

平成 29 年度

第21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29(2017)年10月20日(金) 15:00～16:30 武蔵野市役所 412会議室

■出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員] 18名 (欠席2名)
[事務局] 武蔵野市交通対策課

■配布資料：第21回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第
第21回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 席次表
武蔵野市地域公共交通活性化協議会構成員 名簿
資料1、2、3 ムーバス年末年始ダイヤの導入について
資料4、5 武蔵野市地域公共交通総合連携計画の網形成計画への移行
について
別紙 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 提言概要
参考資料 ムーバス平成28年度乗客数推移

(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

ムーバス年末年始ダイヤの導入について (資料1, 2, 3 / 事務局)

■1. 概要説明

- ・資料1、2、3に基づき説明。
- ・議事提案に至るまでの経緯について

ムーバスの年末年始ダイヤの導入については、数年前から運行事業者である関東バスより口頭での要望をいただいていた。路線バスでは一般的となっている特別ダイヤだが、ムーバスとしては初めての試みであることから、利用者への説明とご理解、ご協力を得ることにに関して慎重になっていた。

本年7月に関東バス、8月に小田急バスより年末年始ダイヤの導入要望を受け、年末年始時の乗客の利用実態を踏まえた効果的・効率的な運行による、収支の改善や乗務

員の労働条件の改善等を両バス事業者と検証し、利用者に極力影響が少なく、導入効果も得られるダイヤとなるよう検討を進め、本日お示しするダイヤとなった。ムーバスの年末年始ダイヤは、ムーバスの全路線、7路線9ルートを対象とする。

・導入理由

- ① 年間の平均乗客数と比較して、年末年始の期間においては利用者数の減少がみられるため、利用実態に即した運行を行うことにより、効率化とともに収支の改善を図る。
- ② 乗務員の労働環境改善のため。

・変更内容

【対象期間】 年末から年始、12月30日から1月3日までの計5日間。

【周知方法】 12月15日号の武蔵野市の市報、市のホームページでの掲載を予定。

あわせて各停留所やムーバス車内での掲示を行う。

・運行ダイヤについて

【関東バス】

- ・ 昼間の時間帯は通常どおりの運行を基本とし、朝方と夕方以降の時間帯の便を減便。
- ・ 1号路線（吉祥寺東循環）：通常15分間隔のところ、朝の8時から10時台と18時以降を30分間隔とする。11時から17時は変わらず15分間隔の運行とする。合計で12便の減となっている。
- ・ 2号路線（吉祥寺北西循環）：ムーバスで唯一平日と土曜・休日で運行便数が異なる路線であるため、朝方は土曜・休日ダイヤ、日中は平日ダイヤを基本として作成している。朝の8時台、9時台は土曜・休日ダイヤと同じく20分間隔とし、10時から17時は平日ダイヤを移行した12分間隔となっている。18時台は10分間隔が3便となり、その後18時22分以降からは20分間隔となっている。土曜・休日ダイヤと比較し、合計で11便の減となっている。
- ・ 4号路線（三鷹駅北西循環）：通常20分間隔のところ、朝の8時から10時台と、18時以降を40分間隔としている。11時から17時は通常どおりの20分間隔の運行で、合計で8便の減となっている。
- ・ 6号路線（三鷹・吉祥寺循環）：通常20分間隔のところ、朝の7時から10時台と、19時以降を40分間隔とした。11時から18時は通常どおりの20分間隔の運行で、合計で9便の減となっている。

【小田急バス】

- ・基本的には関東バスと同様、朝と夕方の便を減便している。
- ・小田急バスが運行する路線は、関東バスと異なり 1 路線 1 車両での運行となっているため、始発を遅らせて終発を早めるという限られた減便しかできないという実情がある。
- ・ 3 号路線（境南東循環・境南西循環）：それぞれ 7 時台と 20 時台を 2 便ずつ、合計 4 便の減となっている。
- ・ 5 号路線（境西循環、境・東小金井線）：境西循環は 7 時台を 3 便減便、20 時、21 時台を 2 便ずつ減で、合計で 7 便の減となっている。境・東小金井線については、7 時と 20 時、21 時台を 1 便ずつ、合計で 3 便の減となっている。
- ・ 7 号路線（境・三鷹循環）：7 時と 20 時、21 時を 1 便ずつ、3 便の減となっている。
- ・ 年末年始の乗客者数について

年末年始ダイヤとする 12 月 30 日から 1 月 3 日の 5 日間、1 日当たりの乗客数をみると、年間平均の 1 日乗客数と比較して少なくなっている。ただし、1 号路線や 2 号路線など吉祥寺方面を通る路線については、1 月 2 日だけは年間の平均乗客数よりも多くなっている。この点に関しては、年末年始の乗客の利用状況は、朝晩の通勤・通学の利用者が少なくなる「休日」の利用形態に近いのではないかと考えているため、朝方と夕方の時間帯を減便するという、今回お示した年末年始ダイヤの内容で十分対応可能なのではないかと考えている。

■2. 質疑応答

- ・ 座長：ムーバスの運行便数を年末年始、12 月 30 日から翌年の 1 月 3 日まで減らしたいということだが、3、5、7 号路線（小田急バス運行）に関しては、始発時刻を繰り下げて終発の時刻を繰り上げて本数を調整する。1、2、4、6 号路線（関東バス運行）に関しては、昼間の時間帯の便数は維持するが、朝、晩については便数を減らすということで対応するというご提案であったと思う。
- ・ 委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）：指針に対しては、とても理解するというか、ぜひやってもらいたい。労働条件改善ということがあるので、私の立場としてはやっていただきたいというのが前提だが、気になったのは、毎年 30 日から 3 日実施するのか。それとも、今年の曜日などを見て 30 日から 3 日になっているのか。来年になったら変動があるのかどうか確認したい。
- ・ 事務局：毎年、12 月 30 日から 1 月 3 日の 5 日間実施する予定である。

- ・座長：そうすると、年によって曜日の並びが変わることもあるが、それにかかわらず、この期間は固定的にこの年末年始ダイヤで運用するということでよいか。
- ・会長：そのとおりであるが、今回、年末年始ダイヤの導入は初めての試みであるため、当初、バス事業者さんからはもっと大幅に減便するようなご提案はあったが、激変緩和ということもあって、配慮をいただき、今回提案させていただいた内容となっている。今回の実績を踏まえて、もっと減便しても大丈夫だという判断ができれば、そのような方向で対応したいというようなことも考えている。
- ・座長：確かに労働条件というところで、今全体的に乗務員が不足しているという状況の中で、特に年末年始をどうするのかというのは、実は東京都ではないが、同じ関東地方の自治体の地域公共交通会議でも上がってきたことがあった。少し気になるのが1月2日である。おそらく、お店が初売りの日にぶつかっていて、特に1号、2号の吉祥寺路線については、1カ月の中でもトップ1か2ぐらいの人数になっている。例えば小田急バス運行路線だと、確かに通勤需要や帰宅需要は少なくなるので、正月ダイヤは始発を繰り下げて終発を繰り上げるというのはよくやっていることであるし、このパターンは理解できる。
一方で、関東バス運行路線の1号路線と2号路線は、2号は10時台から1時間5便運行になるため余り混乱は起きないと思うが、1号は店が開店しているような10時の時間帯がまだ30分に1本ずつというところが少し気にはなる。初売りの日だと、お店の開店時間をずらしてスタートすることもあり得なくはないと思っている。昼間の時間帯、買い物や初売り需要は便数がおおむね維持できているので良いと思うが、1号路線、もとに戻す時間が遅いのではないかと気がなったが、事務局はどのような見解なのか。
- ・事務局：座長が言われている10時台が私ども事務局としても懸念していたところである。ただ、確定ではないが、時間別のICカードの利用を関東バスにデータとして出しているだけで、年間の比率で、この時間帯はICがこれだけ使われているので、現金と回数券の利用者はこれぐらいだろうと推計できる。その推計から判断した中では、1月2日の10時台は確かに利用者は多いが、何とかこの便数で吸収ができるのではないかと考えている。
- ・座長：ムーバスの場合、ICカードの利用率が半分を超えているので、時間帯別の利用者がおおむね推計ができるということで、1月2日の人数は多いが、10時台の段階だとそれほど多くはないから吸収はできそうだと、そういう判断でよろしいか。
- ・事務局：そういうことである。

- ・委員代理（関東バス株）：実績から見ても、時間帯別の資料をこちらから提供させていただいているが、先ほど事務局が言ったとおりに吸収は可能ではないかと考えている。

■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

武蔵野市地域公共交通総合連携計画の網形成計画への移行について

（資料4，5／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料4と資料5に基づき報告。

現行の連携計画を法定計画である網形成計画へ移行させることについては、前々回の協議会（平成29年3月7日開催 第19回協議会）で報告させていただいたところである。この間、事務局では、現行計画のブラッシュアップと新たに取り組むべき施策の抽出、そして、それに関する検討体制並びに移行に向けた手続方向などについて、副会長（座長）にご相談に乗っていただき、ご教授をいただいていた。

連携計画の策定は平成22年3月であり、そのときからの経過年数を踏まえて、今年度内の移行を視野に入れていたが、単に移行するのではなく、新たな視点を組み込んでより実効性の高い計画とするために、今年度は前提となる計画のアウトラインについて、市の内部での議論や調整を進め、実態や課題の抽出と共有化を図っていきたいと考えている。

来年度の平成30年度に分科会を立ち上げさせていただき、30年度、31年度の2カ年をかけて都市部ならではの課題やニーズを抽出した上で、時代の変化に対応して地域の実情に即した網計画となるよう、じっくり腰を据えて丁寧に検討していきたいと考えている。参画いただく分科会のメンバーは、交通事業分科会を軸に選出していきたいと考えている。

■2. 意見交換

- ・座長：今、武蔵野市で策定しているのは地域公共交通総合連携計画で、これからその改定をしようとする、地域公共交通網形成計画に名称が変わる。これは今の活性化再生法に基づく法定計画が地域公共交通網形成計画であるということが理由である。地域公共交通網形成計画（網計画）と従来の連携計画で何が違うのかというと、個人的には余り大きな違いはないのではないかと考えている。何が一番重要なのかというと、武蔵野市で平成22年に連携計画を策定してから間もなく8年が経過しようとしている中で、色々な新しい問題が出てきている可能性がある。そのようなものに対してどう応えてい

くのかというところが新しい計画の中には盛り込まれることになるかと思う。

まず「コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携」は、そもそも武蔵野のような面積が狭く、かつヘクタール当たりの人口密度が百数十人というところは、今のまちの構造を考えると、ここに対して交通が何をするかということは少し課題が違うのではないかと見ている。私が今働いている福島だと、こういうことは考えなければならぬのだが、武蔵野市の場合は重視できないだろうと思っているし、一方で、「地域全体を見渡した面的なネットワークの再構築」というふうにあるが、市の外側に伸びているバス路線も多い中で、鉄道も市外に伸びているし、ムーバスでさえ小金井市や三鷹市に乗り入れているという状況があるので、武蔵野市単体の計画の中でネットワークの再構築という話には恐らくなりにくいと思う。

とはいえ、「まちづくり」、いわゆるコミュニティの形成であるとか、あるいは観光だとか、そういうところについては当然ながら視野に入れていく必要はあるし、「地域特性に応じたさまざまな交通サービス」については、たとえば以前タクシーをどう活用していくのかという議論も出てきたが、タクシーも計画の中には明確に位置づけられるため、そういったもので多様なサービスがどう創造できるのかということも新しく検討する事項になろうかと思う。

そういう点で、今事務局にキーワードとしてお示しいただいている、高齢者、子育て世代、インバウンド対応、このあたりは今まで弱かったという整理をいただいている。

・座長（別紙「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 提言概要」について）：今、この地域公共交通網の形成というところについてどういう論点というものが整理されているのかということを紹介したい。「地域公共交通の活性化及び再生」というのは法律の名前だが、その将来像を考える懇談会ということで、委員の方々がフリーな立場から様々な意見を述べていったものである。この懇談会ができた後、これで新しい政策に向けて国が何を考えるのかというのは、この後動いてくるものであると認識をしている。

活性化再生法という今の武蔵野市の連携計画の根拠となっている法律が、2007年にできた。武蔵野市の場合は計画を作成しているが、作成していない自治体も少なくはないし、10年で人口の動態も変わり、技術革新も著しい。例えば10年前であったら、私たちの携帯電話は、やっと画面がカラーになったと喜んでいた時代であったが、今であればスマートフォンをお持ちの方が圧倒的に多くなってきているし、スマートフォンのアプリで、

例えばタクシーを配車するサービスもある、という時代となった。あるいはムーバスも含め、バスや鉄道の時刻も容易に検索でき、それが地図上で表示されるような経路検索サービスも10年前と比べると飛躍的に進歩している。そういう技術革新もあって、まだ議論すべき点、やるべき点というところはたくさんあるのではないのかというところが問題意識になる。

そこで、この懇談会の中では、地域公共交通を活性化するためにどういう方向性があるのかということをも3点挙げている。1つが「地域公共交通ネットワークの形成のあり方」とあり、先ほどもお話ししたように武蔵野市は地方都市ではなく高密な都市であるため、おそらくここの「交通圏全体を見据えた再構築」と「地域の実情にあったネットワークの形成」というところはそんなに大きくはないのかもしれないが、「効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成」というところが重要だと思っている。効率性と生産性を皆さん混ぜて捉えてしまうが、全く違うものである。例えば先ほど出てきていたムーバスの年末年始の話は、恐らくどう効率的にやるのかというところが議論になっていると思う。しかし一方で、ムーバスの事業全体を考えると、効率性だけを考えていたらまずいわけで、生産的であるということが非常に重要である。生産的であるというのは、ムーバスという事業をやることによる成果があって、その成果に対してどういう資源が投入されているか。その成果の大きさに対して資源がリーズナブルである、合理的に提供されている状況、これが生産的であるという考え方となる。

ただし、バス会社の方々のご案内だと思うが、このエリアだと恐らくないと思うが、バスの補助金を国からもらうという場面がある。そのときに生産性向上に対する方針を書いてくださいということが今回から義務付けられた。他方で、生産性とは一体何かというところは、実はまだこの検討会、懇談会の中でもきちんと議論がし切れていないというところがある。

しかしながら、今お話しした成果に対してどれだけリーズナブルに提供できるのかということは、成果をいかに大きくできるかという話と、経営資源というものをいかに合理化できるかという話の両面で実施しなくてはならないというところは、一般の経営学でも言われていることのため、目指していかなければならない。ただ、そのときにバス会社あるいはタクシー会社単独でできること、できないことというものがあるので、例えば武蔵野市がそこにかかわることによって達成できるものがあるとなれば、あるいは生産性が上がりそうだということがあるとなれば、この網計画の中に盛り込んでいくという流れで考えていただけるといいのかなと思っている。

それから2番目に、「公共交通の利便性の向上と需要の創出」というところがある。例えば「データの収集、共有、分析、活用」とあるが、これは先ほど議論の中でもICカードのデータを使って時間帯別の乗降者数を見てきたように、現に今、首都圏ですと、PASMO、Suicaは普及しているため、ICカードのデータをベースとしたような議論もできるかと思う。10年前の段階では、ICカードのデータは使えなかったもので、今回、計画を設計していくに当たっては、そういうデータの活用もあり得るかと思う。

「域外からの旅客の誘致」については、ムーバス、あるいは一般のバス路線やタクシーにしても、この武蔵野市の場合には、他の自治体や首都圏の外側から来る方、また外国人観光客の方もたくさん来ている。そういう方々がサービスとして利用しやすくするためにはどうするのかということもある。

また3番目として、「運転者の不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段」ということもある。ムーバスの車両の更新は進めてきたが、そういうものもこれから定期的に出てくる話なのかもしれない。完全な自動運転というのは、おそらくこれだけの密度がある市街地で運用できるのは、まだこの計画を立てる期間中には無理だと思っているが、高齢者あるいは子育て世代の方々の移動手段として、混雑しているところであるがゆえにそういう問題が出てくるわけだが、どのような形で持続的にやっていくか。今はレモンキャブなどがあるが、そのレモンキャブやムーバスのすき間を埋めるようなものも、もしかしたら構想していかなければならない場面が出てくるのかもしれない。高齢社会になればなるほどムーバスをさらにきめ細やかに、色々な地域で走らせて欲しいという話が出てこないとも限らないし、今までもこの協議会の中で経路の延長や迂回運行等を実証実験でやってきたという経緯もある。そういうときに我々としてそれをどう受けとめていくのかというようなことも決めていかななくてはならないのかと思う。

「高齢者の移動手段の確保」については、別途高齢者の移動手段の確保の検討会ということで、6月末に中間取りまとめが出ている。これも国土交通省のホームページに出ているし、私も参画したが、細かい点はそちらでまたご確認いただければと思う。

最後に、では具体的に地方公共団体あるいは国、交通事業者として一体何をやっていかなければならないのかということが幾つかこの提言の中に書かれている。交通事業者の経営力の強化はそれぞれやっていきつつ、先ほどもお話をしたように、生産性を高めるという視点の中で、例えば地方行政、武蔵野市であれば武蔵野市としてかかわれる部分は一体どういうところにあるのか、こういうことを議論していくことになるだろうと思っている。

それから、地域の方々、これは住んでいる方、地域で働いている方もそうだが、やはり皆さんとかかわっていく中で何かイノベーションが起こせないのかというようなことも書いてある。地方部の路線だと、そもそもお客さんがなかなか乗らない中から勝負していくため、「乗って残す」といったことが書かれているが、武蔵野市の場合には攻め方が違うのかもしれない。

「国から各主体の後押しと環境整備」のところでは、「地方自治体の実行力の向上」の項目の中で、国として行政の方々に対する研修会を行っている。また、初めて自治体の担当者になった方向けにオンラインで地域公共交通の知識を学んでいただこうとか、あるいは交通事業者の方の中で、初めて営業担当で地域公共交通会議にかかわる方々にどのようなモチベーションで臨んでいったらいいのかというようなことをわかりやすく伝えるようなオンライン講座をつくれなのか、というものを本省は考えている。そうした形で、自治体や事業者の方々のモチベーションをしていくというようなことも国として考えているという流れはある。

こうしたところが今、国としての論点でもあり、少し地方的に書かれているところもあるため、武蔵野市に合わない部分もあるかと思うが、来年度から分科会という形で立ち上がっていく中で、皆さんと色々な議論ができていけばいいのかなと思っている。

- ・委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）：キーワードの中にインバウンド対応と書いてあるが、これはどういうイメージを持って捉えているのかというのを聞きたいのが1点ある。

また2点目に、キーワードの中で高齢者、子育て世代というのが、今回の連携計画をやっている中で、どんどん芽生えてきた大きなキーワードだとは思っている。しかし、武蔵野市だから、というものが何なのかというものはないのかなと思う。

観光の話だと、東京商工会議所が観光ガイドの検定をやっており、この周辺では深大寺植物園等が出てくる。観光の観点というのは、これは市が立てる計画のため、余り私どもが飛び超えてしゃべるのは非常に申しわけないが、例えば、年に1回大きなスペースでこういうイベントをやるという場合、そのときに交通がどうかかわっていくとか、そういうところをもし考えているのであれば、まだスタートしているわけではないと思うので、ぜひ提言したい。今日、武蔵野市の事業者の代表の方が来られているわけなので、武蔵野市だからというものをぜひ発言してもらって、こういう町になってほしいというものを聞きたいと思っている。

- ・事務局：インバウンドの対応については、今、2020年の東京オリンピック・パラリンピ

ックに向けて様々な事業者と連携しながら、どんな事業が展開できるかという協議をさせていただいている。この網計画の中では、やはり観光バスも含めて、実態として吉祥寺で大型の観光バスの利用がどれだけされているのかということが、町場からもその対応を市としてすべきではないかといったご意見をいただいている。

市としては、その実態の把握がしっかりとできていない状態であるため、来年、主要な交差点を中心とした交通量調査をする予定がある中で、観光バス等の実態調査を少ししてみたいと思っている。その実態を把握した上で、どういう対応ができるのかということは今後考えていきたい。その中で、この網計画の中ではインバウンドを含めた対応をどういう形で書き込んで、施策として展開できるかということは今考えているところである。

・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：これからの老人、子供たちは、交通の面では、私の個人的な感想ではもう行き渡っていると思っており、看護等の送り迎えを見ている、十分それぞれの施設でやっていると思うし、これから公共でやっていく必要性はそれほど感じていない。ただ、発展はしていったらいいと思っている。

・委員（武蔵野市老人クラブ連合会）：高齢者に対して、ムーバス等の運行時間は、今の時間割でおおむね良いのではないと思う。自分のことで申しわけないが、武蔵野市としては一番端の、三鷹市と小金井市との境のようなところに住んでいるが、武蔵境の大型店舗に買い物に行く、または駅へ行くようなときはなるべく歩くようにし、帰りは必ずムーバスを利用して帰ってくる。私も高齢者の仲間入りをしており、今20分間隔で西回りを利用しているが、時刻的には年末年始にかけても今までと同じような時刻表で運行していただければありがたいと思っている。

・委員（レモンキャブ運行管理者）：今日、吉祥寺で大きな事故があったようである。吉祥寺の南口については、ソフトではなくハードの面で、かなり歩行者が多いし、その辺の開発といったものは、武蔵野市としてどういうふうを考えているのか。あの辺は人口も多いし、吉祥寺の買い物客等の市の今後の対応、吉祥寺の南口に関してはどうかわかる範囲で教えていただければありがたい。

・会長：北口と比べると、バスロータリーのない状況がずっと続いている。なぜこういう状況になったかということ、吉祥寺については、昭和40年代に連続立交ができて、その後、再開発があって、それで大きく南も取り入れた都市計画の案が示された。ただし、それはやはり地元の反対もあって実行できなかった。そうした状況の中で、折衷案として今の北側を中心とした吉祥寺大通り、B道路、そういったところの開発で済ませてしまっ

たということが今につながっているという大きな問題がある。

それともう一点、井之頭通りがほかで22メートルの幅員がある。ところが、吉祥寺のエリアに入ると14.5メートルと、要するに縮小された形での都市計画で決まったため、あれ以上道路を広げるということになかなかならなかったというところが、現状の問題を大きくしている。その関係で、どうしてもバスをパークロードに入れなければ一気に近付くことができないという状況になってしまったので、実は、平成12年にそこに暫定的なロータリー、乗り場をつくろうということで、今、用地買収が約6割ほど進んでいる状況であるが、なかなか地権者との合意形成が図れない状況である。

とはいえ、それで市街地再開発として全体を開発できるかということ、なかなか大きなリノベーションができないという状況も実はある。なぜかということ、やはり幹線道路が真ん中にある関係があって、それを跨いだ土地利用となると、一元化された機能で都市施設を展開できないという問題があるので、とにかく降車のバスターミナルをつくるということを前提にしながらこの10年ずっとやってきているという状況である。そろそろ決着をつけなければならない状況も出てきているため、現在では、こういった方向の中で考えている。

- ・座長：今回の計画の改定というのは、各計画期間が32年度までと一緒だったということもあるが、市民交通計画という、ハードを含めた武蔵野市全体の交通計画の一番の親計画になるところで、その公共交通分野がこれから改定する網計画であり、プラス交通安全計画がある。この交通安全計画についても、年によってこの会議の中に出てくるが、この3つをきちんと連動させ、ハードとネットワークとソフトがうまく連動してくるような政策体系になっていくと、非常に見通しやすくなってくると思っている。そのため、そういうところを意図しながら分科会の中で議論が深められるといいと思う。

それから、先ほど委員（全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会）から、インバウンド対応のお話の中で貸切バスの話があった。実は今、私は台東区の観光バス対策協議会の会長も務めており、浅草地域は1日大体200台以上流入してくる観光バスをどうマネジメントするのかということ、地元の皆さん等の協力を得ながらやっているが、実は、9月末に30数名のうちの学生と、2日間張りついて、ナンバープレートから車種から会社名まで全部記録するという大調査をやったところで、色々なことが見えてきた。

特にインバウンド対応のバスは、大変遅れる。そうすると、駐車場や乗り場の予約システムがあっても、遅れてくるということを加味しながらやらなければならない。そこで、もしも受け入れ先がなければ、結局観光バスは、回送運行をずっとして待っているとい

うような実態が見えてきた。ということは、その分実働時間が長いわけで、道路にそのバスが走っているわけだから、道路環境に負荷を与えているというようなことも見えてきているので、それをこれからどういう形で改善をしていくかというところを、これから課題提供しなければならないと思っているところであり、観光バスの話というのは難しい議論があると思っている。

観光バスだけではなく、普段の公共交通の中でもインバウンド対応についておもしろいニーズがある。たまたま国交省本省の旅客課である検討会があり、その中でホテル業の組合の皆さんからインバウンド対応と公共交通というときに出てきたご意見として、外国人観光客の方は大きなキャリーバックを結構お持ちだということで、おそらく今、観光バスの大きな需要というのは、実は頭打ちの状態にある。銀座は対前年でマイナスに振れているという話がある。要するに、日本旅行に慣れてきた外国人観光客の方が2回目、3回目に日本に来るときには、もう団体旅行ではなく、日本人と同じように個人旅行をし出しているということである。

そうしたときに、タクシーをホテルから使おうとする方がいるらしいのだが、普通のセダン型のタクシーが配車されると、キャリーバックが積める量は限界があるので、車種指定ができればいいということで、外国人の方の中には、日本交通さんのものだと思うが、「スマホでタクくん」を使うときに車種指定ができる。それを使って、ワゴン型、最近だとジャパントクシー、NV200等色々車種があるので、そういう車種を選んでいる方がいたということも見えてきた。やはり通常のタクシーの車両や、アプリについてもインバウンド対応の中では論点になってくるのかな、という経験もあり、昨年度末にそういう議論をやっていた。ここは本当に、色々な観点があると思っている。

この検討は30年4月、来年度から分科会の形で着手をさせていただくということと、交通事業の分科会のメンバーの皆様をベースに議論を重ねていくという事務局説明もあったので、ご協力をお願いしたいと思う。

3. その他

- ・特になし。

4. 閉 会