

第 3 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会（議事概要）

（ 1 ） 開催概要

- 日 時：平成22(2010)年 1 月 26 日(火) 15:00～16:45 於：武蔵野市役所811会議室
- 出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員] 17名(欠席 4 名：代理出席 3 名)
[事務局] 武蔵野市都市整備部交通対策課

委員氏名 省略

- 配布資料：省略

（ 2 ） 会議の概要

1. 開 会（事務局）

■1. 会長挨拶

- ・委員の皆様には、日頃より武蔵野市の公共交通全般にわたり厚いご指導を頂き、感謝している。この度、武蔵野市は日経グローバルが調査を行った「サステイナブル都市」のランキングで 1 位となった。順位の高低に一喜一憂するというわけではないが、交通に関してはムーバスによって交通不便地域の解消、自家用車からの転換など、地域住民の利便性が確保されていることが、評価に貢献していると思う。今後も、市民の足の確保・充実を図っていききたいと思うので、宜しくお願ひ申し上げる。

■2. 山本雄二郎氏について

- ・市民交通計画策定(1991年)からご指導をいただき、武蔵野市地域公共交通会議の会長、協議会の座長を務めていただいている山本雄二郎先生が、1 月 1 日にお亡くなりになった。既に近親者で葬儀は執り行われたが、お別れの会の開催は 3 月を予定していると聞いている。新たな情報が入り次第、委員には連絡をする。
- ・今後の協議会の会長職の取扱いについては、3 月の協議会で事務局から提案する。

2. 報告事項

①交通事業分科会の検討経過について（資料 1 /事務局）

■概要説明

- ・昨年11月の第 2 回地域公共交通活性化協議会以降開催された、2 回の交通事業分科会の検討概要を説明した。
- ・分科会では第 2 回協議会で承認された連携計画の骨子に基づいて、連携計画につ

いての協議を行ってきた。基本理念や取組み方針については、比較的スムーズに合意が得られた。具体施策については事業者をはじめ委員の活発な意見交換がなされた。

- ・特に、活性化・再生法の期間である3ヵ年で検討・実施を予定している事業については、不確定要素も大きいため、協議がととのい、可能なものから実施し、PDCAサイクルで検証していくことを確認した。
- ・吉祥寺地区のタクシー滞留の把握調査は本日実施している。また、先進事例調査は、福岡と四国の事例を視察することとなり、行程を調整中である。

3. 協議事項

①武蔵野市地域公共交通総合連携計画の(案)について(資料2/事務局)

■1. 概要説明

- ・武蔵野市地域公共交通総合連携計画(案)について、資料2に従って内容を説明した。

■2. 意見交換

□1. 目標におけるレモンキャブ・つながりの位置付けについて

- ・副会長(座長代理：以下座長)：「計画の目標」の②「信用・信頼され、好感を持たれる公共交通をめざす(品質の保証)」の中に、「呼べば必ず来る交通機関(タクシー、レモンキャブ、つながり)」と記載してあるが、レモンキャブ、つながりは特性から言うとムーバスや路線バスではカバーできない移動ニーズに対応した「セーフティネット」の部分を担っていると言える。現状のタクシーの役割と、レモンキャブ・つながりとは位置付けが異なると思うので、新しい項目を書き起こしてもよいのではないか。目標の項目の中に「福祉交通」の文字が出てこないので、検討して欲しい。

□2. 三鷹駅北口のバス乗場整備・デザイン統一化について

- ・座長：分科会では、「バスの乗場環境の向上として、東急ストア前のバス停設置が挙げられているが、乗降客と車両の横断歩道での交錯を改善するというバリアフリー整備の目的と矛盾するのではないか」という意見も出た。事務局としての実施年度やスケジュールについてはどう考えているか。
- ・事務局：三鷹駅前のバス停・降車場については、2月2日に関東バスと市で実査をする。その結果を踏まえて検討したい。今年度内に協議・調整にとりかかる予定だが、警視庁協議はこれまでの経験では時間を要する場面が多いため、調整に半年程度は必要になると思う。秋口に工事着工、年度末までに完了という想定をしている。
- ・座長：デザインの統一化にも取り組むとなると、交通管理者との協議と平行して、具体的なデザインの検討を始めないと、平成22年度内に間に合わなくなってしまう。青森では新幹線の七戸・十和田駅の開業(2010年12月)に合わせてバス停のデザインの検討を始めるが、それでもタイトなスケジュールになると思う。

- ・委員：三鷹駅前の路線バスやタクシーの乗降場所については「改善を図る」という実施を前提とした表現になっており、一方、ムーバスについては「検討する」という表現なので、統一した方がよい。スケジュール表では平成23(2011)年度に実施すると明記してあるが、現時点で確定してしまうのはよくないと思う。
- ・事務局：「事業化にあたっては、検討・協議の上、可能なものから実施することをめざす」という表現を追加している。
- ・座長：タクシーとの連携施策も今後の業界の動向によるところもある。連携計画はマスタープラン(基本計画)であるので、全体的に「検討していく」という余地をもった表現にしておいた方がよいのではないか。ただし、事業の申請の際には具体的な事業計画が必要となるので、別途協議・検討を行う必要がある。

□3. 連携計画におけるタクシー・サービスの位置付けについて(18～19頁)

- ・委員：タクシー新法の施行により、各地でタクシーの地域計画の策定が進んでいる。東京23区・武三地区では、全社一律20%の減車に踏み切ることとなった。無線の協同組合が再編の可能性もあるということで、慌しい時期である。武蔵野市の連携計画にはタクシー問題についての改善もかなり具体的に検討されており、嬉しく思う。ただ、吉祥寺駅の改修工事のスケジュールをはじめ、タクシー乗場がこれからどうなっていくかの情報がタクシー事業者に入っていない。バスの方が公共交通としての比重が高いことから、ロータリーの使い方を再編するときに、タクシーが取り残されてしまうのではないかと不安である。
- ・座長：今後、活性化・再生の事業メニューには乗合タクシーだけでなく、一般タクシーについても盛り込まれることになる。タクシー新法の地域計画では、各事業者は協調減車がのしかかって厳しい状態にもなるが、活性化方策については、活性化・再生法の事業に位置付けていこうということになっている。武蔵野市は先駆的に取り組むことになるので、しっかりとタクシーを位置付けていければいいと思う。

□4. ムーバスのコンセプトについて

- ・委員：市民としては、やはりムーバスのについての記載のところに真っ先に目が行く。1号路線の運行開始からかなりの年月が経過し、コンセプトの検討は必要なことと思うし、会議の場では議論することができる。しかし、利用者はコンセプトの内容によって、乗るか乗らないか判断しているわけではない。あくまでも「便利だから乗る」のである。個人的には、7路線すべてで運行時間帯は平等に統一して欲しい。運行本数については、採算性が高いと見込めれば高頻度にするなど、地域の実情に合わせても良いと思う。3号路線以降、後から出来た路線ほど条件が良いということが、どうしても気になってしまう。住民からも要望が出ていることだ。JR中央線の高架化や吉祥寺駅の改修によって、南北の往来が出来るようになれば、状況も変化していくので検討して欲しい。

- ・座長：ムーバス1号路線の運行開始当初は、ムーバスは「与えられた路線」ではなかった。しかしながら路線を拡大していくに従って徐々に「路線が与えられる」ようになってきてしまっているのではないかと。ムーバスが文化として評価されているのは「地域住民が育てるバス」だったところだと思う。ムーバスは行政が増やすものなのか、それとも実験をしてみて住民に提示して継続の判断を仰ぐのかどうか。武蔵野市の「文化」として守っていった方がよい部分もあると思う。

□5. 事業化に向けて

- ・座長：事業の予算については、事業費の負担については、国2分の1、市が3割、事業者が2割のところもあるし、国と自治体で2分の1ずつのところもある。バス事業者が主体となっていくので、協議会から事業者へ直接費用を充填して進める場合もある。そのあたりは活性化・再生法の協議会形式の使いやすさでもあるので協議していく必要である。

□6. 連携計画(案)の了承

- ・上記の議論を踏まえて、連携計画の策定及び事業化を進めることについて、出席者全員の一致で了承した。

②地域公共交通活性化・再生総合事業の「事後評価」について(資料2/事務局)

■1. 概要説明

- ・地域公共交通活性化・再生総合事業の「事後評価」について、資料3に従って構成と内容を説明した。

■2. 意見交換

□1. 事後評価のプロセス及び評価の基準について

- ・委員：評価書の提出先はどこなのか。評価の内容によって、来年度の事業費等に影響してくるのか。
- ・座長：東京運輸支局から関東運輸局へ提出し、国の第三者委員会による評価が来る。そのアドバイスに基づいて改善・修正を行い、3月の協議会で連携計画を確定することになる
- ・事務局：評価については、検討のプロセスを重視すると聞いているがどうなっているのか。
- ・委員：最も重要と考えているのは、協議会や分科会などをきちんと開催して検討し、地域の関係者間の合意形成がなされているどうか、という点である。事後評価書の内容については、口頭でも補足説明もできる。
- ・座長：全国をみると、十分な協議がされていない例も見受けられると聞いている。昨年度計画を策定したが、事業実施に至らなかったという自治体も出てきている。
- ・委員：「交番交通案内調査」という記載は初めて読む人にとってはわかりにくいのではないか。
→事務局：交番勤務員に対する交通案内調査と訂正する。

□2. 都市マスタープラン等諸計画との整合・連動について

- ・委員：コミュニティセンターを中心として「まちなみウォッチング」をした。これは武蔵野市の都市マスタープランの改定に反映するために行ったものである。駅前環境などの計画が変わると、交通環境も変わってくると思う。この連携計画と整合性をどのように図っていくのか。
- ・事務局：都市マスタープランは改訂のための検討期間に入っている。本連携計画は、2頁にあるように、市民交通計画の公共交通部門の計画という位置付けになっており、武蔵野市の諸計画との連携を図っていくことになる。都市マスタープランの策定にあたっては、本連携計画の内容を反映させるようにしていく。
- ・座長：法定協議会は活性化・再生法の期間としては平成22(2010)～24(2012)年までであるが、武蔵野市としてはおおむね10年、と明記してある。計画は本来、マスタープランとしてはこまめに変更するものではないが、反面時代の潮流に対応していかななくてはならない、という内部矛盾を抱えている。それを克服する手段としては、このような円卓会議による進行管理が最も重要である。実施が難しいもの、すぐに実施できるものなどと常にチェックしながら、継続的な検討を行うことが、より良い都市・街づくりのためには不可欠になってくると思う。

□3. 事後評価の内容について

- ・修正点を踏まえて事後評価を提出することを、出席者の全員一致で了承した。

4. その他

①武蔵野市の交通特性

■1. 平成21年の武蔵野市内の交通事故件数と特徴

□1. 都内の傾向

- ・都内における平成21(2009)年1年間の交通事故発生件数、死亡者数、負傷者数はともに前年より1割程度減少した。交通事故死者は205人である。
- ・死亡事故では、高齢者の割合が約33%から約39%近くに増加しており、この傾向は今後も増加していく傾向にある。
- ・65歳以上の交通事故被害の約85%は、自転車と歩行者の方が亡くなっていた事故である。

□2. 市内の傾向

- ・武蔵野署管轄内では、交通事故発生件数は519人で(市町村別統計では522人)、前年より約100件減少した。死亡者数は1人であった。
- ・武蔵野市は他の市町村よりも、自転車の利用が非常に多い。自転車が関係する事故は50.9%となっており、2人に1人の割合である。自転車同士の事故も増加している。歩けない(足腰の弱い)高齢者は、徒歩でなく自転車が移動手段となっている。一昨年は全く耳の聴こえない高齢者が自転車に乗ってい

てバスと接触し、転倒するという死亡事故もあった。まさに自転車を語らずして武蔵野市の交通は語れない、という状況である。

- ・タクシー関連の事故は麻布・六本木地区が多く、武蔵野署は最下位の方である。犯罪件数も三鷹市・武蔵野市は比較的少ない。

■2. 交通事故が起こらない街をつくるには

- ・委員：自転車が多いこと自体が悪いというわけではない。理想的には自転車と公共交通しか入れないエリアをつくれないうか。絶対に死亡事故・交通事故の起こらない、安全な街をつくっていくという目標をもって、連携計画の中にも取組みを位置付けられればいい。既定の路線・走行環境だけで考えるのではなく、発想の転換も必要であると考えている。
- ・座長：欧米ではトランジットモール、セミモールなどの事例がある。日本では、白川郷、石見銀山などの観光地で、バスやマイカーによって歩行者が脅かされることが問題となってきた。石見銀山では歩行者優先で、バス・自動車はスピードを出さないで走行したり、電気バスを導入したりして、「歩行者を追い立てない」取組みをしている。交通手段の空間利用をどのように考えて計画するかという課題は、連携計画では未だ十分に盛り込まれていない部分もある。都市マスタープランとの連携などを図っていくことも必要である。

■3. 情報提供のバリアフリーについて

- ・委員：バスマップや乗場案内などを作成する際には、障害者への情報提供の仕方も検討して欲しい。視覚障害者への対応や、精神障害者(ラッピングバスが来るとバスと認識できずに戸惑ってしまうなど)にも対応したバスや乗場がわかる共通のマークなどを考えて欲しい。

②今後のスケジュールについて

■第4回地域公共交通活性化協議会：2010年3月17日 15:00~17:00

※2月16日：第三者委員会開催、3月20日頃：来年度事業の申請

5. 閉 会