

令和 5 年度  
第 32 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 5 年 7 月 31 日（月）午前 10 時～午前 11 時 30 分

会 場：市役所 812 会議室

出席者：武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員 19 名

〔事務局〕 武蔵野市交通企画課

〔説明員〕 武蔵野市高齢者支援課

武蔵野市民社会福祉協議会

武蔵野市下水道課

配布資料：第 32 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 委員名簿

資料 1 武蔵野市地域公共交通活性化協議会規約の改正について

資料 2 レモンキャブ登録更新について

資料 3 ムーバスダイヤ一部改正について

資料 4 武蔵野市下水道工事に伴うムーバス（7号路線）の迂回について

参考資料 ムーバス EV 化について

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)ー1 武蔵野市地域公共交通活性化協議会規約の改正について【資料 1】

- ・資料 1 に基づき説明

座長：説明いただいた規約の改正について、意見、質問があれば受けたいと思う。特に発言がないため、承認をいただきたいと思います。本協議会の規約の改正について、皆さまお認めいただけるか。（異議なしの声）皆さまお認めいただいたということで、進めていく。

(1)ー2 レモンキャブ登録更新について【資料 2】

座長：このレモンキャブは、通常のバス、タクシーとは違って白ナンバー、いわゆる自家用車を活用した送迎サービスで、武蔵野市内に住んでいる移動に困難のある方をサポートしてい

るということできっと進めてきているものということになる。これを続けるに当たっては、道路運送法という法律があるが、その道路運送法上に位置づけられた地域公共交通会議での承認を得ることが必要になる。登録の更新であっても同様である。この活性化協議会は道路運送法上の法定協議会の機能も兼ねているため、今日皆様に諮るということになる。では、資料2のタイトルが「レモンキャブ（市町村福祉輸送）」と書いているが、これは前回の法令用語かと思う。補足説明をすると、前は令和2年に皆様に認めたわけである。そのときには自家用有償運送というのは市町村が運営する形態とそうではない形態に分かれていて、市町村が運営する形態の中でも福祉輸送と交通空白輸送というものに分かれていた。交通空白輸送というのは言ってしまうと、過疎地などでバスが廃止されたところにバスを代わりに自治体が走らせるということで多く使われるわけだが、一方で市町村が運営する福祉輸送というのは、先ほども紹介した障害者の方、要介護の方といった移動に困難のある方をサポートするということになる。しかし、実は2020年の秋口の法改正で、この市町村福祉輸送というものが福祉有償運送、従来はNPO等が行っていた送迎サービスだが、こちらに編入されることになった。よって、今日の協議会は福祉有償運送としてのレモンキャブ、これの登録更新について皆様にご確認いただくということになる。

説明員（高齢者支援課）

・資料2に基づき説明

座長：資料2の1ページ目、最初のページの1の（2）中ほど、協議の必要性と書いてあり、最後の行に安全性・必要性・対価等と書いているが、対価等というのは排気量とかキャンセル料とかで変えられ、それで「等」になっているが、この3点について登録更新に当たり皆様に確認をいただくということが今日この場ということになる。

安全性については、行っているのは例えば車両、運行管理をされる方、皆様のそれぞれの各種研修の受講ということが書いてあるが、それが適切に行われているのかどうかという点になる。必要性というところは今説明いただいたが、この運送しようとする旅客の範囲というのが、この様式第2の2号、東京運輸支局との関連であるが、1枚めくっていただくと今回法改正で運送しようとする旅客の範囲というものを細かく書き込めるようになった。新しく増えたところがホ、へ、トになるが、これも丸をつけているということになるため、この旅

客の範囲ということで問題がないかどうか確認いただく。それから対価は変わっていないが、30分800円等の価格が設定されているため、併せて確認いただく。

主にこの3点を中心に皆様にご確認いただきたいと思うが、資料が多岐にわたっているため、どちらからでも結構である。皆様から意見や質問があったら、受けたいと思う。私から1点確認したかったのが、さっきのホ、へ、トの話である。これに該当する方は、類型が細かくなっているが、現状、今レモンキャブを使われている方はいるのか。

説明員（高齢者支援課）：正確に言うと、イ、ロ、ハ、ニの中から細かくそれぞれが色分けされているような内容で、それぞれ身体障害者、精神障害をお持ちの方、チェックリストの方々も利用者の中にいる状況である。

座長：これが新しく対象者を増やすのは、対象者の類型を細分化しているため、今までも使っていた方がこのホ、へ、トというところに含まれるということである。

（一社）東京ハイヤー・タクシー協会：最初にレモンキャブを導入するときに、タクシー事業者としてどうなのだとすることで随分タクシー協会内で揉んだ。しかし、始めてみてうまく隙間を埋めているというか、運用ができていて、タクシーのほうで特に問題はない。

私どもは、すごく厳しい規制の中で、国交省、それから、経済産業省、厚生労働省監督の下に乗務員、社員の健康状態を管理している。冒頭安全ということもあったが、参考までに聞きたいが、一つは、タクシーに関する方針をきちんと出してあるのは表に書いてあるとおりであるが、事故対策センターというのがあるが、そういうところへ例えば2年に一遍行かすなど、タクシーではしている。やはり運転適性がないと続けられないこともあるし、それから、運転者の表を見ると例えば70歳以上の方、タクシーはすごく高齢化しているから、70歳以上の持病を持っている乗務員に関しては産業医に通わせて、毎月1回きちんと健康管理をしないと、監督官庁が来たときによりお叱りを受けるけれども、レモンキャブもやはりタクシーと違って走行距離は短いと思うが、同じ意味では人を乗せて走るから、健康管理はいいのかなというのがある。

それから、ちょっと申し訳ないが、タクシーは去年の11月に値上げをしていて、業者としては大変元気がついたが、レモンキャブは随分値段が変わってなくて、利用者から頂くお金は主にどこに使っているのか教えてほしい。例えばドライバーの謝礼だとか、車の整備だってお金がかかる。特に人を乗せているため、基本的にタクシーは毎日整備している。整備部門を置いて、毎日、何かあればそこで修理、整備するが、そういう費用はどうかかっているのか

など思う。かなり長いこと料金が据え置きになっているので、例えばそれでやれているのかなという、当然役所の仕事だから税金が出ているのだと思うけれども、そういう考え方でいいのか、武蔵野市としては、その部分をどう考えているのか。安全面に関して、ドライバーに対し適性検査をしているのか、整備に関してどういうふうに行っているのか、利用料で頂いたお金は主に何に使われているのか、先々料金もある程度上げていくことについて武蔵野市の見解をお願いしたい。

説明員（高齢者支援課）：まず、研修に関して、年に3回行って、適性検査というような固定した内容ではなく、例えば法改正があったキックボードの内容を研修にて盛り込んだり、新しいものを取り込んだりしている。あとはおっしゃるとおり、安全面のところで、ちょうど7月末に行ったが、警察署の方から交通ルール、マナーについて再度確認するような研修を行っている。また、年に3回固定ではないが、毎回そういった意識を確かめるようなものを行っている。安全面については、ただいま申し上げたような研修プラス、70歳以上もやはり多くなってきているため、先ほど様々な規制が厳しくなっているという指摘もあったが、レモンキャブ事業も同じように、例えばアルコールチェックの義務化や、最後のほうに少し添付をしているが、様々な健康チェックを法に則ってやっている。また、健康診断も、70歳以上であるため、通常年に1回だが、2回というような形で、半期に一度というようなところも強化している。

それと2点目以降の協力費と運行の費用は30分、800円という形で現在やっているが、その800円の利用者から頂いたお金は、そのまま運行協力員にいくというような仕組みである。これは市民の方のまちぐるみで支え合っていこうというような理念があるため、基本的には頂いたものをそのまま運転手の方の協力費というような形で回っている。整備費用等は、市から出していて、車両整備費は市で持っている。先ほど厳しいというお話もあったが、最低賃金のお話が昨今出ているし、物価高騰、そういった折でもあるため、今アンケート調査なども実施しながら、今後についてどのような形で進めていくかは検討をまさにしている最中である。

（一社）東京ハイヤー・タクシー協会：1個だけ、つまらない話であるが、30分、800円ということは、1時間運転されると1,600円で、それはそのままドライバーにいくという感じかな。ちょっとこの場では違うかもしれないが、ムーバスの待遇の問題も活性協で随分過去に何回もやって、なかなかドライバーが集まらないということで、もっと給与を上げたほうがいい

のではないかという話がある。確かにムーバスの時給って1,500円、レモンキャブは1,600円で、議論を深めるときちょっと確認していききたいなと思って、今後、多分ムーバスの話が先々の協議会で出ると思うが、頂いたものは全部ドライバーにいくのですか。例えば90分使ったら、2,400円そのままいくという感じ、参考までに。

座長：これは後々の協議事項、それから計画にも書かれているが、結局、ムーバス自体も持続的にしていくためには、やはりその辺の運転手の対価をどうしていくのかというところが引き続き課題であったわけである。当然、対価というのは時給と、レモンキャブの今30分800円というのを字面どおりに比較すると、今の（一社）東京ハイヤー・タクシー協会のようにはなるわけである。一方で、やはりボランティアの方が集まってくるのか、こちらもたしか前回や今回の協議会のときまではよかったが、その前のときには40代の方々が本当に少なく、大概が60、70代という状況が見られた時期もあったわけである。そこから比べるとまだ今はいいのかもしれないが、今後のこともあるため、やはりその辺の対価をどうしていくのかというのはムーバスも、レモンキャブも引き続き議論していく必要があると思う。

関東バス株式会社：先ほどはムーバスとレモンキャブのお話をいただき、レモンキャブとはちょっと違うが、運行事業者としてちょっとお話をします。今現在、非常に人員不足である。常に採用はしているがコロナの影響もあり、2年半近くはなかなか採用ができない状態である。ここ最近になってようやく少しずつ、1人、2人ずつというような状況になっている。藪から棒に人員がどんと辞めてしまうという現象ではないが、病気または年齢的なもので退職しており、そういうものが定期的に毎年何人かは必ず出るが、その補充が全然できない状況が続いている。

武蔵野市からも委託していただいている当社としては、基本はこの事業についてはやっていかなければいけないが、コミュニティバスについては特に狭い道路であり、また、車両の特殊性もあり、できるだけ一般路線とは別に新たに採用をしているが、それでもなかなか採用が間に合わないということで、今一般の大きな路線バスのほうの乗務員が手伝ってやっているような状況である。そうするとやはり先ほどの人員、1人当たりの手当にどうしても関わってきてしまって、逆にそういうことを少しずつでも変えて上げていかないと、なかなか採用が厳しいのではないかというのが現状である。

座長：これはコメントとしてしっかりと残しておきたいと思う。

その他なければ、レモンキャブの登録更新について、諮りたいと思う。レモンキャブの登録

更新について、原案のとおり承認するという事によろしいか。（異議なしの声）では、認めるということで次に進める。

(1) — 3 ムーバスダイヤ一部改正について 【資料3】

・資料3に基づき説明

関東バス労働組合：先ほどからお話がありましたとおり、小田急バスさんのみならず、関東バスも改正基準告示の影響があり、ここにはダイヤが短く書いてあるが、人員不足で非常に交番表を組むのも四苦八苦をしている状況である。ムーバスは臨時社員という時給制の形態でやっているため、正社員も集まらないが、臨時社員はさらに集まらないということをもまず認識していただきたい。その中で、今日の議題にはないが、現場から数点、ムーバスについてダイヤ等々の要望が上がっているため発言をさせていただきたい。

まず、1点目は、2号路線の吉祥寺北西循環について土日の朝が今2台で運行しているが、コロナ禍明けで非常に利用者が増え、満員通過ということも頻発している。人がいないが、現場では増発し、2台運行を4台運行にすることによって、利用者の方に迷惑をかけず満員通過の解消できるかと思っておりますので、ぜひ検討いただきたい。

2点目は吉祥寺駅の0番乗り場である。ご承知のとおり、0番乗り場、1号、2号、6号路線と3本の系統が一緒になっているバス停で、本数が多く利用者の方が誤乗する事象も少し増えてきているため、市にはバスロケ接近表示を設置していただいて、ハード面について検討願う。昨日私も視察をしたが、やはり誤乗があったため対応していただきたい。併せて、吉祥寺というのはいろんな事業者が入っていて、バス停がもう限界にきている。バス停確保のための土地が非常に厳しいのかもしれないが、停留所増設もぜひ検討していただきたい。

3点目、関東バスの車両であるが、路線ごとにマグネットで系統を区別している。このマグネットがすぐ劣化をしてしまうということもあり、カラーのLEDの方向幕をつけていただいて、色分けし利用者に分かりやすくするという事も必要かと思う。これには車両の更新改造をぜひお願いをしたい。

最後に4点目は、早発しそうなバス停が3か所ほどある。1号路線吉祥寺東循環の水門通り、6号路線三鷹・吉祥寺路線のかたらいの道、4号路線三鷹駅北西循環のけやき橋北を1分早

めていただき、全体の所要時間については変えないで、最後のバス停と一つ前のバス停を1分増やしていくことで、早発の防止ということでぜひ検討していただきたい。

事務局（交通企画課）：関東バスから、事前に幾つかご相談いただいている案件等もあるため、事務局で今後検討や相談等もしたい。停留所増設については、バス事業者だけではなくて、タクシー事業者や福祉交通事業者等からも吉祥寺駅の乗降場所を増設してほしいという要望がある。吉祥寺駅だけではなく三鷹駅も同様であるが地域公共交通等の乗り入れて、かなり飽和状態となっている。

その対策として考えられるのは、広げるという話があると思うが、三鷹駅北口についてはまさに検討を進めているところである。吉祥寺駅前広場についてはなかなか広げるというのは難しい中、吉祥寺駅南口、吉祥寺駅北口、あと吉祥寺大通り、これが都市計画上で決定している駅前広場の範囲となっている。そういった全体の中で、バスだけではなくて、福祉交通、タクシー業者を含めて配置等について考えていかなければいけない。次期計画にも記載される事項であると思うので、これは我々だけではなく、皆様のご協力もいただいて、また今後検討していきたいと考えている。

座長：それでは、これも協議事項なので、皆さまに承認をお願いする。ムーバスダイヤ一部改正について、提案通りにお認めいただけるか。（異議なしの声）では、次に進める。

## （2）報告事項

### （2）—1 武蔵野市下水道工事に伴うムーバス（7号路線）の迂回について

- ・資料4に基づき説明

### （2）—2 ムーバスEV化について

- ・参考資料に基づき説明

座長：以前の協議会、もしかしたら分科会だったかもしれないけれども、EVバスの話というのはコロナ禍でもちらちらと出てきたことがある。そのときから比べてみると、多分インシヤルコスト自体は少し下がっているということがある一方で、例えばこの車両だと乗車定員は今の「ポンチョ」よりも少なくなるとか、それから、1日120～130キロ走っているというところから考えてみると少し心もとない路線もあるかもしれないが、部分的だったらやれるかもしれないという話もあり、幾つか制約条件というものがあろうだということのご報

告をいただいた。関東バス自体はこのEVバスをどこかの路線で導入しているとか、導入計画があるとか、あるいは懸念、心配事みたいなことは何かあるのか。

関東バス株式会社：もうそろそろ私ども考えなければいけないということはあって、会社としては非常にあせってはいるが、FCVとEVという考えであり、会社の体力的に両方ともということでは不可能ということと、FCVについてはまず不可能ということになるともうEVは導入せざるを得ないのではないかということになっている。ただ、車両のいろんな話など、なかなか中国製がどうなのとかがいろんな情報が入ってくることもあり、まだ自社で導入という声は出ていないのが現状である。近々で充電設備についても今業者といろいろな打合せをし、どうすれば費用を安くできるか、また、今後の電気代がどうなるかは今検討している内容である。

座長：バス事業者に一通りお話を伺ってみたい。

小田急バス株式会社：ムーバスではないが、一般の大型バスで今年度2台ほどEVバスを導入する予定がある。そういった面でインフラとかの問題は解消できるかなと思うが、電源の問題が改善されれば、大型バスのEV化は武蔵境営業所に導入予定である。それと合わせれば、ムーバスについては可能ではないかなとは思っている。

京王バス株式会社：EVに関しては今関東バス、小田急バスの言われたことと課題としては同じになるが、当社は結構EVに関してはコストに懐疑的で、あまり長く使えないのではないかと、走行距離が伸びないのではないかとということで、当社はFCVのほうの導入を検討していた。同じく武蔵野市のお話もそうだが、行政、区市町村、ご興味があり、当社のほうでもEVバスについての研究もここ数年始めているところである。出てきた話の中で課題を上げるとすると、電気を充電するけれども、一つは車庫のスペースをどれだけ食うかというところがまず一つある。車庫のスペースを食うと車を止められない、そうすると物理的にバスを減車しなくてはいけない。そうすると時刻表を減らさなければいけない。これは本末転倒な話で、これがどこまで出来上がるかという話の一つある。あと電気を食うけれども、営業所の電気設備がどこまでもつのだというような話がある。営業所の電気設備はバスを充電するためには作られていないため、仮に100台の営業所があるとして、100台分も充電設備を入れるとしたら、恐らく営業所の電気設備がもたないので、営業所の電気設備を改修する工事が課題なのかなと、当社の検討は今のところはどこかの営業所に絞ってやるということになるのかなと思う。



ここにお配りいただいた資料、非常に大事なところが書いてあるかなと思う。導入メリットの上から2つ目災害時の自動充電、これは事実としてあり、記載されてしかるべきかと思う。ただ、バス事業者に聞いた格好というか、災害が起きたときにバス事業者って大体バスを少しでも早く復旧させようと思って頑張るけれども、そのときに、災害時に非常充電すると、バスがEVバスで運行している路線は当然運行できないわけで、運行と非常充電のどっちをとればいいのかというのは結構どっちなのか答えられない。バス事業者が判断するのであれば間違いなく路線だが、この辺のコミュニティバスにその説明の話を入れるとすると、その整理をしておかないと、いざというときにどうするのという話になると思っている。

座長：いや、最後の件は本当に東日本大震災直後を思い出した。たしか東日本大震災の1週間後くらいか、対面でこの活性化協議会で、ムーバスの3月末までの運休を決めたことがあった。それは結局油がなかなか入ってこないとか、やはり輸送が混乱しているという中で、武蔵野市として輸送力をどう確保していくのかというときに一旦ムーバスを休みにしようという決断をしたという結果があって、そこで確かにムーバスのEVと、それから通常路線の話というところが少し別の枠かもしれないと改めて思った。

西武バス株式会社：当社では電気バスは本年度4月から中国のBYD社製の大型車両バスを2両、埼玉県のちょうど都県境にある新座営業所に導入をさせていただき、主に新座市内と東京都をまたいで清瀬市内の路線バスに充当をしている。運行は今のところ大きな問題もなく順調に推移はしているのですが、先ほど各バス事業者から問題があったように、やはり電気が万能なのかというところはまだ会社として決めかねているところである。当社は別にFCVバスも所沢の営業所で1台運用しているが、やはり先ほどの意見があったとおり、電気だと1台1台に充電設備を今後設置していかななくてはならないため、その辺のインシヤルコストがかなりかかるというところで、私どもとりあえず2台入れたけれども、今後の拡張についてはなかなか慎重に見ていきたいと考えている。

また、京王バス株式会社からの話があったが、もともとの電気の容量を上げるために私どもの新座営業所では電気の容量を増設して、また、営業所の上に太陽光発電をつけて、なるべく自分のところで全部電気を起こしていくということをしているが、何分インシヤルが相当かかったので、国庫補助金等も頂いたけれども、なかなか事業者単独でやっていくのは相当厳しいのかなと考えている。

また、FCVについては1台導入しているが、車両が非常に高く1億円以上うちで配備し

ており、それが6年リースか何かでしているけれども、その値段と充電については各道路や路上とかに設置しているため、費用感については営業所が近いところにそういう充電設備があれば、相当効率的に運用が可能かなと思っている。乗務員の運行も評判も悪くないので、その辺は使いようかなと思うし、なかなか営業所の近くにその設備がないと、どうしても無駄な回送が発生してしまって、実用的にならないところがあるため、その辺との兼ね合いで当社もどっちがいいかというところを見定めながらやっているところである。新座営業所に2台入れ、地元の新座市と災害協定ということで結んでいたが、今、京王の早田課長から話があったとおり、実際に災害になったときに市からどこかへ持って行ってほしいみたいな話があるけれども、乗務員を本当に出せるかとか、優先順位とか、その辺がまだまだ未調整のところが多くて、実際に起きたときにどう対応していくかというところが非常に課題だというふうに思う。

座長：皆さん、重要な情報をいただけたかと思う。確かに私も委員として入っていたけれども、国交省としても定期交通のDXと、グリーントランスフォーメーションを進めていくという中で、こういうEVとかFCV（水素）の話が出てきたりするし、例えば伊予鉄さんとかもそうだし、みちのりホールディングスさんもそうだけれども、結構な台数、EV車を投入するというような話もある。先行している事業者に向うと、これはムーバスの台数は結構になるから重なってくると思うけれども、やはりさっきのダイヤ改正のところ以小田急バスのところで出てきた出勤、入庫、出庫表があったが、これ自体を全部変えるという形でEV車両とかに合わせたような当番を組まないといけないというような話も伺っているから、結構ドラチックな動きになるようである。そういうこともあるため、確かに今のところで導入しているところは東京に限らず、東北も全く同じなのだけれども、やはりどういうメッセージで、どういう意図をもって導入するとかは市としても整理が必要だし、そこはやはり事業者の皆さんが受け止められるか、あるいはEV自体は静かかもしれないけれども、やはり充電するときに音が発生したりするというのも伺っているため、これだけ生活者が多いという中で、それが馴染むのかも評価が必要かなと思うため、また色々と意見交換をしながら考えていくということが必要になるだろうと思う。

事務局（交通企画課）：ご意見を参考に今後検討し、また情報交換をしたいと考えている。