

平成24年度

第11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7月26日(木) 10:00～12:00 武蔵野市役所 813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 (欠席2名)

[事務局]武蔵野市交通対策課

■配布資料：第11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年度決算報告及び平成24年度予算案について

資料2 今年度事業の実施予定について

資料3 三鷹駅前タクシーモニターの設置について

資料4 関東バス【鷹40】系統新路線の開設について

資料5 ムーパーク駐車場の閉場について

資料6 ムーバス乗客数3,000万人の達成について

資料7 ムーバス1号路線の今後の運行内容について

資料8 ムーバス3号路線の実証運行について

資料9 三鷹駅北口駅前広場暫定整備に関するアンケート結果について
デマンド乗合タクシーサービス (タクシー事業者より)

(2) 会議の概要

1. 開 会 (事務局)

- 1. 会長挨拶
- 2. 新任委員紹介
- 3. 配布資料確認

2. 協議事項

①平成23年度決算報告及び平成24年度予算案について (資料1 / 事務局)

■1. 概要説明

- ・資料1に基づいて説明。
- ・平成23年度の決算額について、収入済額は37,995,459円、支出済額は31,955,880円であり、差額は平成24年度へ繰り越す。
- ・支出済額(事業費)の主な内訳は、ムーバスへの交通ICカードシステムの導入に伴う、料金機の改修費、営業所のサーバーの改修費等である。
- ・平成24年度の予算案について、国庫補助金・市補助金ともに今年度は計上しておらず、歳入歳出総額は繰越金のみ6,039,579円である。

■2. 意見交換

- ・座長：平成24年度予算案は協議事項②今年度事業の実施予定について、③三鷹駅前タクシーモニターの設置について、と一括して審議した方がわかりやすいため、資料1の1ページ目の昨年平成23年度の収支決算についてよろしいかどうか伺う。
→出席委員全員の賛同をもって了承。

②今年度事業の実施予定について（資料2／事務局）

③三鷹駅前タクシーモニターの設置について（資料3／事務局）

■1. 概要説明

- ・資料2に基づいて説明。
- ・協議会の予算を持って実施する事業は1つ。三鷹駅北口駅前タクシーモニターの設置についてである。
- ・平成22、23年度に実施した三鷹駅北口駅前広場暫定整備において、意見交換会等での調整の中で、タクシープールの場所が当初市の予定していた広場東側から西側となり、プールから乗場が見えづらい状況となっているため、利用者の利便性向上のために、カメラ・モニター等を設置する。
- ・事業費は、現在の見積額で、4,742,850円（見込）→資料3で詳しく説明
- ・市費で行う実施事業は2つ。1点目は、三鷹駅北口総合案内板の設置についてである。
- ・総合案内板の設置は、協議会の平成22年度実施事業であったが、三鷹駅北口駅前広場の整備が平成23年度まで延長になったことや、市が本年4月に「武蔵野市公共サインガイドライン」を策定したこともあり、その所管課であるまちづくり推進課の事業として設置することとなった。
- ・案内板右側のバス乗り場案内については、公共交通に関する事項であるため、この活性化協議会（交通事業分科会）と連携を取って決めていきたい。
- ・市費で行う実施事業の2点目は、ムーバス1・2・3号路線改善・充実検討調査についてである。のちほど説明するムーバス各路線のフォローアップ等について調査を実施し、経過については協議会でも随時報告させていただく。
- ・最後に検討事項について、昨年度の活性化協議会で提案があった実車タクシーのバスレーン走行についてである。協議会、交通事業分科会を中心にどのような調査を進めていくのか検討していきたい。
- ・実施事業1の三鷹駅前タクシーモニターの設置について資料3に基づいて説明。
- ・24時間、365日外で配備するものであるため、耐久性・ランニングコスト等を考慮し、適当な機器を選定するため少し時間がかかった。この度、整備体制が整ったため報告させていただき、工事を進めていきたい。
- ・9月20日頃までには整備が完了する予定である。
- ・乗車タクシーを除いて、空車タクシーは中央大通りからしか入ることが出来ない入構ルール（三鷹ルール）を4月9日から開始している。これによって中町新道からの入構がなくなり、松屋前の歩行者等との交通錯綜が大幅に改善された。これはアンケート調査でも評価をいただいている。タクシーモニターを設置し、さらに利便性の向上につなげていきたい。

■2. 質疑応答

- ・座長：補足だが、三鷹駅北口整備については、バリアフリーの整備と一体的に公共交通の整備を行ってきた。従来、タクシー滞留スペースがなかったが、今回の整備によって確保できた。また、タクシー業界の努力で三鷹ルールという入構ルールを作り、待ちタクシーの並び列が整然とするようになった。その一環でタクシーモニターの設置を今年度実施したいというものである。
- ・委員(関東バス)：タクシーモニターの設置について。タクシープールに入れる台数が少ない。昼間であればいいが、利用客が多くなる夜間にタクシープールにわざわざ行かなくてはいけないのか。また、タクシープールの満空情報はどこで確認すればよいのか。中央大通りの入り口の手前にも同じようなものをつけて、タクシーがどのような形で回っていけばいいのかわかるようにした方がいいのではないか。なるべく無駄な走りをしないようにすることが構内の円滑な交通につながるので、今後の課題として検討していただきたい。
- ・事務局：中央大通りからタクシープールの満空情報がわかるようなシステムを合わせて検討している。9月20日にこちらも稼働させていきたい。
- ・事務局：一般車の事故を誘発する可能性があるため、目立つようなものをつけることは考えていない。
- ・委員(武蔵野警察署)：中央大通りからタクシーが入構するというルールは中央大通りに停めて待つということとは前提ではない。あくまでも停まるのはタクシープールだけ。中央大通りに同じようなシステムをつけると、そこで常時停車して待っている状態になるのではないかと。停車されると110番もかかってくる。タクシーは循環しながら空きを見て中に入るというルールなのではないか。中央大通りに常にタクシーがプールされてしまうのではないかとという懸念がある。
- ・委員(タクシー武・三支部)：もともと中町新道にタクシーが並んでいたのが問題であった。よって、北口の整備に伴い入構ルールを作った。今の北口の形になってから4割のタクシーが乗り場に付けづらい、お客さんを乗せづらいという理由から違う場所へ行ってしまっているということが実態調査でもわかっている。今の北口の形をどのように運用していくかが問題である。中央大通りにモニターを付けるのではなく、そこから入ってくる車に駅の中の情報を端的にわかりやすくできるようにしようというものである。タクシープールの満空情報、乗り場の情報がサイン(点滅や回転のものではなく、点灯のもの)でわかるようにしたい。タクシーや行政関係者だけがわかるようなサインを事務局と相談しながら決めていきたい。あくまでも、円滑な車両の処理を前提としたものである。運用してみて、問題があれば改善していく。
- ・委員(コミュニティ研究連絡会)：ムーバス2号路線吉祥寺北西循環の時間帯延長を検討してもらいたい。積極的に取り上げて実現して欲しい。
- ・座長：実態調査をして検討していく。具体的にどのような調査をしていくのか、どのように進めていくのかというのは今後の課題である。交通事業分科会を開きながら進行・管理していく。
- ・委員(京王バス)：資料2でムーバスの調査を実施するということだが、意見を述べたい。京王バスでは、一般的に運行開始した場合、だいたいその路線の実態や

規模が把握できるようになる1年ほど経ってから調査を行っている。また、12月、2月と調査予定となっているが、12月は年末ということで乗客数が変動するという理由から、2月は降雪の可能性があり、寒いため調査は行っていない。通常は5月末～6月、10月～11月という比較的気候、天候が安定しており、乗客数が平均的な月に行っているというのが京王バスのスタンダード。予算との兼ね合い等もあると思うが、参考にしていただきたい。

- ・委員(関東バス)：コミュニティバスの根本を考えてほしい。本来コミュニティバスの利用実験をするのであれば、深夜帯の延長をした利用実態よりもムーバスのターゲットであった日中の利用者がどのように推移しているのか見るの方が大切なのではないか。今後どのような形でコミュニティバスを存続させていくのかを考えなければいけない。深夜帯にコミュニティバスが運行すると他の公共交通の圧迫になる。時間帯延長にはそれなりのリスク、デメリットがある。実証実験をするのは良いが、ムーバスには理念があるので、まずコミュニティバスの意義を根底にかえて考える必要があると思う。ICカードの導入によって、システム変更があり、日々の乗客数データが把握できるようになった。時間はかかるかもしれないが、これを活用して調査をし、じっくり検討していく方法もある。
- ・座長：乗客数が3,000万人を突破したというムーバスでさえも、乗客数は横倍かやや微減している。17年前のムーバス運行開始時に打ち出したコンセプトと、今のニーズは若干変化がみられるのかもしれない。ニーズにムーバスだけが応えていくわけではないが、今後どのように考えていくのか、様々な意見を聞き、議論していく必要があると思う。
- ・調査の時期については、できるだけ平準化していて合理的な時期に調査するのが良い。もし、それが様々な理由により難しいのであればその月にどのような特殊要因があるのか、などを考え、調査を膨らませていくといいのではないか。
- ・三鷹駅北口総合案内板について、デザイン等は事業者の意見など計画に反映されるのか。何月までに考えていかなければいけないのか。
- ・事務局：可能なものは反映させていきたい。設置は10月を目途と考えているため、8月末頃までには案を固めたい。
- ・座長：資料2のデザインを見てみると、バス乗り場案内が地図と一体化しすぎている。色を変えるなど、細かいところの工夫をして、せっかく作るのだから、わかりやすいものができるよう、交通事業分科会を開催して意見を出し合い、議論する必要がある。
- ・資料1の平成23年度の決算書で不用額は11,958,431円となっているが、どのような取り扱いになっているのか。
- ・事務局：不用額は11,958,431円であったが、事業費の減に合わせて、歳入総額も当初予算より5,918,852円の減額となっているため、差引の6,039,579円が繰越金となる。

■3. 議事了承

→出席委員全員の賛同をもって了承。

3. 報告事項

①関東バス【鷹40】系統新路線の開設について（委員・関東バス）

■1. 概要説明

- ・資料4に基づき説明。
- ・ご要望をいただいてから時間はかかったが、関係された方々のご努力の甲斐もあって、7月30日より【鷹40】三鷹駅～NTT武蔵野研究開発センタ系統の昼間時間帯の運行経路を一部緑町団地内経由として運行できるはこびとなった。多くの皆様から感謝の言葉をいただき、バス会社として、まだ地域の方々から喜んでもらえることがあるということに大変うれしく思っている。

②ムーパーク駐車場の閉場について（事務局）

■1. 概要説明

- ・資料5に基づき、ムーパーク事業の概要と今回閉場となった経緯を説明。
- ・パークアンドバスライド事業の今後の展開については、現在民間コインパーキング事業者とムーパーク運営協議会と市で新たな案を検討中。今後、進捗にあわせて報告していきたい。

■2. 質疑応答

- ・委員（労組）：事情はわかったが、吉祥寺の交通渋滞緩和については、この地域公共交通活性化協議会で話し合われるべきでないか。吉祥寺駅周辺にコインパーキングあまりない。車を置くことが出来ない。コインパーキングが沢山あれば良いが、今後の展望が見えてこない。
- ・座長：確かに突然の話であった。ムーパークを利用していた人はこれからどうするのか。この人たちが公共交通、自家用車ではないモードに転換してくれれば良いが、吉祥寺が目的地としての選択肢になくなってしまふ、ということになってしまふのはまちづくりとして、交通政策としても得策ではない。こういった形の事後策があるのか、現在の進捗について聞きたい。
- ・事務局：ムーパークの駐車場については確かに突然という形になってしまった。契約上申し出があつてから6ヶ月以内に返還するという契約内容になっていたため、このようになってしまった。事務局長から今後の展開についてコインパーキングの話が出たのは、パークアンドバスライド事業のため、駅中心部に一般車を呼び込むことのないような展開ができないかをコインパーキング事業者のノウハウを活用しながら検討しているということ。適当な用地の確保ができるかどうかとも検討中。現在ムーバス路線、または路線バスに接している所を視野に入れながら適地を探している。駅周辺にあるコインパーキングをムーパークとして活用するというのは、事業理念と一致しないため考えていない。
- ・座長：今後の展開についてはこの協議会を活用して様々な意見を聞き、知恵を借りて欲しい。吉祥寺駅に自家用車で乗り入れるのを抑制しようというのは、この協議会でも訴えているので、これについてはまた議論していく。

③ムーバス乗客数3,000万人の達成について（事務局）

■1. 概要説明

- ・資料6に基づき説明。平成24年7月3日に3,000万人を突破した。車両の正面と側面に記念マークをつけた車両を現在運行している。今後も地域の足として、ルート沿線の方々のご理解ご協力に感謝し、安全・安心の運行に努めていきたい。

■2. 質疑応答

- ・座長：何かイベントは行ったのか。
- ・事務局：所管課で検討は行っていたが、イベントは行っていない。
- ・座長：後追いでもいいので、何かできればよいのではないか。ムーバスのこれから出す広報誌などに全て3,000万人記念のマークをつけるなど目に見えるようにするなど検討していただきたい。

④ムーバス1号路線の今後の運行内容について（事務局）

■1. 概要説明

- ・資料7に基づき説明。
- ・昨年5月より行っている実証運行について、各種フォローアップ調査の結果に基づき、「①運行時間延長については、本格運行への移行」、「②そ~らの家の迂回便については、実証運行を終了し、元のルートへ戻す」こととし、建設委員会・住民説明会等で報告を行った。

■2. 質疑応答

- ・委員（関東バス）：19:15以降の8便の乗客数が10月13.0人、12月13.8人とあるが、これは8便の合計乗客数なのか。
- ・事務局：1便あたりの平均乗客数となっている。
- ・座長：最近の乗客数はどうなのか。
- ・事務局：バスの運転手にカウントしてもらっており、運転開始前の吉祥寺駅でしか正確な人数は把握していないが、だいたい駅で10人~11人ほど乗車されて、途中で2、3人の乗車があるため、14人前後の乗車人員となっている。
- ・委員（関東バス労組）：迂回ルートの件で、運行時間の増、右左折の回数が増え、危険箇所が多くなるという点を考慮いただきありがたいと思っている。時間延長については既存の路線バスに対する影響を検証したうえでお願いしていた。アンケートの結果を見て、路線バスからの乗換えの方は、決して無視できる数字ではないがそれほど大きな数字ではなかったが、少なからず影響があったことを覚えておいていただきたい。それに対する何らかの対応策などがあればというのが現場からの意見。今後の議論に繋げていただきたい。
- ・座長：これから2号路線でも同様な運行時間の議論が出てくると思うが、一般路線バスからの転換を0にするのは難しいと思う。また、沿線住民からの苦情も出てくる。使っている方の特性、また地域の中の課題は常にモニタリングしていく必要がある。今回、1号路線が本格運行に移行したが、今後の推移等は見ていか

なければならない。

⑤ムーバス3号路線の実証運行について（事務局）

■1. 概要説明

- ・資料8に基づき説明。
- ・東循環について、テンミリオンハウス花時計・境南コミセン利用者の利便性向上のため、武蔵境駅南口発9時00分～16時00分の便を、山桃通り経由にルート変更を行う。
- ・西循環について、事故防止の観点から、現行の「20分間隔」から2分加えた「22分間隔」へ変更し、安全運行、定時制確保を図る。
- ・上記の内容について、建設委員会・住民説明会等で報告を行った。
- ・停留所名称について「長い」という声が住民説明会であったため、前回報告した名称から一部変更している（資料8裏面参照）。
- ・東循環、西循環ともに8月19日（日）より変更を行う。

■2. 質疑応答

- ・委員（京王バス）：実証運行ということは、期間が限られているのか。
- ・事務局：約1年間と定めている。
- ・委員（京王バス）：京王電鉄では、他の自治体のコミュニティバスで時間帯延長などの要望があり、実証運行をしたことがあるが、その際目標値を定めて、それを越えなければ打ち止めになると説明会でしっかり説明を行った。実際目標に達せず、打ち止めにしたという例がある。区切りをつけるという意味でも、期間、目標をしっかり定めていく必要があると思う。財政も厳しい中、公金を投じてやらなければならないということを地域の方にもわかっていただき、共通認識を持つていただけるようにするべき。
- ・座長：1号路線の実証運行の際は明確な基準は作っていなかったが、明らかに利用されていない。また、迂回便があることにより本来のルートの乗客が少なくなってしまうというデータがあったため、判断の材料はあった。3号の場合にはどうするのか考えていかなければならない。境南東循環の迂回に伴い、従来の利用者に影響を与える可能性がある。データを常につかんで、公開していくことが必要になってくると思う。

⑥三鷹駅北口駅前広場暫定整備に関するアンケート結果について（事務局）

■1. 概要説明

- ・資料9に基づき説明。
- ・三鷹駅北口整備に先立ち、地域の方々と何度か意見交換会を行ってきた。その参加者を対象とした整備後の状況についてアンケートを行った。
- ・6月1日～14日にアンケート用紙を配布し、回収するという方法。
- ・配布者数44名、回答者28名、63%の回答率であった。

■2. 質疑応答

- ・委員(関東バス労組)：スペースが限られているため、福祉車両が停めてあるとバスが正着できない。斜めにバスを停めてしまうと一旦路面に降りてからバスに乗車していただくという状況が発生している。図面上難しいとは思いますが、何か改善策や福祉スペースで長時間滞留している車両がある際は注意するなど対応していただきたい。また、バスの降車場に一般車両が進入するケースが多々あると聞いている。ロータリーに入る前に空港のような案内板などを中央大通り、中町新道から明確にわかるようにすると一般車も誤解がなくロータリーを利用できるのではないかと思う。バス専用一般車が入ると危険なため、表示等で対応していただきたい。
- ・委員(関東バス)：実際に身障者スペースを見てみると、身障者が使っている状況はあまり見受けられない。乗用車を停めるスペースがないため、一般車が待ちで停めているというのが現状ではないかと思う。一般車が利用できないことをPRするのも必要であると思う。また、動線については矢印や看板等で表示しているが、見えないということもある。そのため、入り口に広場の交通形状を表示し、一般車の流れを絵で示す等するのがいいのではないかと思う。今後西側の整備をすると一般車等が安全にまわっていくのではないか。横断歩道での交通錯綜は改善されたが、一般車の動線の問題、一般車から降りた方と歩行者との錯綜等の問題が出てきたため、改善していただきたい。
- ・座長：交通動線については複雑だがわかりやすい空港等を例にみてやっていくことも必要。それによって迷っている人を誘導することはできるのではないか。しかし、ずっと車を停めてしまっている人、そこに送迎してしまっている人にはあまり効果がないかもしれない。路面の表示等で誘導がうまくできると状況は改善してくるところもあると思うので検討していく。
- ・委員(レモンキャブ運行管理者)：従来どこに停めたらいいのかわからなかったが、福祉スペースが出来て助かっている。バスの運行等にご迷惑をかけているのであれば、これから気を付けていきたいと思うのでご協力をいただけたらと思う。
- ・座長：利用者の安全確保が第一なので、あまり無理しないでいただきたい。設計でやらなければいけないところ、一般車が入ってくるところをどのように排除していくかを詰めていくのが協議会の役割。必要な人には支援をしていくのは大前提である。

4. その他

①その他(委員・タクシー事業者)

- ・バスレーンについて、タクシーも公共交通機関の一翼を担っており、万助橋から吉祥寺駅に向かうバスレーンに実車のタクシーを通らせてほしい。
- ・オンデマンド乗合タクシーサービスについて、スマートデバイスでの予約という形ではなくなったが、前々回の会議でお話した内容から大きくは変わっていない。この協議会でも報告させていただいて、社会実験としてやっていきたい。
- ・吉祥寺駅の乗り場について。現在、暫定的に乗り場が変わっているが、乗り場についてはもう一度話し合わなければいけない。駅が出来上がってからでは遅いので、事前に分科会等でもう一度ロータリー内を含めて検討する必要がある。

②その他（委員・関東バス）

- ・ 10月に関東バスフレンド祭りを開催予定である。その際に市協賛でムーバス3,000万人記念のイベントを開催したい。

5. 閉 会