

平成 22 年度

第 7 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3月16日(水) 14:00～15:00 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] 11名(欠席10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：資料1 平成22年度地域公共交通活性化・再生総合事業の「事後評価」
- 資料2 三鷹駅北口駅前広場の交通機能改善 整備計画図(案)
- 資料3 ムーバス1号路線の実証運行計画
- 資料4-1 第3次武蔵野市市民交通計画
- 資料4-2 第3次武蔵野市市民交通計画 概要版
- 資料5 地域公共確保維持改善事業について

(2) 会議の概要

1. 開 会 (事務局)

■1. 会長挨拶

- ・本日はお忙しい中、また震災の影響で大変な状況の中、重要な役割を担っている方々に駆けつけていただき、感謝申し上げます。11日の東北地方太平洋沖地震発生後、本市でも災害対策本部を立ち上げ、市民生活の復旧に向けて速やかな対応しようとして努力している。
- ・震災の影響は大きく、物流を含めて交通の重要性が実感されていることと思う。各交通事業者への影響も生じているが、本協議会のメンバーとして一致団結し、解決策を探っていきたい。様々な仕事の合間を縫って駆けつけていただいているので、会議時間をできるだけ短縮するため、効率的に進めたいと思う。ご協力をお願いしたい。

■2. 新委員紹介

<新委員(人事異動による)>

- ・ 梶田幸治警視庁武蔵野警察署交通課長 (本日は代理出席で中村氏が出席)

■3. 配布資料確認

2. 協議事項

①東北地方太平洋沖地震の発生に伴う路線バスの減便について

■1. 関東バスの状況 委員（関東バス）

- ・11日に発生した震災の影響で、月曜日(14日)は電車の運休・減便により出社が困難な職員が多数おり、乗務員の確保が十分にできない状況であった。
- ・15日からは燃料調達が難しくなった。通常3日おきに営業所に来ていた給油がないという状況である。国も東北地方への物資支援を優先する方針である。公共交通の燃料確保については優先順位を上位(3位)にすることを検討しているようだが、まだ決定はされていない。
- ・営業所のタンクを空にはできないため、現在各路線で減便(路線によっては運休)している。燃料をもたせるため「細く長く」という方針である。本来であれば許可路線の減便は国交省への届出が必要であるが、非常時のため事後報告を認めており、毎日その日の運行が終わってから報告している。
- ・現在は日中を減便し、朝晩のラッシュ時間帯にはできるだけ対応するようにしており、通常の9割程度の運行である。しかし、燃料調達困難が長期化することが予想され、5割程度まで減便せざるを得ないと考えている。その場合はラッシュ帯の減便もやむを得ず、通勤客が乗り切れない可能性もある。
- ・燃料確保のためにはムーバスも減便をする必要がある。武蔵野市及び本協議会での了承をお願いしたい。

■2. ムーバスの減便・運休について（事務局）

- ・市内の路線バスを運行している小田急バス、西武バスからも、同様の報告を受けている。
- ・小田急バスからは自治体コミュニティバスについて一律運休をしたいという連絡があった。市としてはムーバス減便・運休の考え方にに基づき、なるべく減便で対応していただけるように依頼をしている。
- ※協議会后にムーバス3号路線(境南・西循環)、5号路線(境西循環、境・東小金井線)、7号路線(境・三鷹循環)の運休が決定した。ただし、3号路線(境南・東循環)については、武蔵野赤十字病院への通院者の利用を考慮して運行時間短縮となった。

(3月17日(木)から実施→3月23日(水)運行再開)

■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって了承。

②平成22年度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1/事務局)

■1. 概要説明

- ・平成22年度の計画事業について、国交省の二次評価がされた。内容については資料1の通りである。
- ・総合評価の二次評価(3月7日時点)では、事業計画の年度内の完了を目指すことを求められていたが、震災の影響で三鷹駅北口駅前広場整備の進行に影響が出ている。バス停上屋の風防の資材が茨城県鹿島工場から搬入する予定であっ

たが、大幅に遅れる見通しである。

- ・震災による影響が全国的に広がっているため、国が事業の繰り越し措置を認めることになった。これに従い手続きをしたいと考えている。

■2. 意見交換

- ・座長：評価の「Ⅲ 具体的成果」の二次評価欄に、バス乗降場の改善については「バスの利用者や歩行者等を対象としたアンケート調査などの方法を用いて満足度などの基準を設けて評価することを期待する」とある。次年度以降、アドバイスを踏まえて検討して欲しい。
- ・会長：協議会事業ではないが、同時に市道路課で行っているバリアフリー整備についても、材料調達と重機の手配がつかず、年度内の完了は難しい状況である。

■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

③ムーバス1号路線の実証運行の延長について(資料3/事務局)

■1. 概要説明

- ・資料3は前回の協議会で内容を上承していただいた運行計画である。4月1日からの運行開始に向けてバス停の設置位置やデザイン、時刻表について検討し、準備を進めてきた。
- ・しかし、震災の影響によりムーバスは通常の運行についても困難となっているため、実証運行の開始時期を延期することとしたい。

■2. 質疑応答

- ・委員(関東バス労働組合)：開始を延期するということであるが、開始時期は協議会で改めて協議することになるのか。あるいは事業者との調整のみとなるのか。
→事務局：燃料供給が安定するまで待つ必要があると思う。適切な時期に協議会を開催できるかどうかかわからないので、事務局と事業者判断を任せたい。
- ・委員(関東バス労働組合)：労働者の立場からの意見として、迂回ルートを実行することによって交差点の通過回数が増えるなど走行条件が変わるが、運行間隔は従前と変わっていない。時間内での走行が可能か十分に検証して欲しい。また、2時間の時間帯延長になると路線バスの利用者がムーバスに移る可能性もある。一般路線バスの存続に影響がないよう、検証して欲しい。
→事務局：本格運行移行にあたっての検証指標には、既存路線バスと競合していないか等の項目を設けている。きちんと検証していきたい。
- ・座長：検証指標の「導入効果」の中に、「自動車・自転車からの転換」という項目があるが、何らかの調査をする時にはムーバス利用者に従前の交通手段を聞いておく必要がある。既存の路線バスからの転換が増えて、バス利用者がト

ータルでプラスにならないと、需要を創出できたことにならない。また、実証運行のスタートの際には事前に各委員に連絡をしてほしい。

- ・委員(コミュニティ研究連絡会)：燃料供給が100%戻った時点で開始となるのか。
→事務局：100%をどう考えるかは難しいが、計画停電の期間も考慮に入れると、最短でも5月の連休明けになるのではないか。
- ・委員(関東バス)：中国地方からも東北地方へ優先的に供給するという施策がとられることになり、関東地方の需給バランス回復は短期間には難しいのではないか。製油所や仙台のコンビナート火災の影響が大きいので、それらの状況が落ち着いたら市と相談させてもらえればと思っている。
- ・座長：八戸市の活性化協議会は来週開催予定であったが、燃料枯渇のためバス事業者にも市民にも影響が出ている。交通手段は徒歩またはわずかに運行しているバスか鉄道しかなく、通院者や人工透析患者が特に深刻な状況である。ムーバス実証運行開始は、少なくとも首都圏の公共交通の運行体制が落ちついてからとなると思う。運行開始の延期、また運行開始の際には、「地域で育てるバス」というムーバスのコンセプトを大切にして、住民への周知をしっかりと行うことが必要である。

■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

3. 報告事項

①三鷹駅北口駅前広場の交通機能改善について (資料2/事務局)

■1. 概要説明

- ・昨年11月上旬の警視庁の実査の結果、広場内への侵入車両の優先順位を明確にするために、交通島を新設するよう指摘された。規模や形状については、JR三鷹駅バックヤードへの搬入車両の経路などに関連するため、現在調整中である。
- ・今年度は駅前広場西側の整備とバス停上屋新設を行い、東側の整備は来年度の事業とすることとなった。来年度予算については現在議会で審議中である。
- ・昨年12月に2回、今年1月に1回、住民説明会を実施して整備の概要について説明を行った。
- ・現在は震災の影響で資機材の搬入が出来ないため工期が延びているが、歩道やバス停上屋などは今後長きにわたって使用するものであるため、市民の安全に配慮して進めたいと考えている。

■2. 意見交換

- ・委員(コミュニティ研究連絡会)：交通島は何のために設置するものなのか。
→事務局：中央大通りと中町新道から駅前広場に侵入する車両の錯綜を防ぐために設置するものである。中央大通りから駅前広場に入る車両が優先で、中町新道からの車両は交通島の停止線で一次停止とする。形状については継続

協議に入っている。

- ・委員(全自交労組)：都内の様々な駅前広場の状況を見てきているが、一般車両との錯綜により、路線バスが広場からなかなか出られないというケースが多いように思う。バス車両の通行に問題のない計画になっているのか。
→事務局：バスの運行軌跡に基づいた設計となっており、着工前に実走調査も行っているなので、問題ないと思う。
- ・座長：ハード面の整備だけでなく、ルールの徹底などソフト面からもできることはある。以前の広場の形状よりは錯綜しにくい形状になっていると思う。

②第3次市民交通計画について (資料4-1, 4-2/事務局)

■概要説明

- ・3月3日に市民交通計画等分科会が開催され、第3次市民交通計画がまとまった。すでに市長決定がなされ、議会へも報告済みである。
- ・第2次市民交通計画からの変更点は、概要版の右下に記載している。交通安全計画を統合したことにより、基本理念⑦と基本方針⑧が追加されている。基本計画では特に「2 交通結節点」を新たに設けて充実させている。

4. その他

■1. 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

委員 (東旅協・武三支部)

- ・平成21年9月に吉祥寺駅周辺のタクシー滞留について問題提起され、平成22年8月から滞留解消のための自主規制ルール(吉祥寺ルール)を実施している。ルールについての徹底を試みているが、未だ違反をする事業者もいるのが現状である。
- ・平成23年2月6日からユザワヤビルの工事に伴う道路封鎖があり、封鎖された場合の交通への影響も目の当たりにした。今後19回ほどの封鎖があるようである。タクシー乗り場の変更も計画されている。
- ・3月2日には吉祥寺駅へ入構しているタクシー事業者、個人タクシー支部、東京タクシーセンター、東京無線とチェッカー無線グループの事務局等を集め、武蔵野警察署や武蔵野市にも出席していただき、「吉祥寺ルール策定会議」を行った。現行の吉祥寺ルールの経緯を紹介し、乗り場や駅周辺で撮影したビデオを上映して、現状説明を行った。協会支部やタクシーセンターには教育段階でのルール順守の徹底に協力してくれるよう呼びかけた。
- ・5月16日を目途にタクシー乗り場が変更される予定で、次回は4月22日に行う。乗り場変更に伴う新しい吉祥寺ルールの徹底について再度会議を開く予定である。
- ・第3次市民交通計画には基本方針として「⑥ JR中央線高架化後、吉祥寺駅改修事業終了後の交通体系のあり方の検討」が盛り込まれているので、大変心強いと思うとともに、タクシー事業者としての責任も感じている。武蔵野市の中でも吉祥寺は特に様々な人が集まる場所であるので、改善していきたい。駅の東西南北にタクシー乗り場をつくるなどどこからでも乗れる環境、ドライバーがどこからでも仕事ができる環境にすることで、東側に集中する必要もなくなると考えられ

るので、解決策を探りたい。三鷹駅北口についても、タクシープールを設けていただいたので秩序あるルールをつくりたい。

- ・震災による燃料確保への影響は、LPGガスは供給があるので今のところ問題なく営業できている。震災当日は実車率が非常に高く、乗客を降ろすと次の客が乗ってくるという状態であった。
- ・座長：震災の影響で鉄道の駅混雑状況が報道されると、吉祥寺駅や三鷹駅は必ず取り上げられている。吉祥寺駅や三鷹駅は武蔵野市の玄関口、顔であり、都内でも重要な交通結節点である。その機能の改善・強化を重点的にやっていく必要があると思う。

■2. 来年度の実施事業及び検討内容について（事務局）

- ・平成23年度には、今年度中に実施できなかった三鷹駅北口のバス総合案内版の設置を行う。また、資料1で報告した計画事業の二次評価には、三鷹駅北口整備後の「満足度」を検証するように、というアドバイスをいただいている。現在、市民委員を募って総合案内版検討会議を立ち上げる準備をしており、5月から検討を開始する予定である。
 - ・武蔵野市地域公共交通総合連携計画の計画事業2年目の事業としては、ムーバスへのICカードの導入を検討しており、関東運輸局と調整をしている。
- 座長：詳細は新年度の協議会で報告して欲しい。

■3. 地域公共交通総合連携計画にかかる今後の国の動向について

（資料5／座長）

- ・平成23年度の「地域公共交通活性化・再生総合事業」の予算は約39億円であり、この制度で支援を受けることができる最終年度となる。新年度からは新たに「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)」が創設される。
- ・新たな制度の中の「確保維持事業」は非人口集中地区(非DID地区)を重点的に補助する仕組みであるので、武蔵野市の場合には補助額上限が100万円のみとなる。
- ・「バリアフリー化・利用環境改善事業」にはICカードシステムの整備や乗り場のバリアフリー化にかかる経費の一部が支援される。都市部でも活用できる仕組みである。
- ・従前の制度には利用促進やイニシャルコスト等への補助があったが、事業仕分けで運行補助のみにするべきだと指摘されたため、新たな制度では運行経費の中に組み入れて申請しなければならなくなった。法定協議会に補助金が交付されるといいう仕組みも変わることになる。今日の時点までには補助要綱がすでに確定している予定であったが、まだ決定版は出ていない。内容も変更になる可能性がまだある。

5. 閉 会