくなる。730円の補助から、410円だけの補助という話になる。恐らく、どんどんメーターとしては上がっていくわけなので、今までのサービス水準を維持するために、障がい者の外出や通院支援をどうしていくかという問題も絡んでくることになる。現在も検討中だが、解決手段としてはクーポン方式にするしかないだろうというふうに思っている。初乗りだけではなくて500円券、100円券みたいなものを出して、障がい者のタクシー利用と外出支援を促進するという形で考え直していかないといけないということもあって、何が言いたいかということ、高齢者、障がい者、新生児あるいは子育て世代の細かなニーズに対応できるだけの多様な交通体系や交通手段を考えていく時代になっているというのは問題意識としてある。

・ **座長**：まさにこういった点も、従来の6年前の計画の中では十分に含み込まれていない。だけれども、これだけ新生児、ファミリー層が流入している、高齢者も増えていくという中で、小さな交通、要するに、タクシー・レモンキャブといった選択肢がある。それをこれからどう考えていくのかということも一つの新たな論点かというふうに当然思うわけだし、一方で、都心に通勤している人が本当に多いということであれば、当然その基軸を担うような、駅端末への輸送というところは今まで以上に重要性を増してくるということもあるのかもしれないし、やはりそういうことを客観的に捉えるような機会が必要だと思う。逆に言うと、この計画をもしも改定するのであれば、そこに枠を合わせていただけるといいのかなと、そうすると、数値上のストーリーが通りやすくなるという感じもする。

・ **会長**：市内の状況を話すと、委員（福祉部長）や私が言ったような話になるが、公共交通を考えたときには、やはり武蔵野市は吉祥寺・三鷹・武蔵境の3駅があって、その周辺にお住いの市民の方が集まってきて鉄道、交通を使っているという状況があるので、三鷹市や西東京市、あるいは小金井市といったところの動きというのが特に大事になってくる。ただし、なかなかそのデータを把握するのが難しいところもあり、たとえば西東京市では武蔵野市以上に恐らくマンションの開発というのが進んでいると思うので、その住民がどういう経路を辿り、交通行動をしていくかというのが大きな課題だと思うので、それも含めて検討していく必要があるのかなと思う。

- ・座長：人の動きというのはこの市内で閉じているわけじゃないので、それが武蔵野市の大きな特徴かと思うので、そうしたところも考慮していく必要があると思う。市民交通計画という流れのところからかなり広範な議論になってきたが、大変有意義な論点が出てきたなと思う。

② ムーバス関連（資料7～11／事務局）

■1. 概要説明

- ・（1）6号、7号路線調査結果について（資料7，8）
平成27年度にムーバスの6号路線、7号路線のO.D.調査、バス停別の乗降者数の調査を実施した。この調査結果の検討については、今後協議会の中で行っていききたい。
- ・（2）4号路線ルート変更の検討について
車両の買い替えに伴い、新型車両では曲がり切れない交差点というのが存在をしたことで、このルート変更について検討する必要があるというお話を従前よりさせていただいたところだが、関東バスとの再度の協議、及びテスト走行をさせていただいた結果、ルート変更の必要はなくなった、ということで報告する。
- ・（3）20周年記念事業について（資料9）
平成27年11月26日に、ムーバスは1号路線の運行開始から20周年を迎え、皆様にもご協力をいただきながら様々な事業を進めさせていただいた。

○事業例

- ・記念リーフレット
- ・事業概要の2015年版
- ・漫画のキャラクターを施したラッピングバス
- ・トレジャーハンティングとのコラボレーション

○ほか関連事業

- ・関東バスフレンドまつりでのムーバス展示及び近隣自治体のコミュニティバス展示
- ・関東バスが、運行開始から丸20周年の日に吉祥寺駅の北口で物品を配布
- ・フォーラム「ムーバス20周年を契機に考えるこれからの地域交通」（日本福祉のまちづくり学会主催）を開催
- ・（4）ICカード利用状況（資料10）
資料に基づき説明。

③ ムーパーク利用状況（資料11／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料に基づき説明。

3. その他

■1. 意見交換等

○3号路線境南東循環について

- ・委員（レモンキャブ運行管理者）：ムーバスの利用者として、普段僕が利用しているのは境・三鷹循環であるが、あれは30分に1本。境南循環は20分に1本。それで僕がムーバスを利用するときは、時間を見て利用している。そうしないと、また行って30分待つので。その辺を考えると、境南コミセンを回るルート、回らないルート、僕の勝手な意見だが、交互にしたらどうなのかなと、先ほど話を聞いていてそういうふう感じた。よくバスで何とか経由というのがある。運行するバス会社が煩雑になるかもしれないが、そういうのも考えたらどうなのかなと思ったので一言、申しわけないが意見としてお伝えする。
- ・事務局：武蔵境の起終点とする路線の乗り継ぎだとか、そういった利便性の向上については私どもも課題として感じている部分なので、ご意見としてお伺いさせていただいて、今後、一旦境南コミセン迂回ルートは中止をさせていただくという方向に進めたいとは思っている。7号路線の利便性の向上等の部分も、今後また検討していきたいというふうに考えている。
- ・座長：他路線も含めた路線のあり方も出てくると思うし、ただ、その便によって行く行かないということは、実は1号でやっていたことがある。しかしその結果、周辺の停留所を含めて全部減って中止したという経緯がある。やはり30分に1本や20分に1本、10分に1本など、覚えやすくしないとなかなか利用してもらえない。そのため、これは行くけれどもこれは行かないというところが受け入れられなかったという経験を、実は3年ほど前に我々は持っているところがあり、それで今回の場合には、一旦実証運行は中止という形をとらせていただいて、コミュニティバス、ムーバスだけが選択肢ではないし、3号路線だけが選択肢ではないというふうに思っているので、そこのところを何か考えていけるものがないのかというところは、今後の検討課題として残されているだろうというふうに思う。
- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：コミュ研を代表して来ているので、今の話に関連して、実情を見れば廃止もやむを得ないと思っている。もう1日で1人に満たないぐらいの平均乗降客数ということで、ただ、コミュニティバスは地域の人が利用するため、説明のほうも、丁寧にやっていただきたいと思う。廃止するのはいつからか。
- ・事務局：廃止に当たっては、利用状況や今までの経緯等も説明会等を行いながらと思っている。時期については検討中である。
- ・座長：ぜひ丁寧な説明をしていただきたいというふうに思っているが、もう1点、実は2号路線の沿線住民アンケートの回収率は35%である。ところが、今の境南

東循環のアンケートは17.9%。分量や時期は一緒であるが、ダブルスコアで違っている。ということは、やはり2号路線の場合には苦勞してできたという経緯が前面にあるので皆さんの関心が高い。けれども、3号路線の場合には、そこから比べると少し弱い。しかし、これが新しく転入者が増えてきたり人口の構成が変わっていく中で、もしかしたら2号路線も将来的にはそうなってしまうのかもしれない。そのため、地域の皆さんとどう育てていくのかという視点も、我々はやはり持っていかなきゃいけないというところがあると思っているので、そういう仕掛け作りをどうしていくのかというところも、我々に問われている課題なのかなというふうに思っている。

4. 閉 会