

令和 5 年度
第 33 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 10 月 16 日（月）午前 10 時～午前 11 時 30 分

会 場：市役所 412 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

〔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

配布資料：第 33 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 レモンキャブの対価の変更について

資料 3 ムーバスの年末年始ダイヤについて

資料 4 武蔵野市地域公共交通網形成計画の進捗状況について

II 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）— 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：今ご説明いただいた規約の改正について、皆様からご意見、ご質問等いかがか。

特になければ、規約の改正につきまして、皆さんお認めいただけるか。（異議なしの声）
そのような形で取り扱わせていただく。

（1）— 2 レモンキャブの対価の変更について【資料 2】

・資料 2 に基づき説明

○座長：この議事であるがまず、この協議会として、対価の部分で800円を1,000円にという話があったが、これについては、皆様に協議事項という形でお諮りをするということになる。

他方で、特に予約受付の変更は、もしもコメントなどがあれば、そこはまた別途、皆様から意見を頂戴したいということで、少し対価の部分と、それ以外の部分に分けて、皆様にお諮りしていきたい。

では、まず、協議事項としてのレモンキャブの対価、いわゆる利用料金の部分について、何か皆様からご質問、ご確認などがあれば、まずお受けしたいと思うが、いかがか。

○武蔵野市コミュニティ研究連絡会：今のご説明の運行協力員アンケート、これはよく分かるけれども、運行協力員が現在40名ということの確認をしたい。また、利用者アンケート実施が、5月15日の結果で分かるけれども、利用者924名に配付している。ここも読み取れるけれども、前回の会議で、利用者の登録更新というのを伺っていたけれども、現在の登録している方の人数を教えてください。この2点をお願いしたい。

○説明員（高齢者支援課）：運行協力員の数についてだが、前回の資料の中でお示ししていて、現状では42名であったが、その中で、運転をしていない副運行管理者が2名いるので、40名の方に配付した経緯がある。

また、利用者の数については、10月13日現在の利用者の数になるが、898名の方が利用者として登録されている。

○武蔵野市コミュニティ研究連絡会：私も、コミセンの関係とか、いろいろなところの関係で、利用者も存じ上げているし、運行協力員も存じ上げているので、その数字を言われたので確認させていただいた。

○座長：私から補足と、それから事務局にも少し補足いただきたいけれども、実は、タクシーの運賃との比較というのが出てきていて、2分の1の目安というのが、従来、自家用有償運送にはあった。今日現在まだあるが、これに関しては、私も委員として参画をしていた国土交通省のラストワンマイル・モビリティの検討会の答申を受けて、間もなく消える予定である。そのため、多分来年の4月1日の時点になると、2分の1という目安のルールはなくなっている。

なくなった背景というのは、やっぱりそれだけいろんなものの経費が上がったりしている中で、必ずしもタクシーの2分の1という目安だけで判断をするというのが、自家用有償運送にとっても持続的ではないし、あるいはタクシー運賃との差が大きくなるというところの課題もあるしというところで指摘があったが、そのときに、最低賃金の話を、さっき、平成12年当初

から5割ぐらい上がっていることが、1ページの一番最後に書いてあったが、現実の経費というのが直近どのぐらい上がっているのかということ、ちょっと補足願えるか。

○説明員（高齢者支援課）：経費については、大変申し訳ないが、開始当初の平成12年のものが今はなく、令和元年度が一番古いもので用意していて、約2,200万円だった経費のところ、令和4年度は、約2,500万円まで上がってきている経緯がある。

○座長：直近の3年間の中で、しかも、中にコロナ禍を挟んでいるという状況のあった中でも、トータルの経費として十数%上がっていることを補足いただいた。そのほか、皆様のほうからご意見、ご質問等はいかがか。特になければ、まず、この対価の部分についてお諮りする。レモンキャブの対価、現行30分単位で800円、これを、30分ごとに1,000円で4月1日から改定をする件について、皆様お認めいただけるか。（「異議なし」の声あり）では、対価につきましては、この協議会で協議が整ったということで取り扱わせていただく。後ほど東京運輸支局さんとのやり取りについても、よろしくお願したい。

さて、そのほか、予約受付の変更などについて、また、変更点があるけれども、こちらについて、何かご質問、コメント、アイデアなどいかがか。

私から、気になったのが、ごめんなさい、私も不勉強なところがあって、運行管理をなさっている方が一括してお電話等で担われていて、さらにボランティアの方に、運転を担っていただける方に、その予約受付締切り後にまた電話する、どういう形で予約、配車というものの業務がなされているのかということ、教えていただけるか。

○説明員（武蔵野市民社会福祉協議会）：レモンキャブは9台あり、それぞれ予約専用の携帯電話がある。その携帯電話を、1号車は1号車の運行管理者の方にお持ちいただいて、利用者の方から予約の電話がそこに鳴るので、1号車の予約の携帯電話が鳴ったら、1号車の運行管理者の方が取っていただいて、予約を受け付ける。

運行協力員という運転だけする方が、各号車5名～7名程度いるけれども、その方々に、明日の運行は、何時に△△さんでどこに行くなど、どういう予約が入っているかをお伝えして、当日運転をお願いするという形になっている。各9台、それぞれ予約の受付を運行管理者の方が行っているのと、それを運転する運行協力員の方は、運行管理者の方から連絡を受けて、当日運転をするスケジュールを把握して、実際に運転していただいている。

○座長：実は、何で今、私がそういうことをお聞きしたかということ、一般論として、武蔵野市はどうか分からないけれども、結構社会福祉協議会さんとかがこういう送迎サービスを、大都

市圏、地方問わずやるときに、電話を受け付けて配車をする業務が結構大変という話を伺うこともあって、今、対価が変更されて、ボランティアの方が増えてくれればということをお願いしているわけだけども、一方で、各9台のその受付を担われている方々の負担というところというのは、現実どうなのかなと思ったけれども、その点は、何か掴んでいるのか。

○説明員（武蔵野市民社会福祉協議会）：9人の運行管理者の方はかなりご負担で、月曜日から土曜日の9時から夕方6時までその携帯電話を持ち歩かなければいけないし、予約を受け付ける紙と携帯電話を持ち歩いているのが週6日で、ほぼ1日中のため、そこのご負担はかなり大きく、ご意見としては多く上がっている。

副運行管理者の方もいるので、運行管理者の方が都合が悪いときは、副運行管理者の方がその予約の携帯電話を持つという形などは取ってはいるけれども、運転はいいけれども、やはり運行の管理の予約の携帯電話を持つというところがご負担で、運行管理者の方の後継者の不足というのが、今、大きな課題として挙がっている。

○座長：運行管理者さん、もしも今のところちょっと補足などがあれば、ぜひお聞かせいただきたい。

○レモンキャブ管理責任者：ただいま言われたけれども、利用者も高齢化になり、認知症の方も多くなり、予約時間の変更等々が日々重なっている。そのため、運行協力員の配分を考えながらやっているけれども、なかなかうまくできないことが現実である。多分、レモンキャブやっている人間は、地域福祉のために結構真面目に運行しているけれども、その中に1つ大きなトラブルが生じると、このレモンキャブのこれからの継続はできなくなるという負担を抱えながら、日々邁進しているので、よろしくお願ひしたいと思う。

○座長：その辺の運営のこと自体で、やっぱり課題があるということは確認いただけたかと思う。後ほどの報告事項のところに絡んで、またそこでコメントしたいと思う。

このほか、このレモンキャブのことについて、何かご質問、ご意見等いかがか。特になければ、予約受付時間帯の変更については、皆様に確認をいただいたということで進めたいと思うが、そのように取り扱わせていただけるか。（異議なしの声）今の予約、配車等のところについては、実は後々の報告事項の本協議会の計画の進捗状況に絡んで、少しコメントしたいと思う。

(1) — 3 ムーバスの年末年始ダイヤについて【資料3】

・資料3に基づき説明

○座長：こちらについては、今年の年末から来年の年始にかけての年末年始ダイヤについて、関東バスさんの部分についてお認めいただくということが1つと、それから、あわせて、次年度以降も同様の取組を行っていくということを前提としたときに、ここについては、協議事項としてではなく、報告事項として取り扱うということによろしいかどうか、この2点についてお諮りをする。

では、このムーバスの年末年始ダイヤについてという点について、皆様からご意見、ご質問あればお受けしたと思うがいかがか。

○関東バス株式会社：このたび、以前から、事務局の言ったとおり、やっぱり今、乗務員の確保が非常に厳しい状況になっている。こういうところで、やっぱり乗務員の休み、残業等を減らしていきたいので、すみませんが、よろしくお願ひしたい。

○座長：他の皆様から何かいかがか。特になければお諮りする。まず、今年度のムーバスの年末年始ダイヤについては、ご提案いただいたとおりのお認めをするということによいか。（「異議なし」の声あり）

もう一つ、これは、ここ数年間ずっとこういう形でやらせていただいているけれども、毎年毎年の数字、今日の資料でも一番最後のページにつづってあるが、年末年始ダイヤを、その当該年度の1日平均の利用者数と比べてどうであるかということ、毎年モニタリングをしている。当初は、例えば、平成29年度というのが一番最後のページにあるけれども、特にこれ、2号路線がやっぱり休日の利用が多くて、休日のほうが本数が多いという中で、大丈夫なんだろうかと考えるときに、確かに当時、1月2日、3日、恐らく初売り等の時期だと思うが、そこで超えているところがありながらも、全体通してみたら、やはり利用は少なかったということを確認していたので、同じような紙を毎年毎年データを集計をしていって、計測してきたという経緯がある。

ですから、引き続きこういうウォッチはしていくけれども、今後もこの協議会においては、協議事項としてではなく、報告事項という形で取り扱わせていただいて、関東バスさんにおいては、通常に届出をしていただくということで扱ってよいかどうかということ、皆様と確認をしたい。そのような形で取り扱わせていただくということによいか。（「異議なし」の声あり）では、そのような形で取り扱わせていただく。

(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4】

・資料4に基づき説明

○座長：こちらは報告事項であるけれども、計画に基づく事業の枠組みや分類に併せて、各年度の整理、それから、今何を取り組んでいただいているのかということを書いていただいている。こういうところをもう少し教えてほしいとか、せっかく取り上げるんだったら、もう少しこういうところも考慮してもらえないとか、恐らく皆さん、いろいろなアイデアをお持ちかなというふうに思うので、ぜひ多様な観点から、ここはご意見いただきたい。どなたからでも、どの項目からでも結構ですので、ご発言いただければと思うが、いかがか。

○関東バス労働組合：ご承知のとおり、報道もされていますが、現在、全国バスの運転手が1万人不足とされ、さらに3万人が不足をするという、非常に厳しい状況にあり、今後バスの運転士は増える見込みがないと言われている。実際、大阪ではバス廃業の報道もされ都内の各社でも、徐々に路線バス、コミュニティバス減便が、人員不足で見受けられているといった状況になっている。

このような中で、事業進捗の状況の一覧の①の2、ムーバスの持続可能な運行に向けた見直しが記載され、また、裏面で⑦の1、ムーバスブランドを活用した乗務員確保の取組みがあるが、例えば、⑦の1の優良運転手表彰等をやっても、人員不足の解消には全く至っていない。現場はもう疲弊していて、バスもタクシーも運転手不足で、離職に歯止めがかからないような状況である。

今後、市のイベントが実施されれば募集をするというような甘いことが書いてあるが、もう全くもって乗務員の解消にはならないので、イベントを待たずに、市としても乗務員の採用強化につながるような施策を、喫緊にすぐにやっていただきたい。

それからもう一点、前回の会議で要望させていただいた、⑤の分かりやすい情報の提供、⑤の1とか3のバスナビの関係で、ナビの設置であったり、セットタイマーをカラーLEDにしてほしいといったことを要望させていただいた。⑦の2のバス待ちの整備の、ここでは吉祥寺駅のバス停増設が、これについてはかなり、すぐには解決できない問題と理解はしているけれども、進捗があれば教えていただきたい。

○座長：大きく分けると3点。吉祥寺の話と、それから真ん中でおっしゃったのは、分かりやすさ、前回も確かに具体的にカラーのLEDでとか、もう少し乗り間違いの、特にムーバス、少なくなるようにするために、やっぱり手を打ってもらいたいという話があった。前段は、やっぱりムーバスの持続性というところに、運転手さんがどうしても必要で、それに関して、もう少し市として積極的になるべきではないかというご示唆である。3点、事務局からご回答いただけるか。

○事務局（交通企画課）：順を追って、まず運転手不足については、表彰が意味ないだろうというところだけでも、市としては、今、運行していただいている運転手さんに対して、市からも感謝の気持ちをお示しするという事は、一定程度運転手の離職に対して効果になると考えている。

また、この記載で、イベントがあれば出展ということだけでも、ここについては、補足でご説明をさせていただくと、机上で写真を配付させていただいた10月14日（土）に実施をいたしました親と子の武蔵野交通安全フェア2023であるけれども、これ、メインの要素は交通安全になる。実際このイベントは、当協議会の委員にもなっている武蔵野警察署と市で進めてさせていただいたイベントで、市から、ぜひムーバス及び路線バスを、運転手が不足しているので呼べないかということで実施した。今後も同様なイベントが開催できれば行いたいと思う。

カラーの電光表示は、現時点では導入の予定はない。吉祥寺のバス待ち環境については、現時点では考えていない。一方で、吉祥寺駅北口に路面標示でルートごとにバス待ちの整列ラインを分けているが、経年劣化で剥がれが出てきているため、再度整列ラインの改修を予定している。

○座長：関東バス労働組合さん、よろしいか。

○関東バス労働組合：はい。

○座長：関東バス労働組合さん、私からも1点伺っていいか。

これ、関東バスさんの管内であるかどうか分からないけれども、地方だと結構積極的に地方公共団体が、バスの乗務員さんが足らず困るというようなことで、市が主催をするような採用イベントみたいなところにバス会社数社の方を横並びで並べて、採用活動をお手伝いするとか、いろんなことを結構やったりするケースとかもある。逆にさっき、市としても積極的に支援をという話があったけれども、例えば、どんなことが考えられるのか。

○関東バス労働組合：座長は、地方をよくご存じだと思うが、イベントとか実施している自治体もあるなか、それでは正直全然足りない。ですから、例えば、市の施設に募集をかけてくれるとか、いろんな施策があるとは思っているので、ムーバスの車両もそうですし、ほかの自治体もそうであるけれども、バスの車内に掲示していただくとか、市報に載せるとか、いろいろ様々手段はあると思うので、その辺の施策を講じてほしいということである。

○座長：やはりこの辺、特に関東、東京近郊が、もう数年で大変になると思う。何が大変になるのかというと、多分通常の路線の乗務員さんを優先するのか、それともコミュニティバスを優先するのかという形で迫られざるを得ないということになると、先ほどレモンキャブのときに、平成12年で東京都の最低賃金が700円台という話があったけれども、あの時点でいえば、多分ムーバスの運転手さんの時給というのは、多分それよりもちょっと上だったと。ところが、だんだんとそういう差というものが少なくなってきたということから考えると、今の運送原価のままでムーバスを続けられるかということ、多分そうではないかもしれないという根本的な問題もあつたりする。

でも一方で、ある意味運行時間が限られることを追い風にして、実は雇えるチャンスがあるかもしれないけれども、各社さんの労務環境とそこでうまく反りが合うかどうかは、相談していかなきゃいけない。かなりそのあたりのことを、具体的に多分詰めていかないと、一、二年後まずいと思う。

やはり、私が関わっている地方都市だと、どちらかというと、やはり公共調達も含めてバスの確保をしていかなきゃいけないという発想が多いから、やっぱり市としても、乗務員さん不足しているんだったら何とかしなきゃいけないということで、比較的動きやすいけれども、あまりそういうところに慣れていない東京近郊だと、多分そういう動き出しをするということも、すごく腰が重いということになると、非常に大変ですし、ましてや貸切りバスのほうが先に運賃料金上がっているから、そうなる、貸切りのほうに取られるという話も当然出てきたりするので、これはもう喫緊の課題で、本当に交通事業者の、バス事業者の皆さんといろんなことを連携されてやらないと、手遅れになる可能性が十分にあると思う。

最近もう本当に、研究室にいただく電話がみんな深刻な話ばかりなので、なかなか大変なものであるけれども、もう政令市、札幌、仙台、その辺りでも非常にきつい。札幌に関しては、この1年で100人離職である。分母が1,600人である。ということは、どれだけ削らなきゃいけないのかが、お分かりいただけるかと思う。その中で、一部報道にあるように、24時58分の最終

バスに接続するバスを復活させろという市民団体の方がいて、私、札幌市は会長職であるけれども、どうしようかというところで、再来週会議ですのでいろいろ考えているが、やはりそういう市民の皆さんが望まれることと、どうしてもギャップが出てくるということがあるので、そこをやっぱり補っていくのが政策だと思っているから、そこはもうちょっと、ギアをもう一段階上げたほうがいいのではないかと、個人的には思う。重要なご指摘である。そのほか、皆様いかがか。

○関東バス株式会社： 施策③の3、タクシーのところ、三鷹市のオンデマンド交通の関係であるけれども、今いろんな自治体のほうでは、AIを使ったオンデマンド交通の実証実験なり、外で借り入れるというような、今流れが非常にあるけれども、ただ、これについては、既存事業者がもちろんやれば一番話は早いけれども、今こういう状況でなかなか人員が整わない、また車両もそろわない、そういうところから、なかなか進んでいくというところは少ないと思う。

一部、当社のエリア内でそういう動きがあり、これを行うとどうなるかという、結局既存の路線バスがなくなって、オンデマンド実証実験で終わっちゃう。やっぱりこういうところも、必ずそういうことが出てくると思われるので、武蔵野市さんがどこまでこれをやろうかというふうになるとは思うけれども、今、このことを本当に始めようとするならば、路線がなくなるか、そういうところまでやっぱり本当に考えていただいてやっていただければと思う。

○京王バス株式会社： 今、関東バスさんのおっしゃったことに関連してなんだけれども、私も、先ほど関東バス労働組合の方の話していた問題が起きている。公共交通会議に参加していて、このお話はそこでも出てきている。

その中で、ちょっと組織に向けられて困るなというか、近隣の都市が、市がやっているからとか、誰かが言っているからというので検討を始めるケースが非常に多いと感じる。それをし何が起こったかという、とある市町村で、このデマンドを、エリアを拡大するという話があったんですけども、実際にデマンドやっているエリアの地域の代表の方が委員でいらっしゃったけれども、エリアを拡大するというので、基本的には関わっていると捉えると思うが、なんとその地域の方が反対するというようなことがあった。反対する理由は、エリアが広がって台数が変わらない話だったので、配車される間隔が広がって、かえって大変だろうというのが反対する理由だったんだけど、全然地域に寄り添っていないでそういうことをやろうとするというのが、ちょっと見受けられたところがあった。

デマンドにしても、グリーンスローモビリティにしても、やっぱり適材適所だというふうに思うので、交通課題に対してどうアプローチするかという話と、あと、今関東バスさんがおっしゃったとおり、乗務員さんとか車両とか、資源が限られているので、何かをやれば何かを削るという考え方が避けられないのかなと思うので、その2点については、ちょっと念頭に置きながら検討を進めなければいけないと感じる。

○座長：この2点、関係してくると思う。何かもしも事務局でコメントがあればと思うが、いかがか。

○事務局（交通企画課）：三鷹市へ視察に行っているが、目的は、そもそもコミュニティバスを走らせたところに、そこを廃止するに当たって、交通空白地域が発生するのでデマンドで対応しているとのことであつたため、実際にデマンドに変わってどうなのかというところを見に行った。

今、様々な委員の方から、お話があつたけれども、市としては、今、交通空白不便地域についてはおおむね解消されていると認識している。ただ、施策として福祉交通との間交通について、地域公共交通を利用したいけれど、利用が難しい方、それはレモンキャブであるとか様々ある中で、どうそういった方を救っていくか、既存の資源の中でうまく活用して、皆様のお知恵を拝借しながら考えていくものだと認識しているので、今すぐデマンドを進めるという話ではないと考えている。

○座長：ここは本当にすごく大きな問題だと思っていて、20年前ぐらいで東北ではやった話が、ようやく東京へ来たかと。20年前、東北ではバス路線の廃止というものが、それこそバスの規制緩和の直後、地域公共交通会議制度ができたあたりであるから、正確に言うと15年前かもしれないけれども、そのぐらいのときに、デマンドに置き換えようという形で、各地が本当にこぞって入れた。それが地方から東京に来たということなのである。

ただ、やっぱり幾つか注意しなきゃいけないのは、荒川区なんか典型だと思うけれども、京成さんが撤退して荒川さくらになったデマンドをやると、デマンドにはお金出すけれども、さくらには入れないという、本末転倒。でも、AIとかオンデマンドとかという片仮名書きが出ると、新しいことをしたと見えてしまうので、受けがいい。だけど、それが本当にその町のためによくなっているのかどうかというと、微妙ということもある。だから、そこは辛口で捉えていくということが、すごく必要だと思う。

一方で、さっきレモンキャブのときにちらっとここの話につながるよという話をしたけれど

も、配車が大変だったじゃないか、そういうのにこういうテクノロジーが助けになって、レモンキャブの運営をしている皆さんの負担が少なくなるのであれば、そういうところこそ、ITを導入できるんだったらしてもいいと思う。

だから、もしかしたら武蔵野市の場合には、そもそもプラットフォーム、間交通としてのレモンキャブとつながりというところの仕組みがある中で、それを持続可能にしていくために、運営をしやすくするために、ITの力が借りられる部分があるのか、それともどうなのかというところ、むしろそこをちゃんとやっていくことのほうが重要なんじゃないかというのが、前段のレモンキャブの議論の中でも見えてきていることと思っているので、そういうところをむしろ押していったほうが、個人的にはいいと思うし、むしろそういうことをちゃんと議論できる場が必要である。

なので、新モビリティ分科会も、令和2年度に書いてあるけれども、あとやった記憶がない。これ、駄目じゃないですか。どうしてもこの協議会の中だけだと年に数回、ここで物事を決めなきゃいけないので、議論だけに時間を充てるわけにいかない。やっぱりそういう形でバス会社の皆さんとかレモンキャブの皆さんとか東京ハイヤー・タクシー協会さんとか、そういう実務を本当にいろいろ考えていただいて、武蔵野のために汗流していただいている方々と、ちゃんと議論できるような場というものは必要である。やっぱりそれをちゃんと立ち上げていただいて、この辺の令和5年でやろうとしていることを、もう一回整理する、大事なんじゃないかなと思う。これは要望である。そのほかはいかがか。

○武蔵野市コミュニティ研究連絡会：まず、座長がおっしゃったように、運転手の方の不足のこと、これはもう先々の話で、今すぐ取り組まなくちゃいけない問題だということは、利用者の1人としても認識している。

その中で、吉祥寺の東町エリアから、例えば市役所まで、武蔵境から市役所もそうだけれども、2月18日に吉祥寺東コミセンで市民と市長のふれあいトークが開催されて、そこで出たご意見としては、吉祥寺から市役所に直接行けるバスがなくなっているという話も出て、市長のお答えとしては、JRで吉祥寺から三鷹へいらっしやって、三鷹からバスで市役所へいらっしやってくださいという話だったが、乗り換えのことを考えるとということで、バス会社の事情はよく分かるんですけども、そういうことが出たということを1つ申し上げておきたい。それから、⑥の1、それから⑥の2番であるけれども、特に吉祥寺の南口駅前広場の整備を目指し、用地接收を計画的に進めると、4年間同じ文言なので、これは何とかならないものなのか。

これ、行程を示されないと、今、井ノ頭通りのマルイの前のバス停は、たしか8か所だと思いが、南口駅前広場ができて、バス停が3か所移るだけと聞いているけれども、これは、抜本的なことを取り組まないと、私、第六期長期計画見直しでも申し上げたりしているんですけども、今回調整というか、そこまで申し上げていないけれども、これは都市基盤としての市の取組の最優先事項として上げていかないといけないことだと思う。

特に、井ノ頭通りの自転車専用の色塗り、水色に色を塗っているところは、武蔵野市内、南口からずっとつながっているけれども、肝心のマルイの前のところは途絶えているし、それから、西のほうも途絶えている。これはやっぱり、取り組まないといけない課題の1つだと、私は思う。

それから、三鷹の補助幹線道路の整備に向けて、引き続き用地買収及び仮整備を進める、これも文言ずっと同じなので、これも少し工程表を示して、それから進捗状況がどうなのかというところも、こういう会議の場では示していただかないと。同じこういう文言なので今進んでいないということは分かる。だけど、このままではどういうことかなというのが、委員1人、それから住民の1人として考えている。

○座長：2点ほどいただいた。特に後段、吉祥寺について、具体的にお話しいただいているが、何か事務局でコメントできることあるか。

○事務局（交通企画課）：確かに吉祥寺の南口等々、三鷹北口の補助幹線も同様であるが、あまり変わってきていない。吉祥寺南口と三鷹北口も含めて、用地買収等々も関わってくる。相手があることなので、例えば、用地買収率を入れていくのがいいのか、見せ方について考えたいと思う。

井ノ頭通りの自転車レーンは、都道になるので、そこについては、東京都にこういうお話あったということは、させていただきたいと思う。武蔵野市も今後、吉祥寺エリアを、自転車ナビマークを設置していく予定ではあるが、限られた道路幅員の中で安全対策を考慮した中でどのように設置していくのか、これが課題だと思うので、様々な関係者と協議しながら進めていきたいと考えている。

吉祥寺の南口とマルイの前のバス停等々については、前回もお話しさせていただいたかと思うが、今後の吉祥寺駅エリアのバスやタクシー乗り場や、レモンキャブや福祉交通であるとか、全体を考えたときに、今、都市計画決定としては、吉祥寺駅北口と、吉祥寺大通り、それから今後できる吉祥寺駅南口をつないだ範囲が駅広の都市計画決定のところであるので、今後全体

的なエリアを見て、現在検討してところである。

都市計画の実施というのは時間がかかるものである。とはいえ、今後どういったようなスケジュールで進めていくのか、示せるところがあれば、担当課とも詰めていきながら、スケジュール感というのを入れられるのかどうかも含めて、検討したいと思う。

三鷹も同様である。今、こちら、2ロータリー化というのを書いてあるけれども、それについて、今後の考え方をどういうふうに示していくのか、今後のスケジュールも含めて、お示しできるところは、進捗管理などをお示ししていきたいと思う。

○座長：特にやっぱり、この活性化協議会の場合には、地域交通に特化をしているところがあったりもして、現行の三鷹駅北口の暫定的な整理というよりも、たしかバス乗り場もどう配置するかや、それからタクシーどうするかとか、結構そこで、植え込みの大きさをどうしようかや、かなり実務的なことを詰めたり、実際に試走もしたりとかということをしてしながら、暫定とはいえ、今の形にしたけれども。

何が言いたかったかというのと、この設計するタイミングによって、本当にさっきの8本あるバス停を3本にしなきゃいけないとかということが平気で決められているとか、私が関わっているところで、私がチェックする前は、その駅は13本のポールが現行あるが、1本だけ置かれた。13本あるところに、1本なんて絶対、無理なんですけれども、設計された方がそこには結構考えが及んでいなかった。うそのようなことでも結構ある。

なので、どのぐらい必要なのかとか、やっぱり逆に、そのときに事業者の皆さん、これはタクシーも含めて、あるいは福祉交通なんかは屋根つきがあったほうがいいとかという話も出てくるのかもしれないし、そのあたりのところ、やっぱりいろんな皆さんのご意見を聞くというところを、ちゃんとこの協議会としても動けるかどうかというのが、すごく重要になってくると思うので、むしろそれを、この協議会をうまく活用していただきたいと思う。

重要なお指摘だった。そのほかはいかがか。

○会長：まず、座長からいただいた三鷹駅に関しては、地権者さんが結構いらっしゃる中でも、地権者さんの意向を確認しながら、またバス会社もそうであるけれども、タクシー会社、ほかの公共交通の方といろいろお話をしながら進め、ここでは示せてはいないが、そのような形で進めている。

それから、先ほどあったバスの運転手のお話と、それからデマンド交通のお話等々いただいているが、バス運転手の募集云々という話は、先ほど担当からありましたけれども、イベント

をあえてこちらでつくりながら、運転手確保のために、お子さんがかなり興味を持っていただいているので、そういったお子様から親御さんのほうにつながるような形も含めて、進めている。これで終わりということではなくて、さらに様々考えていきたいと考える。

また、デマンド交通については、やはり新聞報道も含めて、こういうことをやっている、あたかもそうすべきみたいな、そういった報道なんかもあるけれども、武蔵野市に限って言うと、なかなか難しいんじゃないかなと実感としては持っている。その上で、既存のデータも含めて検討していかなければいけないとは思いますが、かなり難しい中でも、こうした会議の中で、立場が違う方が集まっていたきながら、これはどうなんだという議論の場として活用していき、先ほど座長からあったように、分科会などを通して、そういった情報提供ができれば、さらに共通認識が広がると思うので、可能性を追求していきたい。

市とすると、やはり既存の交通体系、交通網というのが、将来も現状でいいかということ、そうではなく様々な角度から検討しなければいけない。まずは現状を大前提にして、既存の部分をブラッシュアップしながら考えていくことが基本線だと思うので、ここにいらっしゃる皆さんと共通認識の下進めていきたいと考える。感想も含め意見である。

○座長：そのほかはいかがか。よろしいか。

いろいろとご意見いただいたし、比較的、運転手さんをどう確保していくのか、それから、新たな技術というものが、いろいろ波が押し寄せていく中で、それを武蔵野市としてどう受け止めていけばいいのか、それから、いろいろと駅の整備はなかなか進まないところがあるけれども、そういうものを見据えて、私たちがどういう動きを起こせるのかということ、結構重要な論点というものを、皆様から上げていただいたかと思う。

今日は比較的報告事項に時間が取れるので、こういう形で議論ができてはいるけれども、普段だと、やっぱり決めなきゃいけないことがあって、どうしても時間的にタイトな部分があるから、ぜひ分科会等の場面をうまく活用していただいて、また議論が深められるといいと思うし、こういう、すぐこれが絶対正解だという答えが見いだしにくいからこそ、やっぱりいろいろと議論して行って、関係性を築いていったほうが、5年後の武蔵野市にとってみたら、明らかなプラスになってくるだろうとに思っているから、その点は、ぜひよろしくお願ひしたいということに締めさせていだきたいと思う。

それでは、予定されていた協議事項、報告事項は以上である。もしも最後、全体を通して何かということがあれば、お寄せいただきたいと思うが、委員の皆様、大丈夫であろうか。では、

進行を事務局にお返りする。