

平成 26 年度

## 第15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11月17日(月) 10:00～12:00 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] 15名 (欠席5名)  
[事務局]武蔵野市交通対策課

■配布資料：第15回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

- 資料1 ムーバス3号路線「境南・東循環」実証運行計画(案)
- 資料2 ムーバス2号路線の実証運行について
- 資料3 ムーバス乗客数の推移
- 資料4 ムーバスICカード利用状況

### (2) 会議の概要

#### 1. 開 会 (事務局)

- 1. 会長挨拶
- 2. 配布資料確認

#### 2. 協議事項

- ・座長：11月20日活性化再生法の改正がスタートする。武蔵野市においても、現行の活性化再生法に基づく地域公共交通総合連携計画を策定しており、その計画に基づき事業を進めてきたが、この計画が法定計画でなくなる。今後は地域公共交通網形成計画が法定計画となる。現況が変化しつつあるため、今後どのように対応していかなければならないのかをよく考えなければならぬ時期に差し掛かっている。

#### ① ムーバス3号路線「境南・東循環」実証運行について (事務局)

##### ■1. 概要説明

- ・現在、テンミリオンハウス花時計、境南コミセンへの迂回ルートを実証運行中だが、今後道路の整備状況等の変化があるため、ルート変更の必要がある。
- ・今回の実証運行計画案は、現在実証運行中の迂回ルートとは別の実証運行となる。
- ・運行の目的は、①都市計画道路三3・2・6号線(新武蔵境通り・幅員36m東京都施行)の整備工事に伴い、当該道路を横断することによる利便性低下を緩和するため、②平成25年4月に交通解放された新設道路の市道第308号線を活用し、新たなムーバス利用者の発掘につながるルートを選定する。

- ・実証運行方式を採用し、概ね1年間の実証運行を行う。
- ・現在の迂回ルートについては、実証運行を継続し、今後は利用状況等を踏まえ、中止も含めて一定の結論を出していく。

## ■2. 意見交換

- ・**会長**：現ルートを逆回り(左回り)にすることにより、武蔵野市域へのバス停移設となるため、道路の横断について利便性を図ることができる。また、平成33年を目途に日赤病院の改築も今後予定されており、新ルートは改変にも順応できるルートとなっている。
- ・**座長**：現在の迂回ルートの実証運行と今回の実証運行は大きく異なる。今回のルート変更に関しては、中央分離帯の整備によって物理的に現行ルートでは運行ができなくなるが、実証運行事業形式で行う理由はなにか。従来のルートに戻すことはできないが、これ以外の代替案が考えられるのか。
- ・**事務局**：ルート案については、いくつか考えられるが、今回は提示したルートで実証運行を行いたいと考えている。第3次市民交通計画で実証運行方式とは、戻すことも含めた見直しをするという記載があるが、走行可能なルートを含めて検討するために実証運行方式で運行したいと考えている。
- ・**座長**：現在の実証運行と今回の実証運行は、尺度が違う。これまでは、利用状況や定時制の確保ができてきているか等で検証してきたが、今回はいくつか走行可能な道路がある中で、今回のルート案で実証運行をするため、他の代替案と比較するというのが、今までと同じようには出来ないのではないかと思う。どのようなルートを選定しても、このくらいの範囲であれば乗客数に関しては、あまり大差がないかもしれない。となると、走行の円滑性、安全性等を判断材料として考えていいかもしれない。実証運行となると本格運行移行への基準が必要だが、その辺はどのようにお考えか。
- ・**事務局**：走行環境や定時運行等を主な検証指標として考えている。
- ・**事務局**：より利便性の低下にならないようなルートを選定した。地域の方への周知等は今後していくが、実証運行中により沿道の方への影響の少ないルート等が提案されれば、改善していくということを踏まえ、実証運行方式で開始させていただきたい。
- ・**座長**：2月1日より実施予定とのことだが、地域の方から事前にご意見が出てきたとしても、このルート案で運行を開始し、後から改善検討していくということでもいいのか。⇒良い。

## ■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

## ② ムーバス2号路線「吉祥寺北西循環」実証運行について（事務局）

### ■1. 概要説明

- ・武蔵野市地域公共交通総合連携計画(H22.3)P17「ムーバスの運行時間帯の統一」

にもある通り、運行時間を他路線に合わせて延長し、利用者の利便性向上を図る。

- ・平成24年度、平成25年度で調査を実施してきたが、これまでの調査結果を踏まえ、今回5つの実証運行案を提示させていただく。
  - ① 運行時間を吉祥寺駅発21時までとする
  - ② 平日13分間隔運行を12分間隔運行とする
  - ③ 平日の19時台以降は20分間隔（2台運行）とする
  - ④ 土日祭の8～9時台、19時台以降は20分間隔運行（2台運行）とする
  - ⑤ 土日祭の10時台、18時台は12分間隔（3台運行）とする
- ・実証運行方式を採用し、概ね1年間の実証運行を行う。
- ・実証運行期間中にフォローアップ調査を実施し、運行目的の評価や目標を検証し、事業継続の判断を行う。

## ■2. 意見交換

- ・**座長**：平日の運行については、これまでパターンダイヤになっていなかったが、今回パターンダイヤへと変更する。3号路線境南東循環の時刻表を変更し、パターンダイヤを崩したことで乗客数が減少した、という実績があるので、この変更は大きな意味があると思う。時間帯によって本数（運行台数）が減少することのだが、これはバス事業者の乗務員不足が深刻になってきていることが影響している。時間帯延長を実施するためには、時間帯によって減便していく必要があるとのことであった。
- ・**委員（コミュニティ研究連絡会）**：ある程度良い内容で提案があったと感じている。運転手不足についてはやむを得ない部分があるとは思いますが、最終便が「㊿けやき並木」バス停で止まってしまうと利用者の立場だと非常に不便であると思うので、最終便を駅までの運行としていただきたい。
- ・**委員（関東バス）**：これまで時間帯延長については数年前より市と調整してきたが、コミュニティバスが充実すると、少なからず路線バスへの影響があるため、調整に時間がかかってしまった。さらに、乗務員不足が非常に深刻であり、路線バスでも乗務員の確保に苦慮している。このような状況の中、住民の皆様の要望にどうにか応えようと調整した結果、このような案を提示させていただいた。遅い時間帯の利用をみると、駅までご利用されるお客様は少なく、最終便を駅までの運行とすると乗務員の勤務を増やさなければならないため、「㊿けやき並木」バス停までの運行とさせていただきたい。
- ・**委員（コミュニティ研究連絡会）**：他地区の方がコミセンを利用している場合に駅までの足が必要であると思う。地域に馴染みのない方が、途中バス停で降ろされて困ったという話も聞いたことがある。バス事業者としての事情は理解するが、最終便を駅までの運行としていただきたい。
- ・**座長**：最終便を駅までの運行とすると、乗務員を増やさなければならないという話だが、乗務員の確保は現段階では難しい。乗務員が確保できたとしても、その分経費が増加するため、その負担の問題もある。今回は2号路線の話であるが、今後ムーバスの他路線でも現状のサービス水準が維持できなくなる可能性もある。そのため、どのサービスを優先的に守っていかなければいけないのか、プライオ

リティーをつける必要がある。①わかりやすいダイヤ②時間帯延長③最終便を駅までの運行、等本来であれば、このように優先順位をつけた上で議論していく必要があると思う。委員(コミュニティ研究連絡会)の言うとおりに、コミセンにたくさんの方が地域外からもくるため、時間帯延長を実施するのであれば、最終便まで駅に行くようにすることで、武蔵野市民の交流を活発化させるために重要であるというご指摘だった。しかし、現在の状況を考えると、今すぐに対応できる状況ではないかもしれないと思うが、事務局としてどのようにお考えか。

- ・事務局：3号路線「境南西循環」、4号路線「三鷹駅北西循環」についても、最終便については駅から営業所まで回送運行するのではなく、駅からなるべくご利用いただけるよう、営業所の近くまで運行している。実証運行の実現には乗務員不足等の問題がある中で、なんとか時間帯延長を実現するために関東バスと協議を行ってきた結果、このような実証運行案となっている。
- ・会長：2号路線は一番乗客数の多い路線であり、他路線は1～2台での運行だが、2号路線は平日3台、休日4台で運行している。バスの購入費については減価償却費として運行経費に計上しているため、経費が一番かかっている路線であるともいえる。そのため、できるだけ合理的な運行となるよう協議をしてきた。
- ・座長：もともと回送バスを実車化し、きめ細やかなサービスの提供ができないか、という発想が始まりだった。通常、最終便は「㊦けやき並木」バス停止まりではなく、吉祥寺駅から回送で営業所へ帰るところを、なるべく経費を抑え、サービス水準を上げるために有効活用している。「㊦けやき並木」止まりの便を駅までの運行とすると、さらに延長運行となる。今回実証運行形式とのことであるため、最終便がどのように利用されているのか、データを取ってもう一度議論していけばよいのではないか。
- ・委員(関東バス労組)：コミュニティバスと一般路線バスの違い、コミュニティバスの位置づけ、運行経費補助の実態、乗務員不足、と大きく3つ考えていかなければならないことがあると思う。

1点目のコミュニティバスと一般路線バスの違いだが、路線バスについては利益を出す、というのが大前提にあるため、市民の足として考えられているコミュニティバスとは根本的に異なると思う。そのため、既存の路線バスと協調していけるような関係性が必要であると思う。

2点目の運行経費補助の実態だが、経費削減のために時給制の乗務員を採用する等の企業努力をしている。本来であれば、同じバスの運転手であるため、コミュニティバスも路線バスも同じ労働条件、賃金体系であるべきところだと考えられる。市に迷惑をかけないよう、あまり利益が出ていない中で、経費を削減しているため、関東バスの路線バスが少なからず経費負担している部分もあると思う。最後に、乗務員不足の問題である。労働時間等の規制が厳しくなっているが、10～15年前に比べて労働条件、賃金体系が厳しくなっているため、バスの乗務員を目指す人が少なくなっている。関東バスも例外ではなく、乗務員不足が課題であり、対応策を検討している。

今回の2号路線の実証運行案については、時間帯延長をしたくないという思いはあるが、時間帯によって減便する等の対応で、労働時間は延びるが人員の増が必要ないとのことであるので、可能であるという考えである。今後乗務員不足が深

刻になれば、2号路線に限らず、運行時間の短縮や減便等について、本協議会で議論していかなければならないと思う。

やはり、ムーバスは100円、路線バスは220円という運賃の違いについては、利用者にとってはもちろん、事業者にとっても懸念があるため、この辺りのバランスを整えていく必要があると思う。

- ・ **座長**：3点の指摘があった。①コミュニティバスと路線バスとのコンセプトの違い②事業者の負担の大きさ③乗務員不足、この3つの問題の本質は共通していて、良いサービスの提供には負担が必要ということである。この負担を誰がするのか、というところはこれまで議論できていなかった部分であると思う。
- ・ **事務局**：これまでムーバスは、わかりやすいダイヤ、定時制の確保に補助金を出してきた。今回の実証運行については、特に土日祭は時間帯によって運行間隔が異なり、今までのムーバスの時刻表とは違って、財政面、人員の確保等を考慮して考えた苦肉の策であると感じられると思う。今回の案については、路線バスと同じように乗客数を考慮した運行案であり、今後地域の方々との意見交換会を実施する予定だが、これまでのムーバスとは異なるため危惧している。4月を目途に調整を進めているが、煮詰まっていない部分もあるため、平成27年度の早期に実現できるよう進めていきたいと考えている。
  
- ・ **座長**：今日の協議については、事務局より提案があった中で、いくつか課題が出てきた。委員(関東バス労組)からは、全体のムーバスとしてのビジョンを考え直す必要があるのではないかという問題、委員(コミュニティ研究連絡会)からは市民目線で、途中バス停止まりの便についての意見があった。またムーバスのコンセプトを考えると、土日祭の需要にあわせたダイヤをムーバスが実施すべきなのか、事業者路線では困難なことを実現するために投資をしているのがムーバスであると思うが、その辺りをどのように考えるのか。今後住民の方々へ今回の実証運行案を提示し意見交換をしていく予定とのことだが、その後最終的な結論を出していただきたい。

### 3. 報告事項

#### ① ムーバス利用状況

#### ② ムーバスICカード利用状況 (資料3、4/事務局)

##### ■1. 概要説明

- ・ 資料3、4に基づき説明。
- ・ 平成26年度上半期までのデータとなっている。

##### ■2. 意見交換

- ・ **座長**：前年度並みの乗客数になると推測されるが、やはり気になるのは3号路線の「境南西循環」である。早めに手を打つ必要があると思うが、今の進捗状況はどのようになっているか。
- ・ **事務局**：小田急バスと協議しており、現在20分間隔に戻す方向で調整を進めている。

## 6. 閉 会

- **座長**：連携計画を策定した5年前と比べて、明らかに乗務員不足の問題がじわじわと様々な地域で出てきている。乗務員の確保はどのようにしていくべきなのか、ムーバスとして何をプライオリティーとしていかなければならないのか、ムーバスの運行事業者のインセンティブが薄いため、頑張ったら頑張った成果が得られるスキームを考えられないのか、等を考えていく必要がある。地方では既に問題が深刻化しているため、進んでいる地方の戦略、政策を上手く武蔵野風アレンジし、新しい計画にバージョンアップさせていく、というような全体を見通す必要がある。
- **事務局**：関東バスと調整を進めていく中で、改めて乗務員不足について認識したところである。また、関東バス、小田急バスをはじめ、コミュニティバスに係る本当の利益とは何なのかを考えていかなければ、ムーバスを運行しているという社会的地位のみで、実りがなく、モチベーションの低下につながってしまう。今後、本当の利益をどのように出していかなければならないのか、広告収入の可能性等についても検討していく。もう一つムーバスは、車両の買替についての平準化という課題がある。今後はコミュニティバスだけでなく、地域公共交通全体の議論を進めていく必要があると感じている。