

令和6年度第1回 武蔵野市地域公共交通活性化協議会

I 開催概要

日時：令和6年7月9日(火)15時～17時15分

会場：武蔵野クリーンセンター見学者ホール

出席者：武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員 15名

〔事務局〕 武蔵野市交通企画課

〔事務局〕 株式会社ケー・シー・エス

配布資料：【資料1】武蔵野市地域公共交通活性化協議会規約
【資料2】武蔵野市地域公共交通活性化協議会構成員名簿
【資料3】令和6年度 第1回交通事業分科会議事録
【資料4】武蔵野市地域公共交通計画の策定について
【資料5】各種調査の実施について
【資料6】ムーバスの利用状況等に関するアンケート調査（案）
【資料7】路線バスの利用状況等に関するアンケート調査（案）
【資料8】タクシーの利用状況等に関するアンケート調査（案）
【資料9】ムーバスのお盆ダイヤについて
【参考資料】武蔵野市地域公共交通網形成計画 事業の進捗状況の一覧

II 会議の概要

1. 開会(事務局)

- (1) 会長あいさつ
- (2) 委員紹介
- (3) 配布資料確認

2. 議事

① 武蔵野市地域公共交通計画の策定について

- 座長 : 資料中にある「策定の視点」と「策定のポイント」は何が違うのか。
- 事務局 : 策定の視点は、ここに記載している見方で、今後の計画策定を進めていきたいということである。例えば、方針4は、施策を着実に実施できる体制とスケジュールを検討するということを示している。これは計画に書き込むことではなく、推進体制のスケジュールも考えていきたいということを示している。
策定のポイントは、現計画策定時からの社会変化等を踏まえて、計画改定の骨子のイメージを示したものである。
- 座長 : 事務局の認識は理解した。
人口の微増、高齢化の進行、公共交通利用者数がコロナ前の8~9割を推移している状況であることや運転士不足などが生じてきている。一方では、デジタル技術を交通分野にも活用できる可能性が出てきている。これらを踏まえて課題整理のポイントを整理してもらっていると理解した。中でも「ムーバスのあり方を検討する」ということは非常に大きなポイントであると認識している。
ひとつ確認したい。資料中の基幹交通の中にムーバスが含まれているが、そのような位置付けであったかを確認したい。
また、面的な交通サービスの中に、公共交通であるタクシーが記載されている。そうすると「全ての移動ニーズを公共交通だけでカバーすることが・・・」という記載と矛盾するのではないか。
- 事務局 : ムーバスの位置づけについて、純粋な基幹交通ではないという認識であり、役割としては、武蔵野市地域公共交通網形成計画P.45に示す「短距離交通」である。しかし、サービス水準としては、路線バスに並ぶ水準であると捉えているため、路線バスとムーバスを基幹交通として表現させていただいた。
- 座長 : 事務局の認識は理解した。今年度は、このようなことを中心に議論していき、議論の証拠となるようなデータを各種調査で把握していくことになる。そのようなことを示したのが今回の資料である。
委員の皆様から確認されたい点やご質問があればお願いしたい。
- 委員 : ムーバスについて「高齢者になっても・・・子育て世代も使いやすい公共交通」とあるが、現状は通勤通学でも多く利用されており、当初の導入目的から拡大されていると感じる。今度は、ムーバスの役割を絞っていく考え方があるのか。
- 事務局 : 毎年のフォローアップ調査で実態は把握しており、若年層の利用が多くを占めていることは認識している。当初のコンセプトとズレてきていることは認識しているが、どのような方向性にするかはまだ検討できていない。
- 委員 : バス事業者の人手不足を解消するためには抜本的な見直しが必要であると感じている。どこかを減らさないといけない。
また、アンケート調査についても、この内容でムーバスの方向性を検討できるのかが疑問である。市としての方向性を示して、それに対して意見をいただく方が良いのではないか。
- 座長 : 30年前、ムーバス運行にあたって、移動制約者を対象にヒアリングを行なった上で設計された。その結果、短距離ルート・パターンダイヤなどが設定され、移動

制約者以外の方々の利用も喚起した。ムーバスの利用が増えたことに伴い、サービスも拡大されてきた。当初は路線バスやタクシーを補完する位置づけだったと認識していた。

運行開始から30年が経ち、当初のコンセプトとは異なってきていると感じる。単に当初のコンセプトに戻せばよいのかというと、そうではないかもしれない。今のムーバスがまちのアイデンティティになっていることもある。

そのような状況もあるため、ムーバスの今後のあり方を骨太に検討する必要があると考える。現状のようなムーバスが市として必要なサービスである場合、現状の供給体制のままではよいのかも疑問である。

そのような議論が不十分である中で、運賃をどうするか等をアンケートの選択肢として設け、市民に求めるという形に対して違和感がある旨、以前事務局に意見を述べさせていただいた。

資料について、委員の皆さんから大きな異論がないと思うが、ムーバスをどのように位置づけていくかは、交通事業者分科会の中でもご指摘があったので、次期計画に向けて重点的に取り組んでいきたい。

また、高齢化社会に対応するためにも「間交通」についても検討をしていかないといけないと認識している。

三鷹のデマンドについて、状況は変わっているか。

- 委員 : 三鷹市と相談して、ワゴン車だけでなくジャパンタクシーでの運行も含めて考えている。ジャパンタクシーであれば、協力できる交通事業者がいるため、双方にとってよい結果となってきている。
- 座長 : 現計画の評価の際は、近隣自治体の取組も参考に省察をお願いしたい。
- 事務局 : (資料5について説明)
- 座長 : このような形で各種調査を進めたいが、その他にご意見いかがか。
- 委員 : 目標としている回答者数はいくらか。
- 事務局 : 前回調査の回収票数を目安にムーバスは3000人程度、路線バスは700人程度、タクシーは100人程度を想定している。
- 座長 : 市民アンケートの配布票数は妥当だと感じる。利用者アンケートの回収率も概ね3～4割の回収か。
- 事務局 : 武蔵野市網形成計画68ページに記載のとおり40.5%程度
- 委員 : 住民インタビューは、3駅を踏まえた10名なのか。また、駅からの距離、ムーバス路線沿線に住んでいるか、などによっても意見が異なると思う。3駅ごとに実施できないか。
また、市役所に来てもらって実施することに疑問がある。子育て世代及び高齢者が市役所に行くのは思いのほか大変である。
- 座長 : 3駅を中心に、ムーバス沿線のコミセン等で実施するのがよいと考える。
- 委員 : 紙での回答以外にWEB回答も対応できるのか。
- 事務局 : 調査票に二次元コードを付けてWEB、スマホ回答に対応する。
- 委員 : 住民インタビューについて、「子育て世代、高齢者等」とあるが、他の対象者と

してはどのような方を想定しているか。

- 事務局 : 子育て世代、高齢者をメインターゲットにし、その他の方々も対象にふくめる意図でそのような表記にしていたが、最終的には「子育て世代、高齢者」を対象に実施することになる見込み。
- 委員 : ライドシェアについて記載があるが、市民に誤解されないような記載にしてほしい。ライドシェアの定義について、「タクシー事業者管理の下で、タクシーが不足する時間帯において、国土交通省の承認のもと」行っていることを記載してほしい。
また、タクシーの呼びやすさについて聞いているが、曜日によって、ライドシェア導入時間が決まっているため、聞き方も注意が必要である。
- 委員 : 実数値は、国土交通省でも把握しきれていない状況である。アプリのデータを提供してもらい、国土交通省で分析している状況である。
- 委員 : プロのタクシードライバー数も回復してきている。そもそも、武三地区では、ライドシェアドライバーが少ない状況もある。
- 座長 : タクシーが捕まりやすくなる要因としては、ドライバー回復による部分が大きい。そのため、当設問は、削除で良いと考える。
- 委員 : 今のムーバスアンケート調査内容（案）から、今後ムーバスをどのようにするのが見えるとは考えにくい。
- 座長 : ムーバスのシナリオができていないと、把握すべき項目が明確化できない。明確化するために住民インタビューなどがあるものとする。
- 委員 : 路線ごとに聞くことを分けてはどうか。
- 座長 : たしかに、サービス水準が異なるため、路線ごとにアレンジは必要である。ムーバス利用者アンケート調査は、重要な調査であるため、もう少し練ってから実施する必要があると思う。住民インタビュー後でもよいのではないか。
- 委員 : ムーバスアンケート調査の項目について、運行内容の満足度は危険であると感じる。満足度を聞いても、対応ができないことが多い。
- 座長 : 今後のムーバスに関する施策を実施する際、どの項目の重要度が高い・低いのかを参考にするにはあると思われる。調査の各項目の活用目的・方法を明確にするとよい。
- 会長 : ムーバスアンケート調査を第2回協議会後の実施にしてはどうか。それは可能か。
- 事務局 : そのようにする。
- 座長 : 住民インタビューは、アンケート調査検討の素地になるため、予定どおり進める。3駅で2回ずつ実施する。
3種の利用者アンケート調査は、第2回協議会でお諮りしてから実施するという形でいかがか。私も協力する。
第2回活性化協議会は11月頃の実施として調整させていただく必要があるかもしれない。

<異議なし>

② ムーバスのお盆ダイヤについて（小田急バス 3・5・7号路線）

委員 : やむを得ないと感じる。昨年は通常ダイヤだったと思う。減便によってどのような影響があったか、利用者数の比較分析をしてほしい。

座長 : 昨年度分の数字はあるのか。

事務局 : 1日当たりの利用者数はある。

座長 : 集計ができるようにしてほしい。
事務局のご提案どおりでよいか。

<異議なし>

(2) 報告事項

ムーバスのEV車両導入について（関東バス 1号路線）

- 委員 : 来年度のEV車を導入するにあたり要望となるのですが、今回のEV車に限らず新型車両の導入をすることで必ず発生してくるものとして停留所の環境整備があります。先ほどの話にもありましたように、市民の高齢化率の上昇、そして最近では車いすでの乗降も多いことから現行型車両ポンチョと違うBYD車の前後ドアの間隔が停留所での同時乗降をできなくさせることが予想されます。導入前にそのあたりの事も視野に入れて運行の開始を迎えることが必要だと思います。
- 事務局 : そちらについては大丈夫です。現行車よりもBYD車の方がドア開口部は広くなっています。
- 委員 : 私が意見しているのは車両のドア開口部有効幅の事ではありません。前と後ろのドア位置が変わることで前後ドア間隔が変わり停留所に正着できなくなることを意見しています。現行車でもピッタリな停留所は新型車の導入で必ず起きてくる問題です。ですからガードパイプの改修が必要なところは市道なのか都道なのか道路管理者の方で整備してほしいという要望となります。
- 事務局 : わかりました。

以上