

平成 26 年度

## 第14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26(2014)年 7 月 7 日(月) 13:13～15:00 武蔵野市総合体育館 大会議室

■出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員] 14名 (欠席 6 名)  
[オブザーバー] 2 名  
[事務局]武蔵野市交通対策課、高齢者支援課、社会福祉協議会

■配布資料：第14回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

- 資料 1 平成26年度事業の実施予定について
- 資料 2 レモンキャブ免許更新について
- 資料 3 1号路線・吉祥寺東循環 フォローアップ調査結果概要
- 資料 4 3号路線・境南東循環 フォローアップ調査結果概要
- 資料 5 3号路線・境南西循環 フォローアップ調査結果概要
- 資料 6 ムーバス乗客数の推移について
- 資料 7 ムーバス I C カード利用状況
- 資料 8 ムーパーク利用状況
- 別紙 1 ムーバスフォローアップ調査結果抜粋  
吉祥寺駅北口総合案内板の設置について  
武蔵野市地域公共交通総合連携計画

### (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 平成 25 年度決算及び平成 26 年度予算について (事務局)

###### ■1. 概要説明

- ・当協議会の予算については、平成25年度より持っていない。
- ・今後も、必要に応じて市費にて予算措置をし、事業を実施、報告させていただく。

###### ■2. 意見交換

- ・座長：本協議会が直接所管する予算はないが、ムーバスのフォローアップ調査をはじめ

め、本協議会での議論が必要な事業に関しては引き続き計画していくという趣旨の説明であった。

### ■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 平成 25 年度の事業について（資料 3・4・5 / 事務局）

#### 【ムーバス 1・3 号路線調査結果について】

#### ■1. 概要説明

- ・資料 3 に基づき、1 号路線の本格運行後の延長時間帯（19時～21時）の利用状況、新設バス停、前後のバス停の利用状況を説明。
- ・資料 4、別紙 1 に基づき、3 号路線・境南東循環について、現在実証運行中の迂回ルートの利用状況、アンケート調査による迂回ルートへの評価等を説明。
- ・また、新型車両では曲がれない交差点があること、都市計画道路 3・3・6 号線の整備に伴い、ルートの再編が必要であるため、道路の整備状況と合わせ、検討していく。
- ・資料 5、別紙 1 に基づき、3 号路線・境南西循環について、利用状況、アンケート調査による運行間隔変更についての評価等を説明。

#### ■2. 意見交換

- ・座長
- ・資料 3、1 号路線の実証運行について
  - 迂回便については中止、運行時間帯の延長については本格運行へ移行する、という決議を一昨年度の本協議会でしている。その 1 年後のデータであるが、新設バス停の利用状況は少し伸びてきているが、大きな変化はない。
- ・資料 4、境南東循環について
  - 迂回ルートの利用者は少ない。（特に休日）
  - これに対して沿線住民、利用者がどのように考えているのかを別紙 1 でみると「変化を感じなかった」という方が 4 割前後で、「変化を感じている」方が多い。また、利用者アンケートで「不便になった」という方が約 3 割いるのが気になる。
- ・資料 5、境南西循環のダイヤ変更について
  - 時刻表通りにバスが到着するという利用者の利便性が向上した一方で、ダイヤがわかりづらくなったという不便さがある。
  - 別紙 1 より、利用者アンケートで「運行間隔の変更後も利用回数は変わらない」と答えた方が 5 割、半分の方が変わらないとしている。
  - 一方で、「利用回数が増えた」という方が 6 人しかいない。「利用回数が減った」方が休日にいたっては 38.6%もいるということで、非常に不評である。沿線住民アンケートも同様に利用回数が減った人が 98 人（12.3%）、増えた人が 2 人という結果である。

- ▶ 背景として、移動手段の変化を見てみると、徒歩、自転車が多い。路線バスやタクシーへの移行という方も相当数いるが、いままでムーバスを気軽に使っていた方が使えなくなったため、お客さんを取り逃しているということがわかる。
- ▶ 資料8のムーバス乗客数より、境南西循環が大きな課題を抱えていることがわかる。東循環は微増しているが、西循環は変更後、毎年1割ずつ減少している。
- ▶ 一部の人は日赤病院利用者のため、東循環に移れるが、それでも20人ほどしか移行していないため、結局、乗客数の減少に繋がっている。

・座長：運行事業者は3号路線について、どのように考えているか？

⇒委員(小田急バス)：課題を認識してはいるが、解決策はまだ見出せていない。

・座長：2年連続で1割ずつお客様の数が減少しているというのは、大きな問題である。私の感覚では、武蔵野市でなければこのような変更でも、利用できなくなると困ってしまうため、それほど乗客数の減少は大きくないと思う。

・しかし、ムーバスの場合、徒歩への変更が多いことからわかるように、近距離利用が多い。そのため、非常に感度が高く、良いことをやれば増えやすいが、何か問題があるとすぐに乗客数の減少に繋がってしまうというリスクがあることを、数字が示している。

・乗客数が減少することによって、市の負担が増えているはず。負担が増加しているにもかかわらず、利用されていないのでは意味がないので、地域公共交通活性化協議会で協議していく必要がある。

・座長：事務局はどのように考えているのか？

⇒事務局：安全運行上、22分間隔へ変更したことに伴い、わかりにくい時刻表となってしまう、調査結果を真摯に受け止めている。

・20分間隔で運行するために、単純に運転手の人数を増やせばいいのか、バスの台数を増加させる必要があるか等を改めて検証し、バス事業者と改善案について協議させていただき、活性化協議会へお諮りしたい。

・事務局：わかりやすいダイヤ確保のために小田急バスと連絡を密に取りながら改善策を検討していく。

・委員(労組)：提案だが、西循環を東循環が助けてあげるような形にはできないのか。利用者が多く、二路線乗り入れている日赤病院等を起点に、東循環、西循環を活用してダイヤを組むという案は検討できないか。

・座長：重要なお指摘である。3号路線は東循環、西循環の分担関係を上手く調整し対応するというのも一つの視点だと思うが、どうか。

⇒事務局：貴重なご提案を頂きありがとうございます。小田急バスと武蔵野赤十字病院を中心とした運行ダイヤの可能性について今後検討していきたい。

・座長：3号路線は、武蔵境駅、武蔵野赤十字病院が目的地として利用している方

- が多く、東循環、西循環共にバス停を設置し工夫をしたルートとなっている。
- ・それがゆえに、両循環が近い場所を運行していたりすることがあるので、場合によっては、東循環、西循環のルート等を変更することで解消されることもあるかもしれない。
  - ・実際に運行できる道路の問題はあるであろうが、幸い、3号路線は2循環あるので、これを上手く活用し、出来ることがあるかもしれない。
  - ・他の路線であれば難しいかもしれないが、3号路線は出来ないことはない。今後の検討材料としていただきたい。
- ・委員(京王電鉄バス)：運行回数を減らせば利用人員は減るとというのが基本的な考えである。運行回数を減少させても利用人員が変わらないというのはなかなか難しい。
- ・利用減少の理由として、「運行回数の変更が主な要因である」という回答がこれだけ多いが、アンケートの質問の仕方がこの回答へ誘導しているのではないかと考えられる。事業者の感覚として、これだけの方が答えているのはかなり多いと思う。
- ・座長：アンケート票ではどのような質問になっているのか？
- ⇒事務局：アンケート内容につきましては、1月の交通事業分科会にてご意見をお伺いさせていただいた。
- ・設問としましては、「今回調査を行う3号路線の境南西循環では、運行の実態を踏まえ、平成24年8月19日より、同封した資料に示しますように、20分間隔(全42便)を22分間隔(全38便)に変更しております。このような運行間隔の変更後、利用状況はどのように変化しましたか」という形で問いかけている。設問についての回答については、別紙1の結果を参考にしていきたい。
  - ・座長：1月の分科会での最初の提案では、「運行回数が減って22分間隔になったことについてどうか」というような聞き方であったが「減った」という聞き方をせず、「運行回数が増えられた」ということを前提とし、質問をした。
  - ・回答の2番で気づいて回答した方が集中したという可能性は捨てきれないが、運行回数が増え利用回数が減ったという数字がここまで上がってくるのは、異常事態であると考えた方がいいと思う。
  - ・便数が減少すれば、1日あたりの利用者は減少するが、1便当たりの人数も減少している。年度によって差はあるが、近年ムーバスの乗客数は安定的であり、トータルで見ればあまり変動がないが、境南西循環だけ大幅に減少しているのは、やはり異常があると考えられる。この間、運行間隔しか変更していないため、乗客数の減少は運行間隔の変更が主な要因であると考えるのが通常であると思う。
  - ・利用しづらくなっているところに関して、我々が何らかの手立てを考えなければならぬ。予想では利用回数が減ったという方がもっと少ないと思っていた。そして、利用回数が増えたという方がほとんどいないので、考えなければならぬという思いが強くある。
  - ・2番の回答については、あえて示威的に聞いているところもある。逆にいえばそれだけ注目されている、注目され得る内容であるということである。

- ・ **会長**：西循環については、ダイヤを改正する前から乗客数が微減となっている。マンション等の新規住民が入ってくるような開発は西循環の地域ではここ3、4年ない。その前には大きなマンションの開発があり、西循環を新規で利用する方がいらっしやっただかもしれない。利用者が固定されている中で、ダイヤの変更が変化をもたらしていると思うので、よく考えなければならないと思う。
- ・ **委員(西武バス)**：他自治体のコミュニティバスの運行担当をさせていただいており、公共交通会議等にも参加させていただいている。その中で、他の自治体のコミュニティバスで便数を増やし、地域公共交通会議での議論の結果わかりやすいダイヤを崩した事例がある。便数を増やせば利用者は増えると予想していたが、乗客数は減少してしまった。1年間実証実験した後、ダイヤを戻したら利用者は戻った。早めに対応すれば手遅れにならないと思うので、参考としていただきたい。
- ・ **座長**：3号路線の西循環について、課題であるということについては、共通理解となっていると思うが、早めに対応できるところは対応していくということが非常に大事なので、早急に取り組んでいただきたい。

#### 4. 協議事項

##### ② 平成26年度事業計画について（資料1／事務局）

###### ■1. 概要説明

- ・ 資料1に基づき説明。
  - (1) 武蔵野市地域公共交通総合連携計画の中間評価
  - (2) ムーバス2号路線実証運行について
  - (3) ムーバス3号路線について（東・西循環）
  - (4) ムーバス4・5・7号路線改善・充実検討調査
  - (5) ムーバス回数券廃止の検討
  - (6) 吉祥寺駅リムジン乗場、タクシー乗場について
  - (7) デマンドタクシーについて
  - (8) 吉祥寺駅北口総合案内板の設置

###### ■2. 質疑応答

- ・ **委員(コミュニティ研究連絡会)**：ムーバス2号路線は、まだ実証運行が開始されていないが、これは一昨年5月に議会で陳情が承認されている。それから2年以上経過している。
- ・ 大正通りの問題があるということは聞いているが、いつまでもその問題に引っ張られて運行ができないというのは困る、というのが北町の住民の意見である。
- ・ 『総合連携計画』の17ページに運行時間の統一と記載されている。乗客数の推移をみても他路線と比較して、2号路線は1番乗客数が多いにもかかわらず、虐げられているという感じがするので、このままでいいのかどうか疑問である。
- ・ 2号路線は他路線の3倍ほど乗客数が多いので、仮に2号路線で黒字でないとする

るならば、他路線は大赤字であると思う。

- ・陳情の代表者として、3年以上前に署名を集めたと記憶しているが、早急に実証運行について進めていただきたい。
- ⇒事務局：『総合連携計画』にもあるように、解決しなければならないと認識している。アンケート調査を行った結果、北町の皆様は吉祥寺駅より遠いため、時間帯延長について進めてほしいというご意見だが、一方大正通りの沿線住民の皆様は約5割の方が現状のままを要望している。
- ・事務局を含め事業者等と検討しているが、安全性の問題等がある。他路線で枝道から自転車が飛び出し、ムーバスと接触しそうになった事案が発生している。大正通りを夜間の時間帯に走るべきかどうか、バス事業者との関係もあるので、安全性を含めて調整しているところである。
- ・現在、大正通り商店会とも調整している。引き続き、早い時点で結論を出していきたい。
  
- ・委員(コミュニティ研究連絡会)：大正通り沿線の方は、ムーバスには乗らず、歩いて駅まで行っているのだと思う。北町の住民は歩いて駅に行くことはできない。ムーバスに対する期待度は全く違うと思う。大多数意見を重視するのか、沿線住民といいながらも、バスを利用していない少数意見にいつまでも引っ張られて実現できないのは問題である。早急に決断が必要であると思う。
  
- ・座長：1号路線の延長についてもこの協議会にて時間をかけて議論してきた経緯がある。
- ・ひとつ大きなポイントとして、今どこまで進んでいるのか、何が問題となっているのか、考えなければならない課題等を見えるようにしておくことが大事である。
- ・協議会に関係するムーバスを中心とした事業については、基本的に市の交通対策課が所管となり実施している。連携計画は協議会の枠組みで作成しているので、少なくとも進捗について共有することは必要である。
- ・今年度実施事業の4、5、7号路線については、実態に即した時刻表への改訂というのがあるが、3号路線の境南西循環を反面教師として取り組んで欲しい。
- ・今までのムーバスの発想は、収支率が上がってきており、少し財政支援をすれば、運行が可能である、というビジネスモデルがあった。その中で、ムーバス利用者の年齢が上がってきているはずで、乗降そのものにかかる時間が長くなってきているとなると、今後運行にかかる時間が長くなり、5～10年後には運行間隔を変更しなければ運行できなくなる可能性がある。となると、3号路線の境南西循環と同じような議論がまた展開されることが予想される。
- ・5年前はこのような状況を想定せずに、連携計画を作成していたため、そういった考えを盛り込み、計画を見直す必要がある。

### ■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

## 5. 報告事項

### ② ムーバス利用状況について

### ③ ムーバスICカード利用状況

### ④ ムーパーク利用状況 (資料6、7、8/事務局)

#### ■1. 概要説明

- ・資料6、7、8に基づき説明。

#### ■2. 意見交換

- ・座長：質問等は特段ないようですが、ここまで議論をしてきたこと全体を通してご意見等ありましたらお願いします。
- ・委員(関東バス)：2号路線の実証運行について、時間がかかってしまって申し訳ない。現在、市と調整しているが、大正通りの夜間走行について、人が多く、飛び出し等の危険性があり、安全面が懸念される。大正通りを通らないルート等も視野に入れ、検討している。見解がまとまり次第ということになるので、もうしばらくお時間をいただきたい。

## 6. 協議事項

### ③ レモンキャブ免許更新について (資料2/事務局)

- ・座長：前は平成23年に活性化協議会で登録の更新作業を行った。登録に関しては、必要性、安全性の観点から登録が適当であるかどうかをみなさまに意見をいただきながら、判断していきたい。

#### ■1. 概要説明

##### □レモンキャブの法的位置付け (事務局)

- ・レモンキャブは、改正道路運送法78条第2号に定める自家用有償旅客運送の中の市町村運営有償運送にあたる。
- ・さらに市町村運営有償運送には交通空白輸送と市町村福祉輸送があり、レモンキャブは身体障害者や要介護者等の個別輸送を行う市町村福祉輸送である。

##### □協議の必要性 (事務局)

- ・登録後の状況の変化を踏まえて、次の2点などを定期的にチェックする必要がある。登録については地域公共交通活性化協議会(道路運送法の地域公共交通会議)で協議を行うことが要件とされている。
  - ①輸送の安全や旅客の利便の確保に必要な措置が適切・継続的に行われているか
  - ②バス・タクシーによる輸送が困難であり、地域住民の生活にとって必要であるか
- ・レモンキャブの更新登録申請期間は、平成26年7月1日から8月31日までである。

##### □更新登録申請要件確認表 (事務局)

- ・前回申請時から変更したのは次の6点である。

- ① 事務所の変更：運行委託先である市民社会福祉協議会から運営主体である武蔵野市役所、市政センターへ変更。
- ② 運転者数：43人から44人に1人増加。6名が辞め、新規で7名。
- ③ 運行管理責任者：市役所及び運行委託先である武蔵野市民社会福祉協議会の人事異動に伴い変更。
- ④ 登録会員数：847人から845人（平成26年3月31日現在）  
 態様ごとの会員数は、(イ)身体障害者178人(ロ)要介護認定者479人(ハ)要支援認定者87人(ニ)その他知的障害者5名、精神障害者5人、その他歩行困難者等91人。
- ⑤ 運送対象[形態]：武蔵野市及び隣接市区（杉並区・練馬区・小金井市・西東京市・三鷹市）としていたが、登録上は武蔵野市のみで足りるため変更。
- ⑥ 保険の内容：保険会社の変更。

## ■2. 質疑応答

- ・委員(レモンキャブ運行協力員)：レモンキャブは地域のお年寄りの方の移動をお手伝いしたいという思いから発案したものである。公共交通事業者の皆様にはご迷惑をおかけしてきたかもしれないが、利益ではなく、あくまでも地域の皆様に安心と安全を届けるという使命で運行している。そのような中で、武蔵野市のご支援をいただき、市事業として運行させていただいている。現在、私は運行責任者の一員ではないが、ご質問等ありましたらお答えさせていただきたい。
- ・座長：レモンキャブの事業が成立した経緯について補足説明をいただいたが、そのことを含めて、必要性、安全性の観点から皆様よりご意見をいただきたい。
- ・1点確認だが、必要性に関して、参考様式第ロ号について、身体状況等、態様ごとの会員数が記載されているが、「その他」が91名とあるが、その内訳は？
- ⇒事務局：ご家族等と同居しており、要介護、要支援認定を受けてはいないが、歩行困難等の方である。
- ・座長：その判定等については、市の担当部局で、福祉の専門医等から意見をいただいて、必要と判定し登録しているという認識でいいのか？
- ⇒事務局：申し込みの際に、チェック欄で対象者について確認している。
  
- ・委員(コミュニティ研究連絡会)：登録会員数について、利用者数とは違うのか？
- ⇒事務局：利用するために登録している方の人数である。
- ⇒座長：実際の利用者数は、月次運行利用状況の資料で、平成25年度で3,803人となっている。
  
- ・委員(レモンキャブ運行協力員)：レモンキャブはあくまでも、自分たちの地域の中で家族がいない等の理由から外出ができない方に対して、支援しているものである。地域のお年寄りに少しでも安心してもらうという気持ちで実施している事業である。

### ■3. 議事の了承

→出席委員全員の賛同をもって了承。

- ・座長：前回の平成23年に、登録している運転会員の高齢化について言及していたが、今回6人減って7人加わったので、改善されてきたという印象を受けた。また、車両についても1台古いものがあったが、平成24年10月にシートリフトを入れ替えたということで、そちらについても改善が図られている。

## 7. その他

- ・座長：レモンキャブ、つながり、ムーバス、それぞれ1つではカバーできないが、既存のバス、タクシーを活用すれば、武蔵野市民は気兼ねなく外出できる。このような環境をつくっていていることは、武蔵野市の良さであり、『連携計画』にも記載されてきたことである。今後も、引き続き進めていただきたい。
- ・最後に皆様からご意見等があればお願いしたい。
- ・委員(関東バス労組)：昨(平成25)年11月に交通政策基本法が成立した。武蔵野市では、このような会議が開催され、地域の交通のあり方について話し合いが行われているということは先進的で、今後もますます発展させていかなければならないと思っている。その中で、労働組合の委員として意見させていただきたいのが、地域の公共交通連携は交通事業者の維持存続が必要不可欠であり、またそこで働く労働者が安全・安心に働ける環境があつてこそだと思つるので、こちらの観点も公共交通について話し合ううえで論点の一つとして組み入れながら、安定的な公共交通の維持に向けた制度の確立に向けて協議していききたいと思っている。
- ・座長：4年前に『連携計画』を作成した際にはそれほど注目されていなかった課題が、交通事業者の人員不足や労働環境の悪化である。東京は今後オリンピックがあるため、非常に厳しい問題があるが、既に東北地域では、事業者の乗務員確保が困難な状態となっている。全額補助金を出したとしても、乗務員がいないため運行が困難であるということがある。これについては、バスに限らず、タクシーも近い状態となつてきている。特に乗合タクシーでデマンド等を実施しているところは顕著である。
- ・武蔵野市の場合だと、ムーバスはいわゆる事業者委託型で運行しているが、先程議論のあつた22分間隔、20分間隔の問題で、今後検討していく中で、事業者に過度な負担を与えていないか等のチェックをしながら、行政と事業者がどのような責任分担を果たしていけば、市民に最も喜ばれる手段になっていくのかを考える必要がある。
- ・引き続き、様々な調査等を進めると思つるので、適宜意見を交わせる場を設置していただきたい。

## 8. 閉会