

令和元年度

第 27 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：令和元年 12 月 9 日 (月) 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] 18 名
[事務局] 武蔵野市交通対策課

■配布資料：第 27 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

資料 1 武蔵野市地域公共交通網形成計画 (計画素案)

資料 2 ムーバス運行ダイヤについて

資料 3 ムーバス休日ダイヤ (案)

資料 4-1 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 4-2 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 5 H28-30 年度年末年始ムーバス乗客数

参考資料 ムーバス OD 調査分析結果

(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) 検討事項

■1. 地域公共交通網形成計画 (計画素案) について【資料 1】

・資料 1 に基づき説明

座長：基本方針が「住みやすいまちづくり」、「利用しやすいまちづくり」、「元気にするまちづくり」と、すべて「まちづくり」になっているが、狙いがあるのか。

事務局：まちづくりと一体となった交通体系を構築したいという思いが入っているためである。

座長：公共交通を中心としたモビリティをどう構築するかをきっかけとして、まちづくりに結び付けていくということだと思うが、まちづくりと言うと、様々なプレイヤーが関係し、本協議会の範疇で対応できることは限られている。例えば、方針①は「誰もが住みやすいまち

づくりをサポートする公共交通をつくる」としてはどうか。また、方針②の「受け入れる」という表現だと、駅周辺の話だけでなく、コミュニティなども含めて幅広く受け取られてしまう。今あるものをさらにどうやって使いやすくしていこうかという目線がユーザビリティであることから、例えば、「住む人・訪れる人双方のユーザビリティの向上」などとしてはどうか。方針③については「まちづくり」という表現に違和感はない。

委員（一社 東京ハイヤー・タクシー協会）：31 ページのタクシーのヒアリング結果に、「駅前以外にタクシー乗り場がない」とあり、これは本町新道や平和通りへのタクシー乗り場の設置を希望しての発言であったが、この課題に対応した施策の記載がない。これは46 ページの施策⑥「駅周辺まちづくりと連携した交通空間の有効活用」に繋がる。また、56 ページの「道路空間の有効活用の検討」の部分に、例えば、「～道路空間の有効活用策として、駅前以外のタクシー乗り場の設置や、吉祥寺通りのバスレーンにおける～」と記載することを検討してもらえないか。

事務局：本町新道についてはムーブスのバス停があるため、ムーブス運行終了後の夜間においてバス停をタクシー乗り場として設置することは、実現の可能性が高いと考える。一方、平和通りについては、終日交通規制があり、バス以外の全ての車両が終日乗り入れることができないため、タクシー乗り場の設置については難しいと考えている。

座長：タクシー実車走行等を議論していく中で検討していきたい。

委員（国土交通省関東運輸局東京運輸支局）：網形成計画策定の基本方針に沿った形で記載事項は満たしていると思う。住民の参画についても、市民アンケートやインタビュー調査が行われており、今後パブリックコメントも予定されていることに加え、評価指標でも住民の満足度を取り入れてもらっており、問題ないと思う。一方で、今後の施策の推進にあたって、住民参画を促すような取り組みは予定していないのか。

座長：本協議会自体にも住民代表の方々に参画していただいているが、広く市民の方々に参画していただくために、どのようなことを実施していくのか。

事務局：具体施策の検討・実施にあたり分科会の開催を予定しており、その中で必要に応じて住民の意向把握や住民参画を図ることを考えていきたい。この協議会にもコミュニティ研究連絡会や老人クラブの方に入っている。柔軟に対応していきたい。

座長：56, 57 ページのような駅前空間においては様々な制約があり、地域や住民も含めた関係者との調整が求められる。赤字路線を多く抱えているような公共交通の利用が少ない地方部においては、ほとんどの人が車を使っているため、地域のニーズと公共交通の供給がミスマッチしている。そのため、利用促進や路線維持を目的とした住民参画が求められるが、武蔵

野市のような大都市部においては、駅前等の空間をどう使っていくかという部分で、住民や地域の参画や関係者との調整が求められ、重視される。今までは市民交通計画の内容が武蔵野市の総合的な交通政策になり、別途都市マスが策定されているという形になっていたが、今回初めて都市計画マスタープランとの連携が記載された。

目標②に対する評価指標の部分で、レモンキャブ・つながりの利用者数は数えられるが、それ以外の新たなタクシーサービスや福祉タクシーの利用促進に関係する指標は立てられないか。

委員（一社 東京ハイヤー・タクシー協会）：5年前、3年前はゼロであった車イスの利用者数は、昔に比べ圧倒的に増加した。そういった意味で、車イスの利用者数又は福祉タクシー券の利用件数であれば把握できるかもしれない。

座長：レモンキャブ・つながりだけではカバーできない部分を、色々な車両のタクシーやMaaSという形でアプリをかませることができるようになってきている。従来のタクシーとは違った形で活用できるのではないか。どれを選択するかという議論が必要になる。今後のスケジュールを教えてほしい。

事務局：12月13日の建設委員会での行政報告を経て、1月6日から20日までパブリックコメントを実施し、2月下旬に分科会を開催、3月に協議会を開催し、その後「武蔵野市地域公共交通網形成計画」として市長に答申をする予定である。

座長：もう一度この協議会で皆さんに相談する予定となっている。

（2）協議事項

■1. ムーバス休日ダイヤについて【資料2、資料3、参考資料】

■2. ムーバス年末年始ダイヤについて【資料2、資料4-1、資料4-2、資料5】

・資料2、資料3、資料4-1、資料4-2、資料5、参考資料に基づき説明

座長：参考資料のOD調査分析結果をみると、以前は平日と日曜の比較であったが、今回は平日と土曜の比較となっており、1号路線「吉祥寺東循環」や5号路線「境・東小金井線」などでは、時間帯によって平日より土曜の方が利用者が多くなっている。今回のダイヤ見直しに反対する意見ではないが、ダイヤ見直しの検討を1日分のOD調査結果のみで判断することには問題があると思う。ICデータで類推するなど、今後どう利用を観測していくのか、網形成計画にも関係する話になる。

委員（一社 東京ハイヤー・タクシー協会）：始発と最終の便を削ると、乗務員の労働環境にどう影響があるのか。

委員（関東バス株式会社）：始発を遅く、最終を早くすると、乗務員の労働時間を減らすことができ、場合によっては1日の乗務員数を減らすことができるかもしれない。そうすると、乗務員不足が深刻な中、ムーバス・路線バス含めた持続的な運行に寄与できる。

委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：コミセンを結ぶムーバスは多くあり、コミセンへの来館者にとって少なからず影響がある。各コミュニティ協議会から説明を求められる場合には、コミセンに出向いて、ダイヤ見直しの理由とその内容を説明していただけるか。

事務局：市報の2月1日号に掲載する予定なので、それ以降に、各コミセンに案内チラシを掲示したい。その上で、要望があれば直接出向いて説明したい。

委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：では2月の研連で周知したいと思う。

座長：ムーバスの状況としては、利用者数は増加傾向にある一方で、乗務員不足という15年前には想定できなかった問題が発生している。もともとムーバスは、会議室で決めた事業ではなく、市民からの1通の手紙がきっかけで運行を開始した事業であり、今後の見直しが避けられない状況の中、市民との丁寧な対話が必要となってくる。

まず、議事1の休日ダイヤについて、令和2年4月1日から導入することに承認いただけるか。

全員：承認。

座長：続いて、議事2の年末年始の特別ダイヤについて、今年度も導入することに承認いただけるか。

全員：承認。

座長：これから運輸支局に届け出等が必要になってくる。よろしくお願ひしたい。

(3) その他

委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：網形成計画の素案の中でふれられていなかった点として、2点ほど申し上げたい。1つは、陳情採択された吉祥寺駅南口の丸井前バス乗場の件である。2つ目は、文化施設のあり方が検討されている中、人の流れも考慮する必要があり、その点について本計画で記載がない。今後どのように反映され、網形成計画に取り入れられるのか。

座長：公共交通網だけでは不足していて、公共交通を降りてからどう歩いていくのかという、歩行の支援の視点も重要であり、都市計画との連携が求められる。

事務局：六期長期計画と連携を図りながら検討を進めたい。文化施設の件についても今後の検討課題としたい。

事務局：本協議会終了後、建設委員会を経てパブリックコメントに入るため、その前に修正が必要な場合は、今週中にご意見をいただきたい。

■解散