

令和4年度  
第31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4年8月30日（火）午後2時～3時

会 場：市役所 111 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] 武蔵野市交通企画課

配布資料：第31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規約

- ・武蔵野市地域公共交通活性化協議会 委員名簿
- ・資料1 ムーバスの年末年始ダイヤについて
- ・資料2 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 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 ムーバス年末年始ダイヤにおける乗客者数について
- ・資料5 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) 新任委員紹介
- (3) 配布資料確認

2. 議 事

(1) 協議事項

(1) - 1 ムーバスの年末年始ダイヤについて【資料1～4】

事務局（交通企画課）： 資料1について、年末年始ダイヤの対象路線は、ムーバスの全路線7路線9ルートである。年末年始期間中の乗客者数が年間の乗客者数平均と比較して少ないことを背景に、効率的な運行と収支の改善を図るとともに、乗務員の労働環境の改善という目的のため、平成29年度から年末年始ダイヤを導入している。対象期間は年末（12月30日）から年始（1月3日）までの合計5日間である。

具体的なダイヤについては、資料2及び資料3のとおりである。それぞれ一番左側の列が年末年始ダイヤ、右側に通常時のダイヤを表記しており、黄色の網かけの部分が、通常のダイヤと変更となる便を表している。資料2（関東バス）については、平日ダイヤと休

日ダイヤをそれぞれと比較しており、資料3（小田急バス）については、年末年始ダイヤと休日ダイヤが同一のため、平日ダイヤとの差を表している。年末年始ダイヤと平日ダイヤを比較すると、全路線で合わせて1日60便が減少したダイヤとなっている。

続いて、資料4は、年末年始期間中における各路線の1日ごとの乗客者数について、年末年始ダイヤを導入した平成29年度から表したものである。令和3年度はコロナ禍における特別ダイヤによる運行である。各年度の1日平均と比べて、乗客数が少ない日付、路線について、水色の網かけで表示している。一部の日付・路線を除いて、年末年始期間中は全体的に乗客数が少なくなっている。

資料1に戻り、年末年始ダイヤの周知方法は12月15日号市報及び市のホームページに掲載するほか、各バス停留所やムーバスの車内での周知を図っていく予定である。今後、年末年始ダイヤに続き、ムーバスの効率的な運行に向けて、ゴールデンウィークダイヤやお盆ダイヤの導入について検討していきたいと考えている。

座長（吉田委員）：資料1の年末年始ダイヤについて、質問、意見はあるか。特になければ、今年のムーバス年末年始ダイヤについて承認するという事で取り扱いたい。

なお、資料4について、水色の網かけは各年度各路線の1日の平均乗客数を下回る日で、通常よりも利用者数が少ないため便数を減らしても差し支えないとの判断をしてきた。事務局との事前打合せで、年末年始ダイヤを恒常化していきたいと意見が出た一方で、資料4の1日の平均乗客者を上回る白色部分はほぼ2号路線であることが分かる。おそらく初売り等の買物需要等で、他の路線とは異なる変動をしている。コロナ禍で利用者数が減少していく中で、ゴールデンウィークダイヤやお盆ダイヤ等、人の動きが異なる期間についてムーバスのダイヤを見直していくことも考えられる。また、バス事業者の方にとっては勤務時間の問題もあり、人の動きが異なる時期のムーバスのダイヤについても考えていく必要があるだろう。

ただこの資料では、年度1日平均と比較して判断しているが、平日と休日の平均値は大きく異なるのではないか。次回の協議会以降は、平日と休日それぞれの平均値と、特別ダイヤで運行する日の利用者数を比較して確認する。

## （2）報告事項

### （2）－1 武蔵野市地域公共交通網形成計画の進捗状況について【資料5】

事務局（交通企画課）：資料5に沿って、令和3年度の実績と令和4年度の予定について説明する。

施策の①「バス交通の高密度ネットワーク・高頻度サービスの維持」について、①-1「路線バスとムーバス事業による一体的なサービス提供」は、毎年継続して実施している。令和2年度、令和3年度は、感染拡大防止路線バス事業者支援補助事業を実施した。令和2年度は補助実績があり、令和3年度は申請がなかったため実績としてはゼロとなっている。

①-2「ムーバスの持続可能な運行への見直し」について、令和3年度の実績としては、フォローアップ調査や吉祥寺駅北口での乗降客数の目視調査などを実施し、乗客動向の把握に努めている。ムーバスの乗客数は、コロナ禍で減少が続いており、令和元年度と比較して令和2年度は35%減、令和3年度は31%の減となっている。今年度の4月から7月までの実績としては令和元年度比で約18%の減という状況である。また、コロナ禍における乗客数の減少を受け、令和3年2月1日から特別ダイヤによる全日運行を1年間行ったが、令和4年以降の乗客数の回復傾向を受け、令和4年2月1日から通常ダイヤでの運行を再開した。また、令和4年3月1日から5号路線の境・東小金井線について、遅延解消のためダイヤ改正を行った。令和4年度の予定としては、乗客数の推移等のデータの収集分析を行い、現行ダイヤの課題の抽出を行う。さらに効率的なダイヤに向けて検討を進めること及びムーバスにおける広告導入について、ほかの自治体の事例等を調査し、ムーバスにおける導入手法について検討を行っていく予定である。

施策②「福祉交通の維持・確保」で②-1「「レモンキャブ」・「つながり」などによる武蔵野版・福祉交通の継続」について、令和3年度の実績は記載のとおりで、今後も継続して実施していく。

②-2「主要拠点における福祉車両の乗降場所の確保」については、⑥-2の三鷹駅北口の駅前広場の機能拡張に併せて実施できるように検討していく。

施策③「交通・福祉分野の「間」需要への対応」で、タクシーに関する事業③-1「新たなタクシーサービスの検討」と③-3「ちょいのり・相乗りタクシー」について併せて説明する。令和3年度の実績としては、オリパラの開催に伴い、QRコード払い等支払方法が多様化し、コロナ禍において東京都からの要請に応え、感染者輸送用の専用車両として走らせたということである。また、引き続き、子育て支援としてマタニティタクシー、キッズタクシー、子育てタクシーを実施したとのことである。令和4年度の予定としては、

聴覚障害の方のため、耳マークステッカーや筆談用ノートの導入、また、他市の参考事例ではあるが、三鷹市でのグリーンスローモビリティ、オンデマンドタクシーの社会実験にタクシー協会として参加予定とのことである。

③-2 「バス&ベビ吉による子育て支援移動サービス」はバスとレンタルベビーカー（ベビ吉）というサービスの連携である。ベビ吉の利用実績は記載のとおりで、ベビ吉の所管課とも引き続き連携をしていきたいと考えている。

③-4 「福祉タクシーの周知・利用促進」も継続実施にはなるが市のホームページや広報誌等で周知を引き続き行っていく。

施策④「自転車交通等とバス交通の連携」は自転車との連携である④-1、④-2、④-4について併せて説明する。これらは、駐輪場の需要等を考慮して必要な施策を検討するものであり、④-2に記載されている定期利用の契約率と待機者数の推移のとおり、現在の駐輪場の利用状況は比較的余裕がある状況であり、一時利用の場合も利用者が停めたいときに止められるという状況である。従前のように駐輪場が満車で止められないので、バス交通への転換を図るという状況とは異なってきており、今後も引き続き駐輪場の経営、利用状況の把握に努めたいと考えている。

④-3 「パーク&バスライドの推進」はムーパーク事業についてで、令和3年度の実績は記載のとおりで、令和4年度以降も継続して実施をしていきたいと考えている。

施策⑤「分かりやすい情報の提供」の⑤-1 「地域公共交通の総合案内板及び総合案内マップ」は各種乗り換えアプリ等がある中で、武蔵野市における効果的な情報提供の在り方、マップの在り方について、引き続き研究を進めていきたい。⑤-2 「主要拠点での情報提供強化」はオープンデータ化の内容となっており、引き続き国や東京都等が実施する会議や講習会等に参加して研究に努めたいと考えている。⑤-3 「バスナビによるリアルタイム情報提供」についても引き続き継続して実施していきたい。

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」の⑥-1 「「NEXT-吉祥寺」に基づく歩行者が優先される“歩いて楽しいまち”の形成」については「交通結節機能の再編」と「物流の再編」という2点がある。「交通結節機能の再編」については、南口駅前広場整備に向けた用地の取得、また、南口を中心とした交通環境改善に向けた取組を引き続き行っていく。2点目の「物流の再編」については、荷さばき対策の継続実施とウエストエリアでの荷さばき対策を含む交通環境把握のための調査検討を行っていく。

⑥-2 「「三鷹駅北口街づくりビジョン」に基づく“ゆとりある駅前空間”の創出」では、「三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」を公表し、今年度は関係団体との研究会や地域との意見交換のためのオープンハウスやワークショップを開催していく予定である。また、補助幹線道路の整備に向け、用地の取得や仮整備も引き続き行っていく。

⑥-3 「武蔵境駅周辺における“安全で歩いて楽しいまち”の形成」では都市計画道路3・4・2号線について、引き続き用地の取得や仮整備を進めていく。

施策⑦「運行環境の整備」の⑦-1「ムーバスブランドを活用した乗務員確保の取り組み」については、昨年度初めて実施したムーバス優良運転士表彰を今年度も11月に行う予定である。⑦-2「バス待ち環境の整備」については⑥-2で説明した三鷹駅北口の駅前広場の機能拡張に併せて実施できるよう検討を進めているところである。

⑦-3「次世代環境対応車両の普及促進」⑦-4「新たなモビリティの必要性・可能性についての検討」については、引き続き国や都、他の自治体の情報収集に努め、研究をしていきたいと考えている。

座長：資料5に基づき経過から進捗状況について説明があった。意見や質問、確認はあるか。

委員（代理・国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画担当））：

令和2年法改正で従前の地域公共交通網形成計画が地域公共交通計画に加わり、自治体での計画策定が努力義務化された。策定された場合は、毎年度達成状況の評価を行うことが努力義務とされ、評価を行った場合は、速やかに国交省と総務省に結果を送付する形となっている。

事務局：承知した。

座長：資料5は事業内容が記載されており、数値目標の様式に載せる内容とは異なっている。

計画に数値目標は載っているか。

事務局：地域公共交通網形成計画の64ページに記載がある。数値目標としてはバス交通及びムーバスによるカバーエリアやムーバスの収支率、福祉交通のレモンキャブ及びつながりの利用者数、武蔵野市の公共交通網の外出手段の満足度、駐輪場環境の満足していない割合、市内のバス交通網の利用者数等がある。

座長：満足度等は毎年調査していないと思われるが、レモンキャブやつながり等の数値毎年分かるようである。路線バスの利用者数は市の統計書などに載っている指標か。

事務局：市で毎年発行している市勢統計から算出している。

座長：毎年算出できる数値は、数値目標の様式を用いて委員に展開すると丁寧である。

委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：施策③-3のグリーンスローモビリティとは何か。

事務局：グリーンスローモビリティは道路幅員が狭い住宅地内において、移動手段として低速で公道を走ることができる電動車両である。

座長：補足すると、グリーンスローモビリティは、日本で作られた言葉で、ゴルフカートのような電動の車両が公道で走れるものが幾つか指定されている。上限が時速19キロでゆっくり「スロー」で走る。電動で再生可能エネルギーを使えるため「グリーン」である。グリーンスローモビリティは相乗り型の電動バスで、車種によって座席数が異なる。ただ、施策③-3の内容は近隣市の参考事例であり、武蔵野市での導入については議論されていない状況である。

施策④-3「パーク&バスライドの推進」で、ムーパークの利用台数が令和元年に1万7,326台が令和3年は2万477台に増えている。バスの利用者数はコロナ前と比較して2割弱に減少しており、駐輪場定期利用の契約数・待機者数も減少しているという報告があった一方で、ムーパークの利用台数は増えている。何か理由や背景はあるのか。

事務局：コロナ禍では、公共交通と比べて個別輸送や自家用車の利用が増加したことが背景にあると推測しているが分析までは及んでいない。手持ち資料では、平日、休日も利用台数が増加している。過去にはムーパーク近隣の建替工事で関係車両の駐車に使われていた例もあるようだが、今回は個別輸送の自家用車の増加が背景にあると考えている。

座長：ムーバスの利用者数が減少する一方でムーパークの利用台数が増えるのは異質である。道路混雑等の新しい都市交通上の課題になる可能性はある。ムーパークの利用台数の動きは注視していただきたい。

委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：以前、吉祥寺北西循環の練馬区境付近にムーパークがあったが、武蔵野市在住の方が車でムーパークに行きバスに乗るとするのは、吉祥寺北町エリアでは考えにくい。現在のムーパークは、何号路線のどこにあるのか。

事務局：現在のムーパークは、三鷹駅と吉祥寺駅のほぼ中間、御殿山の高架下で税務署のある辺り、住所でいうと御殿山である。井之頭小学校のすぐ南で、ちょうど八丁通りとの交差点で、路線としては6号の三鷹・吉祥寺循環である。ムーパーク利用台数におけるムーバス利用率は、平日0.2%、休日0.7%である。

座長：資料5のいくつかの項目で情報収集や状況把握とある。例えば①－2のムーバスの広告導入検討で他市事例を調査するとあるが、コミュニティバスの広告では静岡県富士宮市の宮バスが有名である。例えば、広告料9万円が10件で90万円となり、コロナ前のムーバスの1日分の収入になる。調査するよりも実際に広告主を探してみる方法もある。

## (2)－2 地域公共交通の現状、課題等について

座長：7月2日に発生したKDDIの通信障害についても合わせて報告いただきたい。

委員（小田急バス株式会社）：7月4日、ムーバス7号路線の武蔵境駅始発から運賃機にエラーが出て料金機が使用できなくなった。復旧しないまま3便運行を続け、復旧後に通常運行とした。この事案は、路線バスと一般車両と数台見受けられた。前日の7月3日の夜に通信会社の通信が復旧しているため、関連があると推測しているが、確かな原因というのは現在も分からない状況である。

座長：ムーバスは一部の車両だけだったということだが、路線バスのほうはどうか。

委員（小田急バス株式会社）：全車両ではなく、一部車両である。

委員（代理・関東バス株式会社）：通信障害についてムーバスの運行には全く影響はなかった。一般路線バスでは、運賃機のデータ通信ができなかった車両が全営業所で十数台あった。運賃機エラーのバスに乗車されたお客様には後日運賃を払う形で乗車いただき、また、代車で運行をしたことで運行自体に影響はなかった。しかし、2つの営業所でバスと営業所の無線連絡にKDDI回線のIP無線を使用しており、営業所とバスの連絡が取れないという問題があった。また、バス位置情報を示すデータもKDDI回線を使っているためバスロケーションシステムが使えなかった。バス到着までの所要時間をお客様にお知らせすることができず、また、営業所にてバスの所在を確認できないという問題があった。

委員（京王電鉄バス株式会社）：運行面には支障はなかったが、収入を集計するときに、システム障害によって時間が費やされた。データ復旧ができる3日間のために担当で整理をして集計できたため結果的な影響はなかったが、集計に時間がかかったという状況はあった。

委員（西武バス株式会社）：実害としては数両のバスで運賃の支払いができず、KDDIのシステム通信を使用するバスロケーションシステムがダウンしてしまった。現在の売上状況としてはコロナ前の80%ほどで、4～8月は去年より回復している。

座長：そのほか、全体の武蔵野市の取組等について意見、要望等があればお受けしたい。

委員（代理・東京バス協会）：KDDIの通信障害について補足する。まず、バス車両と営業所の無線が使えなかったことが1点ある。また、ドライブレコーダーは随時通信できないためレコーダーを取り替えて見るという影響があった。また、例えば高速バスは遠隔地での点呼の際にアルコールチェックを行うが、通信障害の際はアルコール検出の状況を携帯電話の動画撮影で確認したということである。また、モバイルSuica、モバイルPASMOは通信ができないと表示されないためお客様にご不便をかけた。乗車券の関連では、QR乗車券、ウェブ乗車券が、通信障害でQRコードが出せなくなり、紙の名簿を使って乗車確認をしたという話も聞いている。

### 3. 閉会