

令和 5 年度  
第 34 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 6 年 3 月 28 日(木) 午後 4 時 00 分から午後 4 時 50 分まで

会 場：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 11 名  
[事務局] 武蔵野市交通企画課

配布資料：第 34 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 委員名簿  
資料 1 ムーバス途中停留所通過ダイヤの改正について  
資料 2-1 施政方針について  
資料 2-2 議会提出資料について  
資料 2-3 比較表

II 会議の概要

1. 開 会（事務局）

- (1) 会長あいさつ
- (2) 配布資料確認

2. 議 事

報告事項

- (1) ムーバス途中停留所通過ダイヤについて【資料 1】

- ・資料 1 に基づき説明

会長：

現行のダイヤでは、実際の運行に支障をきたしている。時間前の発車ができないので、バス停で待機するか、バス停間の速度を緩めるということで、事業者としてはかなり負担があり、実態に合わせた提案かと思う。

- (2) ムーバス EV 化について【資料 2-1～3】

- ・資料に基づき説明
- ・吉田委員のコメント（書面）をご紹介

### (吉田委員のコメント)

ムーバスのEV車両導入に関して、ゼロカーボンに向けた象徴的な取り組みとして一定のインパクトが期待される一方、天然ガスや石炭などによる火力発電が主体の発電構成では、EVバスの生涯二酸化炭素排出量が少なくなるとは限らない点は留意する必要があると思います。

但し、今後改定する地域公共交通計画への位置づけが前提となりますが、EVバスの導入が「道路運送高度化事業」に認定された場合、固定資産税や都市計画税の軽減が受けられることから、ムーバスの持続的な運行に資する可能性があり、検討に値する内容であると考えています。

#### 小田急バス株式会社：

BYDジャパン社製の大型EVバス2両を、武蔵境営業所に導入した。当社の主体会社は小田急電鉄だが、小田急グループでは「小田急グループ カーボンニュートラル 2050」を定め、2050年までに事業活動を通じた二酸化炭素の排出量を実質ゼロにするということで、脱炭素の取り組みとして、当社においても導入を決定した。

課題の一つは充電設備、電気設備など新たな設備を設けるスペースがないことだ。今後、導入台数が増えた場合の課題である。

もう一つの課題は、投資額の問題である。車体はディーゼル車の倍近い価格であり、新たな設備も必要である。国や自治体の補助金をもらわないと導入台数を増やすのは厳しい。

#### 関東バス株式会社：

水素燃料バス、EVバスとも、今のところ導入していない。以前から武蔵野市とは検討している。いろいろな話を聞くと導入がいいことなのかどうか悩ましいが、カーボンニュートラル、排ガス規制を考えると会社としては導入していく方針である。

#### 京王バス株式会社：

水素燃料バスについては、大型の車両として、トヨタのSORAを多摩営業所に導入して好評であるが、水素ステーションが課題になっている。多摩営業所はステーションが近いため導入したが、営業所のバスが100台位ある中で、水素充填は1日数台程度しかできない。

EVバスについては、BYD社製を購入し、3月1日に杉並区とお披露目を行ったが、現在整備中であり、走ってない状態である。導入後も運行前に運転手が試乗する必要があるが、運転手も一人ではないので1週間2週間は時間がかかる。

懸案事項としては、ディーゼル車両は最大18年運用するが、水素燃料バス、EVバスは何年持つか、誰にもわからない。ディーゼル車の半分しか持たなかったとなるとコストも大きく異なる。

#### 西武バス株式会社：

西武グループでは、SDGsへの貢献を意識し、持続可能な社会の実現に向けた取り組みを「サステナビリティアクション」として積極的に推進し、当社では、従来からハイブリッドバスやバイオディーゼル燃料の導入、エコドライブの実施など、地球環境負荷の軽減に努めているところ。

2020年からは、水素バスSORAを所沢営業所で導入した。乗務員からは静かで快適と評判がよく、目立つのでお客様にも評判がいい。

値段は高く、一般バス車両の3倍以上かかる。コストパフォーマンスが今後の課題である。燃

費はいいが、燃料単価が原油に比べて15倍であるので比較は難しい。

また、外部充填のため運行ダイヤの制約がある。水素ステーションは国道沿いにあったが大きな国道で中央分離帯があり、片側からしか入れない。充填のために、水素ステーションの近い東所沢駅で終わるダイヤをつくっている。営業時間も限られているので、朝早くから夜遅くまでの運行に供することができない点がネック。

電気バスは、昨年4月から新座営業所にBYD社製のバス2台を導入した。充電設備も、営業所にソーラーパネルを設置し自家発電で賄うオンサイトPPAを導入した。エネルギーマネジメントシステムにより、契約電力の最大量を超えないよう1台ずつ充電する。また、担い手不足の問題で整備士も不足している。今後の整備士不足を勘案したときに、電気バスはメンテナンスが容易なためコストが省けることはメリット。

本年4月からはアルファ社のバス2台を滝山営業所で導入予定。費用面等総合的に判断してアルファ社にした。EV業界としても充電規格が定まっていない。EVバスでもEVモーターズとは規格が違う。汎用性も考えるとどこがいいとはまだ言い切れない。

環境面でいえば全部EVがいいが、都市部のバス事業者の車庫は狭く、外周外壁部にしか充電設備を設置できない。このため、全台数の導入は非現実的である。また、メンテナンス面も6年後になってエンジン全般のメンテナンスの必要等がでてくるので、現段階での修繕費削減効果は不明、6年後に修繕費が軽減されたかどうか判明すると思う。

#### **関東運輸局東京運輸支局：**

わが国で運輸部門の車からのCO<sub>2</sub>排出量は全体の2割、そのうち、商業車からの排出は4割となっている。2050年カーボンニュートラルの達成に向けてバス、タクシー等の電動化が必要不可欠である。国土交通省、経済産業省の連携事業で商用車の電動化に対する補助金を用意している。車両はもちろん、充電設備等付帯設備も対象としている。バスだけでなく、トラック、タクシーも対象である。東京運輸支局輸送部門、または関東運輸局の自動車交通部にご確認いただきたい。

#### **会長：**

京王バス様の話で、水素充填が一日数台になる理由は何なのか。

#### **京王バス株式会社：**

充填施設は小さく、また、充填する時間はダイヤ上重なってくる。その時間は充電渋滞になってしまう。それを避けるには早めに運行を切り上げる必要がある。バスの営業所には軽油のスタンドがあり給油は別の人に任せられるが、外で充電する場合はそれができない。

#### **会長：**

水素燃料バスは、ステーション等の設備が整ってないという問題があり、市でもいきなり導入できないだろうと考えている。まずはEVの導入ということであるが、吉田先生からの話もあったが、化石燃料を使った電気では効果が薄い。再生可能エネルギーを使いながらのEV化を考える必要がある。

### (3) その他

#### ① 地域公共交通網形成計画の改正

##### 事務局：

現在の武蔵野市地域公共交通網形成計画の期間は令和7年度までとなっており、令和6年度から2か年で改定する。

令和6年度は利用者アンケートなど基礎的な調査を実施により現行計画の評価、課題・論点整理等を行う予定である。令和7年度には基本方針や施策立案などを議論し計画の改定をする予定である。

なお、武蔵野市自転車等総合計画も、同じく令和6年度から2か年で改定となるので、整合性等あわせて検討する。

#### ② 西武バスのダイヤ改正について

##### 西武バス株式会社：

改善基準告示の見直しにより必要な乗務員の確保が難しく、来年度に土曜日ダイヤをすべて日曜ダイヤに改定する。3月18日（月）にリリースした。

改善基準を遵守できる体制にしたい。

##### 関東バス株式会社：

コロナにより人出が戻ってきた一方、乗務員は新規採用はしているが間に合わない。

また、訓練に半年かかってしまい、その間、一人で済むところが二人の体制になる。

一般路線バスは1月から減便しているが、コミュニティバスは委託を受けているのでなんとかとして維持したいと考えている。

しかし、ムーバスもこのままいけばダイヤの減便も考えないといけなくなるので、今後相談したい。

##### 会長：

路線バスの運行も大変な中、ムーバスの運用に特段の配慮いただき、感謝する。

運転手不足問題は、全体で考えていかなければならないことと理解している。