

第 2 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会（議事概要）

（ 1 ） 開催概要

- 日 時：平成21(2009)年11月25日(水) 10:00～12:00 於：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] 18名(欠席3名：代理出席5名)
[事務局] 武蔵野市都市整備部交通対策課

委員氏名 省略

- 配布資料：省略

（ 2 ） 会議の概要

1. 開 会(事務局)

■1. 会長挨拶

- ・お忙しい中を地域公共交通活性化協議会の会議に出席頂き感謝を申し上げたい。
本日は調査の報告と連携計画骨子案の検討など、議題がたくさんあるので、効率よく進めていきたい。御協力をお願いしたい。

■2. 新委員紹介

- ・老人クラブ連合会会長を紹介。

■3. 傍聴の紹介

- ・事務局より本日1名の傍聴者があることを説明した。

■4. 進行について

- ・事務局：座長が欠席のため、協議会規約第5条第3項により、副会長に進行をお願いする。

2. 報告事項

①交通事業分科会の検討経過について(資料1／事務局)

- ・7月の第1回地域公共交通活性化協議会の後、3回の交通事業分科会を開催し、以下の5つの議題について検討を行ってきたことを説明した。
 - ①JR3駅の現地視察：吉祥寺駅、三鷹駅、武蔵境駅の駅構内及び駅前のバス交通案内等の視察の結果、乗場案内のサインやバス案内板が見つけにくい、情報が更新されていない、バス事業者毎にバス停やバスマップ等の仕様が異なりわかりにくいなどの問題点が確認された。現地視察に参加していない委員には、調

査結果の資料を別途配布しているので、参照して欲しい。

- ②路線バス利用者アンケート調査：当初、回収率は20%を見込んでいたが、26%を超える回収率となり、信頼性の高い調査結果となった。本日の会議で結果を報告する。
 - ③3駅の交番の交通案内に関する調査：3駅の交番勤務の警察官に武蔵野警察署の協力によってアンケート調査を行った。これは都内でも初めての調査ということである。交番を尋ねる人は女性・高齢者の方が多い傾向がある。また、多い警察官では1日に150回以上、バス案内をしているという結果もあり、特徴的なデータを収集できた。バスマップ作成にも反映させていきたい。
 - ④連携計画骨子案：本日の会議で協議するために、分科会で骨子案を練ってきたので、本日報告する。
 - ⑤バス交通に関する先進事例調査：連携計画策定にあたり、来年度以降に実施する具体施策の参考にするために、1月中旬から2月下旬にかけて現地視察を行う予定である。
- ・副会長(座長代理：以下座長)：本日の報告事項や協議事項は、分科会の内容をまとめたものと言える。前回(第4回)の議事概要は委員もまだ見ていないので、誤り等がないか各自が確認することとする。

②路線バス利用者アンケート調査について(資料2/事務局)

■1. 概要説明

- ・概要版に基づいて、路線バス利用者アンケート調査の結果を説明した。
- ・昨年度の市民アンケート調査の結果から、昼間居住者の外出時間を参考にして配布時間を設定し、調査を行った。回答者の属性は、女性、65歳以上の高齢者が多く、シルバーパスの利用がかなり多い傾向がある。

■2. 意見交換

□1. 調査の目的について

- ・委員：調査の目的に疑問がある。市民の昼間時間帯の路線バス利用が少なく、利用促進策を検討することならば、なぜ利用が少ないのか、何が問題なのかを把握できるようなアンケート調査にするべきではないか。通勤・通学時間帯を避けた昼間居住者を対象にしたとのことだが、実際には運行時間帯の項目などには通勤・通学者の意見と思われるものも出ている。
- 事務局：調査の最終的な目的としては路線バス利用促進のための具体的対策を検討することになるが、これまで、バス交通に関してこのような実態把握調査を実施したことがなかったため、利用している人がどのように利用しているかがわからなかった。質問項目は分科会で議論し、案を練ってきた。クロス集計等がまとめれば、さらに詳しい分析が出来ると考えている。
- ・座長：朝夕の通勤時間など利用の多い時間帯をターゲットにしたマーケティングや利用促進策は行われてきたが、昼間の時間帯は手薄だったともいえる。そもそもバス事業者も利用の実態把握をしていない。武蔵野市の場合はムーバスと路線バスの違いを明確にするための基礎調査という位置付けもある。

□2. 路線バスの利用回数について

- ・座長：調査結果から、路線バスを利用している人は、「週に2～3回(平日の1日おき)」、「ほぼ毎日」、というヘビーユーザーが多いことがわかる。一方「あまり利用していない人」も相当数いると考えられる。また、「天候に関係なくバスを利用する」という回答が多いことから、自転車と路線バスを使い分けて利用しているというより、バスの人はバス、自転車の人は自転車という傾向があるようである。

□3. 運賃の支払い方法について

- ・座長：昼間の時間帯でもICカードの利用が多いようだが、現在、バス共通カード(磁気カード)の場合はプレミアが使用前からついており、パスモ・スイカ(ICカード)の場合は利用後にプレミアがつく仕組みになっている。先日、どの方法が利用促進になるかについて土木学会で論議になった。ある報告者が使用後のプレミアの方が利用促進の効果が高いという結論を発表したところ、「乗る頻度が高い人へのICカード(後プレミア)での利用促進は比較的容易だが、それではたまたまにバスに乗る人のメリットがない」という意見が名古屋大学の加藤博和先生から出ていた。バス交通の「一見さん」を継続的に利用者に取り込むには、前プレミア方式が有効かもしれない。
- ・委員：調査結果が事業者の感覚と大体合致しているのかどうか知りたい。
- ・委員：パスモ・スイカの利用は全体の約4割程度である。その他は現金とバスカードである。
- ・委員：通勤・通学は特にパスモ・スイカが多い。定期券をICカードで持つようになってきて、バスの利用もICカードに移行している。
- ・委員：約5割がパスモ・スイカである。日中はシルバーパスの利用が多い。
- ・委員：シルバーパスの利用実態は把握していないが、バスカードはすでにパスモ・スイカに抜かれており、ICカードが4～5割で、定期券が10%くらいである。
- ・座長：ICカードはプレミアがついてお得感があるというよりは、とにかく楽であるということ、小銭を気にする煩わしさが一番のメリットではないか。

3. 協議事項

①武蔵野市地域公共交通総合連携計画の骨子(案)について(資料3/事務局)

■1. 概要説明

- ・武蔵野市地域公共交通総合連携計画の骨子について、資料3に従って構成と内容を説明した。

■2. 意見交換

□1. 武蔵野市の福祉交通の位置付けについて

- ・委員：レモンキャブとつながりは、運営主体が異なること以外に違いはないのか。
- ・事務局：レモンキャブは会員制で、つながりは会員制ではない(利用登録は

必要)。

- ・座長：9頁「地域公共交通の計画・運営主主体のイメージ図」で「福祉交通サービスの充実」の必要性を明記しているにもかかわらず、レモンキャブとつながり以外の他のサービスの可能性や取組みについては、言及されていない。その点についてはどのように考えているのか。
- ・事務局：連携計画では、レモンキャブ・つながりの役割と、それを維持していくために必要な改善課題を整理している。図では福祉交通サービスが現時点で欠落しているということではなく、今後の高齢化の進行を考えると、対策の必要が出てくる可能性はあると認識している。
- ・座長：ムーバスや路線バスのサービスからこぼれ落ちてしまう人々をターゲットにして、「つなぎ」の交通手段として、タクシーの新しいサービスシステムをつくることは理解できる。そうすると、公共交通と福祉交通(STS)を分けて標記することに疑問が残る。事務局でさらに検討して欲しい。

□2. 目標の表現について

- ・委員：計画の目標は、概要版では「分かりやすく、利用したくなる公共交通」とあるが、本編では「利用しやすい」になっている。どちらに統一するのか。
→事務局：誤りなので「利用しやすい」に統一する。
- ・委員：目標②の■1定時性確保の項目に「品質保証」とあるが、目標②全体に関わってくるものだと思う。また、目標②■2は「安心・安全」の観点からの記載だと思うが、内容がわかりにくい部分があると思う。
→事務局：再度整理・検討する。
- ・座長：まだ具体的な事業が見えない中の目標の議論をすることはなかなかしにくい部分もある。目標を実現するための事業を検討していくことが、地域公共交通活性化・再生総合事業の目的であるので、目標についての議論は重要である。

□3. 公共交通の案内所の設置について

- ・委員：交番ではバス交通の案内がかなり多いという結果だったようだが、バス会社の案内所でも、バスカードや回数券の販売より路線案内などが多い。案内所は非常に重要な施設だと思っている。しかし、吉祥寺駅北口の案内所は駅ビル(ロンロン)の改修工事に伴い、現在の場所から立ち退きをせざるを得ない状況にある。JRは駅の外の道路に面した側には店舗をつくらない方針であるし、ある程度の収益を見込めることがテナントの条件ともなる。バス案内所は利用者へのサービスの一環という考え方で取り組んではきたが、バス共通カードが縮小していくと物販による収入がなくなってしまうので、採算性も問題になっている。駅の改修完了後は賃料の負担も大きくなると予想される。運行しているバスに対する国や自治体の補助はあるが、それ以外の面では支援がない。公共交通の案内所は非常に重要であると思うので、目標と実際の施策にもその必要性を位置付けて欲しい。
- ・事務局：現地踏査にもあるように、武蔵野市としてはバス交通案内の共通・統一化を図りたいと考えているので、案内所も4事業者共通のものができれ

ばよいと考えている。各事業者の事情もあるので今後検討していきたい。

- ・座長：どの会社のバスに乗るかに関係なく、まず聞いてからバスに乗ろうという利用者はとても多い。案内所で採算をとるということは考えないで、むしろ、利用者がどこへ行きたいのか、何がわかりにくいのか、ダイレクトに情報が入ってくる場所としてマーケティングに活用するという方針で取り組む必要があるのではないか。駅ナカを拡充して駅の外側の軒下には店舗は出さないという方針はJR各社に共通のようである。岐阜市は市が案内所を駅前広場に整備し、バス事業者で運営している。吉祥寺駅の場合もなくなってしまいう前に手を打てる可能性がまだあるので、連携計画に市の方針としてしっかり位置付けて、工事の動向を見ながら調整を図る必要がある。

□4. JRとの調整について

- ・委員：高架化に伴うJRとの調整はどうなっているのか。また、吉祥寺のサンロードにある「まちなか案内所」にバス案内所を統合して、NPOが運営するなどのアイデアもあると思う。
- ・事務局：JRとの関係については、武蔵境駅には開発事務所において、調整にあたっている。12月5日から上り線が高架化されるが、側道整備や線路の撤去などは今後3年ほどかかる予定である。
- ・会長：駅の改修工事に伴い、吉祥寺駅、武蔵境駅ともに南北自由通路を整備することになっている。24時間通行可能になるように、JRと交渉しているが、高架下の利用方法についてはJRとまだ協議がまとまっていないので、実現するかどうかわからない。武蔵野市は都市観光の充実を目指していることもあり、観光案内所を駅周辺の公共施設の中に設置する案があるが、市民や商業者からは、駅内の自由通路に設置するべきであるという要望が出ている。
- ・座長：観光案内所の好例としては長野駅が挙げられる。新幹線の改札口を出て目立つ場所に案内所があり、英語に対応できるスタッフも常駐している。主な観光施設への行き方や交通手段について、初めての人にプランを立ててくれる。

□5. 人口動態や高齢化を見据えた計画の必要性

- ・委員：今後、車に乗れなくなる人、環境面から乗らない人など、いわば「車を捨てる」人口が増えていくことが予想される。自分もあと15年したら年齢的に運転は止めると思う。武蔵野市の人口や年齢構成の推移、免許保有数や自家用車台数の今後の動向を見据えて、武蔵野市の公共交通施策を位置付けることが必要ではないか。
- ・事務局：武蔵野市の現在の高齢化率は19.9%で、三多摩地区と比較すると高くなっている。長期計画や都市マスタープランでも一定のシミュレーションがされているが、武蔵野市の交通に関しては地域公共交通の役割の重要性が高まるともに、特に自転車利用に対する施策が問題になると予想される。自転車利用の促進か抑制か、どちらにせよ公共交通をどうするのかは今後の街の充実度に関わってくる重大な課題である。
- ・委員：武蔵野市の65歳以上の人口のうち、75歳以上(後期高齢者)の割合は都

内でも高く、47～48%である。50%超える日も近い。

- ・座長：八王子市や日野市、多摩市などは、急速に高齢化率が上昇しているが、団塊の世代の高齢化が中心となっている。武蔵野市の場合は居住年数が長く、昔から住む高齢の人がより高齢になっている状況である。高齢の自転車利用者への対応についての検討は必須であろう。高齢になって車には乗らなくても自転車には免許がいらないので、何歳になっても乗るだろう。私の祖父は高齢になっても自転車で遠くまで出かけるので、家族が心配している。

□6. 交通まちづくりの視点について(富山の例)

- ・座長：交通はあくまでも手段なので、これらを活用して武蔵野市の人々の生活が充実し、活性化することが最終的な目標となる。LRTの導入で話題となった富山ライトレールは、近日中に新たな環状路線の開業を予定している。新車両は黒と白とシルバーになるということで、注目している。最近富山バスの車両カラーもロゴのフォントも富山ライトレールに似せており、一体的なまちづくりに取り組んでいる。ヨーロッパ的になってきたな、という感じを抱いている。富山市は市長が力を入れていることもあるが、とにかく着手が迅速なのには驚く。

□7. 路線バスの役割とサービス水準について

- ・委員：バスサービスを提供する側からすると、路線バスの役割と取組みは、「運行頻度、等間隔運行、運行時間帯の充実により・・・」とやわらかい表現にして欲しい。現在でもそれに近いサービスを提供している路線もあるし、そうでない路線もすべて同じサービス水準が実現する、という期待を高めてしまう。
- ・座長：現在でも利用が多い路線や時間帯ではサービス向上の取組みはみられるので、その点を尊重した表現にするとよいと思う。三鷹駅北口発の市役所方面行きは6分間隔から5分間隔になってかなり高頻度の路線になっているが、時刻表だけを見ても一般の利用者は気づきにくい。「5分間隔で運行しています」ということをもっとPRをすることで、利用者にも便利になったな、と理解してもらえらると思う。

□8. 走行環境について

- ・委員：バス通りのコンビニへの買物のための路肩駐車などが、路線バスの走行環境に影響を及ぼしている。武蔵野市の理念としては、集客施設や店舗は駐車場を整備するという方針をこの連携計画でも位置付けて欲しい。武蔵野市は吉祥寺で荷捌きの取組みもしているのだから。
- ・会長：吉祥寺については、商店街や大型店が協力して、共同配送事業に取り組んでいる。商店主と駐車場運営会社、運送事業者がメンバーとなる協議会を立ち上げている。吉祥寺方式の構築を目指している。
- ・座長：荷捌きは都市交通特有の問題である。荷捌きは町田市も昔から取り組んでいる。時間限定で荷捌きを認め走行環境を確保している。

□9. 気軽に利用できる電動三輪車等の開発・導入を

- ・委員：現状では、レモンキャブは5～10分間くらいの短い時間の利用がとても多い。利用者がもっと気軽に安価で利用できる、電動3輪自転車等を開発して、公共交通として利用できるシステムが欲しい。武蔵野市には大きな坂がないというメリットを生かして電動三輪を導入すれば、女性でも簡単に移動できるのではないか。いますぐに実現できなくても、公共交通会議でも議論して、意見を頂きたい。私たちは、レモンキャブありきではなく、9台のレモンキャブを増車せずにもっと有効に活用できる方策を検討していきたいと考えている。高齢者は医療費の支払いの負担もあるので、なるべく安価で乗れるものをつくれるとよいと考えている。
- ・座長：ロンドンではショップモビリティやタウンモビリティと呼ばれる電動三輪を市が支援している。車いす利用者もそのまま家から出られるようになってきている。しかし、実情は運転中に転倒・骨折、死亡するケースもあり、運転講習が非常に大変である。最近では、車両のメンテナンスはすべて市が行い、使いたい人に配達をしている。バスを走らせるより、電動三輪を導入する方がコストもかからず便利になるのではないかと、という意見もあるが、山間地帯では坂があり危険が伴う。安全性と表裏一体であるし、道幅の問題もある。フィージビリティスタディを行う必要があるのではないかと。
- ・委員：警察の視点からみると、自転車に関与する事故が5割を越える武蔵野市では、安全対策が必須となる。自転車専用道のようなものをつくれればよいが、武蔵野市の場合それが難しい。特に歩道を走行する際の安全性が最も問題になると思う。歩道では歩行者の安全を優先することが求められるので徐行しなくてはならない。電動車イスの場合、転倒事故もある。歩道は車道側に向かって傾斜しているので危険である。事故が起こると賠償責任が生じるという問題があるが、歩行者同士の接触は交通事故扱いにならないということも問題となる。
- ・座長：大学のある南大沢では子ども用の自動車(ミニSL)を走らせる期間があるが、安全のため前と後ろと中ほどに人をつけている。時速6kmまでしか出ないようにしてある。安全性の問題がかなり大きく公道が走行できない、速度が出せないなどすぐに実現することは難しい。小さくても機動性のある乗り物を、移動制約者の移動手段として普及させる研究も行われている。ただし、実現にはまだ時間がかかるかも知れない。

□10. 武蔵野市らしい総合連携計画にするには

- ・事務局：武蔵野市の地理特性や交通特性の目線で計画を作成しているが、委員の方々は他の自治体の会議などにも参加されているので、違った視点からの意見も頂きたい。
- ・委員：参画している他の自治体も連携計画の基本的な構成、考え方は同じだと思う。
- ・座長：計画の基本的な考え方、目標の時点では差異が出にくい。具体的施策の内容によって、武蔵野市らしさが出てくることになる。その議論の際には、具体施策と目標の検討をフィードバックしながら進めることになる。

4. その他

■今後の日程について

□1. 第5回交通事業分科会：12月14日

- ・座長：具体施策の実施スケジュールも含めて、議論をすることとする。
- ・委員：連携計画は、持ち回りでの承認という方法もあるが、なるべく余裕をもって会議の日程を詰めて欲しい。

□2. 第3回地域公共交通活性化協議会：2010年1月26日 15:00～17:00

5. 閉 会