

令和3年度
第30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1月19日（水）午後2時～3時30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 16名
[事務局] 武蔵野市交通企画課、まちづくり推進課

配布資料：第30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 武蔵野市地域公共交通活性化協議会規約の一部を改正する規約
資料1 参考別紙 武蔵野市地域公共交通活性化協議会規約（改正案）
資料2 ムーバス5号路線「境・東小金井線」通過時刻配分変更案
資料3 武蔵野市地域公共交通網形成計画 事業の進捗管理状況の一覧
資料4 令和3年度ムーバスフォローアップ調査（OD調査）集計結果
資料5 ムーバス路線別月別の1日平均乗客数の推移
（令和元年度～3年度（12月））
資料6 バス路線変更の連絡について（お願い）

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 地域公共交通活性化協議会規約の一部改正について【資料1】

事務局（交通企画課）：改正内容について、1点目は、令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、第1条及び第3条について地域公共交通網形成計画を地域公共交通計画に改正するものである。2点目は、事務局である交通対策課が組織改正により、交通企画課に変更になったため、第11条を改正するものである。附則は、本日承認いただければ、本日付の改正としたい。

座長（吉田委員）：法律が令和2年11月に変わったことによる字句修正という提案である。

ご意見、ご質問、確認等はあるか。特になければ、この規約改正について、承認というこ
とで処理する。

なお、法律の中で、計画の名称が地域公共交通計画に変わっているので、次に武蔵野市
で地域公共交通網形成計画を改定するときには、この地域公共交通計画という名称になる。
現行の地域公共交通網形成計画は、今の法律の地域公共交通計画とみなすというみなし措
置があるので、引き続き法定計画としての役割を果たしていることを付け加える。

(1) - 2 ムーバス5号路線「境・東小金井線」の運行時刻表の変更について【資料2】

事務局（交通企画課）： ムーバス5号路線の境・東小金井線の時刻表の変更について、変
更箇所は、亜細亜大学南門と亜細亜大学前（境五丁目）の間、亜細亜大学前（境五丁目）
と亜細亜大学西の間、婦人会館と東小金井駅北口の間、花の通学路と山中南公園の間、そ
して山中南公園とスイングロードの間で、各時分を案のとおりに変更したい。

武蔵境駅北口を出発してから戻ってくるまでの所要時間はこれまでは15分だったが、こ
の時分の見直しにより、17分になる。この2分については、武蔵境駅北口での調整時間を
7分から5分に減らすことで調整する。結果として、武蔵境駅北口発のパターンダイヤ自
体の時刻は変わらない。

承認いただける場合、必要な手続を踏み、令和4年3月1日から変更したい。

座長： この提案について、運行事業者である小田急バスからの補足説明等はあるか。

小田急バス株式会社：実態を調査したところ、恒常的な遅延が発生していることを確認した
ので、改善したい。

座長： ほかに意見はあるか。こちらについても承認ということによろしいか。では、案のと
おり諸手続をお願いしたい。

(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3～5】

事務局（交通企画課）：資料3に沿って説明する。実施主体がタクシー事業者とバス事業者
のみとなっている部分については、後ほど報告事項があればお願いしたい。

まず、施策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の提供」は、基本的に現状を維

持しながら運行を続けている。

①-2「ムーバスの持続可能な運行に向けた見直し」については、令和2年度に土曜休日ダイヤを全路線に導入し、及び回数乗車券の取扱いを令和2年度末で中止する改正を行った。令和元年10月から消費税が上がるといった状況等も踏まえた見直しである。9月16日から3号路線の境南西循環について、これまで車両1台で20分間隔の運行をしていたが、慢性的な遅延が発生している状況等もあり、車両を1台増やして15分間隔に変更をした。また、コロナの影響で大幅に乗客数が減少しているという状況があり、令和3年2月から特別ダイヤによる運行を開始している。なお、令和4年2月から通常ダイヤに戻す予定である。

フォローアップ調査は原則として毎年実施していく予定でいる。資料4は、今年度のフォローアップ調査の結果で、1つが世代別の乗客数及び割合、もう1つは支払方法の種別を集計したもので、令和元年から3年度までの推移を表している。令和元年度はほぼコロナ前、令和2年度、3年度はコロナの影響を受けている状況である。世代別乗客数では、小中高生と一般はほぼ横ばいのような状況である。ただし、高齢者は、令和元年度に比べて大幅に減少している。これは、平日も休日も同じ傾向である。ムーバスは他の公共交通と比較しても乗客数が減っているが、大きな要因として、もともと高齢者の利用率が高く、高齢者の乗車が減っていることが原因として考えられる。支払方法は、これまで3つの方法があったが、令和2年度末をもって回数券の取扱いを終了した。現在は約8割がICカード、約2割が現金という状況である。

資料5は、令和元年度から令和3年12月までの月別・ルート別の乗客数の推移である。最初に緊急事態宣言が出た令和2年4月あたりが極端に減少している。例年、2月から4月にかけて乗客数が増加する傾向にあるが、このような状況である。その後、感染状況に影響を受けて上下しながら横ばいか少し回復傾向かといったところで推移をしている。一番減少した令和2年4月は、前年の63.7%減となっており、令和2年度の年間で見ると令和元年度比で35%減になっている。令和3年度の12月までについては、令和元年度の同期間比34%減となり、令和2年度と同じレベルで令和3年度も減少傾向が続いている。9月末で緊急事態宣言が解除になり、10月から12月はかなり回復傾向が見られたことから、ムーバスの特別ダイヤを2月から通常ダイヤに戻す判断をしている。また、1月以降のオミクロン株の状況によって必要が生じればダイヤの検討をしていきたいと考えている。

資料3に戻り、ムーバスについては、今後コロナの影響を受けてどのような形で乗客数が定着していくかを見据える必要があり、来年度以降もデータを詳細に把握しながら、新たなダイヤ等について検討をしていきたいと考えている。また、今は導入していない広告についても検討をしていく予定である。

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・福井交通の継続」については、継続事業ということで引き続き実施している。レモンキャブは、コロナの関係で利用件数が減っている状況だが、感染拡大防止といった観点も含めて、利用目的を一部限定して運行していたことも影響したと考える。

施策③「交通・福祉分野の「間」需要への対応」について、③-2「バス&ベビ吉による子育て支援移動サービス」は、今のところまだ研究段階であり、随時担当課と意見交換をしながら検討している。なお、令和2年度にベビ吉の利用件数が極端に減っているのは、コロナで稼働を縮小していた状況によるものである。③-4「福祉タクシーの周知・利用促進」については、福祉部門でホームページ、広報紙等を通じて利用券交付事業や事業者一覧等を周知しており、こちらを継続していく。

施策④「自転車交通等とバス交通の連携」について、④-1「バス+自転車Ma a Sアプリの検討」は、今のところ研究段階といった状況である。④-2「サイクル&バスライドの検討」については、他市の情報収集、またシェアサイクルも関係してくる可能性もあるので、シェアサイクルの事業者と情報交換を行っている。参考までに、3駅の自転車の停留台数を掲載している。令和元年度に比べると、令和2年度及び令和3年度の停留台数は減少している傾向である。④-3「パーク&バスライドの推進」は継続事業であり、引き続き実施をしていく予定である。令和元年度と令和2年度のムーパークの利用台数を掲載しているが、コロナの影響といったところは見られない。④-4「自転車からバスへ転換する人を受け入れるサービスの検討」は、令和3年度から公共駐輪場の利用体系を大きく変えたことによって利用が増えるかというところで、増える場合には、バスへの転換を受け入れるサービスを検討するという趣旨である。実際には記載のとおり、駐輪場の利用率はむしろ減っているという状況だが、これは利用体系の変更というよりはコロナの影響が大きいと考えている。引き続き駐輪場の利用状況を把握しながら検討を進めていきたい。

施策⑤-1「地域公共交通の総合案内板及び総合案内マップ」については、現在、他市

の事例等を収集しており、来年度以降、具体的に検討をしたい。⑤-2「主要拠点の情報提供強化」については、オープンデータに関する分科会で勉強会等を実施し、東京都や国交省で開催されている勉強会等に職員が参加している。引き続き研究・検討を進めていく。⑤-3の「バスナビによるリアルタイム情報提供」については、引き続き実施をしていく。

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」は、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、引き続き吉祥寺駅南口の駅前広場の整備を進めている。物流の荷さばきについては、今後ウエストエリアのほうについても進めていくということで事前調査、検討等を行っている。続いて、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」について、令和3年度は、令和2年度に公表した「三鷹駅北口交通環境基本方針の策定に向けた考え方」に沿って、地域と意見交換を行っていく。この考え方は、駅前広場の課題等を解決するために、市としての考え方を示し、これを地域の方と一緒に今後考えていくものであり、令和4年度も引き続きその検討を行っていく。⑥-3の「武蔵境駅周辺における“安全で歩いて楽しいまち”の形成」については、天文台通りの東西部分について、拡幅の整備を現在進めているところで、引き続き実施していく予定である。

施策⑦「運行環境の整備」については、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」で、令和2年に運行25周年を迎えたムーバスのPRをしたほか、令和3年度には初めてとなるムーバス優良運転士の表彰を実施し、市長から表彰をした。来年度も表彰は実施していきたいと考えている。また、グッドデザイン・ロングライフデザイン賞に応募し、受賞となった。⑦-2「バス待ち環境の整備」は⑥-2の部分と重なる部分ではあるが、令和2年度に整列ラインの改修を行った。今後のバス停車着に関する部分や上屋に関する部分については、前述の考え方に沿って進めていきたい。⑦-4「新たなモビリティの必要性・可能性についての検討」は、引き続き研究を行っていく。

座長：ここまで説明のあった計画の進捗状況及びムーバスの現状について、何か確認や意見はあるか。

1点気になったのが、資料4の平日の1日と休日の1日で小中高生、一般、高齢者という形で調査を行っているが、この区別は目視で把握しているのか。

事務局（交通企画課）：目視での判断である。

座長：令和元年度から3年度にかけて、小中高生や一般がコロナの影響があるにもかかわらず

ず横ばいから、日曜日に至っては一般が増えているが、高齢者が大幅に減っていることが気になっている。例えば、高齢者でも、お若く見ると一般として数えてしまうこともあり得るので、どこまで正確か疑問がある。

事務局（交通企画課）：利用者アンケート等では年齢を書いていただくという形はあるかもしれないが、実地調査中に全員に年齢を聞くということは難しく、誰がどのバス停で乗り、誰がどこのバス停で降りたという調査も併せて行っているので、ヒアリングをして属性をつかむことは、この調査においては難しいという認識である。

座長：今まではこのような手法でもよかったと思うが、コロナの状況によって一気に利用者が少なくなるという傾向は地方よりも大都市圏のほうが実は多いと考えると、今後はこの小中高生、一般、高齢者という区別はもう少し精度の高い調査方法が必要ではないかと考えている。栃木県のある自治体の公共交通会議では、コミュニティバスの状況を把握するため、センサーやカメラを連動させて、そのカメラの画像データで大まかに把握できないか等、新しい技術を活用して何ができるかを考え出したという話を聞いている。3駅に集まってくる自転車の台数も減っているが、当面この総量に対してどのようにムーバス事業を実施していくのかを考えると、今までのデータでは不十分であり、喫緊の課題と思っている。他地区の調査方法や使えるデバイスを調べてほしい。

コミュニティ研究連絡会：この数字を見て、あまり違和感を抱かなかった。武蔵野市は、生鮮品の買物であれば、バスに乗らなくても用が足りるところなので、高齢者のバス利用は相当減っていると思う。市民のサークルも活動を休止したり、活動はするが来る人が大幅に減っている状況もある。

座長：確かに出かける目的が減ると、一般や小中高生に比べると、高齢者の減り方が大きくなるということは、そのとおりである。老人クラブ連合会でも、ムーバスの利用が減ったという認識は共通しているか。

老人クラブ連合会：コミセンでも老人クラブでも色々な事業が減っている所以、移動が少なくなっているのではないかと。

レモンキャブ運行管理者：レモンキャブは、昨年12月まで特例運行で、病院等必要な利用以外は受けないという体制であった。今年1月から通常に戻したが、利用はかなり減っている。

座長：確かにムーバスの場合、リモートワークで通勤利用が減ったことによる影響が比較的

少ないので、昼間の高齢者の利用減少による影響が大きかったのではないかと。路線によっても減り方の傾向が違っているので、各路線の利用者の傾向と減り方の傾向を重ね合わせた分析も行っていたきたい。進捗状況に関してほかにあるか。

レモンキャブ運行管理者：施策の⑥-3について、都市計画道路武3・4・2号線は、本当に実現するのか。

事務局（交通企画課）：現在、用地買収、仮整備を行っており、今のところ進捗率は約15%である。

(2) - 2 地域公共交通の現状、課題等について

- ・小田急バス株式会社：バスの状況はムーバス同様乗客数が減少していたが、ここ数か月は2019年比で2割減といったところまでは戻ってきていた。ただ、ここでまん延防止が発出となり、また下がると予想される。時間帯別では朝の通勤時間帯は比較的戻ってきている一方で、20時以降から深夜にかけては、戻ってきていない状況である。路線によってはダイヤ改正により便数を減らして運行している。
- ・関東バス株式会社：小田急バスと同様で、前々年比の減少率が3割切る状況から今年に入りようやく減少率20%余りまで、12月以降は20%を切るぐらいまで持ち直したが、このコロナの状態での先の見込みは分からない。武蔵野市内では今年は大學生を含め通学する学生が戻っているので、やや安定している。夜間は減ったまま戻っていない。
- ・京王電鉄バス株式会社：状況は、小田急バス、関東バスと同様で、直近で25%減という状況である。学生については、中学高校に比べると大学は戻りが遅い。
- ・西武バス株式会社：3社と動きとしては同じである。今年度は8月が第5波とオリパラにより前々年比で70%を切り最も悪かった。緊急事態宣言が解けた10月から11月は20%減で推移、12月はさらに2、3%プラスだったが、1月に入ってから厳しい状況である。12月は西武バスのエリアは全体的に夜間の戻りが遅いが、吉祥寺駅エリアだけは深夜バスも含めかなり動きがあった。

座長：12月の乗合バスが2年前比80%余りとなると、ムーバスは2年前比74.1%であるから、ムーバスの落ち方が大きいようだ。タクシーの状況はどうか。

- ・東京ハイヤー・タクシー協会：12月までは3割減、1月連休後に4割減ぐらいで推移し、まん延防止になると、また落ちると考えられる。タクシー乗務員は高齢者が多く、この2年

間で随分辞めている。稼働率に余裕があっても、乗務員が減っているため回復には時間がかかり、それまで持ちこたえられるか懸念している。昨年は都内でも8社の経営者が替わっており、今後なくなる会社が出ると予測されている。

資料3のタクシー事業者の部分について、③-1「新たなタクシーサービスの検討」では、この2年で配車アプリが普及してきた。目的地までの運賃が事前に確定したり、配車の予約がスマホでできるようになった。支払い方法も現金やクレジットカード以外にQRコード支払いができるようになり、多様化が進んでいる。発展途上ではあるが、UD車両の導入・普及も進み、障害がある方、特に車いすの方が利用できる車両が普及してきている。もちろん課題もあるが、メーカー、業者とも改善に向けて進んでいる。

③-3「ちょいのり・相乗りタクシー」では、三鷹市で今年10月から相乗りとグリーンスローモビリティを使った社会実験を行うため打診を受けている。

③-4「福祉タクシーの周知・利用促進」では、いわゆる福祉タクシーと、私どもの一般のタクシーというのは種別が違うと指摘したい。資料を読むとタクシー利用券のことであると理解できるが、「福祉タクシーの周知・利用」と書くと誤解が生まれるかもしれないため、配慮をお願いしたい。

施策⑦-3「次世代環境対応車両等の普及促進」では、ハイブリッド車両が導入され、タクシー専用車両も大分変わってきている。時代に対応した取組を進めている。

以前からお願いしているが、吉祥寺駅の西側にはタクシー乗り場がないので検討をお願いしたい。土地がなく難しいと思うが、私たちも本町新道や平和通りの夜間利用をお願いしているので、具体的に検討をお願いしたい。

事務局（交通企画課）：タクシー乗場については、担当課で吉祥寺だけではなく三鷹も含めて全体的な交通体系の検討を行っていくという話は聞いている。

座長：タクシーのちょいのりや相乗り、グリーンスローモビリティといった相乗り型の遅い電動バスは全国各地で運行実験が行われ、特に国交省や経産省のMaaS実証実験の中では、グリーンスローモビリティ、AIオンデマンド、ちょいのりと全てセットのような形でとなっているが、グリーンスローモビリティ等は地域特性も考慮する必要がある。実証実験では、無理に追い越してくる車両もあり、事故寸前ということもあったので、導入する場所はある程度限られるという感想を持った。コロナ禍ではタクシーが今まで以上に見直されていて、私も研究結果として発表しているが、相乗り型や乗合い型ではなく、コロ

ナ禍で個別に移動できるので安心感があるのも事実で、夜間は難しいかもしれないが、昼間にうまく利用者を獲得することができれば、新しい顧客を生み出せるというケースもあった。一例をあげると、福島県郡山市で、ある事業者が3km四方のエリア限定でタクシー乗り放題定期券を販売したところ、かなり売れている状況である。この地域は例年雪が少ないが、今年は雪がとて多く、高齢者が安全な移動のために購入していると考えられる。このような例もあるので、引き続き戦略を練っていきたいと思っている。

それでは、各事業者からの意見を含め、ほかに何か意見はあるか。

関東バス労働組合： 私たちが運行しているムーバスは、いわゆる非正規雇用労働者が乗務している。先ほどの資料にあったとおり、乗客数はコロナ前から比べて減っているが、運行については地域の市民のために維持しているところである。働く者の立場としては、非正規ということで安定しない職業であることを不安に思っている組合員が数多くいる。また、今後人員不足が懸念され、また高年齢の運転士も多く、コロナ禍もあって先が見通せないところである。運賃改定といった話も今後、事業を継続していく上では必要になってくるのではないかと考えており、ぜひ今後を見据えて考えてほしい。

事務局（交通企画課）： 地域公共交通網形成計画の58ページにあるとおり、今後乗務員の確保を行っていくことが必要であり、人件費については様々ご要望をいただいているところである。ムーバスの経費の約6割は人件費であり、現在の地域公共交通網を維持していくためには、適正な人件費を考えていく必要があると考えている。

座長： 数年前の協議会の中でも、運賃改定についての話があった。ムーバスが廉価な運賃を維持してきた背景の一つに、通常の路線バスの乗務員とは異なる給与の方が従事していることは確認しており、運賃改定のシミュレーション等を行った中で、回数券を廃止して乗務員の負担軽減や、土曜休日ダイヤを導入して運行総量を減らすという対策を取った。当時はムーバス利用者が伸び基調であり、駐輪場の一時利用も満車という状態だったので、駐輪需要への影響等の議論があり、現在の形となった。ただ、今日の議論のとおり、コロナ禍での状況変化も踏まえたムーバスの方向性についての議論が必要であると認識しているので、今後協議会で話し合っていきたい。

そのほかの意見はあるか。

国土交通省関東運輸局東京運輸支局（輸送担当）： 運賃改定の話が出たので、情報提供させていただく。バスの運賃改定の審査において、今までは地域のバス事業者の給与を基

本としていたが、全産業部門の賃金比較を基本とする方法に変更した。

もう一点、タクシーについて、現在、東京都特別区、武蔵野市、三鷹市の地域で運賃改定の申請が出ている。制度としては地域のタクシー事業者の7割から申請があった場合に審査を開始するシステムで、今現在3%ぐらいの申請が出ていることを報告する。

座長：運賃改定、特にバスに関して、今まで人件費を中心に審査を行っているが、そうすると投資的な部分が運賃に盛り込めないという問題があることも指摘してきた。ムーバスに関しては、2006年の改正道路交通法、つまりこの地域公共交通会議の制度ができる以前から100円の運賃であったので、現行制度で運賃を変える場合、協議運賃として変えていくことになると思う。そうすると、先ほどの原価計算とはまた違った算出方法が必要となる。

(3) その他

- ・バス路線変更の連絡について

事務局（まちづくり推進課）：【資料6】に沿って説明

3. 閉会