

平成 24 年度

第12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25(2013)年3月26日(火) 9:00~10:30 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] 18名 (欠席3名)

[事務局]武蔵野市交通対策課

■配布資料：第12回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

資料1 タクシーデマンド交通サービスについて

資料2 三鷹駅前タクシーモニターの設置について

資料3 三鷹駅北口総合案内板の設置について

資料4 新ムーパーク駐車場の開設について

資料5 ムーバス1・2・3号路線について

資料6 ムーバス交通ICカードの利用状況について

(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タクシーデマンド交通サービスについて (資料1 / 座長)

■1. 概要説明

- ・資料1に基づいて説明。
- ・委員(タクシー武・三支部)からの提案である、タクシーの新しい活用「デマンド交通サービス」。昨年末に各交通事業者、福祉関係の部局の方にお集まりいただき、交通事業分科会を開催し、福祉との兼ね合い、既存の交通サービスにどのような影響がでるか、また、現在こぼれ落ちている需要をどのようなサービスで拾い上げられるのか等議論してきた。
- ・総括として、事業者が作成中の運行計画を今後詰めていく必要があるとした。デマンド交通を実施するとしたら、誰がどのような形で管理するのか、予約方法、運賃設定、エリア設定、実施方法等の方法論が分科会ではまとまらなかった。
- ・次年度の検討課題として、協議を継続していきたい。

■2. 意見交換

- ・委員(タクシー武・三支部)：三鷹市でも実現するためにはどうしたらいいのか、細かく協議をしている。三鷹市での協議事項の進捗状況等を武蔵野市でも報告し

ながら、来年度も継続審議としていただきたい。

- ・座長：武蔵野市と三鷹市では検討体制が少し異なっている。武蔵野市は、事業者間での調整が多くなっている。進め方は異なっているが、このような内容で次(25)年度への継続審議へとしたい。

→出席委員全員の賛同をもって了承

- ・座長：三鷹市ではどのようなメンバーで検討しているのか。
- ・委員(タクシー武・三支部)：三鷹市の専門部会では、主に市民の方が5名選出されている。会議の内容によっては、オブザーバーとして福祉関係等の方をお呼びしている。
- ・座長：次年度どのように検討協議していくのかは、次回の協議会等で図っていきたいと思うが、三鷹市の人用と武蔵野市の人用が違うので調整をしていかなければならない。現在の提案内容は、武蔵野・三鷹両市で実施することが提案ベースとなっているため、行政体が異なるが、事務局を含めて次年度の議論体制を調整していく必要がある。

3. 報告事項

①三鷹駅前タクシーモニターについて(資料2/事務局)

■1. 概要説明

- ・資料2に基づき説明。
- ・三鷹駅前を平成22年度～23年度にかけてロータリーの改修工事を行った。タクシープールを広場西側に新たに設置したが、乗り場が見にくかった。そのため、乗り場にカメラ、タクシープールにモニター、回転灯を設置した。
- ・本協議会の平成24年度事業として7月の第11回協議会で承認をいただき、総工事費4,692,350円、平成24年9月20日に設置が完了した。
- ・平成25年9月20日までの1年間はメーカーに無償で修理等対応してもらえるが、その後はメンテナンスの費用等が必要となる。また、3～5年に一度モニター等の見直し、交換が必要となるため、モニター、カメラを協議会から市に移管し、メンテナンスを行っていきたいと考えている。

■2. 質疑応答

- ・座長：運用してみてどうか？
- ・委員(タクシー武・三支部)：当初のタクシー乗場の前にタクシープールを作るという案は意見交換会での議論を踏まえ、西側へ移動したという経緯があるが、乗場が全く見えないのでモニターの設置は有難い。この間、無線の状態によっては映らなくなってしまうというトラブルは何度かあった。現在はトラブル時の連絡体制等も円滑になり、モニターも正常に動いており大きな問題はない。
- ・委員(タクシー武・三支部)：武蔵境駅北口も広場整備を行っているが、28日からタクシー乗場が工事の関係で2年ほど移動する。整備終了後、どのようなになるのかはわからないが、タクシーも公共交通であるため、駅前に使いやすくなるということが必要であると思うので、位置関係についてはご配慮いただきたい。

- ・座長：駅の北側にある箱は何か？
- ・事務局：中央大通りからアクセスしてくるタクシーに対して、タクシープールの状態をお知らせするものである。

②三鷹駅北口総合案内板の設置について（資料3／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料3に基づき説明。
- ・7月の第11回協議会でご報告し、分科会での議論を経て、三鷹駅北口のタクシー乗場とバス1番乗場の間に平成24年10月に設置が完了したものである。
- ・当初案は、バスの経由地が列記されていたが、分科会での議論の中で、バスにとって経由地が大事であるとのご意見をいただきましたので、フローチャート形式で視覚的にわかりやすく表示した。
- ・また、乗場ごとにイメージカラーを付け、メインの経由地等を色で強調し、利用者の方にわかりやすい案内板を作成した。関東バス様にもご協力いただき、乗場にも色と番号を表示した。
- ・来年度以降もバス会社の方と連携し、内容が常に最新のものであるよう、随時更新を行っていく。

③新ムーパーク駐車場の開設について（資料4／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料4に基づき説明。
- ・従来は、吉祥寺北町2丁目に79台のムーパークを整備していたが、土地を地権者に返却するため7月に閉場し、10月1日から御殿山に40台、新ムーパークを整備した。
- ・北町のムーパークは市で土地を用意し、協議会で人を配置し、有人管理であったが、御殿山の新ムーパークは協議会とコインパーキング事業者が用意し、市はそれを側方支援する形となった。それに伴い、市の負担額が年間1,400万円から約500万円となる見込み。
- ・10月のオープンからの利用状況は、1日50台ほどでそのうち買い物利用客が2割弱。休日に限ると約3割が買い物利用客である。
- ・3年を目途に、ムーパークの利用状況、沿道への影響、ムーバスの利用状況等フォローアップ調査を行い、事業の検証を行っていく。
- ・従来のムーパークにはなかった新しい割引サービスを昨日(3月25日)から開始した。ムーパークが機械管理になったため、ムーパークに駐車し、ICカードでムーバスへ乗車し駅等に向かわれた場合、ICカードの履歴から駐車料金を200円割引く。買い物利用の魅力を高め、パークアンドバスライドの駐車場として使いやすくなるよう今後も検討していく。

■2. 質疑応答

- ・座長：新しい割引サービスであるムーバスのICカード利用者のデータはどこまで取れるのか？

- ・事務局：データはあまり細かいものは取れない。履歴の確認がバス会社名義でしか取れないため、利用者の混乱を招く恐れがあるため、今回関東バス様にご協力をいただき、ムーバスに限らず、関東バスの利用でも割引くという制度になった。また、履歴が20件までしか確認が取れなかったため、片道、往復に限らず200円割引となった。
- ・座長：ムーパークはバスに乗り継ぎをしていただく必要がある。その点で、現在の場所は三鷹駅と吉祥寺駅のちょうど中間にあるが、高架下との条件であるため、利用しやすいとは言えない。実際の利用者がムーバスや路線バスと上手く連携している方の人数等のデータが取れないとムーパークの意義が適切にとらえられないのではないかと思う。ICカードを使ったことでデータを取りやすくなったと思うので、それをどこまで生かせるのかを検討して欲しい。
- ・委員(コミュニティ研究連絡会)：具体的な場所は井之頭小学校の近くでいいのか。案内板等は設置しているのか？
- ・事務局：新しいムーパークへのアクセスについては、前面道路が一方通行のためやや入りづらくなっている。付近に井之頭小学校があるため、児童の通学の安全確保のため、過剰に車を呼び込まないよう案内板等の設置は現在行っていない。ムーパーク付近の交通量調査を行ったところ、ムーパーク開場以前とその後を比較したところ大きな交通量の変化は見られなかったため、今後コインパーキング事業者、ムーパーク運営協議会と連携し、アクセスの周知方法を検討していきたい。
- ・事務局：井之頭小学校児童の登下校時の安全について危惧していたため、オープン前に井之頭小学校へ事業の説明等を行った。そこで、校外委員の方から通学時間帯の事故等が心配とのご意見をいただいていた。
ムーパークの位置等についてわかりにくい等の問い合わせは今のところない。タイムズ24加盟の駐車場のため、タイムズ24のホームページで場所等の詳細がわかるようにはなっている。

④ムーバス1・2・3号路線について(資料5)

■1. 概要説明

- ・資料5に基づき説明。

【座長】

- ・1号路線は、昨(23)年度議論のテンミリオンハウスそ〜らの家迂回ルート、運行時間延長について、協議会の中で今後の方向性について結論を出したものである。
- ・2号路線については、1号路線と同様に運行時間の延長ができるのかどうか検討する必要がある。
- ・3号路線については、境南コミセン、テンミリオンハウス花時計への迂回ルートの実証運行を開始している。1号路線同様、今後の方向性を示すことが協議会での検討課題である。

【事務局】

<1号路線(吉祥寺東循環)について>

- ・平成23年5月9日(月)から実施した実証運行について、利用者・沿線住民アンケート調査等のフォローアップ調査の結果に基づき、当協議会の結論を出した。

- ・運行時間延長については、本格運行へ移行。そ~らの家迂回便については、実証運行を終了し、元のルートに戻すという協議会の結論に至った。協議会の結論を尊重し、結論を住民説明会等で市民の皆さんへ周知した。
- ・昨年の12月にそ~らの家の代表者から迂回便をなくすことについて再度検討して欲しいとの陳情が出された。議会で不採択となったため、平成25年2月28日をもって迂回便の運行を終了した。
- ・3月1日より、JRの高架下に「本田東公園東」というバス停を新設した。
- ・新たな停留所新設に伴い、ムーバスの乗降調査を行った。新停留所の利用状況は、平日20名程度、休日30名程度であった。そ~らの家迂回の停留所より多い利用状況となっている。
- ・「吉祥女子中・高校前」と「松庵三丁目北」のバス停間隔は1号路線で最も長い約500mあったため、利用者の利便性が向上したのではないかと考えている。

<2号路線（吉祥寺北西循環）について>

- ・昨年来、協議会の課題として運行時間延長についての検討を行っている。
- ・11、12月に乗降調査、2月に事業者ヒアリング、3月に沿線住民アンケート、第2回乗降調査を実施した。詳細な分析等はまだ終了していないため、来年度以降の協議会、分科会でご報告したい。
- ・11、12月に実施した乗降調査の簡単な概要を速報値としてご報告する。
- ・平日は1便平均28.1人、休日は29.2人となっており、運行開始当初の乗降調査からほぼ変わっておらず、非常に利用者数の多い路線となっている。
- ・平日は16時台が一番多くなっている。休日はお昼頃の12時台、16時台の二回乗車人数が多くなっている。運行開始から約15年経過しているが、ムーバスの利用実態についてはそれほど大きな変化がないように見て取れる。
- ・利用が一番多いバス停は「吉祥寺駅北口」続いて吉祥寺駅から一番遠い「けやきコミセン」「東急百貨店前」この3つのバス停の乗降が多い。
- ・ひとつの特徴として「東急百貨店前」は乗車人数はそこまで多くはないが、降車人数が圧倒的に多い(300人ほど)。一方で「吉祥寺駅北口」は乗降ともに多いが、降車人数に比べて乗車人数が200人ほど多くなっている。これらのデータから、お買い物利用の方がムーバスを利用され、「東急百貨店前」で降車され、そこからコピス等回遊しながら駅の方まで行かれて、またムーバスに乗って帰宅するという行動をしているのではないかと推測される。
- ・バス車内の人数をカウントしたグラフがある。平日は概ねどの時間帯も20人前後である。休日は出発地点である「吉祥寺駅北口」からほぼ満車状態で発車している便もあった。
- ・調査結果の詳細については、協議会、分科会でお示しし、2号路線の実証運行の有無も含めて、運行内容の変更についてご協議頂きたい。

<3号路線（境南・東循環）について>

- ・平成24年8月19日より、境南コミセン、テンミリオンハウス花時計へのアクセスをしやすくするために、ルートの一部変更を実施した。
- ・実際の利用状況は、両バス停とも非常に少ない。しかし、ルート変更に伴い不通となる32番のバス停は駅に近く、利用者数がほぼゼロであったため、相対的に利用者数は若干だが増えているといえる。また、定時制の確保、交通安全上の問題

がなく、沿線の方からも目立った苦情等がない等、1号路線のそへらの家迂回便とは状況が異なっている。

- ・実証運行開始から約半年が経過しているが、1年を目途に各種調査、乗降調査を実施し、総合的に実証運行の効果の有無について検証し、協議会にてこの実証運行の今後についてご協議願いたい。

■2. 質疑応答

- ・委員(コミュニティ研究連絡会)：2号路線の沿線住民アンケートの回収率はどのくらいであったか？
- ・事務局：約1週間で締切を設定していたが、締切後に届いているものもある。1,700強配布したが、その約3割の500程回答があった。1号路線で実施したアンケート調査での回答率が3割程度であったため、今後多少前後するとは思いますが、だいたい3割程度の回収率になると思う。
- ・事務局：3号路線「境南・西循環」について。20分間隔で運行していたが、安全性、定時制の確保の観点から22分間隔へと運行間隔の変更を東循環の実証運行開始の8月19日に行った。大きな反響等はなかったが、市政アンケートで22分間隔がわかりにくいので20分間隔に戻してほしいという意見が少数ながら見受けられた。また、22分間隔に変更したところにより、武蔵境駅南口発車時間が東循環の発車時間と重なってしまう時間帯が出てきた。同一時刻の発着を避けるために、27分間隔になってしまう便が日に3便できてしまい、よりわかりにくい時刻表になってしまった。ムーバスのコンセプトそのものであるわかりやすい時刻の設定が非常に大切であると市政アンケートから感じているところである。
- ・座長：急行バスで今まで40分間隔であったりなかったりしていた変則ダイヤを運転手不足等の事情により60分等間隔にしたところお客が増えたという変わった事例もある。規則ダイヤであるとふとした時に乗れるため、変則ダイヤであるとそのちょっとしたユーザーが逃げてしまっているという可能性は否定できない。当初のムーバスのコンセプトを崩して実施しているのであるから、次年度要検討ではないかと思う。
- ・東循環については、前後の停留所がどのようになっているのか知りたい。新しい停留所の利用者が新規でムーバスを利用してくれているのか、それとも前後で乗り降りしていた人が利用しているのかが分かると思う。
- ・事務局：後のバス停は武蔵境駅になってしまうので把握していないが、直前の「井口・日赤入口」は利用がもともとあまりない。また、新しいバス停から距離があるため、そこからの移動はないのではないかと考えている。
- ・委員(コミュニティ研究連絡会)：境南循環は東・西循環ともに「武蔵野赤十字病院」を通っているが、利用者の混乱等はないのか？
- ・事務局：戸惑われる方もいらっしゃると思うが、行きと帰りで使い分けていると聞いている。駅から行くときは東循環が早く、帰りは西循環が早くなっている。電話等でお問い合わせをいただいたときは注意してご案内している。
- ・事務局：初めて利用される方は運転手に確認しているようである。そこで、運転手の方がご案内しているのを見かけたことがある。
- ・事務局：境南東循環ですが、旧型の車両だと曲がれるが、バリアフリーの関係で

ノンステップとなった新型車両だとホイールベースが長くなってしまい、曲がれなくなってしまう交差点がある。この問題は境南東循環だけではない。ルートを変えなければ運行を継続できないという問題が2、3年のうちにでてきてしまう。わかりやすい運行時間について当然踏まえなければならないが、運行にかかる時間が今後のルート設定で変わってくる可能性がある。高齢化が進みこれまでよりもバスの乗降にかかる時間がかかるようになってしまっている。また、交通事情等によって運転手さんの休憩時間の確保ができなくなってしまうという実態になりつつあるのではないかと考えている。ルートの選定等について今後協議会でご協議頂きたい。

- ・座長：何を守っていくかだと思う。パターンダイヤなのか、停留所の数なのか、乗降時間の保証をするのか、何を守っていくのか優先順位を定めて決めていく必要がある。ただ、覚えにくいダイヤは利用されない。

4. その他

①ムーバス交通 I Cカードの利用状況について（資料6／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料6に基づき説明。
- ・平成24年3月26日、ムーバスで I Cカードの利用を開始した。本日でちょうど1年が経過したため、利用状況の推移について報告する。
- ・運用開始から I C利用率は順調に増加している。それに伴い、回数券利用率、現金利用率ともに減少している。
- ・11月に回数券利用率を I C利用率が上回り、1月には I C利用率が現金利用率、回数券利用率を抑え、一番高くなった。
- ・平成25年3月23日より交通 I Cカードの相互利用が開始され、3月25日からムーパーク I Cカード連携割引が開始されました。これに伴い、 I Cカード利用者が増加されることが予想されるため、今後の推移を見守っていく。

■2. 質疑応答

- ・座長：現金 I C比率とは何か？
- ・事務局：回数券を除き、現金と I Cを100%として考えた時の I Cカードの利用率。一般路線バスでは、この値が80%ほどになっているため、推移を見守っているところである。
- ・座長：これを見ると現金から I Cへ移行しているのがわかる。回数券利用率は11月以降あまり変わっていない。回数券は3割前後で推移していくのではないかと考えられる。
- ・事務局：路線によっても利用率が異なっている。3号路線は他の路線に比べて I C利用率が高く、1号路線は回数券利用率が高い等、路線別に特徴が出ている。細かいことについては今後も報告していきたい。
- ・座長： I Cカードを導入した大きな意義は、利用者がどこからどこまで乗車していたのか等のデータが取れるということである。車両の回転半径の問題で今後通れなくなってしまうルートや、乗降時間等の問題でのパターンダイヤの可能性等、

今後新しい運行計画を考える際データが役立ってくる。八戸市では、2年間人を雇い調べたが、2億6千万円かかった。武蔵野市では、ICカードをこの協議会で導入するという投資をしたので、ここから得られるデータをしっかり活用して欲しい。ちなみに、23年度実績で、ICカード利用率が0.2%というのはどのようなことか？

- ・事務局：平成24年3月26日導入開始のため、6日間の実績が反映されてしまっている。
- ・委員(コミュニティ研究連絡会)：ここで言っているICカードとはスイカ・パスモのことか？最近地方のICカードも使えるようになったということだが、ムーバスも将来的には対応していくのか？対応するためにはシステムの変更等の費用がかかるのか？
- ・事務局：通常の路線バスと同じ料金機を導入しているため、平成25年3月23日より利用可能となっている。
- ・委員(関東バス)：利用ができるというより、精算ができるという考え方である。
- ・座長：関西や九州にお住まいの方が地元のICカードでムーバスに乗車できるようになったということ。東北だけは利用できないが。とはいえ、全国的にICカードが使えるようになってきたということである。

- ・委員(レモンキャブ運行管理者)：レモンキャブを運行していて、利用者の方からご意見をいただくことがある。境南町の中心部にお住まいの方は、路線バスは通っているが、ムーバスは通っていないため駅まで行けないという声がある。障害のある方、高齢者の方はタクシー等を使っている。境南町をぐるりとムーバスが運行しているため助かっているという良い声も聞くことがある。
- ・事務局：貴重なご意見をいただいたと思っている。一方で、第3次市民交通計画等でも記載があるとおおり、ムーバスはバス交通空白・不便地域を補完するといコンセプトでルートの選定等を実施し、平成19年に7路線9ルートでき、一定の到達点に達したものと考えている。ムーバスが7路線9ルートということで発達してきたため、ムーバス空白地域だ、という考え方が出てきてしまっている。また、同じ駅に行くのに100円の人と210円の人がいるのはどうなのか、というような声もある。ムーバス単体だとそのような考えになってしまうのかもしれない。武蔵野市地域公共交通活性化協議会を立ち上げたのは、事業者の方、利用者の方等にお集まりいただき、公共交通全体で武蔵野市の交通の足を確保していくためである。そのような考えをお伝え頂けると非常に助かる。路線バスが運行している地域の方でも利用できない方はいると思う。そのような方には、レモンキャブやつながり、またそれを埋めるデマンドタクシーも検討しているところである。ムーバスについては、コンセプトがぶれないよう、今後も運行していきたい。
- ・座長：注意していかなければならないのは、既存の路線バス、鉄道等があつてこそそのムーバスである。それがなく全てムーバスでやろうとすると7路線ではとても足りない。通勤・通学客は循環バスだと使いづらい。ムーバス、既存の路線バスがどのように有機的に連携するかが鍵である。初期のルート選定の際は真ん中の住民については問題が上がりなかつたと思う。路線も拡大し、住宅街に入り込んだ路線もできてきている。路線バスは駅を起点とし、目的地へダイレクトに結

ぶというのが主軸になっているため、昼間の需要に合っていないという可能性も否定できない。そこで、こぼれ落ちてしまっている人がいる。そのこぼれ落ちる需要をどのようにカバーしていくかが重要。最初に議論したデマンドタクシーの発想、レモンキャブ、つながりの運行方法、通常のタクシーの運用等、色々な施策の展開があると思う。どのような組み合わせをして、武蔵野市の公共交通、移動サービスとして作っていくのか考えていかなければならない。となると、個別の事業の進行管理だけでなく、連携計画そのものの進行管理もこの活性化協議会で、毎年の初回と最終回で確認をする必要があると思う。足りない部分、難しい部分、計画になかったがやらなければならないもの等の共有をこそ、議論が深まってくると思う。他の自治体で5年、10年の連携計画の中間見直しにかかっているところもある。八戸は全改訂を行っている。世の中動いているため、柔軟な対応をしていくということが必要。連携計画に基づき、活性化協議会は動いているため、確認が非常に大切である。

5. 閉 会