

平成 23 年度

第10回武蔵野市地域公共交通活性化協議会の議事概要

(1) 開催概要 (文中：敬称略)

■日 時：平成24(2012)年 3 月22日(木) 10:00～12:00 武蔵野市役所 対策本部室

■出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員]15名 (欠席 6 名)
[事務局]武蔵野市都市整備部交通対策課

■配布資料：第10回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

資料 1 平成23年度事後評価について
資料 2 ムーバス交通 I Cカードの導入について
資料 3-1, 2 ムーバス 1 号路線 (吉祥寺東循環) の実証運行について
資料 4 三鷹駅北口駅前広場暫定整備工事の進捗状況について

(2) 会議の概要

1. 開 会 (事務局)

■1. 会長挨拶

■2. 配布資料確認

2. 協議事項

①平成 23 年度事後評価について

②ムーバス交通 I Cカードの導入について (資料 1・2 / 事務局)

■1. 概要説明

- ・平成23年度の計画事業についての事後評価について説明申し上げる。内容については資料 1 の通りである。また、例年であれば、この時期に運輸局より 2 次評価をいただいているが、今年度に関しては 4 月頃になるとの話をいただいている。
- ・この書式に基づいて12月 7 日に関東運輸局でヒアリングを受けてきた。
- ・今事業の主な内容は、交通 I Cカードに対応した料金器を関東バス12台、小田急バス6台の計18台に設置すること、及び、I Cカード利用者数等のデータをやりとりするために営業所に設置するサーバーの改変である。
- ・前回の協議会で合意をいただいたもの、および関東運輸局のヒアリングに基づいて、建設委員会に報告した。
- ・内容については、資料 2 の通りであり、
サービス開始日：3 月26日 (月)
事業費：32, 030, 880円 (うち15, 095, 000円が国庫補助金として交付見込)
バス利用特典サービス (バ斯特) は適用外

紙の回数券は継続し、取扱いについては今後検討していく。

■2. 意見交換

- ・委員：オートチャージは利用可能か。
→事務局：オートチャージは利用できない。チャージに関しては千円札のみの利用だが可能である。また、モバイルS u i c aは利用可能である。

■3. 議事の上承

→出席委員全員の賛同をもって上承。

③ムーバス1号路線（吉祥寺東循環）の実証運行について

（資料3-1, 2 / 事務局）

■1. 概要説明

- ・前回の協議会でいただいた宿題について報告申し上げる。時間帯延長便にどういった方々が乗っているのか、従前の移動手段は何だったのか、往復利用でない場合の片方の移動手段が何なのかを調査した。
- ・3月16日の19:15以降の便に交通対策課の職員が乗り込んで、質問数を絞り込み、直接聞き取り調査を行った。配布数は88で、74名からお答えいただいた。回答率は84%である。
- ・アンケート結果の概要について
 - ・性別は全便の場合と同様の傾向があり、女性の方が多く60%超である。
 - ・年齢は違う傾向が出ており、30～49歳が一番多く40%超である。
 - ・居住地については、東町・南町の方が多い。
杉並区との境を通っていることもあり、松庵1丁目の方も20%ほどいた。
 - ・利用頻度については、週3日以上の方が75%だった。
毎日使っているという方も20%超であり、週1日や初めての方は少なかった。
 - ・利用形態については、帰りのみの利用が半数以上であった。
70%の方が片道の利用であった。
 - ・片道利用の場合の、もう片方の移動手段は徒歩の方が70%超であった。
また、1号路線の特徴だが、2番目に多かった移動手段が電車（京王井の頭線）であった。
 - ・実証運行前の移動手段は、半数強が徒歩であった。
路線バス、ムーブスの他の時間帯を利用していた方は、それぞれ、10%、4%であった。無視できる数字ではないが、危惧していたほどではなかった。
 - ・延長便については吉祥寺駅での乗車が80%で、駅で乗車して帰宅するという方が多い。
乗降ともに10番の「松庵一丁目西」の利用が多かった。
- ・実証運行を行うにあたって、6つの指標を設定していた。その指標に基づき、1年かけて検証を行ってきた。内容は、利用者アンケート調査、OD調査、沿線住民アンケート、関係者ヒアリング、延長便利用者アンケートである。

- ・前回の協議会後に行った沿線住民アンケートでは、約80%が運行時間が遅くなってよかったと回答している。
- ・迂回に関しては、約60%が問題ないと回答している。一方、ルート変更は必要ないという意見も20%ほどある。また、「そ~らの家」沿線の南町五丁目に関しては必要ないという意見が30%ほどであった
- ・90%の方が時間延長によって安全・安心効果が高まったと回答している。
- ・約90%の人がムーバスを利用したことがある。
- ・騒音振動については、「気にならない」「少し気になるが、がまんできる」を合わせて90%が問題ないとしている。一方、「気になる」という意見が7%であった。
- ・延長便の乗客数は、1便平均10人ほど乗車しているが、運行前の目標に届いていない。ただし、ドライバーに依頼して吉祥寺駅での乗客数をカウントしているため、途中バス停での乗降客数は捉えきれていない。
- ・そのため、10月と12月に計4回OD調査を行った。その調査では1便あたり13人ほどの乗車数がある。
- ・他路線の19時以降の便の平均は14.6人である。ただし、2号路線の乗客数が多く、それ以外は1便あたり12人強である。
- ・経費増加分をまかなうのに必要な17人には届いていないが、他路線の平均と同程度の乗客はいる。
- ・導入目的について、「吉祥寺からの帰宅利用」「地域の安全・安心」という効果はあるようだが、「そ~らの家への来館利用」「コミセンからの帰宅利用」に関しては期待したほどの効果はなかったというのが実態である。
- ・走行環境について、迂回によって走行距離が約400m延びるため、定時性の確保と1周25分という時間を保てるかということを危惧していたが、関東バスのドライバーと運行管理者にヒアリングを行ったところ、特に問題なかった。
- ・今後の運行に関しては、①実証運行を継続する②本格運行へ移行する③実証運行を終了して従前のルートに戻すという3つの選択肢がある。
- ・どの指標も否定する悪いデータは出ていなかったため、課題を整理した上で本格運行への移行時期を図っていくという案を事務局として提案する。

■2. 質疑応答

- ・事務局：補足だが、19時以降の他路線の利用者数で、19時～21時と表記しているが、2号路線については19時台で運行を終了している。この表記に関しては、単純に19時以降の便ということで時間で区切っている。
- ・座長：前回議論した中で時間帯を延長した便について、どのような方が利用しているのかということだが、徒歩あるいは電車から来ている方がメインのようである。また、帰りのみ利用しているという方が多いのも特徴である。比較的、新しい需要を確保するという方向になっているのではないか。そ~らの家への迂回に関しては、「よいと思う、不便は感じない」という人が63.7%いる一方で、「必要ない」という人が20%いる。サービスを向上させてほしいという意見も多くない。時間帯延長に関しては、「よかった」という意見が80%であとは10%に満たない。住民の評価としては、時間帯延長に関しては評価が高いが、迂回に関しては、よいのだがあまり関心がないという傾向が窺い知れる。

- ・委員：実証運行を1年続けてきて、傾向がはっきり出ていると思う。やはり実証運行は終わりにして、本格運行に移行していいと思う。ただし、数字を見る限り、時間帯延長は利用者も増えており便利になっているが、迂回に関しては1日あたり3,4人ということで意味がないと思う。迂回は必要ないという意見が20%あるということもあり、迂回はやめて従来のルートで時間帯を延長するという形でよいと思う。
- ・委員：「そ~らの家」への迂回に関してだが、ドライバーや運行管理者としては問題ないようだが、他の部分でデメリットがあるなら教えてほしい。
- ・委員(関東バス)：東循環は、もともと1周30分と、所要時間をとっていない。所要時間をとるとなると、間隔をあけるか車輛を投入するのだが、車輛を投入すると、車輛や人件費で費用がかなり発生してしまう。その中で、迂回なしで1周25分に設定しているが、400m長くなることで25分以上かかるとなると乗務員にかなりの無理がかかり、安全面で支障が出てしまう恐れがある。また、ムーバスは非常に狭い所を通っていることもあり、ちょっとした気の焦りで安全確認が疎かになってしまうと、大きな事故に繋がってしまいかねない。調査結果を見る限り、無理して迂回させるのはどうなのかという認識を持っている。
- ・座長：デメリットとして考えられるのは、乗務員の問題・定時性の問題の他に、従来15分に1本あったが、7番に関しては30分空くところがある。降りる分にはいいかもしれないが、ここの地域から乗る場合に、どのバス停で乗ればいいのかわかりにくくなっているというのが気になる。7番のバス停の利用者数が著しく減っているのであれば問題であるし、このバス停の利用者は減ってなくて7-1・7-2のバス停で人数を稼げているのであればいいのだが、単に7-1・7-2に分散しているだけというのではもったいない気がする。投資をするだけの意味があるかどうかということだろう。7番バス停の利用者数はどうなっているか。
→事務局：7番の利用者の推移だが、若干減っている一方で、迂回する便としない便の利用者に大きな差がないことから、分散していると思われる。
- ・座長：今回は、「そ~らの家」利用者の利便性を確保することがメインだったわけだが、実態としては利用が分散している。
- ・委員：7-2のバス停が必要という話は、「そ~らの家」から出た話かと想像するが、テンミリオンハウスには遠くから来る利用者はほとんどいないと思う。私の地域でもほとんど町内の方である。わざわざバスに乗って来るといのは考えられない。それを考えると、「そ~らの家」へ迂回するのはもともとあまり意味がない。実証運行とはいえ一度やってしまった以上、やめるとなると抵抗はあると思うが、「そ~らの家」の利用者のためという大義名分は最初から崩れていると考えている。また、先ほど話にあったが、7番バス停で30分間隔の時間が出てきていることで、かえって迷惑をかけている部分が、数字には出ていないが、あるのではないかと思う。迂回に関しては、はっきりやめるべきだと思う。
- ・座長：反対に迂回することによるメリットはあるか。
- ・座長：これが出ないような状況なので、やはり考えなければならないということになってしまう。データを見ていて気になったのだが、乗車10人、降車1人となっている。そ~らの家から乗る人が降りる人より多いということである。その時間だが、10時台が5人、13時台が4人とメインになっている。13時台については

「そ〜らの家」利用者かもしれないが、10時台に関しては「そ〜らの家」利用者にしては時間帯が早すぎる。つまり、実質的には「そ〜らの家」利用者がムーバスを使って行き来しているという状況とは、この限られたデータの中では考えにくい。私としても、迂回に関しては、このまま本格運行していいのか疑問が残る。そう考えると、迂回に関しては、このまま本格運行に移行するというのは少なくともないだろう。やめるにしても、その時期等を「そ〜らの家」や議会にも話す必要があるだろうし、ある程度時間が必要になるだろう。この会議としては、迂回に関してはやめるという方向にする必要があるのではないか。

- ・会長：利用状況を見れば、座長のような分析結果になるだろう。この会議の結論を尊重する方向でいきたいが、議会や「そ〜らの家」との調整の時間をいただきたい。
- ・座長：迂回する必要性は低く、もとのルートに戻す方向で考えるという結論にして、議会等での取り扱いに関しては事務局で調整していただき、次回の協議会で報告いただくということよろしいか。
- ・座長：一方で、時間帯延長については、メリットが大きいようだが、運用上のデメリットや課題があれば教えていただきたい。
- ・委員(関東バス)：調査結果を見ると、それが多いか少ないのかという解釈の問題もあるが、10%の方が路線バスから移っている。1号路線については、路線バスと重複する部分が多い。吉祥寺から中野へのバス、西荻窪から立教女学院へのバスがあり、遅くまで走ると、今後影響が出てくるのではないか。やはり、一般路線バスとコミュニティバスの棲み分けをしていただきたい。
- ・座長：延長運行しているということの認知度がわかる調査はあったか。
→事務局：認知度に関する調査は行っていない。
- ・座長：意外と延長運行のどこを知らないという人もいるだろうし、しっかりとPRする必要があるだろう。山口での事例だが、中心地のJRの駅から新幹線の駅へ向かうにあたり4通りの方法がある。それぞれは1時間に1本しかないが、4つの時刻表を合わせると12分に1本くらい移動手段があり、その合わせた時刻表を配ると利用者が増えたというものである。つまり、ムーバスだけの利用促進を図るのではなく、併せて既存のサービスもPRするということである。例えば、ムーバスは9時までだが、その後は一般路線バスが走っているということがわかる媒体があれば相互の利用促進につながるかもしれない。
- ・座長：極端に言うと本格運行と実証運行にはあまり違いがない。本格運行に移るとしても、実証運行同様に利用状況を見て問題点等があれば対応しなければならない。基本的に時間帯延長は本格運行として継続するが、延長分の利用状況や既存の路線バスへの影響は引き続きモニタリングを続け、大きな問題が出れば見直しを行うということによいか。
- ・座長：資料の「改善課題・方策及び検討課題」については、説明いただかなくて大丈夫か。
→事務局：関係各所にヒアリングを行った際に、本格運行に移すのであれば改善して欲しいという要望を参考までに記載したものである。

■3. 議事の手承

→出席委員全員の賛同をもって了承。

3. 報告事項

①三鷹駅北口駅前広場の整備状況について（資料4）

■1. 概要説明

- ・前回の協議会でもご報告申し上げたが、今年度事業として東側部分の工事を進めているところである。
- ・バスの降車場については切り替えが終わっている。
- ・タクシーについては、工事に伴い、乗場が中町新道側にあったり駅前にあったりと動いている状況である。運用については三鷹ルールというものをタクシー事業者である千田様にご検討いただき、乗場を切り替えていく中で、そのルールに基づいて運用していただくという話で進んでいる。
- ・工事は今年度中に完成する予定である。
- ・前回から変わっているところは、西側にタクシープールを作ったことと、交通島に切り込みを入れて、中にある3番バス停へ正着性を確保する工事が増えたことである。（事務局）
- ・3月13日に道路課と打ち合わせを行ったが、流動的な部分が大きく、14・15・16日はタクシー乗り場が変わるというチラシを配布した。
- ・16・17・19日の早朝・夜間の街頭指導を行った。
- ・暫定整備ということで、現在は中町新道側から来るタクシーと中央大通りから来るバスが交錯して危ない。この件については、タクシープールの運用を4月9日に開始したいと考えている。周知期間もあるので、3月29日に事業者説明会を行い運用方法を確認した上で、タクシープールを使用してタクシーの動線を確保したいと考えている。
- ・今後は、中央大通りからの侵入し、タクシープールに6台待機して構内の東側に運用で2台停めさせていただくという形で考えている。
- ・吉祥寺での動線を変えたところ、三鷹に流れてきており、乗り入れている事業者が、調査した2年前は25社ほどであったのが現在は法人43社・個人2団体であった。
- ・ルールを徹底し、地元には迷惑がかからないようにする。（タクシー武・三支部）

■2. 意見交換

- ・委員（タクシー武・三支部）：まちが変わってきている、すなわち、人口・車の大きさ・車の台数が変わってきている中で、まちの中をどのように走らせたなら歩行者の安全を確保しつつ効率よく公共交通機関が運行できるかということも考えなければならない。その中で、信号が30年前から変わっていない。吉祥寺大通りに右折信号を付けたり、万助橋からのバス専用レーンにタクシーを入れたり、時代の流れの中で動線を見直すといったことも、この会議で取り上げてもらえると、バス・タクシーともに効率よく運行ができると思うので、三鷹駅北口の問題とも絡めてお願いしたい。

→委員（武蔵野警察署）：十分検討した上で答えを出したい。

②ムーバス3号路線実証運行開始時期の延長について（事務局）

■1. 概要説明

- ・4月を目途に実証運行を開始するという進めてきたところである。
- ・当該路線の西循環において、乗降に時間がかかることで定時性の確保ができない状況である。20分間隔の運行で1周15分としているが、実際には17,8分かかっており、休憩がほとんど取れていない。この状況で一部迂回を行うと、ドライバーへの負担が非常に大きくなってしまうため、ダイヤ改正を含めた検討を行っているところである。
- ・実証運行開始が5月あるいは6月に入る見込みである。
- ・今協議会での報告を踏まえて、理事者へ報告した上で利用者へ説明を行い、実証運行へ移行していきたいと考えている。
- ・運行事業者である小田急バスには、可能な限り便数を減らさないようにダイヤを組んでいただけるようお願いするとともに、ドライバーが休憩を取れるように配慮していただくようお願いした。

4. その他

①その他（委員・小田急バス）

- ・3号路線については、鋭意検討しているところである。
- ・武蔵境駅の北口から桜堤へのバスがあるが、桜堤の団地が800戸ほど増えるということで、3月20日にダイヤ改正を行い33便の増便を行った。まだ入居者が入っていない状況なのでこれからの話になると思うが、ご迷惑をおかけしないよう対応をしている。

5. 閉 会