

平成 22 年度

## 第 6 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22(2010)年10月21日(木) 10:00～11:30：武蔵野市役所413会議室
- 出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員] 19名(欠席2名：代理出席5名)  
[事務局]武蔵野市都市整備部交通対策課  
[傍聴]：2名

委員氏名 省略

- 配布資料：資料1 「三鷹駅北口駅前広場の交通機能の改善」について  
現況図及び整備計画図(案)
- 資料2 平成22年度 予算(案)
- 資料3 ムーバス1号路線改善の実証運行計画(案)概要版
- 資料4 交通基本法と今後の地域公共交通のあり方
- 資料5 市民交通計画及び交通安全計画の改定について  
<参考資料>  
『吉祥寺ルール』に関する街頭指導及び実態調査について  
(東京乗用旅客自動車協会 武・三支部)

### (2) 会議の概要

#### 1. 開 会 (事務局)

##### ■新委員紹介

<新委員(人事異動による)>

- ・東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長 (代理者が出席)

#### 2. 協議事項

##### ①三鷹駅北口駅前広場の交通機能改善について (資料1 / 事務局)

##### ■1. 概要説明

- ・「三鷹駅北口駅前広場の交通機能の改善」についての事業概要と事業目的、バス降車場の再編に関する協議の進捗状況等について説明した。
- ①交通バリアフリー整備の推進は、ムーバス乗場前や駅前広場東側の歩道を拡幅し、歩行者の安全を確保することを目的としている。
- ②交通動線の交錯の改善と安全性の向上は、駅前-交通島間を横断する歩行者(駅利用者やバス降車客 / 12時間通行量で3万1千人)と自動車との交錯をできるだけ解消することを目指す。

- ・現時点では関係者間で一定の合意形成を図った段階である。今後改善・変更の可能性もあるので、整備計画図案は参考資料として部外秘にして欲しい。本日の協議会では、このような方向で進めてよいかご協議頂きたい。

## ■2. 質疑応答

- ・座長：整備計画図の「バス専用」の表示のところがバス降車場となるのか。また、タクシー乗場はどこになるのか。バスバースの数は変更しないのか。
- ・事務局：今回の整備計画では、主要歩行者動線の変更が大きな改善点となる。路線バスの降車場が交通島とその周辺であったものを東側の歩道に変更することになる。交通島の場所にタクシープールを設け、乗車場は駅入口とする。また、福祉車両の乗降スペースは駅改札口へのエレベーターから近い場所に設けたい。バス停の数には変更しない。バス停に関する変更点は⑤番乗場を東にずらして交通島との横断歩道を直線にすることと、ムーバスのバス停を1ヶ所に統合することである。
- ・委員(タクシー協会武三支部)：福岡市に視察に行った際に見たバス停の上屋の中には良いものがあったので、是非参考にして欲しい。タクシープールは7台＋乗車場に1台という案であるが、現状の待機台数からすると、納まらないので、必ず尻尾が出てしまうことになる。現状のままで良いとは考えていないので、タクシー協会と支部では各事業者に指導して行きたいと思う。
- ・会長：バリアフリー整備の一環として実施するという事で、庁内では予算の大枠を認めてもらっている。今後、議会への説明や協議の結果によっては、整備計画案を多少変更することになる可能性はある。

## ■3. 計画案の承認

→出席委員全員の賛同をもって承認された。

## ②平成22年度協議会予算の補正について (資料2/事務局)

### ■1. 概要説明

- ・平成22年度予算と補正予算(案)との増減とその項目について説明した。
- ・今回の予算補正は、地域公共交通活性化・再生法に基づく国庫補助金の減額に伴うものである。当初、国庫補助金は補助対象経費の25%を見込んでいたが、最終的に約13%と半減してしまった。そのため、それを補填するために市補助金の増額分を補正予算として計上している。

### ■2. 意見等

- ・委員(国土交通省東京運輸支局)：この度の国庫補助額削減については、各自治体にご迷惑をおかけし、大変申し訳なく思っている。今年度の地域公共交通活性化・再生事業の予算である40億円に対して、補助の要望額が約80億円となり減額せざるを得なかったという事情がある。武蔵野市及び活性化協議会の皆様には深くお詫び申し上げます。

### ■3. 補正予算についての承認

→出席委員全員の賛同をもって承認された。

### ③ムーバス1号路線改善の実証運行計画(案)について(資料3/事務局)

#### ■1. 概要説明

- ・ムーバス1号路線改善の実証運行計画について、基本方針(案)と運行方法(案)を説明した。
- ・実証実験で行なうのは①「そ~らの家」を経由するルートへの変更、②運行時間帯の延長(7:00~21:00)である。
- ・いずれも実証運行として実施し、運行目的や目標の達成状況などから事業の継続・中止を判断するトリガー方式を採用したい。実証運行は来年の3月頃から1年間程度を予定したい。
- ・市としては、ムーバス事業の推進は地元の方の理解と協力が不可欠な事業であると考えており、事務局案ですぐに実証運行を開始するのではなく、地元住民と意見交換をしながら、最終的な運行計画を決定したいと考えている。そのため、11月以降はコミュニティセンターでの住民説明会やそ~らの家へのヒヤリング調査を予定している。

#### ■2. 質疑応答・意見交換

##### □1. そ~らの家と利用者について

- ・委員(東京都)：「そ~らの家」とはどのような施設なのか。
- ・委員(健康福祉部長)：地元住民の活動に市が1千万円(テン・ミリオン)を限度に補助をするテンミリオンハウス事業のひとつであり、高齢者のミニデイサービスを行なっている。そ~らの家はちょうど完成して10年となる施設で、市の防災広場を併設している。近所の方が自力(歩いて)で行ける憩いの場を提供する目的で住民のボランティアによって運営されている。
- ・会長：介護保険適用のデイサービスを利用するほどではないが、一人での生活に困難を伴い始めている高齢者を対象とした施設である。
- ・委員(東京都)：現時点では、ムーバスを利用している人は最寄りのバス停から歩いているのか。
- ・会長：そのようである。

##### □2. 運行計画(案)について

- ・委員(関東バス)：概ね運行計画(案)の方向で市と協議しているが、運行時間帯・ダイヤ、運行本数、ルートにはまだ課題が残っているので、現時点では(案)として理解してもらいたい。
- ・座長：朝夕の混雑時に30分で1週の運行が出来ない可能性がある。15分間隔の水準を維持するのかどうかなどを含め、優先事項を検討して運行計画をつくって欲しい。

##### □3. 実証運行の目的について

- ・委員(小田急バス)：私たちバス事業者としては、コミュニティバスは基本的

には通勤・通学利用は対象としないという認識を持っている。コミュニティバスの通勤・通学利用が増えると、経営的には危惧せざるを得ない。その点は考慮して検討して頂きたい。また、吉祥寺駅への過度な自転車の乗り入れ抑制という目的を挙げているが、実際にそのような効果がどのくらいあるのか。

- ・事務局：ムーバス1号路線の沿線地域住民から時間帯延長の陳情が出されている。これは、通勤・通学利用の要望というよりは、コミセン等への高齢者の外出のために、他路線のムーバスの運行時間帯と統一して欲しいという要素が大きい。市の事業としては応えていかななくてはならないのではないかと考えている。自転車利用からムーバス利用への転換は、これまでのフォローアップ調査等の結果から一定の効果を得ていることが分っている。現在武蔵野市自転車等総合計画の見直し作業を平行して行なっている。武蔵野市は自転車を利用しやすい平坦な地形であり、近隣の市区からも市内のJR3駅へ多くの自転車が流入している。一方、地価が高価なこともあり駐輪場の整備には限界がある。交通対策課としては、自転車利用と他の交通機関とのバランスや連携が必要だと考えている。
- ・座長：武蔵野市の場合は、路線バスと自転車の平均乗車距離が大体同じくらいで、マーケットとしては重複している。かなり大胆な施策をとらないと、自転車からバス利用への転換は難しいかもしれない。地域の移動をムーバスに頼り過ぎることなく、また、運賃施策だけでなく路線バスの利用のしやすさを追及し、総合的に施策を展開していく必要があると思う。

#### □4. トリガー方式について

- ・座長：市としては、本格運行への移行の判断基準について何か具体的な目標を考えているか。
- ・事務局：時間帯延長については、他路線で同じ時間帯で運行しているムーバスの平均利用者数などを目指したいと考えている。そ~らの家へのルート変更は、施設の規模を考慮すると利用者の大幅な増加は見込めないが、これまで外出しにくかった人が出かけられるようになったかどうかなどを把握したい。目標設定と把握の方法については今後検討していきたい。
- ・座長：トリガー方式を採用している金沢の事例では、車内に利用者数と目標値を記したグラフが掲示してあり、目標の利用者数を達成したら翌年も継続するということを利用者に伝えている。ムーバス1号路線の実証運行にあたっては、現状の利用状況はどのくらいで、今後どの程度を目指すのか、市や協議会の考えを常に利用者に示していくことが必要だと思う。時間帯の延長後の利用者数の増加については、路線バスの利用者がムーバスに流れて来るだけでは意味がない。これまで利用できなかった層がどれだけ利用しているか、把握して効果を検証して欲しい。

### ■3. 実証運行計画(案)の承認

→出席委員全員の賛同をもって承認された。

### 3. 報告事項

#### ①地域公共交通総合連携計画に係る国の今後の動向について

(資料4 / 国土交通省東京運輸支局)

##### ■1. 概要説明

- ・国土交通省総合政策局が10月13日に行なった「交通基本法と今後の地域公共交通のあり方」説明会の資料を用いて、今後の動向が説明された。
- ・9頁にあるように、これまでの公共交通に関する支援策を抜本的に見直し・統合し、新たに「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」を創設することとなった。
- ・従前の期間限定の立ち上げ支援、事後的な補助、モード別の支援などの方策を改めることを目指しているが、予算確保は来年度予算の概算要求「特別枠」に対する政策コンテストの結果による。11月末にはパブリックコメントの結果が出て、評価会議を経て今年中に優先順位が決定する予定である。
- ・特別枠1.9兆円に対して、各省庁から2.9兆円分の要望が出ており、どのような結果となるかはまだわからない。今後も協議会を通じて情報を提供していきたい。

##### ■2. 意見交換

- ・委員(東京都)：既存制度8つが「公共交通サバイバル戦略」に統合されるということだが、予算規模はどのくらい増えるのか。また、以前、交通基本法(案)を読んだところ、市町村及び都道府県単位で交通計画を策定することになるようだが、どのような仕組みのものを策定する必要があるのか。活性化・再生法の法定協議会や連携計画との関係はどうなるのか教えて欲しい。
- ・委員(運輸支局)：これまでは空路を除いて200数十億円の予算であったが、来年度は453億円を要求しているので、約倍額の要求となっている。交通計画の詳細についてはまだ方針が下りてきていないのでわからない。
- ・座長：「地域公共交通確保維持改善事業」の予算要求と交通基本法(案)の動向については、現在どの自治体の協議会でも話題になっている。最初のパブリックコメントで資料として提供された交通基本法(案)は、民主党が野党時代に作成した案である。具体的な内容はこれから議論される。土木学会では交通基本法の範疇に道路や物流など含めないのか、という意見が出ている。一口に「交通」といっても様々な視点があり対象範囲が広すぎるので、「公共交通基本法」あるいは「生活交通基本法」という名称になるかもしれない。道路や物流は後から加えて「交通」の基本法にしていけばよいという考えもある。年内中に法案の大枠が出てくるのではないかと思う。
- ・委員(運輸支局)：現在、地公共交通活性化・再生総合事業の計画事業の2年目、3年目に該当するものは、来年度1年間の経過措置を適用する予定である。本年度調査事業を行なったところは、来年度から新制度へ移行して実施する予定である。

#### ②市民交通計画及び交通安全計画の改定について (資料5 / 事務局)

## ■概要説明

- ・資料に基づき、市民交通計画改定に係る委員会及び分科会の開催概要と進捗状況について説明した。
- ・第2回推進委員会では、市民交通計画の基本計画について改定素案を事務局から提案するとともに、基本理念・基本方針について議論する。
- ・第2回分科会では、第3次市民交通計画の素案とともに、おおむね骨子がまとまりつつある自転車等総合計画(案)も提示して協議したいと考えている。
- ・交通基本法及び来年度以降の国の新制度への対応としては、第3次市民交通計画が、交通基本法の法定計画となり得るように、動向を注視しながら検討していく。

## 4. その他

### ■1. ムーバスICカード導入検討調査について（事務局）

- ・今年度、市で行っているムーバスICカード導入検討調査の進捗状況について説明を行った。
- ・調査の必要性と背景については、鉄道・路線バスへのICカード(スイカ・パスモ)の導入が進み、通勤者や若者だけでなく昼間居住者にも普及してきていること、シルバーパスを使えない高齢者もICカードを利用する傾向にあること、さらに、路線バスとの連携やまちづくり施策との連携(駐輪場、P&R、商店街、大学など)を図るためにも、ICカード導入の効果やその可能性、問題点などを検討することが求められていることが挙げられる。
- ・調査の内容は、先進事例調査の結果や既存資料・データ、鉄道・バス事業者へのヒアリング結果などを踏まえて、ムーバスへのICカード導入の方策・可能性・問題点等を検討し、基本方針を策定することである。
- ・9月1日にはICカードの読み取り機を製作しているレシップ(株)にヒヤリングし、武蔵野市におけるICカードの導入可能性について意見交換をした。駐輪場やムーパーク、電子マネー機能などのまちづくり施策とどのように連携していくか、今後調査を進めていく。
- ・座長：ヒヤリング調査には私自身も参加し、色々と課題があることがわかった。現在ムーバスを運行している事業者はパスモ加盟事業者であるので、パスモ・スイカの読み取り機をムーバスに搭載して運賃收受を行なうことは比較的簡単であるが、路線バスや駐輪場などとの連携サービスの構築のためには、まだまだ検討・調整が必要である。運輸局やバス協会などにも協力を仰いで、どのようにICカードを運用していけば武蔵野市らしいサービスができるのか、知恵を頂きながら検討していったら欲しい。

### ■3. 三鷹駅北口への総合案内板について（事務局）

- ・総合案内板設置については、三鷹駅北口駅前広場の交通機能改善事業の整備計画(案)とともに設置場所の検討が必要である。また、市の公共サイン計画の検討もする必要があるため、場合によっては今年度中の設置は見送る可能性もある。どのようなものが最適か検討を進めていきたい。

#### ■4. 吉祥寺タクシー滞留対策(自主規制ルール)の実施後の経過について

(東旅協・武三支部)

- ・タクシー業界は規制緩和後の新規事業者の参入と長引く不況やリーマンショック等の影響により、都内でタクシー車両が溢れている状況である。これを改善するために、タクシー新法が施行され20%の減車・休車が行なわれている。
- ・吉祥寺地区では数年前からユザワヤ前等の滞留が問題となっており、市民からの苦情も増えていた。そこで武三支部では8月5日から「吉祥寺ルール」という自主規制ルールを実施し、東旅協本部と連携しながら滞留の解消を目指して指導を徹底している。
- ・現時点では、吉祥寺ルールの効果が出てユザワヤ前の滞留はなくなっている。しかし、井の頭通り沿いのバス停や東急イン・丸井前での滞留は未だにある。北口ロータリーでは21:30以降からムーバスのバス停をタクシー乗場として使用できるが、時間前でも入構するドライバーがいる。また黄色信号での無理な走行や、井の頭通りから吉祥寺大通りへかけての渋滞がバスの運行に影響を及ぼすなど課題は多いので、協会、支部の労使ともに団結し、武蔵野市と連携しながら改善を図っていきたい。
- ・三鷹駅北口、武蔵境駅北口にも課題はあると思うので、検討していきたい。

#### ■3. 今後の予定について

- ・第7回地域公共交通活性化協議会は来年3月頃を予定している。

## 5. 閉 会