

平成 27 年度

第17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27(2015)年 7 月 7 日(火) 15:00～16:40 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] 17名 (欠席3名)
[事務局]武蔵野市交通対策課

■配布資料：第17回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第
武蔵野市地域公共交通活性化協議会構成員 名簿
第17回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 席次表
資料1 武蔵境駅北口ムーバスバス停留所の移設及び経路変更について
資料2 平成27年度事業の実施予定について
資料3 武蔵境駅北口バス乗場、タクシー乗場の変更及び経路変更について
資料4 ムーバス2号路線「吉祥寺北西循環」実証運行の状況について
資料5 ムーバス3号路線「境南東循環」実証運行の状況について
資料6 ムーバス3号路線「境南西循環」利用状況について
資料7 ムーバス4号路線「三鷹北西循環」調査結果概要
資料8 ムーバス5号路線「境西循環」調査結果概要
資料9 ムーバス5号路線「境・東小金井線」調査結果概要
資料10 ムーバス7号路線「境・三鷹循環」調査結果概要
資料11 ムーバス乗客数の推移
資料12 ムーバスICカード利用状況
資料13 ムーパーク利用状況
別紙1 ムーバス20周年記念事業企画書
別紙2 ムーバス5号路線アンケート調査結果抜粋
別紙3 ムーバス他路線への乗り継ぎについて(3・5・7号路線)
第3次武蔵野市市民交通計画
武蔵野市地域公共交通総合連携計画
ムーバス事業概要2015

(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 26 年度決算及び平成 27 年度予算について（事務局）

■1. 概要説明

- ・当協議会に予算はない。
- ・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. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

② 武蔵境駅北口ムーバスバス停留所の移設及び経路変更について

（資料 1 / 事務局）

■1. 概要説明

- ・資料 1 に基づき説明。
- ・現在、武蔵境駅北口の広場整備事業が進められており、この北口広場整備に伴い、ムーバス、路線バス、タクシー乗場が変更となる。
- ・停留所が移設されることに伴い、武蔵境駅北口を起終点としている、ムーバス 5 号路線「境西循環」「境・東小金井線」、7 号路線「境・三鷹循環」の運行経路の変更が必要となっている。
- ・バス停の移設及び経路変更については、8 月中旬（8 月 16 日）を予定している。

■2. 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 武蔵境駅北口バス乗場、タクシー乗場の変更及び経路変更について

（資料 3 / 関東バス）

■1. 概要説明

- ・武蔵境駅北口のバス乗場の変更に伴い、経路も変更になる。
- ・資料 3 に基づき乗場、経路について説明。
- ・武蔵野第二小学校の付近に新設停留所として考えている。
- ・資料 3 の武蔵境北口バス乗場の番号は、現在調整中だが、現段階では駅を中心に時計回りという形となっている。
- ・変更は 8 月中旬（8 月 16 日）を予定している。

2. 協議事項

③ 平成 27 年度事業の実施予定について（資料 2、別紙 1 / 事務局）

■1. 概要説明

- ・資料 2 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について
 当協議会が策定した『地域公共交通総合連携計画』は平成32年までを11年間の計画期間としているが、平成25年、26年度の中期が終わった。この計画策定以降中期までの各事業の進捗状況、今後の新しい課題等の検討を、この活性化協議会の中で議論させていただきたい。今後、分科会等を開催し、それぞれの事業について進捗状況の整理を行った上で、活性化協議会に諮り、今後この計画の進め方等を議論させていただければと考えている。
- ・（２）『第9次交通安全計画』の改訂等について
 『第3次市民交通計画』に内包されている『交通安全計画』は、交通安全対策基本法に基づき、5年ごとに改訂を行う必要のある法定計画である。
 平成28年度が『第9次交通安全計画』の改訂の年度となっており、この改訂作業を平成27年度中に行っていきたい。また、上位計画である『第3次市民交通計画』は、計画期間が10年であるが、交通安全計画の改訂に伴い、基礎資料となる東京都パーソントリップ調査が10年ごと、次回は平成30年を予定しており、基礎資料となるデータが今回は更新できないため、市民交通計画については、武蔵野市の交通事故のデータ等の整理等を行いたいと考えている。
- ・（３）武蔵境駅周辺のまちづくり計画と連携した見直しに向けた検討について
 武蔵境駅周辺の都市計画道路の整備が進捗している中で、ムーバスの武蔵境駅を起終点とする3、5、7号路線の調査を平成25年度、26年度に実施した。この調査結果をもとに今年度も検討を引き続き行う。
- ・（４）ムーバス実証運行等の検証・評価について
 今年の3月、4月にムーバス2号、3号路線の実証運行、運行内容の見直しを行っているため、フォローアップ調査を実施する予定。
- ・（５）ムーバスの6号・7号路線改善・充実検討調査について
 6号路線、7号路線については、平成19年度に運行開始に伴うフォローアップ調査を行っている。6号路線は、定時制の確保の問題等、7号路線は、朝の時間帯の運行ルートの変更等、各路線課題があるため、今年度調査を実施する予定。
- ・（６）ムーバス4号路線ルート変更の検討について
 4号路線は、車両の更新時期を来年度に予定しているが、新型車両では曲がり切れない交差点があるため、ルート変更の検討を行う。
- ・（７）ムーバス20周年記念事業について
 今年の11月で1号路線の運行開始から20周年を迎える。20周年を迎えるにあたり、記念事業を実施し、利用者や、市民の方のムーバス運行事業に対する理解を深め、更なる利用促進を図っていきたい。
 現在、①20周年記念リーフレットの発行、②20周年ラッピングバスの運行、③武蔵野市観光機構が実施している「武蔵野市トレジャーハンティング」という謎解きで市内を回遊するイベントとのコラボレーションを考えている。
 今年度、各事業者団体でイベント等の催しがあれば、ムーバスの20周年記念事業とタイアップさせていただき、今後ムーバスだけではなくて地域公共交通を考えるきっかけとなればと考えている。ご協力いただけることがあれば、提案等含め、ぜひお寄せいただきたいと思います。

■2. 意見交換

- ・座長：（１）連携計画の中間評価とはどのような体制で評価をするのか。
⇒事務局：地域公共交通活性化協議会の分科会、交通事業分科会の中で事業の進捗状況等を議論させていただきたいと考えている。その中で、一定評価した部分をこの協議会の中でまた諮らせていただきたい。
- ・座長：実は今日の午前中、神奈川の小田原市の公共交通会議に行ってきた。小田原の場合は毎年１回、年度最初の協議会で、小田原市の連携計画に書かれている内容が、この１年どういう動きだったのかということが全部列挙されていて、それがちゃんと進んでいけばA、着手したけど、まだ形になっていないのがBと、ちょっと反省が多いねというのがCとかという形で、みんな評価を共有している。
- ・武蔵野と小田原とのもう一つの違いは、この連携計画を策定したときにおられたメンバーの方が私を含め４名となり、ほとんどの方は連携計画というものを策定した経緯とか、あるいはどういう中身が書かれているのかというところを通読されておられない方もたくさんいらっしゃると思うので、やはり分科会の場でちゃんと確認をした後に、この協議会の場でも、分科会で出されている評価というものをもう一回この連携計画を片手に見直していく必要がある。
- ・大事なものは、連携計画に書かれていることと違った形で成果が上がってきているものもあれば、ちょっと暗礁に乗り上げてしまっているものもある。また一方で、社会経済条件が変わってきているというのがある。そのため、そのような内容もやはりもう一回整理をしておく必要がある。（１）というのは、それなりに労力を使う作業になると考える。計画的に（１）の事業は進めていただければと思う。
- ・それから、最後の（７）ムーバス20周年記念事業は“これからの10年”という視点がないことが若干気になる。要するに、ムーバスというのが一体何だったのかということ振り返るところは、この「知る」「乗る」「楽しむ」という３事業であるが、大事なものは、これからの10年なのかなと思う。
- ・これからの10年、逆に言うと、当初、ムーバスが20年前に走り出したときから使っていた皆さんは、年齢が20歳上がっているはずで、そうすると、ムーバスのお客様の平均年齢もおそらく十数歳上がっているはず。そうすると、残り10年後というと、やはりまたさらに5、6歳上がってくるため、利用者層の属性も変わってくるだろうし、身体的な機能も衰えてくるかもしれない。そうすると、このムーバスというものがあと10年後どうやって生きているのかなというところがやはり考えていかなきゃいけないのではないかという気がする。
- ・後ほど報告事項に、ムーバスの利用状況が出てくるが、少なくともこの6年間ぐらい、ほぼ横ばいか微減がずっと繰り返されているので、特にぐっと乗客数が伸びてきているような状況ではない。そういう意味でいくと成熟期ということだが、その成熟期から衰退期にしないための努力というものが多分これから10年に求められると思うので、そのことをどこかでやれないのかなと思っている。
- ・私は、「日本福祉のまちづくり学会」という学会の地域福祉交通小委員会の委員長だが、整備費で幾つか予算があるので、いろいろな形の地域交通あるいは福祉交通に携わっているような若手の博識者を集めて実際にムーバスに乗ってもらっ

て座談会を実施し、若手の研究者から見たムーバスのこれからの10年というようなことをやってもおもしろいのかなど。そこに事業者の皆さんだとか、それからこの会議にご参画の皆さんにもぜひ議論に加わっていただいて、これからの10年をどう描いていくのか、デザインしていくのか、ということが議論できる場を、座長として考えていきたいと思う。今日の段階では、特に資料は用意をしていないが、また少しまとまってきた段階で皆様にはご案内、あるいはご協力をお願いする段があるかと思いますが、少し頭の片隅に入れておいていただければ幸いです。

■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

② ムーバス 2、3号路線実証運行利用状況について

(資料4、5、6 / 事務局)

■1. 概要説明

- ・資料4に基づき、2号路線「吉祥寺北西循環」実証運行の状況について説明。
平成27年4月1日から、夜間運行時間の延長、運行間隔の変更を実施。
乗客数は昨年と比較すると4月、5月ともに増加している。
- ・2号路線「吉祥寺北西循環」実証運行に係る回送車両を活用した増便について。
19時台の混雑緩和対策として、回送車両を活用した増便を行うことにより、効率的な運行を図る。
平成27年8月1日(土)から変更を予定している。
- ・資料5に基づき、3号路線「境南東循環」実証運行の状況について説明。
平成27年3月1日より、一部ルートの変更を実施。
ルート変更後、昨年と比較し、乗客数は減少。一方、計画時間内での運行割合は増加しており、変更に伴い定時制が確保できている。
- ・資料6に基づき、3号路線「境南西循環」利用状況について説明。
平成27年4月1日から運行間隔を22分→20分間隔に変更。
乗客数は4月、5月ともに増加。ただし、1日4便の増加となっているため、1便の平均利用者数は減少。今後は20分間隔の変更により、覚えやすい時刻表で利用しやすい、ということを知り、乗客数の増につなげていきたい。

■2. 意見交換

- ・座長：資料5、6は3号路線の東循環と西循環で、西循環のほうは資料6に出ているが、平成24年、20分間隔で、概ね1ヶ月で23,000とか24,000人利用されていたのが、ずっと減ってきて、再び20分間隔に戻して、ようやく下げ止まることはできたが、まだ23,000、24,000という数字から見るとほど遠い。お客様が離れるのはすごく早いですが、戻ってくるのに時間がかかる。元に戻るには、多分倍以上かかると思う。しかし、ようやく下げ止まったということは明るい話題かと思う。ただ、資料5のところは、東循環のほうはルート変更、これは、皆様お手元のム

ーバスの路線図を見ていただくと、東循環は恐らく25番から30番までが3月1日に経路変更されていると思うが、それ以降、お客様が減っているという傾向があるというところが若干気にはなる。

- ・ 2号路線では、平日が12分間隔ということでラウンドダイヤ、つまり毎日、吉祥寺駅の0番乗場発では、2分、14分、26分、38分、50分というような感じで12分ヘッドのラウンドダイヤになっているが、5月はゴールデンウィークの日数の関係で単純比較はできないが、比較的順調な滑り出しを見せているというところかと思う。

- ・ 資料5の東循環が、若干私としては、今の説明の中では気になったところだが、東循環がちょっと落ち込んだという要因は何かつかんでいるか。

⇒事務局：現在のところ、お客様が減っている理由は把握していない。3カ月経過し、状況も見えてきたので、今後また利用状況については注視していきたい。考えられるのは、ルート変更により、日赤を出た後、逆ルートになっているため、今まで三鷹市駅側にあったバス停が、反対側の武蔵野市側にバス停が移ったというのが今回の大きなルート変更の一つだったと思う。三鷹市側のお客様にどのような変化があったのか等把握するため、今年度10月頃にフォローアップ調査等を考えている。今後、利用状況については見ていきたい。

3号路線の東循環につきまして、大きなお客様の需要があるのは、武蔵野日赤病院が一つあると思う。このお客様、病院の関係のお客様の動向も少し調べていきたいというふうに思っている。

- ・ 座長：あと後ほどの報告事項に出てきますけれども、Suicaが使えるようになって、今、ムーバスのお客さんの半数弱はPASMO、Suicaを使っている。降りたバス停はどこかわからないが、乗ったバス停がどこなのかというのはデータが取れると思うので、何かそういうものがちゃんと活用できると、こういったような経路変更したときに、ここの停留所が減ったとか、ここが増えた、というところが比較的評価がしやすくなる。せっかくこの協議会で予算を拠出してICカードをムーバスにも入れたので、それは単に支払いを円滑にする道具として捉えるだけではなく、いろいろな事業をやっていくときの評価を行っていくためのツールだというふうな形で位置づけていただいたほうがいいのかなと思う。
- ・ 確かに日赤は両循環とも乗り入れている。西循環が20分ヘッドになり、覚えやすくなったので、多少そういうところで流れたという影響はあるかもしれないし、バス停が三鷹側から武蔵野側が変わったというところの話もあるため、どちらが効いているのか、どちらも影響しているのか、それとも全然違うところなのかかわからないが、PASMO、Suicaあたりのデータが使えるといいのかなというふうに思う。
- ・ 今日は2号路線に乗ってきたが、「覚えやすいダイヤになりました」とか、「運行時間帯が拡大しました」という、車内にはそれが掲出されてはいるのですが、やはり停留所だとかそういう所でわかるようにしていかないと、わざわざ車内に入ってじゃないとわからないというよりも、やはり停留所とかから情報を仕入れる方が多いわけですから、もうちょっとそこはアピールしてもいいのかなというふうに思う。
- ・ 事務局：今回、3号路線「境南西循環」を20分間隔に戻すにあたり、覚えやすい

ダイヤである旨をPRするために、小田急バスにもご協力いただき、ムーバスの武蔵境駅南口のバス停に20分間隔で運行している旨の案内を掲示した。

- ・委員（健康福祉部長）：武蔵野赤十字病院について、昨年10月から外来受診体制が少し変わった。完全紹介予約制度ということになったので、従来フリーアクセスで医療に全部外来が掛かれるようになっていたが、10月からはかかりつけ医あるいは主治医の紹介状があって、なおかつご本人で受診日、受診時間を予約しないと外来は基本的に受け入れられないという、医療制度改革に伴う高度急性期病院化が図られている。日赤のお話を聞くと、それで10%ぐらい患者は減っている。加えて、今年の4月から休日診療は、市報に休日診療の掲示をしているが、従来はクリニックの医師会の診療所やクリニックの先生は休日診療されていなかったのが、市内の市中病院か日赤病院に休日はかからざるを得なかったのが、医師会の先生方が2診療所ずつローテーションで休日を4月から開けていただくことになった。これにより、約10%休日の日赤の患者が減少したということです。例えば、昨年の9月と10月を比べると、10月から日赤が完全紹介予約制度になっているので、そこで9月から10月以降減っているとすれば、日赤の受診体制の変更に伴う影響もあるのかなということは思われる。
- ・座長：貴重な情報ありがとうございます。その辺も確認をしてみたいところ。9月と10月と、対前年のやつもあると思いますので、それで比較してみて、10月1日からということなので、9月まではそんなに対前年比で余り変化はなかったけど、10月から明らかにマイナスが卓越しているということであれば、日赤が一つの要因になっているということも考えられる。その辺の確認をしていただけると評価がしやすいと思う。

③ ムーバス4、5、7号路線調査結果について

(資料7、8、9、10、別紙2、3／事務局)

■1. 概要説明

- ・資料に基づき説明。

■2. 意見交換

- ・座長：今ご説明いただいた内容、特に3号、5号、7号路線、いずれも武蔵境駅に関連しているムーバスの系統。今回のフォローアップ調査の一つの目的というのは、武蔵境駅の駅前広場を今整備して高架化されているが、今は完全に北側と南側ということで分断をされているところを、例えば一体的に運用していった場合にどうなるのか、逆にそのことを考えていく必要があるのかどうかというところ、これは連携計画の中にそういう検討をしていくというところの文言が付されているが、それを具体的にどう考えていくのかという材料にするためにこうしたフォローアップ調査を実施したという経緯がある。

私から確認だが、別紙3というところの乗り継ぎについてですが、例えば、3号路線境南西循環利用者アンケートでは、乗り継ぎをしていないというのが、大体どのページを見てもおおむね7割から8割ぐらいである。これはどうやって調査

をしているのか。

⇒事務局：利用者、沿線住民アンケート調査の中に調査項目を設けている。

概況をご説明すると、どの路線もやはり7割から8割の方が乗り継ぎはしていない、その路線のみの利用となっている状況。他路線への乗り継ぎは、1割前後の方たちが、ムーバスを降りた後、武蔵境駅を出発している他路線に乗り継ぎをしている結果となっている。

- ・座長：意外と他の路線バスに乗り継ぎをするというのは、3号路線の東循環、それから西循環の割合が多くなっている。

ところが、7号の境・三鷹循環になると、これは6号路線、三鷹・吉祥寺循環に乗り継ぎをしている人が多くいる。ということは、これは要するに、三鷹で乗り継いでいるわけですね。

⇒事務局：南北の乗り継ぎよりも、6号、7号という横の乗り継ぎのほうが多かったという結果になっている。

- ・座長：そういう意味でいったら、多分、6号と7号がタッチしている停留所は三鷹駅しかないので、朝の時間帯に7号路線が三鷹駅に入らないとこの7号と6号の乗り継ぎをしている人の10%ぐらいの人にとっては利便性が落ちてしまう。だから、それが今まで把握されていなかった新しいところとして見えてきているところだと思う。武蔵境の北と南をつなぐという話でやった調査であるが、実際には、6号と7号という横のつながりのほうがパーセンテージは多かった。それから、あと一般路線バスへの接続というのもそれなりの数が出てきたということがまた興味深いところでもあろうかと思う。

- ・委員（関東バス労組）：本来の趣旨とは違うのかもしれないが、やはりムーバスのアンケートを見た中で気になったのが、通勤で利用されている方の比率が多いこと。また料金が安いから乗っているという回答の方が多いところである。交通空白地域の足の便のほうを確保するというムーバスのコンセプトだと思う。もし通勤通学で利用されているという方が多いのであれば、市からの補助を出して通勤通学のための負担をしていくというのはまたちょっと違うコンセプトというか、一般の路線バスと差別がついていってしまうということになってしまうと、また問題が大きくなっていってしまうのではないかなと思ってしまう。ちょっと本来の交通連絡等の問題とは違うのかもしれないが、アンケートを見て気になったということで意見させていただければと思った。

- ・座長：これは以前からの一般の路線バス、補助が前提となっていない通常の路線と、ある意味行政が最後の責任をとってくれるムーバスとでは明らかに土壌が違うわけであるから、そういう意味だと、やはりムーバスの役割って何なのか、路線バスの機能分担とは、というところは議論していかなきゃいけないというところは、以前から私もお話をしているとおりですが、今のご意見を踏まえて、事務局のほうで特に今回フォローアップ調査を実施して何か感じられたことがあればご発言いただければと思う。

- ・事務局：今回の結果から何がわかるかというご質問に対しては、明確に今事務局で持ち合わせてはいないが、個人的な意見になるかもしれないが、将来的に今、座長がおっしゃっていただいたムーバスという地域公共交通の一つであるコミュニティバスをいつまでも行政側が主体となって運行していくのかどうなのか、先

ほど、今後10年どうやっていくのかというような話があったが、例えば、ある程度一定の収益が見込め、一定乗客が確保できるところについては、バス事業者には路線の運行を担保していただきながら、つまり路線を継続していただきながらそれを引き継いでいただくとか、そういった考え方も今後は少し検討していくべきなのかなと。一段も二段も飛躍した考え方なのかもしれないのですが、そういったこともやはり考えていくべきなのか。それでいったら、例えば、料金体系ですかね、そういったことも必要になってくるのかなと個人的には思っている。

- ・ **座長**：運営方式をどうするのかというのはいろいろ議論していかなきゃいけないところもあろうかと思うが、ただ一つ、ムーバスというところで今日2号路線に乗ってみて改めて思ったのは、折り合いの中で動いている、ということ。これが、いわゆるほかの地域とか地方の過疎地域で動いている、いわゆる100円循環バスとか、コミュニティバスとムーバスの最大の違いである。あれだけ狭い道の中で、本当にお宅の軒先みたいところに停留所がぼんと置いてあったり、自転車で走っているような方だとか、それから普通に車で配達をされている方が、ムーバスが曲がってくるといことがわかると、ちゃんと左にしっかりとよけて、ムーバスが通過していくまで待つ。なかなかほかの自治体でそういうのは見られない。そういう意味で、ムーバスというものが市民生活の中に浸透してきて、なおかつ、それが、行政と市民交通計画の中でしっかり位置づけられているものだから市民から信頼されているという側面があるので、これが黒字になりそうだから、収益性が上がりそうだからといって民間に持っていくというような議論に私はならないと思っている。そこは、ある意味、行政が責任を持っていかなければならないし、逆に明確に位置づけていかなければならないと思う。
- ・ **委員**（関東バス労組）のご意見も踏まえてもう一回、先ほどの乗り継ぎという問題を考えてみると、6号と7号路線の乗り継ぎをしている理由が、単に100円ずつ払っていったほうが安いから、というだけの話なのか、それとも、このような乗り継ぎがないと生活に困ってしまう、日々のお出かけに困ってしまうからこういった乗り継ぎの実態が生まれているのか、あるいはほかに代替する手段というものが本当に存在しないのかとか、もう少し個人の行動をベースに必要性については議論していく必要があるだろうと思う。もう一つ、今回数字として余り大きくないかもしれないが、路線バスに乗り継ぎをするという数字がそれなりに出てきたところがおもしろい。要するに、一般の路線バスというのは幹線だとすれば、ムーバスというのは、ある意味、枝葉の路線であって、ちゃんとそれがお客さんを集めてきてくれて、一般の路線バスとか鉄道を乗り継いで多方面に行けるようになるというのであれば、ムーバスと一般路線バスの一つの仕切りにもなるはずである。今回、ほかの路線バスに乗り継ぎするという実態が出てきているので、そこを大事にし、ほかの路線バスに乗り継ぎをする方の属性等を丹念に見ていくと、今の回答の一つの目安になるものが出てくるのではないかなと思う。もうちょっとこの別紙3、それから、アンケートの利用目的についてもクロスかけて見てみるとおもしろいと思うので、少しそこを事務局で積み重ねていただければと思う。

④ ムーバス利用状況について（資料 11／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料に基づき説明。
- ・平成26年度年間の利用者数が260万人を下回っている。
- ・利用者数減少の要因は、3号路線「境南西循環」の運行間隔22分間隔による利用者の減少、また今回新たに5号路線「境西循環」の利用者数が1日平均で約100人、1便平均で1.8人減少している。
- ・5号路線の減少について、ドライバーヒアリングを実施。
 - ① 駐輪場が武蔵境駅の周辺に整備されていること
 - ② 「スイクル」（JR関連のレンタサイクル）の利用
 - ③ 武蔵境駅北口の広場整備に伴い、バス停が移動していること
 - ④ 亜細亜大学生の利用がちょっと少ないように感じる
- ・亜細亜大学生にヒアリングを実施。下記の意見が出てきた。
 - ① 以前と比べてムーバスの利用回数が減ったかもしれない
 - ② ムーバスの乗場が変更になったことによって、ちょっと面倒
 - ③ 高架下を歩くようになった
 - ④ 友達と一緒にいるときは、ムーバスを利用しないで歩いて駅との行き来をする
 - ⑤ 男子学生は「スイクル」を利用しているようだ
 - ⑥ ムーバスの行き先がわからない
 - ⑦ 電車の到着時刻と連携していれば乗るかもしれない
 - ⑧ 授業の開始時間と連携していると使いやすい
 - ⑨ 5分であれば待つバスを乗るが、それ以上であれば歩く
- ・学生の視点も非常に参考になると感じたため、武蔵境駅北口のバス停変更後、再度ヒアリングを実施し、学生の意見等も踏まえ、5号路線だけではなく、利用しやすいムーバスのシステムを検討していきたい。

■2. 意見交換

- ・座長：3号路線「境南西循環」は今回改善をしているため、これがどのように回復してくるのかということところは、今年度注視して見ていかなければならない。新たに5号路線「境西循環」が、1日平均で100人強、境南西循環に比べてもがくっと落ちている。要するに、歩いて行けるという選択肢もあるとか、「スイクル」を使って行けるという選択肢からそっちを選んでいるというのであれば、別にこの減少云々がそこに移行したというだけの話であれば、さして大きな問題じゃないような気もしている。この減少の部分が、代替手段が特にあるわけでもないような人たちが、この減少の中に相当数含まれているのであれば非常に大きな問題には感じるが、代替手段が亜細亜大学生を中心にあるというのであれば、それはそれとして様子を見ておくというものもあるのかなと思う。
- ・ムーバスは1号路線から7号路線まである、3号路線と5号路線は西と東でそれぞれ分かれているから、今となってはどこを走っているかわかるが、当初私もこの副会長をやったときは相当苦労した。だから、どこを走っているかが確かにわかりにくい。武蔵野の場合、転入者がやはり多い、あるいはひとり暮らしで新

しく入ってくる人も多いという土地柄だと思う。そうすると、やはりムーバスというのが、これは一般の路線バスも含めてだが、このバスというのは、ここに向かっていっている、というのが一目でわかるようになると思う。その一つの試金石として、例えば三鷹駅の北口のところの総合案内板というところがあるわけだが、あれが例えば各バス停だったり、あるいは方向幕だったりに反映されてくると、もう少し使い勝手がよくなるのではないかなと思う。仙台市だと、大学生向きにバスの乗り方を配っている。例えば、大学といっても仙台市はいろいろなところにあるので、東北大学は東北大学生向けを、宮城教育大学は宮教大向け、東北学院大は東北学院大向けという形で、幾つか主要の大きい大学が7、8個あるのですが、その学生専用の媒体を配る。そして、その近くを通る、あるいは下宿先だとか寮の近くを通るバスだとか、あるいは乗り方。乗り方もちょっと流儀が違う。例えば、同じ多摩といっても、八王子のほうだと中乗り前降りというものもあるが、武蔵野では基本的に前乗り中降り、乗り方の流派が違ったりするので、そういうのをわかりやすく伝えるというような仕掛けも必要かもしれない。そのため、ソフトというところをもう少し考えていかなければいけないのではないかなと説明を聞きながら思った。

⑤ ムーバス I Cカード利用状況について（資料 12／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料に基づき説明。
- ・平成26年度は25年度と比較し、I C利用率が6ポイント増加で45.4%の利用率。

■2. 意見交換

- ・座長：これはI Cカード利用率が年々上昇しているというところは以前からも確認しているとおりが、45%と一番多い選択肢になっている。
- ・日々のムーバス利用の状況を評価するのにも使えるのかなと思うので、そこも詰めていただけるとありがたい。

⑥ ムーパーク利用状況について（資料 13／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料に基づき説明。
- ・平成24、25年度は、近隣のマンション工事の関係で工事車両の利用者が多かったこともあり、平成26年度駐車台数は減少している。
- ・一方、買物利用については、25年度と比較して26年度は伸びてきている。吉祥寺お買物駐車場としての利用が増えてきているという状況になっている。
- ・駐車台数に対しての買物利用の比率（買物利用率）は24年度、25年度が15%前後に対し、26年度は買物利用率も全日で30%を超えている。

6. 閉 会

- ・ **座長**：今年ちょうどムーバス20年という一つの節目を迎える一方で、この武蔵野市の公共交通総合連携計画のちょうど中期というところは昨年度で終わって、今年度から長期という期間に入ってしまったので、やはり総括、中括、中間まとめというか、それをやっていかなければいけない。かなり力を入れなければいけないのかなというふうに思っている。私を含めて4人しか当時の策定経緯を知っていないので、そういう意味でいったら、これをちゃんと事業者分科会、あるいは交通事業分科会、あるいは全体の本会議の場でかなりしっかりと議論していく必要がある時期に差しかかっているのかなという気もしている。
今日、かなり大量な資料を皆さんに短時間でごらんいただきましたが、できれば早目に、準備ができた段階で、全部そろってなくて結構なので、準備ができているものからでも早目に頂戴できれば、皆さんからのいろいろなご意見、ご示唆をいただけたらと思う。事務局のほうでもご対応いただければと思う。