

平成 23 年度

## 第 9 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

■日 時：平成23(2011)年12月6日(火) 10:00～12:00 武蔵野市役所813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3名）  
[事務局]武蔵野市都市整備部交通対策課

■配布資料：第9回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

資料1 ムーバス・交通ICカードの導入について

資料2 ムーバス3号路線（境南・東循環）の実証運行について

資料3 実車タクシーのバスレーン走行について

資料4 三鷹駅北口駅前広場の整備状況について

資料5 三鷹駅北口公共交通総合案内板の設置について

資料6 ムーバス1号路線（吉祥寺東循環）実証運行のフォローアップ調査について  
利用登録駐輪場の閉鎖と有料駐輪場の開設について

スマートデバイスを用いた地域交通実証実験

### (2) 会議の概要

#### 1. 開 会（事務局）

##### ■1. 会長挨拶

- ・これまで市内の地域公共交通に関してご議論をいただき、副会長をはじめ委員の皆様には、感謝申し上げます。
- ・現在、市内の3駅とも高架化が完了し、駅舎や駅前広場等のハード面の改修時期にきている。これらの工事に関しても、皆様の知恵を頂戴して円滑に進められればと考えている。
- ・皆様に忌憚のない意見を頂戴し、今後の公共交通の活性化につなげていきたい。

##### ■2. 配布資料確認

#### 2. 協議事項

##### ①ムーバス・交通ICカードの導入について（資料1／事務局）

##### ■1. 概要説明

- ・国から本年度まで交付の地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金を使って行うにあたり、途中経過として国交省・関東運輸局へ提出する書類である（資料1）。明日、この書類に基づいてヒアリングを受ける。調書の内容について協議していただきたい。

- ・第8回（本年度第1回）の協議会において、今年度実施予定事業として、ムーバス・交通ICカードの導入について承認された。これを踏まえて、事業者である関東バス、小田急バスと機器の仕様について打ち合わせを重ねた。
- ・10月31日に国から補助金の交付決定を受領した。これに伴い、両バス会社とメーカーとの契約手続きに移る。
- ・今後のスケジュールについて。  
今月上旬のうちに機器の細かい仕様について打ち合わせを行っていく。当初の予定では2月中旬の運行開始を予定していたが、交付決定が遅れたこと、部品の一部をタイの工場で作っているため洪水の影響を受けたことから、3月にずれ込む。
- ・概要は以上だが、検討項目として①紙の回数券の取り扱い②バス特導入の有無がある。関東バス、小田急バスと打ち合わせを重ねながら検討していく。この協議会で随時報告する。

## ■2. 意見交換

- ・委員（京王バス）：バス特に関するのだが、バス特はどこでも使えるため、例えばムーバスで貯まったものを他で使ったときに、その負担をどうするのかといった問題もある。京王バスにも自治体とは関係ないが100円の路線があり、100円の回数券があった。100円というのは、すでに割引かれた運賃だと解釈している。このあたりの地域の運賃は200円ないし210円、多摩地域では初乗り170円でありコミュニティバスにICカードが導入されていく中で、バス特までつけるのは、割引が過ぎるのではないだろうか。ムーバスだけの問題でもなくなってくる。バス特の導入に関しては慎重に考えてもらいたい。
- ・座長：バス特に関して、事務局の考え等を補足説明してもらいたい。
- ・事務局：まだ打ち合わせ段階であるため、ニュートラルな立場で報告申し上げたが、事務局としては、バス特の導入は難しいと考えている。その理由としては、①100円という運賃が安価なことや②バス特のシステム上、チケットが付与されたバスやチケットを使用するバスを区別できないため、他への影響が広く及ぶことがある。今回、意見をいただいたので参考にしたい。  
また、紙の回数券とバス特は、相互に依存する関係にあると考えている。ムーバスの回数券は11枚1,000円であり、1回約91円である。紙の回数券の利用者は、現在、全利用者の4割強いることもあり、回数券を廃止するとすれば、何らかの割引がないと利用者の理解を得にくいのではないかと考えている。そこで、バス特の導入とセットで考えてきたが、先ほど申し上げた理由で導入が難しいため、利用者の多い回数券を廃止することも、少なくとも現状では難しいと考えている。
- ・委員（京王バス）：先ほどの100円の路線についてだが、ICカードの導入に伴い、回数券を廃止した。その際、バス特は禁止ということにした。ムーバスとは利用者の違い等あるが、今ある回数券は使えるといったこともあり、今のところ批判の類はきていない。ICカードの導入は、それ自体、利便性を向上させるものである。また、4割は回数券という話があったが、逆に言えば6割は現金を利用しているということである。その現金利用の方から言えば小銭を出さずに済むという点で便利になる。それらをトータルで考えて、回数券を廃止するというのもできると考える。

- ・座長：もともとのムーバスのコンセプトとしては、100円というのは、運賃というより会費という位置づけだったように記憶している。ただ、現実として4割の方が回数券を使っているが、委員(京王バス)が言うように、ICカードを導入することで支払いが簡便になるということもあり、これを機に1乗車100円の会費ということを改めて打ち出していくという選択肢もあるだろう。一方でよく乗っていただいている方には感謝の意味で、なんらかの形でお返しをしていくというやり方もあるだろう。そのやり方の一つが現在のような11枚1,000円の回数券だと思うが、他のやり方の例もある。たとえば、他の地域での事例だが、200円10枚綴りで2,000円と割引はなく、商店街で使えるクーポンが一枚ついているというようなものである。バスの運賃を割り引くのではなく、まちで特典があるようにすることで、目的地としてまちの商店街を選んでもらえるという流れになる。回数券のあり方というところも含めて、単に割引を残すかどうかでなく、広い視点で考えてはどうだろうか。
- ・委員(コミュニティ研究連絡会)：バス特に関しては、話が出ている通り、他の地域まで影響が及ぶということで、禁止の方向で良いと思う。回数券に関しては、4割の方が使用しているということだが、高齢者の方の利用が多いのではないかと思う。年配の方に関しては、ICカードに慣れておらず抵抗感がある方も多くいると思う。回数券は残すようにしてもらいたい。
- ・座長：バス特・回数券については、今回、意見が出たので、事務局とバス事業者とで調整をしながら案をまとめて、また協議会にかけていただきたい。
- ・委員(関東バス)：武蔵野版交通ICカードという名前から武蔵野独自のカードを作るのかという予想もあったのだが、概要を見る限り単にICカードを導入するというようなのだが、その解釈でいいのか。
- ・事務局：この“武蔵野版交通ICカード”という名称だが、平成21年度に本協議会で作成した「地域公共交通総合連携計画」の名称と対応させたものである。当初は、武蔵野独自のカードを作って商店街で使えるようにするというように、もう少し利用の幅を持たせたものにする計画であった。しかし、実際に進めていく中で拡張性や汎用性の面で技術的な問題があったため、ICカード対応の料金器の導入を主な事業内容とした。
- ・座長：オリジナリティーを出すということでは、磁気カードでの事例だが、発行記念として記念の絵柄が入った磁気カードを作ったということがあった。可能かどうかはわからないが、例えばJRスイカやりんかい線スイカのように特別仕様の絵柄のものを作るということも選択肢としてあるのかもしれない。

### ■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

(回数券とバス特については改めて精査し、協議会に諮ることとする。)

## ②ムーバス3号路線(境南・東循環)の実証運行について

(資料2/事務局)

### ■1. 概要説明

- ・実証運行についても、第8回協議会の今年度実施予定事業として承認いただいた事業である。
- ・現在、「31井口・日赤入口」の後、かえで通りを北上して駅に至るルートを通っているが、「32かえで通り」の手前の交差点を曲がり、境南コミュニティ通り、山桃通りを通過して駅へ向かうルートへと変更するものである。
- ・変更の目的は、変更後のルート沿線にあるテンミリオンハウス「花時計」・境南コミュニティセンターへアクセスしやすくすることである。
- ・ムーバスの運行には、地域の方々の協力が不可欠であるため、11月29日に住民説明会を行い、住民の方々から一定の合意を得たところである。
- ・1号路線同様、実証運行方式の採用を考えている。24年4月頃より運行を開始し、1年程度実証運行を行った上で、導入効果、利用者数、走行環境、定時性等の検証指標に照らして総合的に判断し、1年後に今回の変更内容を継続するのか、さらに変更を加えるのか、もとのルートにもどすのかを諮りたい。
- ・今協議会で承認されれば、事業主体である小田急バスと詳細を詰め、免許の申請等を行い、来年4月の運行に向けて準備を進めていきたい。細かい変更内容についてだが、全便のルートを変更するのではなく、「花時計」、「境南コミュニティセンター」両施設の開館時間に合わせて、全日9:00～16:00武蔵境駅南口発の便が変更ルートを通る予定である。

## ■2. 意見交換

- ・会長：迂回する時間は、「32かえで通り」を通らないということだが、このバス停の昼間の利用状況はどうなっているか。
  - 事務局：平成13年のデータだが、平日で乗車1人、降車3人である。駅に近いこともあり、他のバス停に比べて極めて利用は少ない。
- ・委員（コミュニティ研究連絡会）：迂回運行の時間が9:00～16:00となっているが、コミュニティセンターの立場としては、夜の運行こそ重要であり、できれば夜まで迂回させてほしい。
  - 座長：16:00までとした理由は何かあるのか。
  - 事務局：運行説明会の前に、3号路線の迂回に関する要望をいただいた方々にグループヒアリングを行った。その内容に基づき、今回の実証運行案を作成した経緯がある。その上で説明会を行い、一定の合意をいただいたものである。また、ムーバスは沿線住民の方々のご理解とご協力なくしては成立しない事業である。境南コミュニティ通りにはバスが通っていなかったということもあり、沿線住民の意見と利用者の意見を折衷した形で、この時間設定に至った。なお、1年間の実証運行を行った上で、この時間では使い勝手が悪いということになり、沿線住民からの騒音・振動等の苦情がないといったことになれば、時間帯の変更についても検討していく。
  - 加えて、山桃通りが小田急バスの路線になっていることもあり、そちらへの影響も考慮した。路線バスがあつてのムーバスであり、地域の公共交通全体のあり方という面も考慮した。
  - 座長：車輛の問題もあるのではないか。20分間隔を限られた台数でまわさなければならぬことや、運行距離が延びることによる運転手の休憩の問題等がある

る中で、ぎりぎりのラインがここだったという解釈で問題ないか。  
→事務局：問題ない。

### ■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

## ③実車タクシーのバスレーン走行について（資料3／事務局）

### ■1. 概要説明

- ・事務局：10月17日に、(社)東京乗用旅客自動車協会武三支部の根本支部長より要請があったものである。内容としては、吉祥寺通りは時間帯規制でバス専用レーンとなっているが、実車タクシーについてはバスレーンへの乗り入れを行いたいというものである。「武蔵野市地域公共交通総合連携計画」にも、「吉祥寺通りのバスレーンを、タクシー（実車）が走行できるようにする。タクシー利用者の利便性が向上するとともに、駅周辺の渋滞緩和と公共交通の遅延の軽減、タクシーの需要開発に貢献する。」と記載されている。
- ・委員(タクシー武・三支部)：吉祥寺通りの万助橋から吉祥寺駅前の交差点までの区間が、7時～10時と16時～19時はバス専用レーンになっている。これについては、知っているかぎりでも25年ほど前から要請しているところである。三鷹に在住の方が吉祥寺に出かける、あるいは、高齢社会でドア・ツー・ドアで利用される方がいる中で、実車タクシーだけ、バスレーンに入ることができるようにしてもらい、利用者の利便を図ってもらいたい。また、後でお話しするが、乗り合いタクシーのようなものを武蔵野・三鷹の両市で展開することをタクシー事業者の中で考えており、その点でも駅前で右折できないというのはいただけない。各々の立場でそれぞれ意見があるのは承知しているが、まちも生き物であり変わっていくものなので、その点も考慮していただければと思う。

### ■2. 質疑応答

- ・委員(京王バス)：資料のデータについてだが、どこのタクシーの数をカウントしているのか。つまり、実車タクシーが通ると全体としてどの程度負荷が増えるのかが知りたい。この数字を見る限りだと、バスレーンを通らなくても問題ないように見えてしまう。吉祥寺通りを通る路線があるバス事業者としては、バスレーンのおかげで時間がある程度読める運行が可能であることもあり、実車タクシーが乗り入れることによる路線バス利用者のデメリットも考慮する必要があると考える。また、この問題は武蔵野だけの問題ではない。ここでバスレーンへの乗り入れを行うと、他の地域でもという話に発展することもありうるため、この場で可否を言うことはできない。

→委員(タクシー武・三支部)：吉祥寺通りの当該区間の台数をカウントしている。他の地域でもという話についてだが、まちにはそれぞれ特性がある。ここでやると他の地域に波及するというのを今までも言われてきたが、そうではなくて、このまちではどうなのかということを考える必要がある。きつい言い方になるが、道路は一事業者のためのものではない。タクシーも公共交通と位置づけられていることもあり、同じ立場で道路を使わせていただきたい。

- ・座長：やはりこの資料だけでは判断するのは難しいように思う。実車タクシーがバスレーンに入ってくることでバスの定時性にどの程度影響を与えるのか、逆に、どの程度までなら定時性への影響が起きないのかということ、もう少し多角的に見る必要がある。なんらかの実験のようなもの、あるいは、タクシーがバスレーンを走れる昼間の時間帯と規制がある時間帯とでバスの所要時間にどの程度の差があるのかといったデータを積み上げた上で、判断するべきだろう。
- ・委員(労組)：吉祥寺通りには特徴がある。例えば朝の時間は、ほとんどが法人タクシーで、出向して間もない時間帯なので、これ以上タクシーの絶対数が増えるということは考えにくい。また、当該バスレーンの井の頭通りに入る交差点で、日曜日は右折車の渋滞が発生するが、他の曜日はそれほどでもないというのも特徴である。事業計画の中に、武蔵野市内にタクシー事業者が少なく、読んでみてもなかなか来てもらえないという課題が明記されていたと思う。その大きな原因は、吉祥寺通りから井の頭通りに右折できないことであり、無線を取っても向かうことができないという実情がある。
- ・委員(小田急バス)：駅まで行くタクシーはどの程度なのか、あるいは、どこで降ろすことが一番多いのか、わかれば教えていただきたい。
- ・委員(タクシー武・三支部)：丸井の前で降りて南口に向かう方が多い。南町の方から場合は、高架下で降りる方が多い。今のご指摘でタクシーからの降車によってバスの運行にどの程度影響を及ぼすかという点に改めて気づかされた。バスの乗降場やタクシーの乗場が路上にあること自体が中央線の駅では特異なことだが、それも含めて武蔵野市の特性だと考えている。過去にとらわれず、これからの武蔵野市、吉祥寺駅を考えて、英断していただきたい。大きな変革がない限り変えられないというのは、住民にとって損失である。
- ・座長：警察がバス専用ということで位置づけているという問題もあり、今回の協議会で賛成か反対かを決めるのは難しいように思う。やはり、状況や影響のデータを積み上げる必要があるだろう。

都市ではないが、ある地域で渋滞がよく発生するという場所があり、そこの改善を行ったことがある。観光バスが車窓観光のために低速で運行することや休憩のために路上駐車することが原因ではないかということであった。その真偽を確かめるために、カメラ・GPSを使用してバスの挙動を調べて、どの程度なら影響がでないのか、逆に、どの程度だと影響がでるのかを導き出した。そのデータを基に、例えば、車窓観光をする際に、ある程度速度を落としても問題ないところを把握してもらうといったことを行い、渋滞が緩和されたという事例があった。いずれにしても、今回の件では、バスやタクシー、乗用車が関係なく走っている時間帯とバス専用の時間帯とのバスの走行にかかる時間等を調べるなど、科学的に捉える必要がある。その上で、どうすればいいのかという方向で議論していく姿勢が必要だろう。そこで、今回は、ここでどうするかという多数決を採るということは行わない。この会議では議論を詰めることは難しいと思われるので、今年度中に分科会を開いて精査する機会を設けられればと思う。

### ■3. 議事の上承

→継続審議

### 3. 報告事項

#### ①三鷹駅北口駅前広場の整備状況について

#### ②三鷹駅北口公共交通総合案内板の設置について（資料4・5／事務局）

##### ■1. 概要説明

- ・三鷹駅北口広場の東側に交通島があり、横断歩道が、その交通島を通るものが3ヶ所と交通島の東に1ヶ所の都合4ヶ所ある。そこで起きている車輦と歩行者との交通錯綜が問題になっていた。
- ・整備計画案では、東側の歩道を拡幅して歩行者の通行帯を確保し、自動車の交通動線の改善を図った。また、交通錯綜が起きる場所を1ヶ所にするという形で交通錯綜の改善を図った。
- ・この件に関しては、昨年度の活性化協議会の実証事業として西側のバス乗車場の上屋の再編が終わり、今年度、東側のバス降車場、タクシー乗り場等の整備を行うということで報告申し上げる。
- ・整備概要については、自動車や歩行者の動線が変わることもあり、地域住民との意見交換会を5月10日から都合5回行い、一定の合意を得た上で着工し、今年度内の整備完了を目標として進めている。
- ・総合案内板については、盤面の中身については決定していないが、全体のデザインは資料のようなものをイメージしている。
- ・設置場所は、駅を出たところの正面、バス乗車場と福祉車両・タクシー用のスペースの間を予定している。
- ・当初、平成22年度の上屋整備に合わせて、公共交通の案内板の設置を進めていたところだが、東側の整備が遅れていたこともあり延期をしていた。その間、バリアフリー基本構想も含めて庁内の検討委員会で公共サインを検討している。この公共サインについては、来年3月を目途に武蔵野市公共サインガイドラインが策定される予定であり、そのガイドラインと整合性をとりながら24年度に本体の設置をしたいと考えている。
- ・案内板については市で整備するものだが、盤面の内容等については活性化協議会に諮りたい。また、バリアフリーの観点から、点字や人感センサーによる音声案内等を盛り込む予定である。なお、案内板は来年度の整備になるが、基礎については駅前広場の整備に合わせて行いたい。

##### ■2. 意見交換

- ・委員(タクシー武・三支部)：これまで三鷹駅北口にはタクシープールがなかったため、今回、整備されるということで、業界としてはありがたい。最終的な整備計画に異論はないが、そこに至る経緯について考えを述べたい。説明会が4日で5回あり、3回出席したが、出席していたのがバス・タクシーを使わなくても駅に出られる方ばかりであった。極端なものだと駅前タクシーを見たくないという意見もあった。本来ならバスやタクシーを積極的に使う方、障害をお持ちの方の意見をもう少し凶面に落とし込んでもらえるとありがたかった。また、現在客待ちタクシーが中町新道を平沼園まで並んでおり、これはローカルルールで改善

していくが、本来ならば、中央大通りに一定の場所まで並ばせる方が現状に合っており、そのようにさせていただきたい。理屈ではなく、現実にとのまちなもっていることである。結果的に地域住民の方にご迷惑をかけることになってしまうので、この問題に関しては検討の余地を残していただきたい。

→委員(京王バス)：案内板に関して。どこの地域もそうなのだが、建てた後上からシール等が貼られているということで汚くなってしまうことがある。設置後の維持管理をしっかり行っていただきたい。また、見る人の目線で、向き等考慮していただきたい。最後に、高さについてだが、お年寄りの方や障害をお持ちの方にも配慮したものにしていただきたい。

→座長：メンテナンスについて。八戸の場合は、同じくらいの大きさなのだが、盤面のシートを変えるのに1枚4万円程度であったため、事業者と市で1万円ずつの折半ということで協定を結んだ。

コンテンツについて。例えば、バスの行先だが、重要なのは経由地である。行先のところに「武蔵野市役所方面」や「武蔵野大学方面」といったサブタイトルをつけて、何番乗場がどの方面に行くかがすぐにわかるようにしなければいけない。また、現在は暫定的に上屋にのりば番号を貼ってあるが、その番号標示と案内板とバスの方向幕の3点が合うようにしなければ意味がないので、全体をコーディネートしてもらいたい。高さについても、屋外広告物条例等もあるので、高さや大きさの限界も確認しておく必要があるだろう。

・座長：上屋のデザインの検討はどうなっているのか。

→事務局：まだ案内板ができていない段階なので、暫定的に関東バスに乗場案内の番号をつけてもらっている。最終的には案内板の表記とリンクさせた形にし、風防ガラス等を活用して経由地を表示するということにしたいと考えている。ただ、現段階では詳細は検討している段階なので、今回みなさまから頂いた意見等を活かしていきたいと思う。

### ③ムーバス1号路線(吉祥寺東循環)実証運行のフォローアップ調査について (資料6/事務局)

#### ■1. 概要説明

- ・本年5月9日より、時間帯延長・「そ~らの家」への迂回の実証運行を行っている。また、10月に第1回のフォローアップ調査を行った。内容は、OD調査とアンケート調査で、金曜日と土曜日に行った。詳細な内容については現在分析中であり、途中経過ということで報告申し上げる。
- ・時間帯延長について。OD調査については、時間帯延長分の乗客数が、金曜日で乗車107人、降車105人、一便平均13.4人、土曜日で乗降ともに100人、一便平均12.5人。
- ・1号路線全体だと一便平均約20人なので、それに比べると少ないが、実証運行開始当初は7~8人であったものが、周知がなされて利用者が増えているので、今後の推移を見守っていきたい。
- ・アンケート調査については、運行時間が延びて良かったという方が7割を超えている。



- ・迂回について。1時間に1便で、バス停を2つ新設した。7-1南町五丁目、7-2そ〜らの家前である。平日で乗車が、7-1は2名、7-2は3名である。
- ・もともと利用者数が20名程度の施設と聞いているため、利用者に占める割合ということで、想定範囲の利用者数である。
- ・アンケート調査については、迂回便だけでなく全便で聞いたものだが、迂回については、「よいと思う」「不便を感じない」という答えが6割強を占めている。
- ・この迂回で路線延長が若干伸びているが、定時性への影響は出ていない。

## ■2. 意見交換

- ・委員(西武バス)：乗客数は市として想定していた程度の人数なのか。また、その人数は経費の面から見て、評価できる数字なのか、それとも、もう少し増えないと厳しいのか、現段階で構わないので教えていただきたい。
  - 事務局：他の路線の19時～21時の時間帯の平均をとると、14名前後であり、他路線と比べると若干少ないが、周知がなされて増えてきているので、もう少し推移を見守りたい。また、経費だが、時間帯延長に伴い、概算で500万円ほど増加する。その金額から見ると、1便あたり17名程度乗客がいれば経費が賄える計算になるが、その人数には達していない。
  - 座長：19時～21時の乗客が、これまで19時までに乗っていた人が分散しているだけなのか新規の客なのか、19時までの運行のときの乗客数と比べれば、その部分が読み込めるだろう。
- ・委員(関東バス労組)：今実証運行において2点ほどお願いをしていた。1点目は、そ〜らの家へ迂回をすることで走行距離が延びることで、どういう影響がでるのかということ。これに関しては、定時性にも問題はなく、現場からも不満等は上がっていない。乗客数が13人程度ということで、バス利用者が増えることは喜ばしいが、先ほども座長のお話にあったが、その乗客がどこから来たのかが重要である。19時までに乗っていた人なのか、自転車や一般路線バス等から乗り換えたのかということ調べていただくようお願いしていたつもりだったが、今回の調査では行われていなかったもので、今後、調査を行う機会があれば、その点も調査していただきたい。
  - 委員(関東バス)：ムーバスの中で最も所要の足りない1号路線で運行距離が延びるということで心配していた。実際に、降り待ち時間が少なかったのが、さらに短くなったということで、乗務員には負担がいていると思う。ただし、遅れて取り戻せないということではないため、乗務員から苦情があがっていないという状況だろう。会社としては、2,3名の乗客であれば、元のルートに戻したいと考えている。
 

時間帯延長については、延長した結果、一般路線バスからムーバスに乗り換えるというのが最悪の形であるため、何から乗り換えたのかという調査はしていただきたい。また、乗客数のデータを見ると、やはり利用者は基本的に日中の時間帯である。17人に満たないということで、経費に見合わないため、市の持ち出しも増えることになる。そこまでして続ける必要があるのか、もう一度議論する必要がある。
  - 座長：フォローアップ調査は、2回目を行う予定はあるのか。

→事務局：第2回OD調査を予定している。また、関東バス、そ~らの家へのヒアリングも予定している。それらの結果を踏まえて、協議していただきたい。

→座長：乗降客数のデータを見ると、往復の利用が50%を割っている。片道だけの利用者が、もう片方をどのような手段で移動しているのかということに注視した方がいいのではないかと思う。次にそ~らの家への迂回について。これまで、新たに設置したバス停は枝番になっていたと思うが、それらの中でも極めて利用者が少ない。存在価値ということでは、あった方がいいのだろうが、実利という面で、支えてくれるだけ乗っていただけでないときに、どう展開していくかは考えなければならない。やはり、大事なものは情報を提供していくことである。それは、走り出したという意味の情報提供だけではなくて、利用状況など、議論をするための素材を提供するという意味である。あつて良かったかを聞くだけではなくて、実際に利用しているのがこれくらいで、他の停留所に比べて少ないが、どうしたらいいだろうかといったところで、先方からも知恵をいただく。その結果、増えてくれれば続けていけるだろうし、それでも増えないようであれば、最悪の場合、撤退というところも視野にいれる必要もあるということになる。それが、今回、実証運行方式を取った意義だろう。

地域の方へのアンケートはどのような形で実施するのか。

→事務局：内容については検討中だが、ルートに沿って配布する予定である。

- ・委員(コミュニティ連絡会)：時間帯延長については、住民の方々にとってプラスになっていると思われ、今後も期待できる。そ~らの家への迂回についてだが、テンミリオンハウスに一般路線バスやムーバスを利用して行く方はほとんどいないということもあり、あまり意味のないことだと思う。実績を見ても利用者は無きに等しく、止めた方がいいと思う。

→座長：そ~らの家前の停留所を利用している人が、どこから来ている人なのかということ調べる必要があるだろう。また、利用者数等の情報を提供していくことも必要である。現状では、他の停留所と比べて利用者が極端に少なく、このまま存続させていくのは難しいのではないかと、個人的には考えている。

- ・座長：時間帯延長に関しては、19時以降の利用者が、どういった交通手段から転換したのか、あるいは、これまで19時以降の外出がどうだったのかということを引き続き調査していただく。迂回については、そ~らの家前の停留所の利用者がどこから来ているのかということ調べるのと同時に、そ~らの家の利用者や沿線住民の方に利用状況を提示していく。これらの2点を行った上で、この会議で今後について判断していく必要がある。

## 4. その他

### ①利用登録駐輪場の閉鎖と有料駐輪場の開設について(事務局)

#### ■1. 概要説明

- ・現在、市内には定期利用の駐輪場が20ヶ所あり、利用登録の駐輪場が6ヶ所ある。
- ・利用登録駐輪場というのは、平成7年に、増え続ける放置自転車を解消するために、暫定的に利用登録という制度を設け、駐輪場として運営してきたものである。吉祥寺大通りや三鷹通りの歩道上の自転車駐車場等があった。

- ・平成22年度より、利用登録駐輪場を段階的に閉鎖し、有料自転車駐車場への移行を行ってきた。6ヶ所の利用登録駐輪場が残っているが、これらも今年度中に閉鎖し、有料駐輪場として施設整備を行っていく。
- ・整備にあたって、市と財団法人自転車駐車場整備センターで協定を結び、P F Iで言うところのB O Tの形を取っていく。
- ・利用登録駐輪場は、すべて半年単位の定期利用となっているが、これを時間貸しの一時利用ないし月極め、または併用といった形で運営していく。一時利用に関しては、買い物にも利用していただけるよう、2時間無料制度を導入する。
- ・基本的には、利用台数を増やす方向だが、施設整備に際し、若干、収容台数が減る駐輪場もある。これに関しては、他の駐輪場で補填していく。

## ②スマートデバイスを用いた地域交通実証実験（タクシー武・三支部）

### ■1. 概要説明

- ・新しい公共交通を考える中でタクシーも何かできないかということで、インターネットを利用した乗り合いタクシーのようなものをできないかということ考えた。
  - ・20年ほど前に三鷹市内で行ったことがあるのだが、当時はインターネットも普及しておらず、うまくいかなかったため撤退した。時代も変わったので、武蔵野・三鷹エリアだけではあるが、インターネットを使って呼び出しのできるタクシーといったものを考えてみた。
  - ・タクシー業界が地域貢献として考えていることについて知ってもらうための資料にしていだければと思う。
- 座長：武蔵野・三鷹といったところでエリアを区切った、いわば、呼び出し型乗り合いタクシーということだろうか。地方部を中心にいろいろなところで、デマンドタクシーの実証実験が行われている。その中で苦戦しているのが、専用の車両を使うので、ピーク時に車両が不足し、それ以外では持て余すということで、効率が良くないということである。そこで、流しのタクシーが非流しの市場に入ること、WinWinの関係を築こうということが、今回の大きなテーマだろうと見ている。スマートフォンを使った事例としては、四国で使われている、東大の研究室が開発してI B Mが売っているシステムがある。「すぐ来てほしい」「30分後に来てほしい」「1時間後に来てほしい」「2時間後に来てほしい」「その他の予約」という5つだけのボタンがあるというものである。会員情報は、スマートフォンを使っているため、それに入っているチップに情報が入っていて、入力する手間が省けるようになっている。ただ、専用車両を使っているため、なかなか来ないといった問題も起きているようである。新しいタクシーのソリューションとして、このような取り組みを行うのは、個人的にも良いことだと考える。今後も情報提供いただきたい。また、この会議で手伝えることがあれば、言っていただきたい。

### ③その他

- ・委員(老人クラブ連合会)：桜堤でマンションが建設中だが、その戸数が953戸あり、それに伴い、人口の増加が見込める。その点で、高齢者の方から心配の声が上がっている。武蔵境駅に向かうのに、途中でバスに乗ろうとすると、混雑して、座れなかったり乗れなかったりということがあるのではないかというものである。時間帯にもよると思うが、考慮していただきたい。また、ムーバスが走っておらず、市役所に来るのも大変である。その点も、善処していただけたらと思う。
- 委員(関東バス)：一つの例だが、西東京市の石川島に800戸の団地ができたときに、三鷹と武蔵境に2系統を新設した。800戸と病院ができることで、それに対応できる構えをしている状況である。今回、桜堤に団地ができるということで、その間取りにもよるが、単身向けではないと考えられることから、現状では補えない部分が出てくると思われるので、状況をみて判断したい。
- 委員(小田急バス)：当方としても、いろいろと検討しているところである。

## 5. 閉 会