

平成 29 年度

第20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29(2017)年7月10日(月) 10:00～11:30 武蔵野市役所 111会議室

■出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員] 18名 (欠席2名)
[オブザーバー] 2名
[事務局] 武蔵野市交通対策課、高齢者支援課、市民社会福祉協議会

■配布資料：第20回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第
第20回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 席次表
武蔵野市地域公共交通活性化協議会構成員 名簿
資料1 レモンキャブ登録更新について
資料2 4号路線 三鷹駅北西循環迂回ルートの変更について
資料3 全路線全便の利用実態調査の結果について
資料4 ムーバス乗客数の推移
資料5 ムーバス I Cカード利用状況
資料6 吉祥寺駅周辺交通量の経年変化
資料7 吉祥寺駅周辺道路における路上駐車台数の推移
参考 レモンキャブご利用案内

(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 レモンキャブ登録更新について (資料1 / 事務局)

■1. 概要説明

- ・資料1に基づき説明。
- ・レモンキャブの法的な位置づけについて

平成18年10月に施行された改正道路運送法第78条第2号に規定される自家用有償旅客運送の中の市町村運営有償運送に当たる。市町村運営有償運送には、交通空白輸送と市町村福祉輸送があるが、レモンキャブについては身体障害者や要介護者などの個別輸送を行う市町村福祉輸送に該当する。

- ・協議の必要性

登録後の状況の変化を踏まえ、大きく2点定期的にチェックする必要がある。

1点目は、輸送の安全や旅客の利便の確保に必要な措置が適切かつ継続的に行われているかどうか。2点目は、バスやタクシーによる輸送が困難であり、地域住民の生活にとって必要かどうかである。登録に当たっては、地域公共交通活性化協議会で協議を行うことが要件とされる。

レモンキャブの登録期間が平成29年9月末にて満了を迎えることとなるため、規定により、地域公共交通活性化協議会で協議が整っていることを証する書類を添付の上、平成29年7月3日から8月31日までの間に運輸支局へ申請をする必要がある。

- ・平成29年3月末現在のレモンキャブ運航利用状況について

平成28年度の年間運行回数は1万7,724回で、対前年度比で131回増加をしている。会員は885名で、対前年度比で19名増加をしている。

- ・更新登録申請要件について

変更のあった箇所のみ説明。

運転者数は、44名から2名減って42名だが、この内訳は、15名の方がおやめになり、新たに13名の方を採用したところである。輸送の安全及び旅客の利便の確保については、運行管理責任者が人事異動により変更している。運送対象の登録会員数は、845名から885名と、40名増加をしている。態様ごとの会員数は、身体障害者の方が204名、要介護認定者の方が488名、要支援認定者の方が121名、その他は72名である。

■2. 質疑応答

- ・座長：道路運送法79条に基づく自家用有償運送の、市町村福祉輸送の登録更新についての議論である。事業の必要性、安全性、対価という点について、皆様のほうにご確認いただきたい。

先ほど、運転者のところで、44名が42名であり、新たな方が13名で、おやめになられた方が15名という話をいただいたが、新たに入られた方、あるいは、おやめになられた方はどういう特徴の方なのかというところについて補足説明いただければと思う。というのは、6年前の登録更新のときに、少し高齢なドライバーの方がいらっしゃったという経緯があり、議論になったところがあったので、確認したい。

- ・事務局（高齢者支援課）：新しく入られた方については、現在の運行管理者の方、また協力員の方のお知り合いの方が多くなる。というのも、地元に着用している運行管理

者・協力員の方々がよく知っている方のほうが、地域の実情を踏まえたレモンキャブの事業にふさわしいといったところで、そういったところからもお声をかけさせていただいて、ぜひレモンキャブの運行に協力をしていただきたいということで、入っている。逆に、やめられた方については、おっしゃるとおり高齢の方もおり、このたび75歳が定年という形で、制度化したところもあるので、ご自身の判断に基づいておやめになる方、または年齢によっておやめになる方、そういった方が多いのかなと思っています。ちなみに昨年度は、新たに公募という形で採用をさせていただいている。

- ・委員代理（（一社）東京バス協会）：協議の必要性ということで、「輸送の安全や旅客の利便の確保に必要な措置が適切・継続的に行われているか」とあり、地域の運行管理体制、恐らく内部監査や外部監査等、いわゆる運用安全マネジメントに基づく、乗務員に対する指導や教育が非常に大切になってくると思うのだが、この現場のチェックというのは、どなたがどのようにされているのかお伺いしたい。
- ・事務局（高齢者支援課）：日々の安全管理については、運行管理者が3つの地域に分かれて3名おり、こちらの者が対面で健康チェックを総括して行っている。なお、9号車それぞれ、その運行管理の責任者が鍵をかけ、車両の鍵を責任持って保管しているため、朝、渡す際に対面でチェックを行って、終わった際に事故報告等、何か変わったことがないかといったところを、報告をしているところである。日々の運行点検簿、日誌についても記載をさせていただいているところである。
- ・委員代理（（一社）東京バス協会）：そのチェックされている書類は、事務局のほうで定期的に確認をされているということか。点呼簿の例えば記載方法や、就業報告の記載状況、先ほどお話あった新任の方に対する、適性診断を受けなければいけない、65歳以上の方には高齢運転者に対する特別な指導とか、そういった法的義務というのはかなり多岐にわたっているが、そういった関連書類も含めて確認されているということによろしいか。
- ・事務局（高齢者支援課）：事務局への報告については、実際の運行管理について、日誌等があり、そちらを社協の事務局に毎月持参をして報告をしている。仮に万が一事故等があった場合については、車両の管理者を経由し、事故報告の責任者に送っているような形になる。

年齢の面では、健康診断を70歳までは年1回、必ず実施をしている。70歳以上の高齢の方については、さらに年2回という形で、こちらで基準を定めており、前期・後期、きちんと健康診断を受けて、その結果を事務局に報告をしているという形で、安全管理

に努めている。

- ・委員代理（（一社）東京バス協会）：普段から運行管理体制がきちんと適切に行われるかどうかというのは重要になってくるため、今後も引き続き事務局でチェックをして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. 報告事項

①ムーバス関連（資料2～5／事務局）

■1. 概要説明

- ・（1）4号路線 三鷹駅北西循環迂回ルートの変更について（資料2）

○概要

前回3月の活性協にて協議・合意をいただいたムーバス4号路線「三鷹駅北西循環」の迂回ルートについては、先月の6月1日をもって変更を行った。

○経過

第19回地域公共交通活性化協議会后、市報等への掲載前の5月9日から11日の間に、西久保コミセン、関前コミセン等の関係機関へ情報提供を行った。5月15日に市報や市のホームページに掲載をしたほか、ムーバス車内や各バス停へ掲示をして広報を行った。

これまで、この件に関するご意見やお問い合わせは一件もいただいておらず、順調に新しいルートへ移行したことを報告する。

- ・（2）全路線全便の利用実態調査の結果について（資料3）

○概要

ムーバス全路線（7路線9ルート）の全便を対象として利用の実態調査を行ったので、結果について報告する。

○調査方法

ムーバス全便に調査員が乗り込み、各バス停の乗降者数の調査と、調査員による目視で利用者の性別、年齢層、支払方法（現金・回数券・ICカード）についてそれぞれカウントをした。年齢層や支払方法等の実態調査としては、今回これが初めての調査となる。

○調査日程

休日と平日の各1日ずつ、休日は本年の3月12日（日曜日）、平日は3月16日（木曜日）に、それぞれ実施した。

○調査の対象

利用者の性別のほか、年齢層については、未就学児、小中高生、また、18歳から64歳までの大人、65歳以上の高齢者の4つに区分をしている。支払方法については、現金、回数券、ICカードの3つに区分をしている。

○調査の結果（特徴）

全体の特徴として、各要素の傾向に、平日、休日で大きな変化はない。また、全体として女性の利用割合が高く、特に回数券利用においては高齢の女性の割合が目立って高いということがわかった。

利用路線の割合は、休日、平日ともに2号路線「吉祥寺北西循環」が最も利用者数が多く、続いて1号路線「吉祥寺東循環」が多い傾向にある。各日の乗客数男女比は、およそ女性が6割、男性が4割と、休日、平日ともに女性の割合が高くなっている。年齢層では、男女ともに大人の割合が高くなっている。ICカード、現金、回数券、3つの支払方法の構成比を男女別にみると、休日、平日ともに同じような傾向を示しており、ICカードの利用が5割以上を占めている。現金、回数券はともに2割強を占めている。また、3つの支払方法別の構成比を年齢層別にみると、ICカードは大人の利用割合が高く、現金での利用は大人と高齢者に大きな違いはない。回数券についても、大人と高齢者の割合に大きな違いはないが、ICカードや現金での支払方法に比べて、女性の割合が高いということがわかった。

今回のような年齢層や支払方法等の利用実態については、経年での変化も追っていきたいと考えているので、今後も定期的に調査を継続していきたい。

- ・（3）利用状況（乗客数の推移・ICカード）（資料4、5）

資料に基づき説明。

■2. 意見交換

- ・座長：資料3で要素別構成比があるが、平日と休日の割合がほぼ一緒という報告があったが、3号路線は大分違うのではないかと思う。休日が12%、平日が18%で、実数でいうと休日の2倍まではいかないが、1.8倍ぐらいが平日の人数となっているのはおそらく

3号路線の特徴である。これは病院の影響だと思うが、今回の結果は全路線がミックスされているので、やはり各路線ごとの特徴や、あるいは乗降について、どういうバス停が多くなっているのか。ここで何人乗って何人降りているというようなものが出てくるだけでも、今後の戦略には役に立つのかなと思う。事務局として、そういった分析をさらに深めていくことは計画しているのか、確認したい。

- ・事務局：おっしゃっていただいたとおりで、構成比率を各路線ごとに見ると、高齢者の割合が高い路線や大人の割合が高い路線があったり、それから停留所ごとの特徴というものもあるため、今後もより詳細な分析を続けていきたいと思っている。
- ・委員（京王電鉄バス㈱）：ICカードが高齢者の方にどれだけ抵抗感なく使っていただけるのかなというところに興味があるが、見ていると、高齢者でICカードを利用されている方の比率というのが、高齢者以外の方と大きくは変わらないのかなと思う。
- ・事務局：ムーバスの高齢者に限って言うと、ICカードで乗られる方も確かに高齢者以外の方と同じような比率として多いということはわかってきた。それと同時に、回数券の利用も非常に多い。これは、1日に2回や3回、もしくは毎日使っているというような利用形態が多いのではないかと思う中で、回数券を使うと、1回乗車が90円ぐらいの割合になることから、回数券をご利用されているという方もあわせて多いのではないかと思っている。そのため、ICカードが、必ずしも高齢者の中に普及しづらいということではなく、やはり割安感の高い回数券の利用がより多いというのが、傾向として、今回の調査でわかってきたという状態だと思っている。
- ・座長：回数券の取り扱いについては、数年前のこの協議会でも、ICカードの導入にあわせて回数券をやめようかという議論もあったが、やはり根強い要望があったというようなことで、回数券を残すという方針になった。全体としては高齢者の利用の割合が、武蔵野市の高齢者人口比率に比べて高いということになっている。回数券がICカードに実装されていないことは、おそらく一つの要因かもしれない。東京都のシルバーパスは、おそらく磁気カードだと思うが、それも影響してるんじゃないかと思う。70歳以上の人はシルバーパスで路線バスに乗るため、バスではそもそもICカードを使わない高齢者の方が、東京は多いはずである。そうなってくると、バスに乗るとき、そもそもスイカ、パスモを使う発想自体がもしかしたら薄いのではないかという気がする。仙台ではイクスカというICカードに高齢者パスを実装し、福島でも、ノルカという福島交通さんのICカードに、ももりんパスというシルバーパスを実装しているため、高齢者の方でも普通にICカードを使っている。おそらく、その仕組みの違いというところもポ

イントかなという感じがした。

- ・委員（京王電鉄バス係）：ここから少し類推すると、意外と使っていただいているなど。思った以上にはICカードへの抵抗が低いのかなというふう思った。
- ・座長：意外と高いという認識ですね。シルバーパスの影響が出ているのであれば、都内の人であればそういう行動はしないのかもしれないが、都外の人だと、もしかしたら使うのかもしれない。あるいは、回数券は11枚つづりで、わざわざ紙の券を買わなければならないから、現金でも100円だし、ICカードでも同じ値段であるから、もしかしたら普通に電車に乗るような感覚でICカードを使っている人もいるのかもしれない。ここはやはり聞いてみないとわからないが、こういう年齢別の状況が出てきたというのは、おもしろいデータになってくるかもしれない。これは、路線別でわかるとおもしろいかも。路線別で全く傾向が違ったら、このエリアが多いというのは、こういうところがあるからかという、何となくわかるところがあるかもしれない。それがわかると、もう少し細かいところまでわかるかなという気がした。また色々なデータ分析をしているところだと思うので、引き続き、また次回以降の協議会でも皆様と共有できればと思っている。

②吉祥寺駅周辺の交通実態について（資料6，7／事務局）

■1. 概要説明

- ・吉祥寺駅周辺交通量の経年変化について（資料6）

市では、3年ごとに市内の主要交差点の交通量調査を実施しているが、本日お示しする資料は、吉祥寺駅周辺の交差点を抽出して、交通量の変化を時系列でまとめたものである。ここに示す数値は、調査交差点に流入してくる車両の合計値で、調査時間は朝の7時から夜の7時までの12時間、2輪車は除いている。どの交差点についても減少傾向にはあるが、特に吉祥寺通りと五日市街道、井の頭通りの交差点の減少率が大きい。これは、東京都さんのほうで進めている都市計画道路であるが、新武蔵境通りの整備進捗に大きく関係しているのではないかと思う。新武蔵境通りについては、平成23年3月から、全車線の開放とまではいかないが、整備が完了したところから順次交通開放をしていることもあり、平成27年8月には全線開通となった。これにより、埼玉県境から神奈川県境まで南北の交通を通り抜けられるという状態になった。このため、従前より南北交通を担ってきた吉祥寺通りや三鷹通り、武蔵境通りといった、市内の重要な南北交通路線の負担が軽減されてきたのではないかと考えている。

一方、1番と3番（吉祥寺大通りと五日市街道、井の頭通りで終結する道路の交差点）の交差点については、2番、4番（吉祥寺通りと五日市街道、井の頭通りの交差点）と比較して、減少率は少ないということがわかる。いわゆる南北交通については、新武蔵境通りを入れて市内で4路線できた。しかしながら、東西の主要幹線道路というようなものについては、五日市街道と井の頭通りの2本ということには全く変わりはないので、恐らくその関係で減少率は小さくなったのではないかと考えている。

- ・吉祥寺駅周辺道路における路上駐車台数の推移について（資料7）

吉祥寺駅周辺の路上駐車については、その対策として、市で制定した条例に基づく交通指導員というものを配置し、駐車監視や指導業務を行ってきたところであるが、平成21年の4月1日から、警視庁さんのほうから業務委嘱を受けた駐車監視員による活動が武蔵野市内でも始まったことに伴い、目的や実施区域が重複する条例に基づく交通指導員業務は、同日付で休止としたところである。

お示ししている数字については、そのフォローアップとして、市の職員が毎月土曜日、日祝日の各1回ずつを、2時と4時に調査をしたものであり、調査区域の中にある路上駐車台数をカウントしたものである。この調査については、駐車監視員の活動がもう定着してきており、路上駐車の数も減少傾向にあることから、平成28年度、本年の3月末日をもって休止としているところである。

■2. 意見交換

- ・座長：この報告事項だが、前回（第19回）3月の協議会のときに、年度末の協議会の毎年度の進捗確認というところで、この協議会は武蔵野市の地域公共交通総合連携計画に基づいて、その進行管理もやっているというところがあるため、その計画に位置づけられた事業の中に、タクシーのバスレーンでの走行というところがあり、タクシー自体も生産性が上がっていくのではないかとということが計画の中に描かれていたという経緯がある。その中で、実際に吉祥寺駅の現状がどうなっているのかということを経務局のほうに調べて、整理いただいたものがこちらの資料6と資料7という経緯になっているというところだけ、補足をしておきたい。
- ・委員（（一社）東京ハイヤー・タクシー協会）：せっかくの機会なので、何点かお願いをしたいと思っている。一つは、吉祥寺、武蔵境、三鷹の駅の周辺だが、だんだん町が変わってきている。人口も変わり、町のイメージや、町の機能も変わってきていると思

う。吉祥寺駅の周辺は特にそうである。いつもお願いをしているが、万助橋からのバス専用レーンに、3時間に限ると1分1本ぐらいの本数のバスが走っている。あそこは1,000台ぐらい走っているそうだが、かつては、タクシーを入れるとバスの定時運行ができないとか色々な話が出て、ごもつともだと思うが、実車タクシーだけでもあそこを通していただければと思う。これはもう時代のニーズ、要請である。

それから、具体的に言うと、東急デパートの地下で買い物をしたご高齢の方が、行きはムーバス、あるいは通常のバスで来られるが、帰りは荷物を持ってタクシーを使うという方が多いようである。それで、駅の東側に向かって歩いていく。そのため、道路1つ西側のほうにもタクシーの何か乗り場みたいなものを暫定的にでもつくっていただきたい。お客さんが手上げていると、どうしてもタクシーは停まらなければいけないので、そういう利用実態もあるということで、道路の利用の仕方の見直しもお願いをしたいと思う。

それからもう1点は、丸井の前の交差点である。正式に聞いたことはないが、西のほうから丸井のほうに来て、武蔵野公会堂に右折をするトラックがあると、後ろにずっと並んでしまう。それが時間帯によっては吉祥寺西の交差点を越えて、ずっと渋滞が延びていくのだが、その部分だけでも右折レーンをつくるといったような工夫をしていただければと思う。乗用車だと左側をすり抜けていけるが、2トンや、大きなトラック、あるいはとまる位置が下手なドライバーだと、ずっと渋滞が延びていく。丸井の前の交差点の一部の2車線化を前からお願いしているが、あれも具体的に。もしできないのであれば、どなたかの責任のある方の名前の文書で、ここは今の現行の規定ではだめなのだということで1枚いただけると、タクシーに限らず、道路を利用する方々も納得できる部分もあるのではないかなと思う。時代の流れに合わせて町も変わってきているため、道路の利用の仕方というのも考えていただいて、改善できるのであれば改善していただくと、タクシーのみならず、色々な方が助かるのではないかなと思っているので、よろしくお願ひしたい。

- ・事務局：1つ目の実車タクシーの右折について、これまで色々な形で検討をしてきたが、その中で、所轄の武蔵野警察に確認をすると、あの交差点は東京の中で非常に渋滞を発生させている交差点であり、信号のサイクルを、渋滞が発生している状況で、リアルタイムで変更しているという話を聞いている。右折に関しては、井の頭通りは信号の間隔が短く、そこで渋滞が実際に起こってしまっている中で、実車タクシーを入れることによって、さらに周辺の渋滞を招くのではないかなという話を聞いている。交差点周辺がそ

ういう状況のため、なかなか難しいのではないかというのが警察、所轄の考え方であり、これは、もう少ししっかりとした詳細なデータを集めながら検討していかなければならないと思っている。

2つ目はおそらく東急デパートの利用で、タクシーの乗り場を設けてほしいという趣旨のお話だと思う。やはり道路の幅員や、渋滞の関係、その中ではなかなか難しいのではないかというお話はいただいているところだが、この辺についても、道路管理者、交通管理者と調整をしながら、ウイン・ウインの施策の方向を打ち出していきたいとは思っている。なかなか実現できていないのが今の現状だと思っている。

- ・座長：先ほども、この協議会は、武蔵野市の地域公共交通の連携計画に基づいて動かししているのだという話をしたが、一方で、公共交通の運用ということを考えていくに当たっては、例えば武蔵野市の場合、吉祥寺も、三鷹も、武蔵境もそうだが、あの計画が作られた時と比べて、駅あるいはその周辺の道路の形状とか、駅前広場の形状が大きく変わっているというところが、やはり特徴があると思っている。そういう駅前広場や駅周辺の道路を、どういうふうに使っていけば公共交通をもう少し円滑に運用することができるのかというところは、大きな論点として考えていかなければならない。そういう議論というのは、地方都市クラスの計画だとそんなに意識しなくてもよいのだが、やはり東京、都市だからこそ考えていかななくてはならない側面はあると思うので、今、委員（（一社）東京ハイヤー・タクシー協会）がおっしゃった論点は、そういうところでこれから私たちが考えていく中でも重要な視点になってくるのかなと思いつつながら、お話を伺っていた。引き続き、今後どういう形で検討できるのかという体制を考えていただければと思う。

3. その他

4. 閉 会