

平成 30 年度

## 第 22 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会

### (1) 開催概要 (文中：敬称略)

■日 時：平成 30 年 11 月 5 日 (月) 16:00～17:30：武蔵野市役所 802 会議室

■出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員]16 名 (欠席 4 名)  
[事務局] 武蔵野市交通対策課

■配布資料：第 22 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 22 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 席次表

資料 1 ムーバス年末年始の運行ダイヤについて

資料 2 ムーバス年末年始ダイヤ発車時刻比較一覧表 (関東バス株式会社)

資料 3 ムーバス年末年始ダイヤ発車時刻比較一覧表 (小田急バス株式会社)

資料 4 ムーバス乗客数の比較 H27⇔H29 年度 (年末年始乗客数)

資料 5 地域公共交通のあり方検討のための論点整理及び調査内容

資料 6 ムーバス乗客数の推移 (平成 29 年度)

資料 7 ムーバス IC カード利用状況 (平成 29 年度)

資料 8 ムーバス収支

資料 9 ムーバス路線別収支状況等 (平成 29 年度)

資料 10 ムーバスデジタルサイネージの導入に向けて

資料 11 ムーバス EV 化に向けての検討

### (2) 会議の概要

#### 1. 開 会 (事務局)

■1. 会長あいさつ

■2. 新委員紹介

■3. 配布資料確認

#### 2. 議事

##### (1) 協議事項

ムーバス年末年始の運行ダイヤについて

■ 1. ムーバス年末年始の運行ダイヤについて

【資料 1、2、3、4】

- ・資料1、2、3、4に基づき説明
- ・今年度の年末年始の運行ダイヤ（対象路線、実施理由、実施内容、周知方法等）は昨年と同様に行う予定である。
- ・ムーバス年末年始ダイヤは、いずれの路線も昼間の時間帯は通常通りの運行を基本とし、朝夕の時間帯の便を減らしている。
- ・2号路線、吉祥寺北西循環においては、平日と土曜、休日の運行便数が異なる路線のため、土曜・休日を基本としたダイヤとしている。
- ・小田急バスの運行路線においては、1路線1車両で運行しているため、関東バスの運行路線に比べ限られたダイヤの減便となっている。
- ・昨年度の年末年始のムーバス乗客数は、平成28年度と比較すると、運行便数が減っているため、5日間の乗客合計や1日平均の乗客数は、一部の路線を除き減少している。
- ・一方で、一便平均では6号路線を除いた全ての路線で増加している。
- ・月間の乗客数では、標準並か増加傾向にあることから、運行ダイヤに合わせてお客様にご利用いただいたことで、効率的な運行が行えたと考えられる。
- ・年末年始ダイヤについて、お問い合わせなどはあったが、苦情などは一件もなかった。
- ・年末年始の運行ダイヤは、利用者に与える影響が少なく、利用実態に即した効率的な運行であり、収支改善や乗務員の労働条件の改善など導入効果が得られるダイヤであるということが認められるため、昨年度同様に運行する予定である。

## ■ 2. 意見交換（00：13：50～）

- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：幼いころより武蔵野市に住んでおり、鉄道会社に41年くらい勤めており、バスの常勤監査役もしていた。10年以上前のことなので、あまりあてにならないと思うが、意見を述べさせて頂きたい。事務局から説明があった年末年始の早朝とか夜の運行ダイヤについて、利用者が少ないということだが、本数が減れば利用者が減るのは当然であり、実際クレームがなかったからいいのかもしれないが、吉祥寺、三鷹、武蔵境あたりで、生鮮食料関係など、年末はショッピングセンターやスーパーが早朝から営業するようなことはないのでしょうか。年末年始は、開店時間を繰り上げるケースがある。そういう事を市として確認したうえで、今年のダイヤ編成をされたのかどうか伺いたい。
- ・事務局：吉祥寺の東急百貨店が1月2日に初売りで大勢のお客様が来店する事は聞いている。しかし、開店時間を繰り上げる事はなかったので、朝の時間帯は便数を減らしても問題ないのではないかとということで実施した。そのほかには、武蔵境のイトーヨーカドーや、大

型集合店舗でも確認したが、営業時間を早めることはなかったため、特に問題はなかったと認識している。

- ・座長：それでは、年末年始ダイヤを昨年同様の形で継続するという事で異議はないでしょうか。
- ・委員：異議なし
- ・座長：異議はなかったと認め、本年度も事務局の提案通りに進めて頂きたい。実際にモニタリングして、2号路線あたりはどうかと気になっていたが、若干の利用者数の減少はあるが、目立った減少はなかったのよかったです。引き続き、こういう形でモニタリングを続けて頂きたい。

### 武蔵野市地域公共交通総合連携計画の交通網形成計画への移行に向けた調査について

#### ■ 1. 武蔵野市地域公共交通総合連携計画の交通網形成計画への移行に向けた調査について 説明【資料5】

- ・資料5に基づき説明
  - ・法定計画である網形成計画に移行するため、移行までのスケジュールを含めて、新たに取  
り組むべき施策の抽出などについて福祉部門を含めた市内部の関連部署と調整をした。
  - ・本年度は、吉田委員を会長とし、バス・タクシー事業者、それぞれの労働組合、レモンキ  
ャブ運行事業者、健康福祉部長で構成する交通事業分科会を立ち上げ、計3回協議を行った。
  - ・分科会にて協議を行った内容は以下の通りである。
    - ①「武蔵野市の公共交通が目指す将来目標(案)」
      - ・計画の位置づけ、地域公共交通を取り巻く環境の変化、網形成計画における将来目標  
(案)等、想定される課題について。
    - ②「今後の検討が必要な課題」
      - ・想定される課題に対する解決に向けた検討案について。
    - ③「網形成計画策定に必要な調査内容(案)」
      - ・現行の連携計画の整理分析に加え、新たな視点による施策の実現へ向けて把握したい調  
査内容について。
  - ・調査内容については本協議会で合意を頂き、来年度調査を実施したいと考えている。

#### ■ 2. ムーバスの再検証、サービスの在り方について【資料6、7、8、9】

- ・資料6、7、8、9に基づき説明

- ・平成7年の運行開始以降、7路線9ルートを運行しており、平成29年度は前年度比約2万3千人増の約286万人にご利用して頂いている。
- ・ムーバスをご利用頂いた際の支払い方法において、交通ICカードによる乗車に関しては、連携計画に位置付けられた事業として、平成23年度末より開始している。
- ・平成29年度のIC利用率は54.3%と微増傾向になっている。
- ・現金または回数券乗車の利用率は、微減傾向になっている。
- ・平成29年度の運行収支では、5700万円の赤字となっており、利用者が増えていても収支が改善されていない状態にある。
- ・営業係数を100円に近づけるために、料金改定も一つの手段と考えている。
- ・広告収入やダイヤの見直しによる経費の削減も含めて、今後検討していきたいと考えている。
- ・限られた交通資源の中で多様なニーズに対応しつつ、将来的にも持続可能なまちづくりを形成していくためには、ムーバスの基本コンセプトや料金体系について改めて精査検証をする必要があると考えている。

### ■ 3. 意見交換

- ・座長：具体的な調査内容の詳細については、細かく方法や可能性など模索していきたいと思う。10年前に連携計画を策定した時とは状況が変化している。連携計画策定時には、武蔵野市の人口は今後横ばいから減少傾向と思われていたが、最近の推計では増加に転じている。大型マンションの建設などもあり、人口増は大きな変化である。一方、駅に人が集中している状況や、生産年齢人口の減少に伴うドライバー不足の問題もあり、その一方でICTや情報技術はこの十年で明らかに進展している。そういった社会にどう対応していくのか。人口動向も、単に増えているのではなく、独居高齢者が増加している。資料5の13ページ「独居高齢者の現状」について、全国、東京、区部、市部と別れているが、武蔵野市はどちらかというと区部に近い状況である。全国の割合に比べて、65歳以上の単身高齢者世帯数が多い。例えば、東北地方だと家族と同居しているから、多少不便があった場合でも近所や家族が支えになるケースはあるが、武蔵野市の場合は、そういった人の支えが届かないケースが想定される。また、おそらくこの会議でムーバスの路線ごとの収支まで出すのは、たぶん初めてのことだと思う。基本的に年間の収入は2億4千万円でほぼ一定であり、経費が微増傾向にあるとはいえ、もともと3億円の経費のところ、2億4千万円の収入でやってきたという形はおそらくこの十年間でほとんど変わっていないと思う。一方で、路線別にみると、

資料9から分かるように、路線ごとに差があることが分かる。ムーバスの1号路線運行開始から23年が経ち、最後の7号路線運行開始からも11年が経っていることから、様々な環境の変化に合わせて、ムーバスをどう位置づけていくのか、議論をしていきたいということが事務局の意向と思われる。

- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：資料に書かれている内容は、ほぼその通りだと思っている。これから調査していく内容についても満足しているが、住んでいる人間にとって、ひとつ気になるのは、ムーバスの路線について一般の大型バスが走行できない狭隘な路線が中心になって、自転車事故の危険性が極めて高い。自分は現在70歳だが、自分でも運転をする。狭い道から広い道に出る時は、自転車に乗っていたら必ず一時停止、左右確認して出るのが習慣づいている。最近、狭い道から自転車が突然出てきて、バスが慌てて急停止するということがある。急停止すると、車内で乗客が転んで車内事故になり、運転手の責任になってしまう。そうならないためにも、小学校・中学校で安全教育の徹底をする必要がある。これは、武蔵野市だけの問題ではないと思う。一時期より、小学校も土曜日の授業ができるようになったので、ぜひ安全教育を警察の方々から厳しく指導して頂きたい。また、ハードの部門でいえば、歩道の拡幅をしてほしい。自分も自転車に乗ることが多く、吉祥寺の五日市街道や女子大通りなど、車道を自転車で走るのは怖くて走れない。そのため歩道を通るが、歩道も狭くて幅員が1m少しくらいしかないため、人とぶつかってしまい、自転車対歩行者の事故に繋がってしまう。そういう意味で、歩道の拡幅を是非やって頂きたい。併せて、昔から気になっているのは、吉祥寺駅南口の混雑である。南口は広場がまったく無い。今の井の頭通りは、昔は水道道路ということで、戦前は旧踏切のところまで運用道路として整備されていた道路であり、そこに停留所がずらっと並んでいる。途中の停留所であれば、着後すぐに発車すればいいが、始発の停留所なので、極めて狭隘な都道をバスが発車時刻まで長い間停車している。別の会議等で伺っても、武蔵野市は現時点では再開発等は考えていないという意向との回答であった。これでは、武蔵野市より後に、町から市にあがった小金井の南口に比べても極めて劣る内容になっている。狭い三角地を全部駅広にして、バスだけが通れる道を整備してもらいたい。地権者においては、その上に立体換地する形で、大きな再開発ビルを作るなどしてもらいたい。また気になるのは、資料には市の人口の事だけが主に書いてあるが、バス利用者だけでなく、自転車利用者というの、市内の比率がどれだけあるのか調べて頂きたい。おそらく自転車駐輪場も市外の利用者が多いと思う。特に通勤は、武蔵野市の場合、定期利用でも市外の方は倍額ではなく、せいぜい一割程度くらいと聞く。高齢化が進んできて、納税能力がなくなる市民が増えた時に、他市の通勤者のために税金を

使うというのも、いかがかと考える。そのあたりも含めて議論頂ければ有難い。また、バス利用者と自転車駐輪場利用者の市内比率が分かれば、お答え頂きたい。

- ・座長：交通安全については、あとで警察の方からご意見を頂ければと思う。歩道や歩行空間の整備、吉祥寺南口の道路空間・広場空間の整備、そのあたりの位置づけと、自転車・バスの市外利用比率はどの程度になっているか、事務局からお答え頂きたい。
- ・事務局：まず自転車利用の市内・市外の比率という点について、武蔵野市内には駅が三つあり、それぞれ状況が異なることから、駅毎に回答させて頂く。今年度はまだ調査・集計中のため平成 27 年度の資料でお答えすると、吉祥寺駅については、市内の利用者が 37.1%、その他は市外の方が利用している。三鷹駅については、武蔵野市民の利用率が高く、市内の利用者が 77.7%、その他は市外の方が利用している。武蔵境駅については、市内の利用者が 26.7%、その他は市外の方が利用しており、市外の利用が三駅の中で一番多い。武蔵境駅は三鷹市民の利用者が多く、利用者のうち 32%が三鷹市民である。吉祥寺南口の駅広等の整備については、用地買収等を進めているところであるが、井の頭通りにはバス停が 8 か所ほどあり、なかなか南口の駅広だけで 8 か所のバス停を確保するというのは難しい状況である。まずは、パークロードに入ってくるバスについて対処しようと検討しており、吉祥寺南口広場に降車場 2 か所、乗降車場 1 か所の検討を進めている。また銀行の前にバス停があり、バスが停車していると、車線変更しなければならないため、そこの廃止も含めて検討している。残りの井の頭通りのバス停については、吉祥寺駅周辺への移設も含め検討している。安全教育の話は、その通りだと思う。小中学生については、安全教育を行っており、とくに中学生については、毎年 2 校でスケアードストレイト(スタントマン)を使った講習も行っている。併せて、課としては 3 人乗り電動アシスト付自転車の講習についても、子育て世代の方々に対してできないかと調整を行っている。「0123 吉祥寺」という、0 歳から 3 歳児までを対象とした施設で、通常、一時間強の講習時間で行っているが、先日 15 分というショートバージョンで講習をさせて頂いた。こういった取り組みを今後も拡充させていきたいと考えている。出会い頭の自転車事故についても、アンケート調査の結果をみると、皆さんつい止まらずに走ってしまうという回答結果が多く、一時停止の徹底についても、講習会のなかでしっかり話をしていきたいと思っている。バスの乗客数は、事務局としては把握していないが、バス事業者のほうで、IC カード等の情報からわかると思うので、記録として頂くことはできるのか確認したいと思う。事務局としては、その乗客が市民なのか、市外の人なのかという統計は把握していない。
- ・委員（都市整備部長）：どちらかという、市外が多いのではないか。割合では市内と同じ

くらいか。

- ・事務局：シルバーパスなどを使われると、まったくカウントできないのが実状である。例えば乗客 10 人が全員シルバーパスで乗っていたら、カウント上は 0 人になってしまう。そのあたり、路線バスについてはバス事業者の方々からお知恵を拝借しながら、把握していきたい。
- ・委員（都市整備部長）：質問の中で吉祥寺南口の再開発の提案を頂いたが、現在吉祥寺では、20 年後、30 年後の将来を見通したグランドデザインを議論中である。再開発によって満たされる公共交通広場、道路なども非常に有効的である。中央線沿線は、八王子、立川、国分寺、小金井、三鷹、中野等、駅周辺の開発事業として、すべて住宅をいれて事業を成り立たせているのがほとんどであるが、吉祥寺のグランドデザインの中では、沿線の駅と同じでいいのか、土地間競争でついていけるのか、との声があるのも事実である。住宅ではなく、商業や業務で確保できる再開発であればベストだが、武蔵野市の人口 14 万 6 千人、今後 16 万人まで増加することが想定されている中、都市の規模として人口が 16 万人まで増えていいのかということを経営計画のなかで議論していく必要がある。併せて、公共交通機関の在り方についても、ムーバス、自転車等の利用者数が増えていくことが想定されるため、議論していく必要がある。
- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：いろいろ答えて頂き、感謝する。関連して、先程の南口の再開発について、先日、資産活用課主催の公共施設の将来的な再開発等に関するワークショップの際も、南口の駅前広場はどうしても欲しいという意見が強くあったので、確認して頂きたい。また、自転車事故の教育については、特に中学生は夜間の利用等も多いので、以前、他地域で実施していた夜間の訓練をして頂きたい。夜間において、車から見た自転車の人が目立つ格好をしているか否かで、随分事故の割合が減ったと聞いたため、そういった夜間訓練もやって頂きたい。三鷹駅の駐輪場の利用者は三鷹市民の比率が高いとの話だが、関東バスの北裏のバス停の脇にある NTT 社宅が、中層くらいのマンションに建て替わるので、そこから市役所の脇を通って、自転車で三鷹駅に出る方が相当増えると思う。
- ・座長：武蔵野警察署の方から、なにか取り組みや状況などあるか。
- ・委員（代理・武蔵野警察署）：現在、交通対策課と協力しながら、安全対策、小中学校の自転車教育、大人を対象とした講習をやっている。意見を頂いた夜間訓練についても検討したい。また、安全対策として高齢者が目立つように反射材を配っている。これからも様々な対策を進めていきたい。
- ・座長：資料 5 の 16 ページで、ムーブスの収支バランスをどう考えていくかについて、ムー

バスと他の自治体のコミュニティバスの大きな違いは、おそらく地方部は基本的に車とバスで利用者の取り合いについて懸命に取り組むが、武蔵野市は自転車とムーバスでトレードオフの関係がある。ムーバスに乗らなくなったら、その分、個別交通である自転車が増えるといった時に、コストや交通安全上の問題が出てこないか確認が必要となる。経済学的には、その辺りをプライスコントロールしていく方法もあるが、自転車とムーバスとの関係というものをごどう見ていくのかが大きな論点になる。その中で現在のムーバスの体制がごどうなのかを議論していくことが必要となる。都市から農村まで様々な自治体に関わっているが、武蔵野市と他市との違いはそこだと感じている。

- ・委員（関東バス労働組合本部書記長）：分科会でも同様の話をさせて頂いたが、持続可能な公共交通網という基本理念がある中に、ムーバスの運転手(働き手)についてのポイントを視野に入れて頂きたい。分科会でも、バス事業者の方々から人員不足が非常に深刻化しているという意見が出ていた。持続可能な公共交通を成り立たせるために、運転手をどうやって集めていくのかというところはかなり頭を悩ませている。今の若者は車離れし、普通免許もあまり取らない時代に、50万円かけて大型二種免許を取得する人はなかなかいない。仕事として魅力的にするためには、一番手っ取り早く、また重要なこととして、時給や労働条件があるが、近々関東バスのムーバスの乗務員に対しても、手当などが路線バスと差がないよう向上していくことを検討中である。しかし運営面で厳しい状況であるならば、ムーバスはスタートから23年が経過しているため、当初は政策的な面から「100円バス」としてスタートしたが、運営的な面から今回の消費増税を機として見直しも視野に入れて考えてもいいのではないかと。
- ・座長：事務局はいかがか。
- ・事務局：事務局のほうでも、料金の改定はひとつの方法であるとの認識している。しかし、100円から120円、130円にすることにより、乗客が減ることについてもケアが必要である。料金の改定により乗客が減り、運行経費が増え、赤字が増加し、また150円、200円に値上げするという事態を避けるため、料金を改定することによる乗客数の変化も視野に入れながら、ほかにも広告収入や運行間隔の見直しによる収支改善など、料金改定だけではない収支改善策を考えている。事務局として、まだ具体的に固まっている訳ではないが、来年度の網計画策定に向けた検討の中で、皆さまに議論して頂いてまとめていきたい。料金改定ありきの議論をして頂くのではなく、運行収支の改善に向けた議論のなかで、結果として料金改定が必要となれば、それを受け入れるという考えである。
- ・座長：ムーバスの収支改善を、この武蔵野市地域公共交通活性化協議会で議論するのは筋



違いだと思う。ムーバスを作った当初のコンセプトから逸脱している。運行開始当初は、収支バランスを取ることは気にせず、投資的な意味合いで運行してきたはずなのが、いつの間にか収支バランスが取れていたのが、収支バランスを取ることが目標になってしまったようだが、そうではないと思う。逆にいえば、今の 100 円を、120 円や 200 円にしたからといって、それが労働分配のコストに反映されるかどうかはまったく不明で、そうなる保障はない。協議運賃として政策的に決めている訳であり、非常に短い距離をなるべく小型車両で、頻度高く走らせ、ひとり 100 円という会費のようにやってきたという 23 年前からの従来のコンセプトがある。当初は高齢者の暮らしの足、回送バスの実車化のようなイメージで捉えられ運行してきたが、実際には自転車とのトレードオフになっている。ムーバスがあることによって自転車の台数がある程度抑制されている可能性もある。ムーバス単独で考えるのではなく、トータルの交通として考える必要がある。一方で、武蔵野市のムーバスが今まで収支率 8 割くらいでやってこられたもうひとつの背景には、時給が安いからというのがある。つまり供給のコストを通常のバスに比べて下げているからである。そのため、なかなか乗務してくれる方がいない、誇りが持てない等、様々な要因がある。それをどう改善するのかというのは、運賃でコントロールするのは別な話であり、混同したくないと考える。プライシングコントロールの中で、しっかりと検討して、エビデンスを掴むことがこれからやるべき調査だという事は間違いない。この場においては、皆さんにデータをきちんとお見せして一緒に考えていく場にしていきたいと考える。

- ・委員（代理・国土交通省関東運輸局東京運輸支局）：網形成計画は 2020 年度とあるが、再編計画は作成されるのか。
- ・事務局：再編計画の策定は予定してない。
- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：ムーバスの運賃 100 円を、110 円や 120 円に値上げするという話があったが、料金の事よりも、どれだけバスを利用してくれるかという事が一番大事な問題だと思う。昔の知識で恐縮だが、バスの場合、10 分以内のインターバルで運転されていないと、バスに乗ろうと思わないのが一般的である。関東バスの東循環では、1 時間に 4 便、吉祥寺三鷹間も 4~5 便、小田急バスは 3 便であるが、現行の 1 時間 4 便はどうしても必要な本数だと考える。だからといって、むやみに運行本数を増やすと、運行キロが伸びたり、思わぬところで車が必要になったり、運転手の休憩時間との兼ね合いで人件費がアップする可能性もある。バス会社も、再雇用運転手や契約運転手をつかって、コストを下げようとしていると思うが、6,000 万円程度の赤字であれば、コストのことは気にする必要はないと思う。ムーバスの EV 化という話も出ているが、武蔵野市で 20 台程度のポンチ

ヨのような大きさのものを電気自動車化しても、地球温暖化対策の核論としては意味が無く、気をつけないとムーバスの政策自体がスケールダウンする可能性があり心配である。日野のポンチョクラスのディーゼル車だと一台 2,000 万円弱で買える。EV 車にした場合、どれだけ量産するかによって変わってくるが、以前の職場からの情報によると、一台一億円くらいかかると聞く。さらに一回の充電で 20 km くらいしか走らない。充電場所によっては、回送キロも伸びてしまう。そのあたりをよく考えたうえで、住んでいる方に、役に立つ、当てになる、街のインフラとして定着しつつあるムーバスをしっかりとこれからも続けて頂きたい。

- ・座長：ご意見としてしっかりと受け止めていきたい。
- ・委員（全国自動車交通労働組合 総連合東京地方連合会）：武蔵野市にシェア自転車はあるのか。
- ・事務局：シェア自転車はない。
- ・委員（全国自動車交通労働組合 総連合東京地方連合会）：網計画ということで、市で自転車を各駅、観光地、観光施設に用意をして、100 円とか 200 円とか、格安で提供する。これによって放置自転車も改善されるかもしれないし、武蔵野市は観光に来る人が多いため、そういった方も自転車で観光することができるようになれば、観光にも繋がっていくと考える。インバウンドの外国人の方々も自転車だと乗りやすいということもある。ムーバスの収支バランスの悪さを自転車である程度補う、ムーバスプラス自転車というような事を考えられるのではないか。
- ・座長：トータルで、収支バランスを合わせるという考え方というのも非常に重要であり、自転車駐輪対策にも武蔵野市は予算を投じていたかと思う。それが、ムーバスがあることによってこれだけ抑えられているという数値が見えてくると、トータルとして成り立っている事が分かるかもしれない。或は、地方の県庁所在地クラスで市営駐車場の運営をやっているようなところは、そこで利益が取れているので、公共交通に投資している。シェアサイクルは、情報技術の発展でいろんな可能性がでてきており、自分は仙台市民なので、よくシェアサイクルを利用しており自分の自転車を所有していない。うまく馴染むかどうかというものがあると思うが、これから大きな団地ができてくるとなると、そこが大きな自転車の発生源になる可能性があるが、例えばシェアサイクルをやることによって、発生量の調整を図ることができるかもしれない。そういった点で検討する余地はあると思う。網計画と、自転車関連の計画があるので、連動して考えていけると良いと思う。
- ・委員（武蔵野市健康福祉部長）：武蔵野市は独居高齢者の割合が高いのが極めて大きな特徴で、高齢者の 4 人に 1 人以上の方が独居である。独居高齢者ということは、要介護状態にな

られた瞬間に、何かしらのサポートがないと生活が厳しい。男性は平均寿命と健康寿命の差が10才程度であり、女性は12、3才程度であるが、その期間をどれだけ短くしていくかという事が重要である。そのための大きなエビデンスとして、健康寿命を維持するためには、社会参加をして他者と交流することが効果的であると考えられている。今回の網計画策定の中で、福祉的なコストの面も含め、健康を維持するための外出支援を公共交通機関にして頂く事によって、高齢者の健康を維持できているという事にも着目した計画の策定、あるいは調査をして頂きたいと思う。公共交通機関や自転車を利用してどのくらいの高齢者の方々が外出をされているのかということについて確たるエビデンスをもっている訳ではないため、そのような背景が分かるためのエビデンスを得られる調査をしていただけると大変有難い。

- ・座長：非常に重要なご指摘だと思う。外出できるということによって、健康寿命が延びてくるという事もあるし、「クロスセクターベネフィット」という言葉があるが、様々な福祉・保健・医療分野のコストを下げるという事にも通じてくる。地方都市だと、車の運転を止めた途端に出かけなくなって、閉じ込めってしまうというケースが本当によくある。福島や仙台等でよくみられる。武蔵野市はそういった事が起こりにくい街だという事が広まれば、武蔵野としてのひとつのブランドになる。そういった福祉と交通を串刺しにしたような調査は意外と実施されていない。今後是非、盛り込んでいきたい。いろいろな観点からご議論頂き、大事な論点、調査に向けた視点を挙げて頂いた。その点を反映させて頂きたい。またお気づきの点があったら随時事務局に寄せてほしい。

## (2) 報告事項

### ムーバス関連

#### ■ 1. 「ムーバス デジタルサイネージの導入に向けて」、「ムーバス EV化に向けての検討」について【資料10、11】

- ・資料10、11に基づき説明
- ・ムーバス内の広告掲載については、市の関係部署や警察署、消防署などからお知らせを掲載させていただきたいという要望を多数いただいている。
- ・バス車内においては、注意喚起等安全運行に必要な車内掲示が定められているので、それを除くと広告を掲載できるスペースが限られている。
- ・収支改善の対応策の一つとして、広告スペースを有料に貸し出す検討をしたが、構造的に困難であるということで断念したという経緯がある。
- ・今後、市の支出額の増加というものが見込まれる中で、新たな収入源として広告収入に

について検討をしている。

- ・同時に、市や関係各所からの有意義な情報を周知するということも重要だと考えている。
- ・デジタルサイネージによる情報提供や広告の掲載の検討を市内部で始めている。
- ・新しい取り組みのため、費用対効果、広告主の確保等、未知数の部分もあり、具体的な議論をする段階ではないが、今後は関係部署と協議し調整していく予定である。
- ・ムーバス EV 化に向けての検討については、沿線住民の方への負担として、騒音、振動、排気ガスなどが以前から課題として挙げられてきた。
- ・環境に優しい車両の導入ということで、EV バスの動向に注視しているとともにハイブリッド車等への転換の可能性も検討している。
- ・一番の課題は、一回の充電で走行できる距離が短いということがあり、ムーバスの場合には運行間隔が過密であり、充電のために運行離脱する車両が出てくる為、代替車を用意しなければいけないという課題があり、導入に至らなかったという経緯がある。
- ・三鷹駅北口を基点とする 4 号路線と 6 号路線をモデルとした EV 車両による運行シミュレーションの提案をいただき、バス営業所に普通充電器、三鷹駅北口バス停に超急速充電器を配備することで、現状の台数のまま一日当たりの運行回数を維持できることが分かった。
- ・市全体としても EV 車両の導入は推進されており、市で保有している車両も、買い替えのタイミングに合わせて、数台購入する予定となっている。
- ・現時点では提案していただいた段階であり、導入費用として改善費が 1 台あたり 5000 万程度かかるということもあり、費用面も含めて交通管理者や道路管理者等の関係各所と調整を含めて検討を進めていきたいと考えている。

## ■ 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）：バス車両の EV 化は今後世界中で導入されると思われる。私どもも、自動運転に関する委員会を立ち上げ、研究している。中国では環境が悪くなり EV 化が進んできている。世界的にも自動運転にしのぎを削っている企業は EV 化に取り組んでいる。日本では、トヨタ、ホンダが EV 化を進めている。現在、充電の問題があるが、今後は充電に時間をかけるのではなく、カートリッジ製のバッテリーで対応していくという傾向にあり、中国・韓国ではそういった工場もできている。カートリッジなので、交換すれば、充電に時間をかけずに済むという利点があるが、現時点では充電に時間がかかる事が難点である。

- ・座長：技術というのは、日進月歩で進んでいるので、十分な検討が必要である。私自身も、国の新しいモビリティ懇談会に委員として参画しており、ものすごいスピードで様々な検討が進められている中で、「会ってほしい」という内容のメールが一日平均で6件あり基本的に対応不可能な状態にある。これから、こういった技術がスタンダードになってくるのかという事が、まったく分からない状況にあり、冷静に観る視点が絶対に必要となる。国も国際競争に勝っていかなければならないため、「2020年」がひとつのベンチマークになり、そこに向けていろんな予算を確保しているが、だからといってそれを当てにして安易に飛びつかないほうが良いのではないかと思う。本当に技術は日進月歩であり、「これが最適」と思ってやった事が、一年後には陳腐化するという事が多々ある。様々なところで実証され、馴染んできた技術であれば良いと思う。その見極めが必要となる。
- ・委員（関東バス株 取締役運輸部長）：ムーバスのデジタルサイネージとEVについて、ムーバスは、車内広告等が一切無いという事は事務局から説明があったが、他の杉並区や西東京市のコミュニティバスなど、弊社でやっているものに関しては、広告を必ず入れ、その収入を収支に充てている。武蔵野市、吉祥寺、三鷹は、弊社も路線バスを走らせているが、広告主は結構多い方で、ムーバスというネームバリューからすると、そこに広告として投資される方が多数いるため、デジタルサイネージだけではなく、車内広告など投入していくべきだと考える。また、ムーバスのEV化については、先ほど座長が言われた通り、今すぐ導入するのは早いと考える。2020年に向けて、各メーカーが検討・研究されていると思う。金額的にもかなり高価であるため、実証実験をよくみていかないといけないと思う。また、振動や騒音が少ないというメリットはあるが、ムーバスは狭隘部を走るので、ギアの入替え等で、燃費や環境等には結局悪いかもしれない。そういった部分をよく見極めていかないと、高い経費を掛けただけで地域のお客様や市民から理解を得られない事もある。本来、バス事業者も電気自動車やハイブリッド車、燃料電池のバスを入れていくべきだと思うが、高価で民間だとそこまで投入できないという実態がある。そういった点では、電気自動車の導入については、もう少し慎重になったほうが良いと思う。
- ・座長：事業者、民間企業は、どうしても実証のフィールドが欲しい。特に武蔵野市がムーバスで入れたという事になるとインパクトがあるので、武蔵野市は特に注意すべき点だと思う。技術的な進歩については、国交省や経済産業省、総務省、あるいはNEDOなど、いろんなところが予算をつけて、地元の自治体や開発企業等とタッグを組み、実

証実験を行い、検討している。国の予算をつけると、期限を区切った中での実証なので、地元には大きな負担が残る訳ではないが、今回の件では、武蔵野市が「買う」という事になり、結局国費や NEDO の予算を使わずに武蔵野市単独で行う事になるため、慎重に進めた方がいいと思う。前者のデジタルサイネージは、地方バス業者も含め最近導入し始めていて、汎用品もあり、青森県の八戸市でも十数台入れている。八戸市の場合は先行投資で、将来的にバスのオープンデータ、標準フォーマットデータがでてきた時に、「このバスが今何分遅れていて、このバスに接続する」という情報を出すための基盤を整えつつ、今から広告主を集めておいて、ランニングコストを回していけるように、青森市営バス、八戸市営バスなどでデジタルサイネージを入れ始めている。最初は、行政の広告が中心だが、地元の医者や、北海道の大学の学生募集が増えてきている。武蔵野市の場合は、広告主の候補がたくさん出てくると思う。先ほど話がでていたが、デジタルサイネージと車内広告をどこまで許すのかという事も含めて、営業外収入を確保していくという視点が必要であり是非とも検討頂きたい。

- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：自分は今回、コミュニティ研究連絡会の立場から出ているが、所属している吉祥寺東コミュニティセンターは、今年 40 周年記念があり、武蔵野公会堂で記念コンサートを開いた。その広告も、交通対策課にお願いして、ムーバスのコミュニティボードに広告を出して頂きそれなりに反響があったため、車内広告も有効だと思う。もうひとつは、バスの車外でパネルに挟むような広告も、まだムーバスには無いと思うので、そういうのを使えば良いのではないかと思う。EV 化については、武蔵野市長の車がトヨタの水素車を使用しているが、運転手に聞いたところ、あまり遠い所に行くと帰ることができなくなると言っていた。自分が勤めていた会社の子会社の東京ベイシティ交通も十年ほど前に、新しい燃料を使うバスを何台か入れて、そのために専用のステーションまで作ったが、今はもう止めてしまっている。無駄なお金は使わない方がいいし、おそらくバス一台で、ムーバス全体の収支の赤字額とあまり変わらない金額になると思うので、ご注意頂きたいと思う。
- ・座長：広告を、どういう風にムーバスにつけていくか、当初のコンセプトとして、できるだけ車外は付けない、というのがあった。車内でも、コミュニティを重視するという構造があった。そのあたりをどう考えていくのかという事も、前段のムーバスのコンセプトと同じような形で議論していけるといいと思う。
- ・委員（一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会武蔵支部）：分科会でも意見を言わせて頂いたが、本会でもひとつだけ言わせて頂く。自分はタクシー事業者の代表で来

ているが、生活者としてムーバスの乗務員の処遇についてお願いがある。自分は、この協議会にも随分長く出席しているが、昔は市議会議員が自分の票田にムーバスを通すからといって、当選する時代だった。しかし、これからは、赤字のムーバス路線は廃止するといって当選する議員がでてくるかもしれない。ムーバスは全国のコミュニティバスの先駆けにもなったため、武蔵野市がムーバスを誇りに思っていることは、大変結構なことだと思う。しかし、それを大事にするあまり、働く人の処遇を粗末にはいけないという事を強くこの場で言いたい。ムーバスを守るために働く人が抑圧されてはいけない。来年度、いろんな調査をしていくと思うが、ムーバスを動かしているのは「人」であり、働く人の処遇を変えていくために、調査・精査をして議論して頂きたい。その結果、値上げをしてもよいと思う。6,000万円の赤字は民間の場合であれば、会社は潰れている。税金投入しているから運行できている。自分はタクシー業界だが、タクシーもバスも公共交通機関の同じ立場であるため、働く側の視点も、今後この会議の中に入れて頂き、考えてほしい。

- ・座長：ひとえに、ムーバスといっても、1号から7号までだいぶ数字的な状況が違うという事が、初めてデータとして分かった。また、新しいモビリティ社会に移っていくという事も非常に重要な視点だと考えている。いろんな観点からの議論がなされたが、単純な軽い議論ではなく、ムーバスが武蔵野市に良い効果もたらすために、骨太の議論ができると思う。そのために必要な調査を来年度に向けて、ぜひ盛り込んでいきたい。引き続き、協議会のなかでも、皆さまと共に議論していきたい。

### 3. 閉会