

平成 28 年度

第19回武蔵野市地域公共交通活性化協議会の議事概要（要旨）

（1）開催概要（文中：敬称略）

■日 時：平成29(2017)年3月7日(火) 10:00～11:30 武蔵野市役所 411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・高齢者支援課

- 配布資料：第19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19回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 席次表
資料1 ムーバス4号路線 運行経路の一部変更について
資料2 2号路線 大正通り沿線アンケートの追跡検証について
資料3 3号路線 境南東循環迂回ルートの廃止について
資料4 ムーバスICカード利用状況
資料5 「地域公共交通総合連携計画」の今後の取り扱いについて
別紙1 武蔵野市地域公共交通総合連携計画の実施状況
別紙2 地域公共交通総合連携計画と地域公共交通網形成計画の相違点

（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 ムーバス4号路線 運行経路の一部変更について（資料1／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料1に基づき説明。
- ・変更の理由について

経年劣化に伴い、車両を新型の「ポンチョ」に買いかえたところ、ホイールベース、最小回転半径が長くなったことにより、迂回ルートの交差点付近にある構造物が支障となるため、変更したいと考えている。

- ・経過について

平成28年10月に車両を買い替え運行していたが、迂回ルート上の一部箇所の運行が困難であることが判明し、12月に運行事業者である関東バスより、経路の一部変更について、市に対して要望をいただいた。

- ・補足

前回9月の活性化協議会の中で、この4号路線のルートは、車両の買いかえに伴いルート変更の必要が考えられたが、関東バスと試走をした結果、ルート変更の必要なしということをご報告させていただいた。実際に10月から新型車両で運行していたが、新たに運行が困難な箇所が発生したため、今回の一部変更を考えている。

- ・支障箇所について。

新型車両になったことにより、迂回路を右折する際に、玉川上水の土手敷の壁や付近に設置してある交通標識への接触のおそれがある。

- ・迂回ルートを設ける理由について

本ルート上に、朝7時から9時の歩行者専用の交通規制の時間帯があるため、それを避ける形で、現在、始発から2便（午前8時30分発・8時50分発）は迂回して運行している。今回変更をかけたいと思っているのはこの迂回ルートをとっている朝の2便のみであり、それ以外の便については現行のルートを運行する。

- ・新迂回ルート案について

三鷹駅発車後、中央大通りを北上し、中央通り交差点を左折。井の頭通りに入り直進し「浄水場東」バス停から本ルートに戻る経路。新ルート（案）については、関東バスが既に路線免許をお持ちということで、こちらの変更案をいただいている。

- ・バス停の利用状況について。

仮にこの変更ルート案ということになると、3カ所のバス停を通過する形になる。通過する3カ所のバス停の利用状況は、運行開始当初に行った平成15年のOD調査、バス停別の情報調査と、直近で平成27年2月に、同じくバス停の乗降者数の調査を行っており、この朝の2便に関しては、乗車、降車ともにほぼ利用がないという状況である。

- ・変更（案）の内容について。

朝の2便については、ほぼ利用者がいないというバス停の利用状況を鑑みて、事務局としては関東バス提案の運行ルートへの変更を考えている。対象の便数については、三鷹駅北口発2便、朝の8時30分発、8時50分からの2便のみの変更となる。

- ・今後の予定（案）について。

ムーバスの運行ルートの変更ということになると、地域への説明会等を行っている場合もあるが、今回朝の2便のみということ、また利用者数も少ないところから説明会等は行わず、市報やホームページ、バス停や車内への掲示等を十分な期間をとって周知をしていきたいと考えている。

また、変更時期については詳細は未定だが、この協議会の中でご協議いただいた後、運行事業者の関東バスの変更の手続が終わり次第、変更をしたいと考えている。

■2. 質疑応答

- ・委員（関東バス）：ムーバスは昨年10月に「リエッセ」から「ポンチョ」に変わった。「リエッセ」の時代はこの車を配車して、この迂回路を右折しても問題はなかったが、「ポンチョ」にしたところ、指導運転手が運転したときは特段問題はなかったが、今のムーバスの乗務員に関しては比較的新しい乗務員も入っており、右折するとき左側前方にある土手にぶつかりそうになったり、左の前方のサイドミラーがぶつかりそうになったときに、切りかえしをして運行する状況があるので、安全運行をしていくためにも、現行の迂回ルートから新しい迂回ルートに変更していただきたいと思っているので、よろしくお願いしたい。

- ・委員代理（国土交通省関東運輸局）：変更する場合、国のほうに届出等の手続が必要となり、恐らく実証適用30日前までには出していただく内容になると思う。その間に、よくホームページ等々周知を図っていただければという点が1点と、利用状況については、資料によると、過去のO. D. 調査の際にゼロということで、これは今現在もないというところよろしいか。
- ・委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）：路線バスについては、時間帯規制がかかっているところを走る路線もたくさんあると思うが、ここをそういうふうにはできないかという検討はされて、それでもなおこのルートとするのかというところを確認したい。
- ・事務局：交通規制の変更や、路線バスのみ解除という話だと思うが、この4号路線の運行開始に先立つ経過を確認したところ、ほかの地域についてはムーバスが運行するために時間規制を短くした箇所があり、そのときにこの道路の時間規制の変更も検討したが、地域の方から、変えることによる通過交通の増加が懸念されるので、この交通規制は変えないで運行していただきたいというご要望を受けて、現行の迂回ルートになっているので、私どもとしてはこの交通規制の変更をかけずに、関東バスご提案のルートでいきたいと考えている。
- ・委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）：基本的にたった2便の話だが、このルートは、関東バスの路線バスのルートである。路線のルートと重複するということが一つ気にかかっていた。朝2便のことであるから、そんなにこだわっていないが、ほかにいい方法がないか考えた上でのこの案ということで、仕方ないなと思っている。
- ・座長：確かにこの新迂回路は、先ほど免許という話をされていたが、これは要するに関東バスが通常に走っているところということになる。ただ、例えばここにムーバスが1日2便走ることによって、せっかくだからここに停留所を置いてくれよとなると、またいろいろな調整が必要になってくる。そういう場面が考えられる経路になる。
 一方で、実際に2便だけとはいえ、利用者もほとんどないわけだが、けやき橋北、西久保コミセン、西久保公園、久保公園の4カ所については、利用することができなくなるので、新迂回路に展開した後でもいいのかもしれないが、やはり少し地域に入っていく必要があるかなと思う。ムーバス4号路線の開設は十数年前だと思うので、そのときにお住まいの方と今お住まいの方が全然違っている可能性も否定できない中、「歩行者専用」と皆さん考えられているんだったら、新迂回ルートがベターだし、せっかくだからこれを考える機会にしたいと地域側から声が上がってくれば、もしかしたら迂回路の設定は将来的に要らなくなるという話も出てくるかもしれない。
 ムーバスのコンセプトである、200メートルおきに停留所が設置されるというルールから、今回ある意味逸脱されるわけで、数100メートル停留所がないというのがたった2便とはいえ発生するわけだし、路線バスのルートと重なるため、もしかしたら将来的に何かの要望が上がってこないとも限らない。そういう話は地元に入って行って、考えていくきっかけをつくっていくことも1点必要ではないかなと思う
 新しい議論をしていただく機会をつくっていただくことを前提に、しかし今現在この現行迂回路は運行に支障を来しているという事実があるため、まずはその新迂回路で安全を確保していただくということを進めていただき、その上で少し時間をかけて、地元と話すような機会をつくっていただければというふうに思っている。

■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって了承。

3. 報告事項

① ムーバス関連（資料2～4／事務局）

■1. 概要説明

- ・（1）2号路線 大正通り沿線アンケートの追跡検証について（資料2）

○概要

前回の協議会の中でご協議いただき、吉祥寺北西循環の運行を夜9時までとする実証運行を本格運行へ移行したところである。

その際、大正通り沿線地域の方からの評価が他地域に比べて低いことと、「その他」の意見の内容をフォローしてほしいというお話をいただいていたので、検証した結果について報告する。

○大正通り沿線の「その他」の回答について

「その他」の回答が30.3%と割合が多かった吉祥寺本町二丁目地域について確認をしたところ、「普段乗らないのでわからない」「特に希望がない」という評価が7票、「更なる延長を要望する」という評価が3票という結果になっている。

同じく大正通りの地域である吉祥寺本町四丁目でも、1件を除いて「わからない」や「希望なし」「更なる時間帯の延長を希望する」という回答であったことがわかった。

○その他

便利になったことによって、自転車あるいは徒歩から移動手段の転換があったかどうかについてフォローをというお話をいただいたところだが、今回実施した調査ではそこまで解析することはできず、本日の協議会で報告することができない。今後、事務局のほうで調査の方法を含めて検討し、協議会の中でもご意見をいただきながら、フォローをしていきたいと考えている。

- ・（2）3号路線 境南東循環迂回ルートの廃止について（資料3）

○概要

平成24年から実証運行を開始し、前回9月の協議会にて協議・合意をいただいた境南コミセンと、花時計を迂回するルートの廃止の件について、その後の経過等を報告する。

○経過

平成28年 9月 8日	第18回地域公共交通活性化協議会に議事提出、合意を図る
11月24日	建設委員会 行政報告
11月28日	住民説明会及び迂回ルート廃止のお知らせを沿線配布 ムーバス車内、各バス停へ掲示
12月5日	住民説明会
12月15日	市報、市ホームページに掲載
平成29年 1月15日	迂回ルート廃止

○ご意見・お問い合わせについて

ムーバス運行説明会、住民説明会でのご意見が2件と、お電話でのご意見が1件。いずれも迂回ルートの存続を希望するものであったが、利用者が少ないまま推移をし

ていること、バスの定時性にも影響を与えている現状を総合的に勘案して、廃止したということをご説明をさせていただいた。

1月15日をもって迂回ルートを廃止して以降は、ご意見・お問い合わせはこれまで1件もいただけていない。

○定時性の確保への効果について

ルート廃止後の1月15日からまだ日が浅いために、遅延回数の具体的な集計はお示しできないが、大幅に改善されたとの報告を小田急バスより受けている。

・ (3) 全路線全便の利用実態調査 (OD調査) の実施について

○概要

今年度ムーバス2号路線と3号路線の実証運行が終了したことから、その後のフォローアップ調査として、ムーバスの全路線、全便の利用実態調査を行う。

○調査の内容

各バス停の乗降者数のほか、調査員による目視で、利用者の性別・年齢層・支払い方法(現金、回数券、ICカード)についてそれぞれカウントを行う。

○調査日程

平日と休日の各1日ずつ行い、調査結果については、次回以降の協議会にて報告する。

・ (4) ICカード利用状況(資料4)

資料に基づき説明。

■2. 意見交換

- ・ 座長：前回、大正通り沿線、吉祥寺本町二丁目・四丁目という話が出てきたが、確かにここは「19時台までの運行でよい」とかいう回答が割合多いので、ほかの地域に比べたらネガティブな意見が多い一方で、「その他」の中にはそれが多くは含まれなかった。ただ「わからない」「希望なし」というところが多かったということですから、実際の利用動態が反映している状況が読み込めたかなと思う。

② 吉祥寺通りバスレーンのタクシー走行について

((一社)東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部)

■1. 概要説明

- ・ 委員 ((一社)東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部)：井の頭通りの吉祥寺西交番前、アトレの西側出口の交差点だが、ここは月曜から土曜日まで祝日を除き、朝7時から10時までと、夕方4時から7時までのそれぞれ3時間にわたり、万助橋のところからバス専用レーンとなっている。

タクシー事業者としては、タクシーが公共交通の一翼であるならば、お客様を乗せた実車タクシーだけでもバスレーンを走らせていただきたいと、以前から関係方面にお願いをしてきたところだが、まだ実現していない。現在は武蔵野・三鷹支部の中に乗り場検討部会というものをつくった。支部所属会社の労働組合の執行部と一緒にあって、吉祥寺・三鷹・武蔵境のそれぞれ南北の乗り場について、問題があれば話し合いをして解決していこうということをつくった部会である。近年はバス会社の労働組合執行部との連絡会議の性格も持っている。最近の会合では朝夕両方の時間帯での実

車タクシーの走行は、現状ハードルが高いだらうと。どちらかの時間帯、例えば朝の3時間の枠ではどうなのかという意見が出てきている。この3時間、180分間だが、この中で万助橋からのバスレーンの利用台数は153台と聞いている。平均すると1分間に1台程度。もちろん時間帯によって濃淡はあると思うが、1分間に1台程度の通行量であれば、実車タクシーを走らせてもバスの運行に大きな支障は来さないのではないか。タクシーの労働組合・バスの労働組合の執行部の立場ではそんなに大きな問題にならないのではないかという意見が出ております。

参考までに、三鷹市においては約30年ほど前から連雀通りの八幡前交差点から三鷹駅南口までのおよそ1キロ区間、朝7時から10時の3時間をバス・タクシー専用レーンとして運用していて、運用当初から今日まできちっと一般車とのすみ分けができていて何ら問題なく続いているということを申し添えたいと思う。

当協議会においても、30年前、あるいはもっと前から、時代も変わって道路も増え、住む人も変わってまちが変わる中で、今、このまちにある道路の使い方の見直しもぜひ議題に上げていただいて、武蔵野市は観光都市という看板も掲げているし、また吉祥寺という大変大きな商業圏も持っている。隣接するジブリなどでも外国からのお客さんがすごく多いと思うが、どうぞひとつ、お客様の利便性向上を図っていく上でも、今後は今ある道路の使い方の見直しということでご検討いただけますようお願いをしたいと思う。

■2. 意見交換

・**座長**：委員からのお話については、『武蔵野市地域公共交通総合連携計画』の20ページに書いてある。この連携計画を策定するとき、協議会が必要であるということと合意されているということである。バスレーンの活用と新設の検討、具体的には、吉祥寺通りのバスレーンをタクシーが走行できるようにするというふうに書いている。なぜそれが必要なのかというと、タクシー利用者の利便性の向上ということもあるし、特には、23区・武三の場合にはいわゆる流しのタクシーも多いわけで、タクシーの走行円滑化というのが、タクシー産業自体の活性化にもつながってくるというところもあり、ここは重点的に検討していく事項であると既に計画の中に位置づけられている。スケジュールが記載されているが、22年度に調整・検討し、23年度に実施をしているはずであった。現在、平成28年度が終わろうとしているので、5年間塩漬け状態になっているという状況である。

実際、今、このバスレーンをどういうふうを活用していくのかというのは都内の中でも色々な議論が起こってきているところでもある。例えば、浅草地域の貸し切りバスの乗降分離というシステムが稼働したのは2月1日だが、昨年の12月から実証実験を開始をして、今、本格的に運用をしながら改善をしていくというところである。そのときも貸し切りバスの乗車あるいは降車をする場所、基本的にはレーンを切るところも、工事を進めているところであるが、全てがそれに対応できるわけではないので、例えば、バスの専用レーン、走行レーンの一部の区間を貸し切りバスの乗降で使えるようにするというところで制限を緩和しているケースも都内にはある。

それも道路管理者である東京都や整備局の国道事務所、あるいは警視庁の皆さんと色々な調整・合意を経た上で、まずは運用して、その運用が円滑かどうかというのをチェックしている最中であるが、これから2020年のオリンピック・パラリンピックに向けて、都内の道路をどううまく活用していくのか、当然新しく作るところもあるのかもしれないが、とはいえ、あと3年であるし、そこでさらに大きな整備が進むわけ

でもないということを考えれば、今ある道路空間をどう利用していくのかというところはこれまで以上に重要な観点ではないかと思っている。

バスレーンのタクシー走行という具体的な話ではあるが、道路空間をどう使った方がいいのかというところも広く言えばこの協議会のテーマになり得るのではないかと考えている。

- ・委員（（一社）東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部）：先ほどムーバスの路線変更のところでも車両が変わって回り切れないという問題が出ていたが、実は、三鷹市の管轄になるが、三鷹駅南口のロータリー、これはかなり完成度が高く三鷹市につくっていただいたが、やはり、シティーバスの車両が大きくなった関係で交通島を50センチぐらい削らないと転回しづらいということがバス会社の労働組合のほうから出ており、今、三鷹市の交通対策課と予算付けも含めて、フレキシブルに変えていこうじゃないかという感触をいただいている。

時代が変わってバスの形が変わったりとか、あるいは、お客さんの流れが変わっていく中でそういうふうにフレキシブルに対応していただけると、お客さんの利便につながるると同時に、働いている人たちの労働環境が変わっていくということで、これもひとつお願いをしたいなと思っている。

- ・委員（小田急バス）：吉祥寺通りについては、弊社（小田急バス）の車両が多く走っている路線で、朝方・夕方はバスレーンとしてお譲りいただいている。タクシー会社の組合さんと弊社の労働組合と協議をしている中でこういった話題が出ていることについては、私どものほうには上がってきていない部分であるが、この吉祥寺通りについては、ここ数年でかなり運行本数も多くなっている。定時性の確保の中ではこのバスレーンを有効に活用させていただいているが、バス会社だけということではなく、協議会の中で議論をしていくことが必要じゃないかなと思っているので、今後ともよろしくお願ひしたい。

- ・座長：実は、浅草の乗降分離というところもかなり色々なことで苦労している。乗り場・降り場となる場所というのは、地元の人にとっては迷惑施設になるものでもあるため、そこの調整をしたり、あるいは、道路管理者についても国道事務所のところもあれば、東京都が管理されているところもある。実際に道路の交通、流れというものを円滑にしていくという観点で言えば、警視庁さんの役割も非常に大きかったりというところで、いろんなステークホルダーの皆さんと議論を重ねていく中で、例えば、バス専用レーンというものをどう使っていくのか、車をどう誘導していくのか、それについてのフォローアップというものをどうしていくのかとか、そういうことを色々協議、調整を図りながらやっていったという経緯がある。やはり、平成23年度に実施するというところで、平成22年度、21年度末にこの連携計画が書かれたが、なかなか今日に至るまでこういう会議の場で議論されるケースというのは少なかったなと思う。実際、その浅草のケースも、交通の円滑を確保するためには必要であるが、地元の方にとってみたら、実際にバックをしてきた観光バスに轢かれるという事故が年に1件程度は起きている状況だったので、交通安全の確保と交通の円滑化という中でどうやって観光客を受け入れるかということを決めていったということがあった。やはり、地域にとって必要であると合意されていけば色々なものが変わってくるし、動かせるというところがあるかと思う。引き続きこの協議会が議論できる場になっていけばいいのかなと考えている。

- ・委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）：一番バス事業者さんが困るのは、タクシーのお客様を降ろす場所であると思う。吉祥寺通りを曲がったところでお客様を降ろしている運転手がいるが、それはバスの運転手さんからすれば頭に来る

のはよくわかる。そのため、曲がってきてお客さんを降ろす場合はどこで降ろすかということ、バス事業者と武蔵野市、道路の管理者としっかり決めていただいて、それが可能になるように、非常に難しいことは承知しているが、そういう建設的な提案ができるように調整していただけたらいいのかなと思っている。

- ・委員（（一社）東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部）：降り場の問題については、三鷹駅の南口のロータリーに入っていくときに、細い道1本でタクシーと一般車とバスが通行するというので、これも今とても問題になっている。市と警察にお願いをしているのが、バスが入る道は現行どおりとし、タクシーについては今、一方通行で入れないのだが、それを解除してもらって、タクシーと一般車はその一方通行を逆にした別の道から入ったらバスとタクシーは交錯しないということで、これもアイデアとして提案しているところである。降り場の問題についても、できれば行政でここはタクシーの乗客の降り場であるというように指定していただけるとありがたいということをお願いしている。バスは210円払ったらどこでも210円だが、タクシーはメーター制のため、時刻でも上がる。駅の入り口で降りたいが、ロータリーに入っていくと、仮に80円上がったりとお客さんとのトラブルになるんじゃないかということで、なかなか降車位置を決めるというのは難しいが、三鷹も武蔵野も含めて、今、委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）からもご意見あったが、私たちも、特に駅の周辺に関しては降り場をここというふうに、位置やブロックを決めていただくと、1つはバスと一般車との交錯が少なくなる、あるいは、歩行者との交錯が少なくなって、安全確保が格段に上がるんじゃないかというふうに考えている。

これはお客さんのお金が絡み、お客さんの意向があるので、勝手にタクシー業者がここが降り場だというのは難しいと思うが、降り場も何か工夫があると交通安全の観点から格段に精度が上がるのではないかということをお願いしたいと思う。もちろん、努力はしていくのでよろしくお願ひしたい。

- ・座長：確かに専用走行空間、吉祥寺通りみたいな走行空間を使っていくときに、通常の路線バスは停留所が決まっているため、そこで減速・停止をするわけであるからその分だけ道路の交通容量というのは減るのだが、規則性があるためそれほど大きな問題にはならないところがある。タクシーの場合、その降り場・乗り場が非常にランダムということがあるので、その中でどういうふうに交通に影響が出てくるのかということもやはり考えなければならない。初乗り410円になり、メーターが80円ずつ上がる距離も少し短くなっているため、上がり・下がりリスクというのは23区・武三の場合非常に大きくなっているというところもある一方で、やはり交通の円滑化を図るうえで、降りる場所を限定するような形にしていくのかということも、確かに1つ議論の中には含めて考えていかなければいけないと思う。

今日ここで結論を出すという話ではないが、やはり連携計画の中に書いてある中で、今まで余り議論してこなかった項目の一つでもあるので、こういう場を活用しながら、また後で連携計画の今後の取り扱いをどうしていくのかというところの議論が出てくるけれども、そういったことも含めて議論できていければいいかなと思っている。

③ 平成29年度事業予定について（事務局）

■1. 概要説明

- ・武蔵野市レモンキャブ事業について（高齢者支援課長）

レモンキャブは市町村運営の福祉輸送として平成12年から運行を開始している。平成26年10月1日から平成29年9月30日までの3カ年がこの登録期間となっており、今

年の9月30日で登録が満了となるため、その前に協議会の中でご協議をいただいた上で、登録更新の申請をすることになる。今回のこの協議会の中で議題とし、ご説明を差し上げたいと思っているのでよろしくお願いいたします。

- ・武蔵境駅南口駅前広場整備事業について

バリアフリー特定事業計画に基づき、武蔵境駅南口の全面的なバリアフリー化に向けて、平成29年度に詳細設計や関係機関との協議を進める。整備については、平成30年度からを予定しているため、また次回以降の協議会の中で報告していきたいと考えている。

- ・吉祥寺駅南口駅前広場整備事業について

パークロードの歩行者優先化を図り、駅周辺の交通環境を向上させるために引き続き関係者との調整、協議を進めていきたいと思っている。整備の時期については未定だが、現在、計画面積約1,900平米のうち現況道路部分を含めると用地取得率は約64%となっている。事業の進捗については今後協議会の中で報告をしていきたいと考えている。

■2. 意見交換

- ・会長：吉祥寺駅南口のパークロードから井の頭通りにバス路線を移行するための暫定的な駅前広場の構築について、平成12年に都市計画決定及び道路法の網を被せて事業化をしているが、なかなか整備進捗、用地買収が進まない実態があるが、ここへ来て徐々に折衝状況が進展しており、難しい案件ではあるが、徐々に進んでいる。残すところ、あと4件ほどという状況になっている。

④ 「地域公共交通総合連携計画」の今後の取り扱いについて（資料5、事務局）

■1. 概要説明

- ・この協議会で策定した「総合連携計画」と現在の法定計画である「地域公共交通網形成計画」の相違点や改正点などについて委員の皆様には情報提供したい。
- ・次いで、事務局で捉えている社会情勢の変化や市内の交通環境の変化をお示しし、各委員の皆様からもそれぞれの組織や機関、事業者の立場から新たな課題や状況の変化等があればご意見をお伺いして、この協議会の中で状況を共有したいというふうに思っている。
- ・経過について（資料5）

平成22年3月に武蔵野市地域公共交通総合連携計画をこの協議会で策定をしている。計画期間が平成32年度までの11年間となっていることから、中間年に当たる平成27年度末現在の各事業の実施状況を前回の協議会の中で確認をさせていただいている（別紙1）。この総合連携計画は、経過に記載の平成26年11月、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の施行を受け、現在は法定計画ではなく任意計画となっている。

総合連携計画の策定時から社会情勢や市内の交通環境に変化が生じてきていることから、連携計画で未着手の事業については手法や必要性を再検討、継続して進めていくべき事業についてはブラッシュアップの必要性があるのかどうか、また、新たな課題やそれに対応する施策、事業について追加をしていくべきかなど再度整理が必要な

状況であると事務局では考えている。

- ・総合連携計画と地域公共交通網形成計画の相違点・改正点等について（別紙2）

基本法令、施行日等については記載のとおり。策定主体については、連携計画の市町村に対し、公共交通網形成計画では地方公共団体になっており、広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村単独や、また市町村共同で作成するほか、都道府県と市町村が共同で作成することも可能となっている。

計画の目標については、連携計画が「地域の創意工夫ある自主的な取り組みにより路線バス、コミュニティバス、乗り合いタクシー等の活性化を図ること」に対し、網形成計画では、「民間事業者中心の従来の枠組みから脱却し、まちづくりと一体となった公共交通の再編」となっている。

網形成計画の改正のポイント（追加事項）については、①コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携、②地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築。③は記載のとおりだが、この③の基本方針に沿っていれば、総合連携計画をそのまま網形成計画に移行することができる。また、連携計画にない事業を追記することで、網形成計画への移行も可能となっている。④については、網形成計画に基づいて、地域公共交通再編事業の創設並びに地域公共交通再編実施計画の作成が、法改正に伴うポイントの一つとなっている。

計画に基づく実施計画の策定者については、連携計画の実施計画の策定者が民間事業者であったことに対し、網形成計画では地方公共団体である。また、策定の際には、事業者等の同意を得ての策定という形になる。

計画の位置付けについては、連携計画が現在、市独自の任意の計画という位置づけになっている。今後この法改正に対応し、網形成計画へ移行することになれば、法定計画に位置付けられることになっている。

- ・「総合連携計画」策定時の課題と策定以降の環境の変化について（資料5）

（1）策定時の課題に対しては、例えば三鷹駅北口ロータリーのバス乗降車場の再編、同じく三鷹駅北口のタクシーモニターの設置、ムーバスの交通ICカードの導入や時間帯延長など、公共交通機関利用者の利便性の向上に、この協議会の中で取り組んできたところである。

（2）の社会情勢や市内の交通環境の変化については、現在、事務局で捉えております計画策定時以降の変化について記載している。

武蔵境地域の道路整備状況について補足すると、JR中央線の高架化が既に完了しており、中央線の高架下を通る南北の道路、都市計画道路3・2・6号線の新武蔵境通り、市道第291号線、都市計画道路3・4・24号線の天文台通りが整備されている。

JR中央線沿いの北側の環境側道も整備が完了している。武蔵境駅北口の駅前広場も平成28年3月に完了し、武蔵境地域の道路整備が着々と進んでいる状況である。

- ・武蔵境駅南口の駅前広場の整備や、吉祥寺駅南口の駅前広場の整備などを進めていく際に、この網形成計画を策定することで、各事業者や市にとってもメリットがあるような形であれば、今後、事務局としては、この連携計画を網形成計画へ移行したいと考えている。
- ・以上を踏まえ、連携計画から網形成計画への移行については、時期も含めて、今後この協議会の中で皆様と議論させていただき、一定の結論を出していきたいと考えている。各機関や各事業者の皆様のほうで考えておられる現在の状況の変化等、ご意見を伺いながら、皆様で情報共有したい。

■2. 意見交換

- ・ **座長**：現在の連携計画と、法改正後の網形成計画の違いということであるが、個人的には、ほとんど違いはないと思っている。どちらかということだと連携計画は、事業計画のような計画が全国でたくさん出てきた。どういうことかということ、単にコミュニティバスを走らせるだけのための計画や、単にデマンド交通、予約式の乗り合いタクシー、これを走らせるための計画というものがすごく多かった。しかし、やはり交通というのは、私たちの暮らしの中との接点があるので、例えばまちづくりや観光等、ほかの政策とうまく連携をさせていく必要がある。しかし、従来の連携計画では、なかなかそこから連携されていくのが低調であったために、法改正がなされて、網形成計画が新しくでき上がった。そうすると、そんなに大きく変化したというような話ではないのではないかとということが私の見立てである。

その一方で、前回の協議会の中でも、社会情勢というところでは、委員の皆さんからもご意見をいただいたが、高齢化が進展している一方で、待機児童が出始めた。要するに、ファミリー層がふえたという話もあったかと思う。それから、訪日外国人、インバウンド観光というものが盛んに展開されるようになってきた。

一方で、都市基盤においても、武蔵境駅の高架化が完了し、今、道路整備も徐々に進んできているという中で、これから武蔵野市の公共交通政策は、どういう目標、課題解決、どういうものを目指してやっていくべきか、皆さんから色々なアイデアをいただきながら、事務局として、今後これらをどういうふうに取り扱っていくのかということをもたまた考えていきたいというニュアンスかなと思いつつ伺っていた。

- ・ **委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）**：網計画でないといけないうこと、できないことがあるとしたならば、網計画にしていく必要はあるのではないかとというのが総体的な意見である。

これは別に提案というわけではないが、今、武・三支部の委員のところでは高齢者免許証返納者割引制度というのを、たった1社でやっている。やはりこれは全体に広げていく必要があると思うし、それこそ、隣の区で高齢者で免許を返納した人に5,000円のICカードをお渡ししているという取り組みがある。高齢者に対して免許を返納するというのは人権的にいいことではないが、もう乗らなくてもいい、高齢者は公共交通を使ってやっていけるんだという、本当の活性化につながる具体案。ICカード5,000円分配れば、恐らく武蔵野市内ではかなりバスとタクシーに乗っていただけるであろうし、そういった案をたくさん出し合っていければいいのかなと思っている。

- ・ **座長**：高齢社会、特に今、高齢ドライバーの事故に対して、国としても対策を講じようということが出ていて、免許の更新のときに認知症の話は皆さんご案内だと思われ、ドライバーの技術的な観点から検証していくワーキングも進んでいる。それからモビリティ、つまり、バス、タクシー、プラスアルファの移動手段というところで、それをどう支えていくのかという検討会も立ち上がる。

国の中でも、メディアも含め、注目されているわけだが、やはりラストワンマイル、要するに、かゆいところに手が届くというふうに言ったほうがいいのかもしれないが、そういうところをどう担っていけばいいのか。その中で、バス、タクシーが頑張るところはどこなのか。逆に、バス、タクシーでは補えないところが本当にあるのか。ここはいろんな技術が最近進み始めているため、そういうものを計画の中に位置づけていくということは、やはり必要な議論かなと思っている。

もちろん、委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）がおっしゃったような、いわゆる直接給付型、これはおそらく今、障害者向け等で市でも展開されている部分もあるかと思うが、例えばそういう制度をこれからどう考えていくのか。福

祉行政とも大きくかかわってくる内容かもしれないが、高齢社会が進んでいく中で、その人たちの移動を確保・支援していくために、どうしていかななくてはならないかというところは、もう少し前面に立って考えていく必要があるのではないかと考えている。

最初に、網計画じゃないとできないことという話もあったと思うが、田舎型・地方部のほうが、網計画に変えたほうがやれることが大きい。これはどういうことかというところ、「地域公共交通再編事業の創設並びに地域公共交通再編実施計画の作成」というものがある。網計画を策定した後に再編事業（特定事業）計画をつくることができるようになる。この事業計画をつくった後、国に認定をされれば、例えば運行費に赤字が出た場合の半額が補填されるとか。従来、バスの運行費に対する国の補助金は幾つかあるが、武蔵野市は人口密度が高いため、使っていない。しかし、地方だと、私が住んでいる仙台や、働いている福島なんかだと、そんな状況ではないので、基本的に多くのバス路線が赤字である。そこに国が一定のお金を出してくれるのだが、いろんな規制があるため、④は余り武蔵野市の場合には向かない事項かなと思う。ただ一方で、武蔵野市の中で一つ可能性が大きいのは、ハードとの連携。先ほど今買収を進めている吉祥寺の話もあり、今後そういう形で、たとえばバスの乗り場を再構築していく必要があるということになれば、そのためのさまざまな交付金を受けるための条件として、この網形成計画があることが有利に働くことになる。メニューとして社会資本整備交付金とかあるわけだが、そういう交付金の申請書類のかわりになるというところがある。ハード面での整備を伴うということは地方でも、こういう大都市部においても変わらないため、そういうときに、今の連携計画だと法定計画ではないので、そういうインセンティブも働かないが、網計画だとインセンティブが働くようになるというところはある。

ただし、想定されている活性化再生法自体が、どちらかというところと地方向けの仕組みであったため、運行費というところに目を向けてしまうと、それほど武蔵野でやるメリットはない。しかし、ハードとの結びつきや、たとえば、バス会社でそれぞれ路線図をつくっている。1枚で見通せるものがない。東京バス協会さんが作られているバスマップを見れば大分わかってくるが、それも本屋さんに行かないと手に入らない。例えば転入者向けに、市内のバス路線図だとか、こういう移動サービスがあるとか、あるいは自転車をこういうふうに使ってくださいとか、そういうところを合わせたようなマップのようなものをつくって配布をする。上限50万円ではあるが、そういうソフト面のところで使えるお金が増えるということになる。運行費のメリットは、武蔵野の場合は受け取ることができないが、ハード整備で有利に働く場面が出てくるということと、ハード整備で補助金・交付金を受ける場合に有利に働く場面があるということ、ソフト事業の展開に対して、この協議会自体でお金をいただくことができるという、その辺りがメリットである。

そういう意味では運行費補助にはならないので、地方部ほど頑張って網計画にしていかなければならないというインセンティブは働かないのかもしれないが、やはり7年前につくられている計画であることから、社会情勢も変わってきているし、問題もシャープになってきているはずなので、連携計画という形で改定を仮に今後考えるのなら、網計画にしたほうがいいのではないかと。そういうふうを考えるやり方もできるのかなという気がしている。

- ・委員（健康福祉部長）：高齢化社会の進展で、免許の返納の問題があるが、武蔵野的に直接給付型の何かを渡してという方法がいいのか、それから、財源をどこが持つのか。国なのか、都道府県なのか、市町村なのか、あるいは事業者団体なのかと、色々

な問題があるわけで、そこについては、やはり武蔵野らしさという意味では、レモンキャブ、ムーバスといった地域交通がある。もちろん路線バスも、地方に比べ、小田急バスや関東バスのご努力で、たくさん走っている。そのためこの問題については、直接給付型というよりも、経済的な問題、福祉の問題、モビリティや、あるいは外出支援の問題等、まちづくり全体の問題として捉える必要が、武蔵野としてはあるのかなと思っているところである。

それから、環境の変化のところでも申し上げると、例えば身体障害者手帳所持者の実に70%以上が65歳以上である。そういう意味では、もう障害者・高齢者の区別なく、どういうふうに出発支援であるとかモビリティを保障するかということが大きな課題になっている。委員にお聞きしたいのが、タクシーの初乗り料金が730円から410円に下がったことによって、高齢者・障害者の近距離利用の促進が図られているのかという問題である。それが私どもの事業の見直しに直結している。武蔵野市は障害者のタクシーの初乗り料金について補助を出していた。これが410円になったので、従来どおり初乗り保障をするという、今までは730円が保障されたのが410円に、福祉サービスの切り捨てとも捉えられるような状況になってきたので、ここは大幅に来年度見直しを行う必要があるだろうと思っている。どういう見直しをするかという、もう初乗りに限定しないで、クーポン券を発行して、例えば100円券、500円券という形で、タクシーの利用に応じて、その都度クーポン券を障害者の方から車両に払っていただいて、あとで精算をするという方法しかないのかなど。いわゆる初乗り料金保障という形でいうと、実質的なサービス低下につながる可能性があるので、そういう方向を検討している。

- ・委員（（一社）東京ハイヤー・タクシー協会 武・三支部）：1月30日から410円になり、弊社のデータも、東京都内のデータも、比べてみるとおおむね同じなのだが、730円までのお客さんが大体総売り上げの3割弱である。その中で410円になって、どう変わっていくのか予測をしていたが、2キロ以内のお客さんは若干増えている。

昨今、都内の各社では、バリアフリー車両の導入を進めているが、私のところでも、54台のうち、NV200という車椅子が後ろから乗れるUD車両を7台持っている。来年の3月まであと3台入れるので、10台となる。平日の午前8時からおおむね2時ぐらいまではこの7台の稼働率がとても高い。これは、高齢者の通院である。レモンキャブは障害者・高齢者の移動・移送を担っていると思うが、以前のこの会議の中で、レモンキャブの担い手も少なくなっていて、今、台数が少し増えているようだが、私が知っているところでは、当時8台から9台ぐらいまでで、1台稼働していないような状態だったと思う。私のところは今7台あり、それが平日の午前から昼にかけては、かなりフル稼働という状態である。お金がかかるので、ある意味、経済的な基盤のある方のご利用になってしまうと思うが、長い距離は動かないので、ご自宅から日赤、ご自宅から杏林とか、あるいはご自宅から市内の病院への移動ということになる。そういった意味では、話が混在してしまったが、410円になってから需要は増えている。これは確実にふえているということと、レモンキャブだけではなくて、UD車両の導入に伴って、お客様のご利用も大分増えている。それからメニューの中で、ベッドから玄関までというのも私のところはやっている。乗務員にきちんとUD講習を受けさせて、あるいは2級ホームヘルパーを持っている者に対して、地域のケアマネージャーさんと相談し、別料金はいただいているが、ベッドから起こして車椅子にお乗せして玄関までお連れして、玄関から車両まで、そして車両、目的地の病院のエントランスから入り口まで。今、タクシー事業者もメニューを増やして、高齢化社会、あるいはまた交通弱者に対してケアしていこうということでやっている。

- ・委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）：違った観点としては、初乗りの福祉券の話だが、武蔵野ではなく、違うところの障害者団体さんが、やはり初乗りのほうが我々としては扱いやすいのだという発言を直接耳に聞いているので、初乗りにするのか、いわゆるクーポン、金券とするのかというところは、障害者団体さん等にしっかり聞いていただいて、実行していただきたいと思う。
- ・座長：410円に初乗りが下がって、私も何度となくタクシーを使っているが、確かに、NV200を見かけるようになった。今後、そういうタクシー車両が増えて、例えば駅待ちしている中の1台はこういうユニバーサルに対応したタクシーになってくるといところも、今後の展開としては重要ではないか。やはり23区と武三、広いエリアの中の武蔵野ということで考えていったときに、武蔵野市でできることはあるのかといところも、議論になってくるかもしれない。それから、初乗り730円の福祉タクシー券を、410円となってどうするかというところは、まさに委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）のおっしゃるとおりで、これは土地の条件でも全然違うと思うので、どう使われているのかを聞いていただくということでもよいかもしれない。実際に、570円ぐらいのところで大体おさまっているという話であれば、もしかしたら570円券ぐらいにしてしまって、そのかわり枚数を増やすとか。お出かけできる回数が増えるという話になれば、タクシーを使用する頻度は増えるかもしれないし、お出かけする機会が増えるかもしれない。そのため、730円が410円になったときの福祉としての生かし方というのは、そういうところにあるのかなという気もしている。

タクシーは、今までラストワンマイルを支える交通手段でもあったのだが、だんだんと変わり始めてきたというのは、この7年間の一つの変化だと思っており、非常に大事になってくると思う。一方で、そういうラストワンマイルの手段がちゃんと担えるというのは、軸となるバス・鉄道がしっかりと生かされていないと、全面的なサービスに展開できるわけがないのだから、軸となるバス交通というものをどう乗りやすくしていくのかというところも重要なテーマになってくる。

武蔵野市の色々な環境変化を捉えながら、この計画をどう位置付けていくのかというところ、また事務局の中でも検討いただければと思う。

3. その他

4. 閉会