

第 4 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22(2010)年3月17日(水) 15:00～17:10 於：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] 17名(欠席4名：代理出席4名)
[事務局] 武蔵野市都市整備部交通対策課・武蔵境開発事務所

委員氏名 省略

- 配布資料：省略

（２）会議の概要

1. 開 会（事務局）

■会長挨拶

- ・現在議会開催中であり、明日は都市整備部関連の質疑が行われる。交通に関しても多くの議論がなされると思うが、これは交通問題への関心が高いことの表れであると思うので、大変ありがたいことと思っている。議会の中でもきちんと議論をしていきたい。健康福祉部長は議会对応のため欠席である。
- ・協議会では委員の皆様引き続き積極的な議論をして頂き、一歩でも前進していきたい。

2. 報告事項

①事後評価及び地域公共交通活性化・再生に関するアドバイザー会議について (資料1／事務局)

■概要説明

- ・調査事業の二次評価及び、2月16日に関東運輸局で開催された地域公共交通活性化・再生に関するアドバイザー会議について概要を説明した。
- ・総合評価については、目標の設定、問題点・課題の整理、ニーズ把握調査などが適切に行われているという評価である。その他調査方法、検討体制等の評価項目においても、おおむね高い評価を得ている。
- ・アドバイザー会議において、ムーバス1号路線の実証運行(時間を延長した迂回ルート運行)については、高齢者福祉施設を回るルートであるため、利用者数などの数値目標だけでなく、それ以外の評価指標について検討することが必要ではないかという指摘を頂いている。評価方法については実証運行の実施計画等と合わせて、検討していくこととする。
→副会長(座長代理：以下座長)：金沢市でトリガー方式を採用した実証実験を

行っている金沢駅と金沢大学間を結ぶルートは、利用者数の増減で効果を評価することができる路線であるが、武蔵野市のムーバス1号路線の場合は、利用者数で測れる評価軸と、市の政策目的と関連した評価軸の2つが必要となる。

②吉祥寺地区タクシー実態把握調査の結果について（資料2-1、2-2／事務局）

■1. 概要説明

- ・吉祥寺地区におけるタクシードライバー・アンケート調査、吉祥寺地区におけるタクシー観察調査の結果について概要を説明した。
- ・アンケート調査結果の自由記入欄には、駅前のタクシープール設置を望む意見が多かったが、「現在のタクシー乗場以外の場所(ロンロン西口、丸井前、東急前など)でも利用する人が多いので乗場を増やすとよい」「ムーバスのタクシー版のようなものがあるとよい」などの改善提案もみられる。
- ・吉祥寺駅のタクシー乗場観察調査では、タクシー乗場での滞留は夜間遅くなるほど多くなる傾向がみられた。バスレーン区間・時間帯においては、タクシーの走行台数は比較的少なく、信号によるバス渋滞はみられなかった。

■2. 意見交換

- ・委員：タクシー業界としてもこのような調査は初めての試みであった。普段からなんとなく分っているつもりのことでも、実態がこのような数字で現れたことにより、改めて考えさせられたり、納得したところがあった。早速、東京タクシーセンターに出向いて報告し、新年度には滞留問題の一日も早い解決を目指して進めていきたい。
- ・座長：調査結果から、滞留するタクシーの最後尾の車が、どの位かかって客を乗せているかも分析することができると思う。今後もタクシー業界の動向と連携しながら取り組んでいくことが必要である。

③先進事例調査の結果について

(資料3／事務局)

■1. 概要説明

□1. 福岡

- ・西日本鉄道(株)では、福岡都心100円バス、駅から・駅まで100円、乗継割引、グランドパス65、ひるパスなど様々な運賃施策やサービスの開発について話をうかがった。天神地区のインフォメーションセンターや博多駅の博多交通センター、バス車両の方向幕の色分け表示などは、武蔵野市の取組みに参考になるものであった。
- ・遠賀タクシーの視察では、福岡・天神地区から遠賀町までZOCシステムを試乗体験させて頂き、また、ZOCと一般タクシーの違いなどについてうかがうことができた。ドライバーヒヤリングでは予定時間を超過するほど熱心な意見交換がされた。

□2. 高松・松山

- ・いずれも事例も、まちの活性化が公共交通の活性化につながるような取組みの中でICカードを位置付けていることが印象的だった。伊予鉄道(株)のオート1 Dayチケット(均一区間)は、4乗車目以降は上限400円で自動的に無料になるという、一日乗車券と意識させない仕組みが興味深かった。
- ・ICカードを導入することによって、これまでより格段に安価で正確なODデータを集積・分析でき、サービス開発に活かせるという点が、武蔵野市でも参考になると感じた。

■2. 視察参加委員の感想

- ・委員：西鉄は福岡市ではほぼ一社独占の営業をしており、東京の環境とは異なっている。バス事業のみでは赤字であり、他の関連事業で利益を出し、バス部門を運営・維持しているという状況がわかった。市の中心地区では相当数のバスが運行されているが、駅前に乗り入れることがなく、博多も天神も通過点のひとつとなっている。博多のバスセンターでは、バスが入りきらない場合でも周回できるスペースが確保されており、駅前のロータリーでバスが滞留してしまうことがないのが特徴と思えた。
- ・委員：一日中バスに乗ったのは初めてだった。福岡はまちの隅々までバスが張り巡らされているという印象だった。遠賀タクシーのZOCは、東京のタクシー業界からは敬遠されており、私も最初は是非をめぐって遠賀タクシーの社長と議論をした。実際にZOCに試乗したり、話を聞いた結果、今は地域を絞って導入すれば、利用者にとって利便性の高い、よいシステムではないかと感じている。
- ・座長：今回視察した地域は、コミュニティバスより路線バスが頑張っているという点で参考になる事例である。昼間時間帯の利用促進策としては、高齢者や主婦だけでなく、企業の営業職や市職員の市内出張などに使えるサービスを展開している。また、伊予鉄道の「サービス向上宣言」などのPRの仕方が秀逸であると思った。
- ・座長：ZOCは15分間レンタカーを借りられるという感覚ではないか。予め距離で料金が算出できる安心感がある。都心部では渋滞の影響もあるので、ZOCとまったく同じとはいかないが、武蔵野市版のシステムを考えることができると思う。このサービスはタクシーやハイヤーというよりは、コミュニティバスに近いと感じた。

■3. 意見交換

- ・事務局：東京などでZOCを導入するための条件はどのようなものと考えているか。
- ・委員：人口が5万人程度で、自社無線を持つタクシー会社があり、適度な競争もあるところなどが条件になると思う。すべてのタクシーがZOCを採用することになればダンピングが生じてしまう。あくまでも顔が見える関係を築けることがポイントだと思う。範囲や目的を限定して導入することが望ましいのではないか。
- ・座長：ZOCの初乗り(800円)は日本一高いということだが、一般のタクシーとの

比較では、どうしても運賃のダンピングとして捉えられてしまう。介護や長距離利用などにターゲットを絞った活用方法を追求していくという方法がよいのではないか。また、空港からの長距離移動などには、料金の算出が楽にできるので、安心であると思う。

- ・委員：羽田空港などでは、タクシー乗場に案内係がいて、主な行先までの料金目安表をタクシー利用者に配布している。ZOCとタクシーはまったく別のものであると思うので、東京のタクシーにそのまま導入するといったことはできないと思う。

④武蔵境駅北口の整備計画(案)について

(資料4 / 事務局)

■1. 概要説明

- ・昨年12月16日にJR中央線の三鷹駅～立川駅間が上下線ともに高架が開通し、踏切はなくなった。線路の除去や駅舎工事、側道等の整備はこれから推進していくこととなる。
- ・都市計画道路「武3・4.27」の高架下部分は、一般車両の流入を行わない(南北に通り返けできない)道路となり、駅施設のバックヤードへの搬入車のみが入ることになる。そのことによって、北口広場をこれまでと同様の交通広場として位置付けられることになった。
- ・側道は「環境(計画)に配慮した近隣住民の生活道路として利用する」ことを基本的な考え方とし、自動車の通り抜け防止や朝の通勤時間帯の自転車の動線に合わせるために一方通行とするなど、地域の状況に合わせた整備を行うこととする。
- ・北口駅前広場の整備は、高架駅工事終了後に着手することから、平成25(2013)年度から3年間程度を予定している。

■2. 意見交換

- ・委員：バス事業者にはすでに説明などを行っているのか。
→事務局：側道整備に際して交通規制をかけることから、住民への説明と意見聴取のための資料として作成したものである。住民の合意が得られてから、事業者との調整に入ることを考えている。
- ・委員：タクシープールについてタクシー事業者の意見も是非聞いて欲しい。また、駅周辺には障害者用のバリアフリートイレなども設置して欲しい。広場については着手の1年程度前にさらに具体的な案が提示されるのか。
→事務局：広場については、すでに都市計画決定され事業認可を待っている状況である。長年住民と議論して再整備に至った経緯から、広場面積は必要最低限、形状も大幅な変更はできないと考えられるので、この案をベースにして、今後整備を行いたいと考えている。
- ・委員：バス乗場の数や位置、バスの待機場所についてはどのように考えているか。
→事務局：乗場は現在6つあるが、広場が特殊な形状になることから、バスの回転半径等を考慮すると、現時点では図のような配置にならざるを得ない状況

である。タクシープールもこれまでの検討から台数等を提案している。

- ・座長：ロータリーの整備や乗場の配置の際には、現在のバスサービスそのものに影響が出ないようにすることが最も重要である。どのように運用するか、どの程度修正が可能なのか、早めに関係者間での協議が必要であろう。連携計画の期間外となるが、武蔵境駅でもバス案内板等の設置を予定しているので、協議会としての検討事項としていきたい。

3. 協議事項

①武蔵野市地域公共交通総合連携計画(案)について (資料5 / 事務局)

■1. 概要説明

- ・武蔵野市地域公共交通総合連携計画(案)について、資料5に従って内容を説明した。前回の協議会以降に加筆・修正した部分について説明し、委員の意見を仰いだ。

■2. 意見交換(修正が必要な箇所)

- ・委員：現在武蔵野・三鷹地域で営業しているタクシー事業者が使用している無線は、3種類ではなく18種類程度ある(営業圏を越えているものも含めて)。18頁の記載は「多数の無線が使用され」と修正するとよい。
- ・委員：31頁「(6)交通事故の発生状況」で数値や単位などに誤りがあるので、修正が必要である。

■3. 連携計画の確定

- ・出席委員全員の了承をもって武蔵野市地域公共交通総合連携計画が確定された。

■4. 事業申請および来年度実施事業について

- ・事務局：連携計画に基づき、平成22年度以降3年間の事業認定申請をする必要がある。先日、関東運輸局より補助金額の見直しがあるという連絡を受けた。予測していた補助率以上の減額となるので、今後の事業に影響するが、現在の内容を実施することを前提に申請する予定である。
- ・座長：補助率はハードの事業は事業費の25%程度、ソフト施策については事業費の10%程度になると聞いている。全国各地の自治体がこの制度を採用しているので影響する。
- ・委員：事業にかかる経費については、一切協議されないということか。来年度はどの程度の金額を見込んでいるのか。
- ・事務局：三鷹駅北口整備の事業費は、4,370万円で、市から協議会への予算としては2,010万円を計上している。その他は国費とバス事業者の負担となる。関東バスとは合意形成が出来ている。
- ・座長：まずは、従前通り2分の1の補助を申請し、補助額の内示が出てから平成22年度に実施可能な事業について再整理し、次年度第1回目の協議会で検討する必要がある。
→計画に基づき事業認定申請を行うこととし、申請書作成は事務局に一任することを委員に確認し、了承を得られた。

■5. 吉祥寺駅北口のバス案内所について

- ・委員：吉祥寺駅改修工事に伴い、関東バスの案内所が確保できないという問題が出ていたが、JRとの協議の結果、改修工事終了後も現在と同じ場所に案内所を確保できることになったので、報告する。
- ・会長：まちの案内所の必要性は市民の声として出ているので、バスの案内所のサービスの中身については、引き続きこの協議会でも検討していきたい。吉祥寺駅だけでなく、武蔵境駅の高架下の活用法も検討課題である。鉄道からバス・タクシーへ乗り換えやすいような案内と、バス事業者4社、ムーバス、タクシーなどすべての交通機関が連携した総合案内が必要と感じている。
- ・座長：バス案内所はまちの案内所の機能のひとつであり、「まちのコンシェルジュ」の役割を目指すという考え方で取り組むのは重要な視点だと思う。誰が主体となりどのように整備・運営していくかは、この協議会を通じて検討していきたい。

■6. ムーバスについて

- ・委員：アドバイザー会議で「ムーバスの収支率が非常によいのであれば、民間事業としてやらせるという考えはあるのか？」という質問が出ており、市が「民間バスがそのままできるものではない」と回答しているが、これはムーバス全路線のことを指しているのか。
- ・事務局：収支がよいのであれば、市がまったく関与しないでも運行できるのではないかと、という主旨だったので、全てのムーバス路線として考えると実現できないという回答をした。
- ・委員：ムーバス2号路線は、現在ではコミュニティバスというよりも路線バスに近い運行をしている。路線ごとの民間移管等は検討していくのか。
- ・座長：元田氏の質問の主旨は、行政の役割は民間では維持しにくい地域の交通を行政が支援して「開発して育てる」ことであり、その意味ではムーバスは十分に育っているのではないかと、ということだと思う。ムーバスと路線バスの役割分担については、今後路線バスの利用促進を図っていく中でも常に議論していく必要があると思う。
- ・会長：武蔵野市としては、路線ごとに移管するということは考えていないが、今後検討する必要も出て来るかもしれない。ただし、住民や議会の要望などを踏まえて推進してきた事業であるので、市が全く関与しないということにはならないだろう。協議会で検討していく必要はあると思う。

4. その他

■平成22年度第1回地域公共交通活性化協議会：5月中旬～下旬を予定

5. 閉会