

平成 30 年度

## 第 23 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会

### (1) 開催概要 (文中：敬称略)

■日 時：平成 31 年 2 月 19 日 (火) 10:00～11:30：武蔵野市役所 西棟 8 階 813 会議室

■出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員]16 名

[事務局] 武蔵野市交通対策課

■配布資料：第 23 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 23 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 席次表

資料 1	武蔵野市地域公共交通網形成計画策定に向けたスケジュール (案)
資料 2	ムーバス運行ダイヤについて
資料 3-1	ムーバス年末年始ダイヤ発車時刻比較一覧表 (関東バス)
資料 3-2	ムーバス年末年始ダイヤ発車時刻比較一覧表 (小田急バス)
資料 4	ムーバス乗客数の比較 (H28-30 年度年末年始)
資料 5	年末年始ダイヤの効果について
資料 6-1	ムーバス OD 調査分析結果 (関東バス)
資料 6-2	ムーバス OD 調査分析結果 (小田急バス)
資料 7	ムーバスダイヤ改正 (案) 比較【土休日】(関東バス)
資料 8	ムーバスダイヤ改正 (案) 比較【1 号路線】
資料 9	境南西東循環時刻表 (改正案)
資料 10	運転士募集事業
参考資料	ムーバス乗客数 H30 (GW 期間：4/28～5/6)

### (2) 会議の概要

#### 1. 開 会 (事務局)

■1. 会長あいさつ

## ■2. 配布資料確認

### 2. 議事

#### (1) 協議事項

- 1. 地域公共交通網形成計画の策定スケジュールについて [資料1]
- 2. ムーバス運行ダイヤについて
  - ・GWダイヤについて [資料2, 3, 4, 5]
  - ・休日ダイヤについて [資料6, 7]
  - ・1号路線吉祥寺東循環のダイヤ見直しについて [資料8]
  - ・3号路線境南西循環の時刻表改正について [資料9]
- 3. ムーバス運転士の確保に向けた取り組みについて [資料10]

#### ■1. 地域公共交通網形成計画の策定スケジュールについて

##### 【資料1】

- ・資料1に基づき説明
- ・来年度網形成計画を策定していくにあたり、協議会を5回程度、分科会を6回程度開催することを予定している。
- ・計画策定の基礎資料とするための実態・ニーズ把握調査を5～6月頃に実施し、速報を分科会で報告した後、取りまとめたものを協議会で報告したい。
- ・9月を目途に計画素案、12月を目途に中間まとめを作成する。
- ・中間まとめ後にパブリックコメントを募集し、その意見を反映させて、最終的な計画を作成し、3月に答申を行う。

#### ■2. 意見交換

- ・委員（東京ハイヤー・タクシー協会武・三支部）：武蔵野市はどうしてもムーバスが話題が多く、今日の議事2以降もムーバスのテーマが占める割合がとても大きい。私はタクシー事業者を代表してきており、この会議にも何年も出席をしているが、タクシーも公共交通事業であり、いつも残念だと思っている。参考までに三鷹市では三鷹駅南口ロータリーの運用の見直しを今行っており、先週の分科会で、2019年の4月1日以降、三鷹駅南口ロータリーの運用の見直しの協議があった。これはとても時間がかかったが、元々はタクシーの乗務員

とバス事業者の労働組合の話し合いから生まれて、それをきっかけに市の会議で取り上げられたものだ。具体的に言うと、三鷹駅南口のタクシー乗り場を一つ返上する。三鷹駅南口はタクシー乗り場が二つあるが、一つを返上してバスの待機場に生まれ変わらせる。そうしないとロータリーの中が動けないことは小田急バスも知っている。その他にバス乗り場の変更やタクシーの進入路の見直しを、2021年を目標に行うということがほぼ決まっており、本会で承認を受ければそのままスタートする。前から言っているとおり、武蔵野市も40年前と比べて、人口動態から車の大きさ、人の流れなど、大きく変わっている。今後の地域公共交通網形成計画の中では、特に吉祥寺駅周辺の東西南北にある大きな道路の交通量などもよく調べて、バスだけではなく、乗用車やタクシー、歩行者も含めて事故が起きないように、あるいは効率のいい街の中での車の流れや人の流れも計画の中に入れてもらいたい。私達が昔から言っている、万助橋から吉祥寺駅前交差点までのバス専用レーンに、実車タクシーの走行を認めてもらいたい。実際には小田急バスの労働組合もデータを取って、実車タクシーの走行は無理ではないと言っている。混雑する時間は短い瞬間だから、バス専用レーンにタクシーの実車を通して問題はないのではないかという数字も非公式ではあるがでてくる。吉祥寺駅南口の井の頭公園から新川に向けてマンションが多く建ち、高齢者の利用も多いため、この問題も市で取り上げてほしい。タクシー利用者の方にも目を向けて、今後の会議の中で取り上げてもらいたい。

- ・事務局：吉祥寺通りの実車タクシーの走行については、従前の年次計画の中にも載っている事項であり、市としても考えていきたい部分だ。交通実態が把握しきれていないこともあるが、直近では平成30年11月に当該交差点の交通量調査を実施している。また、渋滞長・滞留長も併せて調査を行っているので、交通混雑を時間帯別に示せるのではないかと考えている。決してこの協議会の中でタクシー事業を軽視しているということではない。すべての公共交通がオールウィンになるような施策をしていかなければいけないと考えている。どうしても交通規制などの問題が絡んでくるので、関係各所と連携して検討していきたい。
- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：今のタクシー関係の話は理解したし、私も自家用車を運転することも多くあるのでよくわかったが、実車や空車という言い方は専門家でないとうわからない。お客が乗っている車を実車と言う、ということをお先に説明してくれるとうわわかりやすいと思う。駅前広場のバスとタクシー両方とも公共交通機関だが、それをどういう風にすみ分けるのかが問題だと思う。バスやタクシーもインフラだが、基本的なベースのインフラである道路や駅前広場をどういう想定で作っていくのかということが問題だと思う。前回の協議会資料の最後に今後の取組イメージとして駅前広場の整備などが書いてあった

が、一番問題なのは吉祥寺駅南口に全く広場がないことだと思う。要するに、災害時の優先道路に指定されているはずの井の頭通りの2車線のうち1車線はバスの始発停留所があるため、長時間バスが停車し、ずっとバスのために使われてしまっている。1車線しかない道路を災害時の優先道路にするというもおかしい。この議論とは内容がずれてしまうかもしれないが、吉祥寺駅南口の井の頭通りとバスが走っている狭い道の細長い三角地帯全体を駅前広場に作るぐらいの気持ちで考えないといけない。地元の方々はあそこにぜひ広場を作ってもらいたい、あるいは武蔵野公会堂の建て替えにあわせて近隣の古くなったマンションに住んでいる方々も再開発に応じてもいいという考えの方が多いと聞いている。そういう意味でバスとタクシーのすみ分けも大事だが、それ以前にベースとして吉祥寺駅南口の駅前広場をどのくらい用意してくれるのかということがわからなければ、相変わらず道路上に始発停留所が並んでいるままである。ムーバスも水道道路沿いの丸井の前に停留所がある。そういう意味では道路混雑の問題にとっても影響すると思う。特に井の頭通りは戦前の規格なので、16メートル幅とか22メートル幅ではなく、中途半端な15メートルぐらいの幅員しかない道路だ。そういったことも含めて交通網形成計画を考えたほうが良い。そのなかでこういう駅前広場がほしい、ということも触れたほうがいい。バス事業者はいろいろな駅に出入りして仕事をしているから知っていると思うが、吉祥寺駅南口はひどい状態で、そういうインフラが整備されないで、良い公共交通サービスが出来るのか疑問だ。

- ・事務局：簡単に南口の状況について説明すると、井の頭通りにはバス停が8箇所ほどあり、市でも改善するために南口の駅前広場の用地買収に入っているところである。しかし、8箇所のバス停全てが駅前広場に入るかというところではない。将来的には、北口も含めた全体として考えていく必要がある。地域公共交通の今後の計画の話だが、インフラ整備ということも当然他の部署でやっており、この委員会はあくまでも現状の中で公共交通をどうしていくかという場であるので、将来的に市もインフラ整備をしていきたい、併せて井の頭通りの8箇所のバス停もトータル的に次のステップとして考えていきたいというところもあるので、ご意見として承る。
- ・座長：地域公共交通網形成計画というのは、実は東京都内で策定としている自治体数は多くはない。23区と武蔵野・三鷹という枠組みでいくと、おそらく作ろうとしているのは武蔵野市くらいかもしれない。それがどういうことかという、移動手段の確保をどう進めていくのかということがこの網形成計画の根本にあるが、一方で武蔵野市がなぜ網形成計画を作っていくのかという、ムーバスがあるからという理由もゼロではないが、それだけではなく、武蔵野市がスプロールのなかで密集した市街地を展開してきたという背景がある。例

えば、道路や駅前広場といった場所が十分に確保できていないことで混雑が発生している、あるいは吉祥寺駅南口の道路空間の使い方に問題がある、という構造がある。そういうところがボトルネックとして交通上の支障になり、ムーバスにしてもバス・タクシーにしても運用が難しくなっているとする、それは市民の足にいい影響を与えない。道路や空間をどうしつらえていくのかという話と、移動手段をどう確保していくのか、使いやすくしていくのかという話をどうやってうまく橋渡ししていくのかということが求められているというのが武蔵野市の課題である。その辺りについても、皆さんの意見を聞きながら、あるいは市役所の中でも色々な部署で色々な取組をしていると思うので、政策を横断させることでうまくいく側面というのがあるはずなので、そういうことも含めて検討していく1年間にしていきたい。

- ・会長：関連して、現在、市の長期計画を策定している。尚且、それに付随する色々な計画の改訂が予定されている。その中にこの会議の意見を反映させていくというのが一つの目的で、吉祥寺についても、吉祥寺グランドデザインという計画を十年目にして改訂しており、委員の指摘にあった南口の駅前広場の件や北口広場のさらなる利用のあり方というものもその中に位置づけていきたいと考えている。南口については、都市計画決定もされている中で、道路法に基づいて買収を進めており、今半分ぐらい済んでいるので、もう少し進むと都市計画法に基づく行政代執行等をやらなくてはいけない可能性がでてくる。そういうことを含めて、長期計画や吉祥寺グランドデザイン、都市計画マスタープランなど色々な計画の改訂の中に、今のご意見を交通網形成計画として位置づけていきたい。三鷹駅北口についても、スペースが小さいという指摘があり、三鷹駅北口街づくりビジョンというのを公表しており、その中に北口広場の拡充の計画もある。公共交通と一般車を分離するという考えもある。まだ補助幹線道路が完成していないので全体の広場の計画には至っていないが、道路が完成すれば一般車と公共交通を分離するという考え方もあるので、そういうことも反映させていきたいと考えている。忌憚のない意見や課題を出してもらい、網形成計画に反映させていきたい。
- ・委員（健康福祉部長）：かなりタイトなスケジュールだという説明があったが、前回の資料5で今年の5～6月に行われる予定の調査というのは全部で9項目あった。それを全て5～6月に実施してその取りまとめを6月中に行い、6月の交通事業分科会で速報をだして、7月の第2回協議会には結果報告があつて、その調査結果を基にして計画策定に向かっていく、ということだとかなりタイトと言うかハードな日程だと思っている。現時点である程度着手されているのか、どんな準備が進んでいるのかということがわかれば教えてほしい。

- ・事務局：現在は、協力してもらうコンサルを選定するプロポーザルの準備を進めている。9項目全て今年の5～6月に行うのかという質問だが、項目1・2の取り組み実績の整理分析や既存資料データの整理分析等は今年度からすでに分科会で整理や分析をしてもらっている状況である。想定とはなるが、プロポーザルで4月上旬に協力してもらうコンサルを決定し、利用者アンケート調査等は5～6月のスケジュール内でやっていきたいと考えている。ヒアリングに関しては、後ろにずれこんで6～7月頃になるかもしれないが、市民の方へのアンケート調査は示したとおりのスケジュールで行いたいと考えている。
- ・座長：網形成計画を策定するための調査は、国の調査計画等を活用する場合も大概1年のなかである程度やりきる。まずこれを優先的に調査しておかなければいけないとか、あるいは調査する時期を選ばなければいけないものについて議論する必要がある。この後の案件にも関わってくるが、今年は4～5月に大型連休があり、その時期は人の動きが違ってくるので、その時期にかからないように量的な調査を実施したほうが良いと制約条件が出てくる。そのあたりの管理をしっかりとやるというのが大前提になる。出来るだけ早く、協力してもらう会社を選定して進めてもらいたい。それでは、皆様からいろいろな意見をいただいたので、それを踏まえながら来年度一年間をかけて網形成計画の策定を進めていきたい。

### ■3. ムーバス運行ダイヤについて【資料2、3、4、5】

#### ・GWダイヤについて

#### ・資料2、3、4、5に基づき説明

- ・来年度のGWは天皇の即位の日等が休日となることに伴い、4月27日から5月6日までの大型連休になるため、年末年始と同様に利用者が減少することが想定されるので年末年始同様の特別ダイヤで運行を行いたい。
- ・対象路線は全路線、対象期間は4月27日から5月6日までの10連休を想定している。
- ・平成30年のGW中の乗客者数は、便によって多少ばらつきはあるが、半数以上の日が通常時より1便平均乗客者数が少ない。
- ・GW中の運行は年末年始同様、関東バスは資料3-1、小田急バスは資料3-2に示したダイヤで運行を行うことを提案する。
- ・年末年始の乗客者数は、平成29年度と比較すると、2号路線と3号路線境南西循環路線を除く全てのダイヤで乗客者数が増加している。
- ・資料5は、年末年始ダイヤを導入することによる運転士の労働環境の改善、および運行経費の削減の効果を示している。運転士の乗務時間と走行キロの合計で約15%削減できてい

る。月間を通して乗客者数は微増かほぼ変わらない状況にもかかわらず、乗務時間及び走行キロの削減が実現できていることから、運転士の労働環境の改善および効率的な運行ダイヤであると考えている。

#### ■4. 意見交換

- ・座長：1つ目の案件がGW期間中、今年の場合には4月27日から5月6日になるが、すでにこの協議会で同意され導入している年末年始ダイヤをここにも適用したい、という提案だった。この件に関して意見・質問をいただきたい。
- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：資料によって、乗務時間と走行キロが減ったというのはわかるが、それと乗務員の仕事が楽になったかどうかの相関がこれだけではわからない。
- ・座長：事務局よりも現場の皆様に聞いたほうが良いと思う。
- ・委員（関東バス(株) 取締役運輸部長）：年末年始ダイヤをすることによって、平日ダイヤより1時間に2本ダイヤが減ることになる。1時間に2本ダイヤが減ると、約3～4人の乗務員を補充せずに運行できるため、乗務員が不足しているところでは、乗務員を休ませることができ、足りないところは対応することができる。ぜひとも、4月27日から10日間と長い期間になるが、年末年始ダイヤで取り組ませてもらい、その結果をまた検証してもらいたい。
- ・座長：特に異論がなければ、年末年始ダイヤをGW中にも適用する方向で取りまとめたい。これもまた、年末年始ダイヤと同様にこの協議会でどういう状況だったのかを報告してもらいたい。こういうのは、走行距離が何km減ったかというのでは非常にわかりにくい。乗務員がどれだけ休めているのかということは非常に大事だと思う。一方でこれからは働き方改革の影響を強く受けざるを得ない。モニタリングもこの協議会でしっかりやっていきたい。
- ・ **休日ダイヤについて【資料6、7】**
- ・ムーバスは運行開始以降、2号路線を除き、全路線で休日と平日と同じダイヤで運行を行ってきたが、平成29年に行ったOD調査の結果を分析したところ、平日と休日では利用者の需要が大きく異なるということが判明した。
- ・小田急バスのOD調査の分析結果
  - ・全ての路線で、早朝の時間帯7～9時台と夜の時間帯の乗客者数は日曜日が少ない。
  - ・日曜7時台は、1便に2,3人と1台のバスに数人しか利用者がいない。
  - ・このような状況を踏まえ、小田急バスと休日に関しても年末年始ダイヤを導入し、年末

年始ダイヤを土日の休日ダイヤという形で運行できないか検討している。

・関東バスの OD 調査の分析結果

- ・ 2 号路線はすでに休日路線を導入しており、現状のまま変更はしない予定である。
  - ・ 4 号路線は 18 時台以降から利用者数が減っており、20 時台だと平均 11 人程度である。
  - ・ 4 号路線の 20 時台は、10 分と 50 分の便を減らして、3 便のところを 1 便に減らしたい。
  - ・ 6 号路線は、日曜日の 7・8・9 時台がかなり利用者数が少ない。
  - ・ 休日ダイヤ改正案では 7 時台の運行は行わず、8 時台は現在 3 便のところを 1 便に減らしたい。
  - ・ 夜間については、20、21 時台の利用が少ないので、20 時台を 3 便のところ 2 便にして、21 時台の運行は行わない。
  - ・ 日曜日の 15 時台は、渋滞の影響で運行が大きく乱れてしまう。利用者が 15 時台に集中するため土日、祝日の午後における運行時刻と運行回数の変更し、運行所要時分の延長を提案したい。
  - ・ 吉祥寺駅のムーバスのバス停で待たれる乗客からも、6 号線に関しては定時性の確保ができないとよく指摘をうけている
  - ・ 6 号線は、道路混雑が激しい吉祥寺通り、丸井吉祥寺店前の区間を走っているため、午後から夕方にかけて文化園東というバス停から吉祥寺駅北口まで 20 分ほどかかってしまい、現行 40 分の運行計画の中では定時運行が出来ないということが発生している。
  - ・ 道路環境に対応させるためにも、定時運行にして利便性の向上を図りたい。
  - ・ 土日、祝日の 12 時台から 16 時台の 1 周運行にかかる時間を 40 分から 60 分にして、運行間隔を 20 分から 30 分にしたい。
  - ・ 車両数・運転士数が減るわけではないため、安全な運行を確保するための所要時分の変更として理解していただき検討して頂きたい。
- ・ 座長：先程のGWダイヤと違って、いつ開始するのかは決まっていないが、この内容について皆様がどう考えるのかということをお聞きしたいということと理解していただきたい。
- ・ 委員（国土交通省関東運輸局東京運輸支局）：休日ダイヤの導入は未定ということだがこの場では協議しないのか。
- ・ 座長：今日この場で協議会決議をするのかということについて、どうお考えか。
- ・ 事務局：本日の協議会で決議をする案件とは考えていない。バス事業者と打ち合わせをす

る中で、この方が効率的な運行ができるのではないかと、平日と休日の利用状況が違うという中で、あくまで一つの提案である。休日ダイヤを導入することに対して皆様からの意見をいただき、それを踏まえて、もし実施していくのであれば、休日ダイヤを議案として活性化協議会に提出した上で、導入していくというスケジュールを考えている。

- ・座長：怖いのが OD 調査は 1 日のデータであるため、平日は出かけるパターンがある程度決まっていると思うが、休日はばらつきがある。本来であれば IC カードのデータで補完ができれば、始発時刻の繰り下げ、終発時刻の繰り上げが客観的に評価できる。6 号線三鷹・吉祥寺循環は昼の時間帯は 20 分間隔から 30 分間隔にしたいという話だったが、利用者数がこの時間帯少ないわけではないということから考えて、減便以外の方策はないのか。今の台数で回していくと 30 分間隔にしないとダイヤが組めないのか。それともこの時間にもう一台車両を投入すれば現状の運行ができるのか。そうなった際に、運送費の負担が増えるのでそれを誰が負担するのかということも議論していかなくてはならない。質問だが、例えば投入する車両台数を増やして対応するというのはできるものなのか。
- ・委員（関東バス(株) 取締役運輸部長）：車両を投入することは人を投入することになるので、現状を考えると難しいのではないかと。各社も同じだと思うが、今、ダイヤの効率化を進めている。乗客が少ないところは運行回数を減らし、少ない路線に関しては乗務員をなるべく回さないようにして対応している。ムーバスに関してはここに人の投入はできる現状ではないと考えている。
- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：6 号路線三鷹・吉祥寺循環だが、30 分に 1 本という利用者が減る結果になるのではないかと心配している。時々この路線を利用することがあるが、たしかにこの路線は時間がかかる。しかし 30 分に 1 本だと余計に利用がしづらくなるのではないかと。わたしは三鷹から吉祥寺まで乗るが、三鷹から乗って途中で降りる、あるいは途中から乗って吉祥寺まで行くという利用者が多い。逆に吉祥寺から三鷹に行く場合も、途中で降りる人あるいは途中で乗って三鷹まで行く人がやはり多い。吉祥寺から三鷹までを全部乗る人間はたぶん数人しかいない。現行でも 20 分に 1 本なので、もっとダイヤが細かくなれば皆当てにして利用するのではないかと。30 分だと 1 本バスが行ってしまった後、30 分待つ人はまずいないだろう。かえって需要が減り、市民サービスのために意味がなく、形ばかり動かしているようになるのではないかと。言われたようにバスを増やせば人も増やすことになる、由々しき事だが、なにかいい方法はないのか。
- ・委員（健康福祉部長）：平日の調査で木曜日を選んでいるが、運行事業者の方に訊きたいのが、ムーバスのターゲットには医療機関を使う高齢者がいると思うが、木曜日は医療機関が

ほとんど休みの日であるため、普段運行していて、木曜日と他の平日との間に有意の差はあるのか。もしそうであれば、他の平日はもっと利用されていて、土休日との差がもっと顕著に現れるのではないか。

- ・委員（関東バス(株) 取締役運輸部長）：6号線三鷹・吉祥寺循環は、平日は曜日によって利用者数はそれほど変わらないと思う。他の路線は状況によると思う。この6号線三鷹・吉祥寺循環は他の路線より全体的に利用者が少ない。1時間に3本の運行をしているが、平均人数は変わらないと思う。ダイヤの件だが、土休日で12時～16時に30分に1本というのはたぶん利便性は損なう。市とも協議をしなければならないが、ここのダイヤを25分に1本とかの対応はできるが、パターンダイヤでの運行が難しくなり、吉祥寺駅・三鷹駅のどちらかで長い待ち時間が出来てしまう。そうすると運行的には非効率なダイヤになってしまう。これを解消するには、現行のダイヤで回すか、車両を1台投入するかということになってしまうが、車両を投入することは現状では厳しい。
- ・座長：実際に20分から30分にしたときに乗客は3分の2より少なくなる可能性はある。そこで供給制約、限られた乗務員数のなかで関東バスとしてどこに投資をしていくのかといったときに、ムーバスのようなコミュニティバス路線よりは、当然ながら自主運行路線の方に乗務員を投じたほうが良いという判断は合理的だと思う。逆にこの協議会で問われているのは、ムーバスをどう考えるのか、どこを守っていくのか、何のためにやるのか、ということをもう一回きちんと考えた上で判断をくれないといけない。例えば、2日間のデータしかでていないが、これは1日に3本しか走っていない福島の山の中のバスの再編と同じやり方である。どういう目的で利用しているのかとか、代替の手段があるのかという状況はこの2日間のデータでは、それ以上組み取りようがない。せっかくICカードのデータがあるので、始発と終発の変更などは、もっと連続的なデータの中で判断ができた方がよい。例えば昼の時間帯を調整するというのも、代わりになる移動手段があるのにあえてムーバスを選択しているということであれば、20分を30分に減らしても代わりの手段で出かけてもらえるのでいいが、しかしそうでないとしたら、この運行の意義をどう考えるか、という部分で我々に課せられた課題は大きい。OD調査ではそういう部分は把握できていたのか。
- ・事務局：把握できていない。調査員は利用者数をカウントしているだけで利用者にアンケートは取っていない。
- ・座長：本来であれば、どういう目的、どういう区間で利用しているのかを調査すべきである。6号線三鷹・吉祥寺循環と7号境・三鷹循環は駅と駅を繋ぐという少し変わった運行の形態をとっているため、両方の駅に入らなければいけないということで駅周辺の混雑に巻

き込まれやすい特性がある。そう考えたときに、休日の定時運行が厳しければ、同じ経路を運行させること自体がどうなのか、という選択肢もある。したがって安易に判断するのではなくて、ここはもうちょっと議論していきたい。始発と終発をどうするかというのは、データで判断できるところがあるので、データが補完できれば我々も判断できる材料になる。昼間のダイヤをどうするのかというのを、今この材料のなかで判断するのは少し供給者目線すぎるのではないか。

- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：本来 OD 調査は、自宅を出てどこに行ったか、使用した交通機関はなにか、というのを調べるものだと思う。バスに調査員が乗ってアンケート調査をしないと、6号路線三鷹・吉祥寺循環の利用者ニーズが掴みづらく、不正確な情報になってしまうのではないか。例えば、今、反時計回りで回っているのを逆周りにしたらどうなのかとか、色々なことがあるだろう。6号路線三鷹・吉祥寺循環が運行に遅れを生じているのはよくわかる。それであれば、他の路線でダイヤに乱れが殆どない路線と2系統をまたがるダイヤを作るなど、色々な方法でカバー出来る方法があればいいと思う。
- ・事務局：OD 調査は今年の3月あたりにもう一度実施する予定なので、その際調査日は指摘のあった木曜日を避け、ICカードのデータもバス会社に協力してもらって補完したい。利用者の代替手段があるか等の調査は、来年度実施予定の利用者アンケートの中で訊きたいと思う。そのデータを協議会で示すので、昼の時間帯についての議論に役立ててほしい。
- ・座長：それほど悠長にしていられないという事情もある。先程、調査をどの時期にやるのかという話があったが、特に課題として出てきている6号路線三鷹・吉祥寺循環のOD調査や乗り込み調査は早めにやるなども考えられる。これぐらいの人数だと、どれだけ回収出来るか微妙ではあるが、調査員が乗り込んでカウントするのであれば、よくあるのが穴あけ式の調査票を渡して、選択肢を穴で開けてもらってそれを回収するアンケート方法でもデータは取れる。そういうところを先行して、我々が判断できる材料を集めてもらいたいので、そこは事務局の方で進めてほしい。
- ・事務局：乗り込み調査については、来月に1・4・6号路線で実施しようと考えている。

#### ・1号路線吉祥寺東循環のダイヤ見直しについて【資料8】

- ・休日ダイヤ等の時刻表については関東バスとの協議した中での一つの提案である。
- ・昨年、父兄から子どもを保育施設に預けるため7時台も運行して欲しいという要望を受け、実証の可能性について、関東バスに検討いただき、提案を行うものである。

## 以下、関東バス株式会社からの提案

- ・現行、吉祥寺東循環は運行所有時間 25 分。吉祥寺で待機時間を 5 分取り、1 周 30 分で運行しており、開業以来変わっていない。
- ・日曜日、特に日中時間帯を中心にして、平日の午前中、夕方の便についても、運行所要時分を超えての運行になっている。
- ・計画時間内に運行できている便についても、運転士が間に合わせるために焦った運行をしている。
- ・より安全安心に利用者に乗車していただくためにも、現行の所要時分の見直したい。
- ・現在、所要時分は 25 分だが、5 分延長し所要時間 30 分、待機時間を 6 分として、1 周 36 分にすると運行間隔は現在 15 分が 18 分になる。
- ・現行の 15 分間隔で所要時分を伸ばすと、運転士の補充が必要になり、現行のダイヤでは難しい。
- ・パターンダイヤで 20 分間隔にすると、吉祥寺東循環の 1 便あたりの利用者数を考えると対応ができなくなる。
- ・18 分間隔だと運行回数は 53 回から 46 回と 7 回減るが、3 時間ごとに同じパターンで運行できる。
- ・乗務員も安心にお客様の輸送が出来るのでぜひとも検討してほしい。
  
- ・座長：事務局説明では朝の時間帯を増やす、ということで検討することになったが、バス事業者の説明では所要時分の話になった。要するに、朝の 7 時 24 分と 42 分を運行するためには、こうしないと回せないという話なのか、それとも 7 時台の便とは関係なく回せないのか。バス事業者の説明だと後者だと思われるがいかがか。
- ・事務局：その通りである。
- ・座長：朝の運行をするかどうかは別として、現状の車両の運用や所要時分を考えると、不等間隔というか 18 分間隔の等間隔ではあるが、パターンダイヤではなくなる。
- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：東循環に関しては、どういう人が利用しているのかと思って、私も気にしている。路線バスが走っている五日市街道、あるいは女子大通りの間の本宿小通りという東西に通った唯一の道路を走ってくれているバスなので、このバスの利用者は、保育園の送り迎えもいるが高齢者も多い。やはりバスの時間を当てにして動いている人もいる。私は本宿小学校のすぐ南にある本宿コミュニティセンターにもよく色々な会議で行くが、会議の際に次のバスが最終だからそれに間に合うように終わらせるという話

もよく聞く。そういう意味では、大型の路線バスが通らないニッチな所をカバーしてくれている良い路線の典型だと思っている。所要時間を 25 分から 30 分にしないと回らないということだが、一部そういう所はあるのかもしれないが、なんとか他のところは 25 分の運行時間、要するに 15 分間隔でカバーできるようにしてもらったほうが良いと思う。資料 8 を見ると、運行回数が 7 回減ったということだが、ハンドル時間は伸びており、それぞれ現行と改正案で運転士の数は変わるのか、変わらないのか。全ての時間を 18 分間隔ではなくて、15 分間隔でできる時間も 3 分の 2 以上あるのではないか。特にお年寄り時刻表を見ても 1 台見損なったりとか、私も見損なって違う時間に行って失敗したりすることもあるので、なるべく毎時同じ時間に動いているというのが、公共交通としては信頼感に繋がるので、努力できないかと思う。

- ・座長：実際、乗務員がどのくらい楽になるのかという話もあったがそのあたり補足をしてほしい。
- ・委員（関東バス(株) 取締役運輸部長）：1 号路線吉祥寺東循環の改正案も 6 号線三鷹・吉祥寺循環と同様に乗務員数が減るわけではない。車両数も同じである。所要時分を伸ばして、人員の関係は一切変更がない形で行う。本来は 15 分間隔で均等に回っていればいいが、そこを保つ形をとるのであれば、人と車両が必要になる。15 分間隔を 18 分間隔にすることで、きちんと定時性を確保した運行ができると考えている。20 分のパターンダイヤがいいのか、もしくは 16・7 分間隔というのも検討したが、そうすると時刻表が今までの 15・30・45 分という形で分かりやすいパターンダイヤからどんどん崩れていくため、今回は 18 分間隔で、お客様が利用する時間帯は 1 時間に 4 本確保できる改正（案）を提案している。7 時台については、市役所から保育の方の関係で 7 時台の運行も対応できないか、という要望があったので、そうであれば所要時分を見直す形で定時性の確保ができないか、と考えている。
- ・委員（関東バス労働組合本部書記長）：今の話の補足だが、簡単に言うと、15 分間隔で走るということは乗務員にとっては厳しい。1 周 30 分で間に合わせるためにムーバスの狭隘した道を飛ばして走っている現状がある。安全運行の確保という面において、非常に危ない運転であるため、もう少し余裕を持たせたい。15 分間隔では、乗務員がきついというのが単純な理由としてある。
- ・委員（国土交通省関東運輸局東京運輸支局）：こちらを実施するとしたらいつ頃を予定しているのか。
- ・事務局：実施するかどうかも含めて、時期は全く未定である。
- ・委員（国土交通省関東運輸局東京運輸支局）：こちら協議ではないということによいか。

- ・事務局：その通りである。先程同様、皆様のご意見をいただいている段階である。
- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：バス事業者の話もよく理解できるが、定時運行ができる時間帯や15分間隔で大丈夫な時間帯がもしあるのであれば、時間帯によってそうしてもらいたい。ムーバスがあるから本宿コミュニティセンターで夜の会議に出られるという人もいるので、朝早くなる代わりに夜も早くなるのではなくて21時台も1本ぐらいは残してもらいたい。
- ・委員（健康福祉部長）：境南西循環のパターンダイヤをなくしたら、利用者が減少したため、パターンダイヤに戻したという経緯があったと思う。その辺りの整合性をどうとるのが大変大きな課題だと思う。
- ・事務局：境南西循環で確かにそういうことがあった。当初、パターンダイヤだったが、1周にかかる所要時間が伸びてしまうので、パターンダイヤを崩したダイヤに改定をした。その結果、年間3万人ほど乗客数が減った。その後のフォローアップ調査で利用者に訊いてみたところ、いつ来るかわからなくなったので利用しにくくなった、という意見が多く寄せられた。そこで運行している小田急バスと協議してパターンダイヤに戻した。その代わりにどうしたかという、運転士が運転にかかる時間が増えてしまうのは変わらないので、運転士の交代を早めにした。運転士の数だけを増やして、パターンダイヤから戻したという経過がある。約4年で従前の利用者数に戻りつつある。パターンダイヤを崩したダイヤにして大幅に利用者数が落ちて、元のパターンダイヤに戻し、元の利用者数に戻すのに4年ほどかかった。
- ・座長：補足すると、このムーバスの失敗談は私も国交省の懇談会などで具体例として話している。境南西循環が平成24年8月に20分間隔を22分間隔に変更した。パターンダイヤのときは1日800人乗っていたのが、2年後平成26年には600人まで下がった。つまり8分の6ということだ。全体の運行本数も減っているなのでその分の減少もあると思いきや、1便あたりの乗車人員も19人から15.9人に減っている。そこで、平成27年4月から乗務員を2名補完していただき、20分間隔に復帰して、やっと元に戻ってきたという経緯だ。首都圏だと交通手段として選ばれるようになるためにどうするか考えたときに、そもそものムーバスのコンセプトは短いルートで憶えやすいパターンダイヤというところで、しかも可愛い小型車両という当時にはなかった文脈を持って成長してきた。100円ということ以上に良いルート良いダイヤというところが評価されてきた。私はその失敗談を国にしているので、それをまたやるのか、というのは個人的に厳しいところである。しかし、当時と状況が変わり、乗務員不足の問題が深刻になり、且つ道路混雑という問題への対応が遅れてきているという課題もある。今後、現在のパターンダイヤを続けていくことが難しいということ

カミングアウトされた、今日はそんな重い日だと思う。関東バスには、今までのところでやれる範囲の案はだしていただいたので、さらに考えていくのが我々協議会のメンバーに課せられた課題かと思う。ある意味、ムーバスでなにを守っていくのかというところを考えなければならない課題だと思う。暴論を言うが、ムーバスの乗務員の待遇が良くない、というのは以前から課題としてでている。仮に、今の状況でなんとかやっていくためには、パターンダイヤを崩すとか、休日の減便をせざるを得ないのだとすれば、もう一回ムーバスの基本に立ち返って、基本コンテンツを守っていくためには、別に100円均一に拘る必要はないのかもしれない。つまり利用者の方々も行政も含めて、良い基本コンテンツを守っていくために投資をしていかななくてはいけない、ということも考え方としてあるかもしれない。今のムーバスを作り上げた基本コンテンツの維持が難しくなっているというカミングアウトが前回の協議会でも今回の協議会でも出てきているので、なにを我々は守っていくのかというところを今後議論していかなければならない。提案だが、関東バスと事務局を含めて、私も入るのでどういうやり方が良いのか相談する機会をぜひ作らせてほしい。限られた分科会やこの場の会議で十分な議論がし尽くせるわけでもアイデアが出てくるわけでもないので、密に話し合いたい。

### ・3号路線境南西循環の時刻表改正について【資料9】

- ・西循環の慢性的な遅延を改善するため、運行実績に基づいて、乗務員の交代場所、各バス停の通過時間の配分を変更する。
- ・路線延長、所要時間、運行便数などの基本的な運行の変更はない。
- ・小田急バスに検証してもらい、実情に即したダイヤとするように改善した。
- ・運転士の負担の軽減にも繋がるものなので、事務局としてはこの提案内容で理解いただきたい。
- ・この改正案は、協議会での合意形成のあと、平成31年4月1日からの実施で考えている。
- ・座長：こちらは本数とパターンダイヤは維持されて、その代り今の発時刻など運用が変更になるという提案だったが、皆様の方からなにか意見・質問はいかがか。
- ・委員(小田急バス(株) 運輸計画部課長): 今回の改正案は、各バス停の時間配分を運行の実情にあったものに変更するもので、そうすることで乗務員が焦ることもなくなり、負担も軽減されるため、武蔵野市と協議をして進めていきたいという考えである。
- ・座長：これはこの協議会で認められれば平成31年4月1日から改正をするということでは

いか。

- ・事務局：その通りである。
- ・座長：特段皆様から意見はないようなので、4月1日から改正していただきたい。

## ■5. ムーバス運転士の確保に向けた取組みについて【資料10】

### ・資料10に基づき説明

- ・ムーバスの乗客者数が平成31年度の冬（H31年12月か、H32年1月頃）をもって、5000万人に到達すると想定されている。
- ・ムーバス運転士不足の深刻化のため、運転士確保に繋げた取組みについて提案。
- ・より多くの市民にムーバスの現状を知ってもらい、ムーバスのブランド力を活用して、運転士のモチベーションアップと確保に繋げていくため、5000万人達成イベントを行い、市内外へPRしていきたいと考えている。
- ・市が行っている「桜まつり」は、子供から高齢者まで幅広い世代が来場し、武蔵野市主催のイベントの中でも盛り上がるイベントなので、「桜まつり」を活用して、ムーバスを更にPRしていこうと考えている。
- ・平成31年4月実施の桜まつりで、ムーバスの乗車体験コーナーを設け、関東バス・小田急バスに協力してもらい準備を進めている。
- ・ムーバスの予備車一台を展示して、写真撮影や、車内の見学、ムーバス路線外の市民にも、間近にムーバスを観てもらおう。
- ・平成32年の桜まつりでは、新しい取組みとして運転士表彰制度を設け、ムーバスの運転に協力、安全な運転をしてもらっている運転士を、関東バス・小田急バスに協力してもらい優良運転士に推薦し、市長から表彰してもらおう。
- ・他にも、ムーバスの中で川柳の募集や、独自に運転士募集のポスター作製し、啓発を進めていきたい。
- ・市としてできる限りの事をやっていきたいので、意見をいただきたい。

## ■6. 意見交換

- ・委員（東京ハイヤー・タクシー協会武・三支部）：ここにいる人は皆さん承知していると思うが、タクシー事業者は行政のバックアップをほとんど受けていない。かねてから、自分の票田にムーバスを通すといって当選した議員がいっぱいいたが、ムーバスを見直していこう、廃止していこうといって当選する議員が、今後は出てくると思っている。ムーバスを育てる

ことに異議はないが、同時に、前からお願いしている吉祥寺のまちの西側にタクシー乗り場がまったくなく、東急やパルコ等で買い物したお客さんが、東口まで歩いてくる状況を改善してほしい。本町新道、水道道路上に、バスが終わった時間帯以降で、バス停を活用したタクシー乗り場、あるいは平和通り商店街の夜間の利用を可能にしてもらいたい。前にも言ったが、9時半以降はタクシーだけ通すようにしてもらい、ファミリーマート前あたりに2台だけ乗り場を作ってもらっただけでも、だいぶ乗客の利便性につながると思う。あるいは、パルコや東急を利用した方のために、吉祥寺通りにも時間帯を設けてタクシー乗り場を仮設で作ってもらうことも同時に考えてほしい。先程、ムーバスのパターンダイヤをやめて、乗客数が3万人減ったと言うが、じゃあその3万人の方はお家に居たのか。その3万人のかたも、やはり出掛けている。自転車や徒歩や、あるいは路線バス、そしてタクシーも使っている。タクシーは、1,054円で410円になり、かなり利用している。どうかムーバスと同時に、タクシー事業者にもちょっと愛の手を差し伸べて頂くようご検討いただきたい。

- ・委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：資料10の趣旨はいいと思うが、運転士のモチベーションアップというのは、確かに表彰状とか記念品というのもいいのかもしれないが、あとひとつは、大変かもしれないが、武蔵野市がムーバス便り等、新聞のようなものを作って、ムーバスの中に吊り下げておくのはどうか。その中に、例えばお客さんに「あの運転士さんにすごく親切にしてもらって良かった」とか、それについて、その運転士さんがどうだったとか、会社での評判を会社の人に書いてもらうとか、そういうものがあるといいと思う。運転士は必ずそれを家へ持って帰って家族に見せるだろう。それが、モチベーションアップになると思う。もちろん、市長からの表彰状を額に入れて部屋に飾っておく人もいるかもしれないけれど、それよりも「自分のお父さんは」「自分のお母さんは」お客さんに喜んでもらえる仕事をしているということを家族に知ってもらうことが大事なのではないかと思う。
- ・座長：実際、そういう取組みをしている自治体もあるので、参考にしてみてもどうか。今日の議論もそうだが、今、ムーバスのブランドは脆弱している。供給制約が高まってきているので、いま何を守っていかなければいけないのかを、これから議論していかなければならない。確かに、乗務員の確保、皆さんに親しんでもらうということは非常に良いと思うが、今後ムーバスだけを推していくということで、どう影響が出るのかということを見ると、若干不安である。ムーバスが平成7年に運行を開始してから、20数年経っている。当時の先人たちが、ご苦労されて今日に至っているという経緯を知らない人が大半で、小さくかわいいバスが100円で走ってくるくらいにしか思っていない。そのような状況で、結局これか

らもバス会社とか市が頑張ってくれて運行してくれるものだ、というような考え方だけでは、到底このブランドは続いていかない。公共交通全体の中でムーバス色をもう少し薄めたい。結局、ほかの移動手段があるので、ムーバスがブランドを保っているというのもある。今思いつきで発言しているのだが、もう一つ大事なレモンキャブを桜まつりで同時に展示するのはどうか。ムーバスが展開してきた経緯で、武蔵野が何を評価されるかという、ムーバスにみんなが乗れる訳ではない中で、既存の交通手段、ムーバス、それからレモンキャブという交通手段の選択肢の多様性という点が評価されてきた訳で、なぜここからレモンキャブが漏れているのかという、通常バス・タクシーという視点がないのかということ少し気になる。車両をもってくるのは難しいかもしれないが、その文脈は、是非ブースのほうで出してもらえるといいと思うので、検討いただきたい。

- ・事務局：今年は、関東バス・小田急バスと協力してブースを出させてもらい、ムーバスだけでなく、路線バスのグッズなども配布していきたい。今後はクリーンセンターの前のスペースを乗り物の展示スペースにできないか検討しているので、是非そこにはタクシーやレモンキャブも展示ができればと考えている。貴重なご意見ありがたい。参考にさせていただく。
- ・委員（レモンキャブ運行管理者）：タクシーも、いま特殊なタクシーがたくさん出ている。今までのセダン型のクラウン、セドリックというのではなくて、背の高いタクシーもある。そういう車両も、市民がもっと見たいと思っているのではないか。レモンキャブも、車両が入れ替わり、先端技術ではないが、車いすを乗せるための設備はかなり前から、もう17年くらいやっているがだいぶ変わってきている。そういうものを展示するのもいいと思う。展示することは可能である。事務局から企画していただければ、やりたいと思う。タクシーを含めてお願いしたい。
- ・座長：自分の思い付きに、さっそく反応いただき、感謝する。いろんな移動手段が互いのり代を繋げるようにしていくことで、それぞれが成り立っていくということが、これから考える網形成計画だと思われ、様々なバスの制約条件を解いていくきっかけとなる。そういった目線ももっていただけると良いと思う。

## (2) その他

- ・とくになし
- ・座長：来年度から、網形成計画の策定に入る。引き続き「宿題」が課せられた中での、今年度最後の協議会だった。引き続き、皆様のご協力をいただきながら進めていきたい。

3. 閉会