

令和5年度第3回三鷹市地域公共交通活性化協議会議事要旨

1. 日時

令和5年11月15日（水） 午後1時30分～

2. 場所

本庁舎3階 協議会室

3. 出席者

【委員】出席19名、欠席8名 【事務局】5名 【傍聴者】1名

4. 主な内容

(1) 会長挨拶

(2) 久野副市長挨拶

(3) 議事 協議事項

ア 三鷹台駅前広場の開設に伴う三鷹台駅バス停留所の移転について

(4) 議事 報告事項

ア 井の頭地区小型EVバスの実証運行について

イ 三鷹・境循環共同運行ルート（ムーバス7号路線）のダイヤ改正について

ウ 三鷹市地域公共交通活性化協議会規約の改正について

エ その他

■議事

協議事項 ア 三鷹台駅前広場の開設に伴う三鷹台駅バス停留所の移転について
(資料1)

・事務局より、資料に基づいて変更点を説明した。

概要

- ・来年1月より三鷹台駅前広場が開設することに伴い、みたかシティバス「三鷹台ルート」と小型EVバス（グリーンスローモビリティ）の乗降場所を現在の三鷹台駅折り返し場から変更する。
- ・変更日は令和6年1月16日火曜日。
- ・変更内容は運行ルート、乗降場所、運行ダイヤ。
- ・運行ルートについて、みたかシティバス三鷹台ルートは別紙1、小型EVバスは別紙2参照。

- ・乗降場所については、別紙3の下図参照。みたかシティバスは「みたかシティバス降車場所」で乗客を全て降ろし、その後、矢印に沿って三鷹台駅前広場に入り、「みたかシティバス乗車場所」で乗車を行う。小型EVバスは、「井のバス乗降場所」で乗り降り両方を行う。
- ・三鷹台駅前広場は、一方通行規制となる。
- ・運行ダイヤについては、別紙4参照。上段のみたかシティバス三鷹台ルートは、現行の1日16便、約50分間隔から13便、約60分間隔となる。元気創造プラザへは、現行は9時台から17時台までの便が経由しているが、変更後は始発便と最終便を除く全便が経由する。下段の小型EVバスは、便数の変更はないが、ダイヤを変更する。
- ・運賃は、令和5年10月の道路運送法改正に伴い、運賃協議部会での協議事項となった。本協議会に先立ち、運賃協議部会が開催され、運賃に変更はない。(運賃協議部会については報告事項ウ「三鷹市地域公共交通活性化協議会規約の改正について」を参照)。

【委員発言（バス事業者）】

- ・安全面については、市、警察、運行事業者で事前に実査を行い、現状は問題ないと考えているが、運行後に死角がないか検証したい。
- ・乗降場所が駅に近づくと踏切に近くなり、通勤時間帯は渋滞が発生することから定時運行できるか懸念している。

【会長発言】

- ・実査は何時に実施したのか。

【事務局回答】

- ・実査は平日の午後に実施した。通勤時間帯に渋滞が発生することは認識しており、通勤時間帯の所要時間をバス事業者に計測してもらい、ダイヤに反映している。

【委員発言（井の頭地区住民協議会）】

- ・三鷹台駅近くの交差点は朝の時間帯、人の往来が途切れず、車両が通行できないので、歩行者への対策をお願いしたい。

【事務局回答】

- ・当該交差点には信号もないため、誘導員を配置して安全対策を実施する。

【委員発言】

- ・ 運賃協議部会での協議事項ではあるが、運賃を安くしてほしいという市民意見がある中で変更しなかった経緯を教えてください。

【事務局回答】

- ・ 今回協議したのは現行の三鷹台駅折り返し場から三鷹台駅前広場までの約100メートルの延伸部分の料金についてで、距離を大きく変更する訳ではないことから現行料金とした。

【委員発言】

- ・ 三鷹台駅折り返し場の跡地の活用計画はあるのか。また、別紙3の下段の図にて道路に囲まれた部分に何かあるのか教えてください。

【事務局回答】

- ・ 三鷹台駅折り返し場は市有地であるが、三鷹台駅前広場の整備を進めるにあたり、広場の土地所有者と話し合いを進め、広場整備後に三鷹台駅折り返し場を売却することとしている。また、別紙3の下段の図の道路に囲まれた部分は、建物4棟のほか、従前は民間駐車場として活用されていた場所を広場とし、市民の交流スペースになるような場所として整備している。

【委員発言】

- ・ 別紙4のダイヤについて、通勤時間帯の混雑を踏まえたダイヤとのことだが、出発時刻が揃っているのは、全体的に時間に余裕を持たせているのか。また、三鷹台駅の発時刻は37分と中途半端だが、元気創造プラザに00分に着くように調整したためか。意図があれば教えてください。

【事務局回答】

- ・ 基本的には朝の時間帯が混雑しているが、他の時間帯で渋滞する時間もあることから、定時運行できるダイヤを作成した。また、三鷹台駅の発車時刻は、他のバス路線と各停留所での重複を避けてダイヤを編成した結果、今回お示ししたダイヤ案となった。

【会長発言】

- ・ 元気創造プラザで他ルートも停車するとのことだが、遅延した場合は車両間で無線による通信をしているのか。

【事務局回答】

- ・現状では車両間での無線による通信は難しい。

■議事

報告事項

ア 井の頭地区小型EVバスの実証運行について(資料2)

【事務局】

- ・第2回三鷹市地域公共交通活性化協議会（書面開催）のとおり、小型EVバスの実証運行については車両の不具合等により、運行ルートの延伸を延期しているが、小型EVバスでは運行の継続に課題があり、地域からもAIデマンド交通の導入の声があることから、井の頭地区においてAIデマンド交通の実証運行に向けて取り組むこととする。
- ・小型EVバスとAIデマンド交通の比較は資料2「1 小型EVバスとAIデマンド交通の比較」のとおり。
- ・現状の方向性は資料2「2 井の頭地区デマンド交通実証運行(案)」及び「3 今後の流れ」のとおり。令和6年5月下旬の導入を目指し、4月頃の実証運行申請につなげていきたい。
- ・第2回三鷹市地域公共交通活性化協議会におけるご意見等については、別紙1参照。

【委員発言（井の頭地区住民協議会）】

- ・定時定路線型運行でなくなることは残念であるが、この検討状況ではデマンド交通になるのは仕方ないと感じる。

【委員発言（バス事業者）】

- ・5点質問がある。1点目、運行事業者は決まっているのか。2点目、小型EVバスとAIデマンド交通の運行事業者からの意見があれば紹介してほしい。3点目、購入した小型EVバス車両はどうするのか。AIデマンド交通の車両調達はどうするのか。4点目、今後の本協議会での協議スケジュールはどのように考えているのか。5点目、大沢地区でAIデマンド交通の実証運行を1年実施しており、利用者の話は聞いているが、交通網の影響や収支状況などは検証するのか。

【事務局回答】

- ・ 1点目、運行事業者は現在協議中。2点目、大沢地区と井の頭地区では道路事情が異なり、小型EVバスとAIデマンド交通では車両が異なるため、運行のポイントについては東京ハイヤー・タクシー協会等から意見を貰っている。3点目、購入した小型EVバスは継続的な運行では耐久性に課題があるため、今後の活用については広く検討していきたい。AIデマンド交通の車両は大沢地区では運行事業者に用意してもらったので、今回も同じスキームを考えている。4点目、今後の協議スケジュールは令和6年3月に地域公共交通活性化協議会を開催し、承認を得られるように準備を進めたい。5点目、実証運行の評価検証は、専門部会の実証運行評価・検証検討会の中で進めていきたい。質問にあった評価項目についても、検討会の中で協議したい。

【委員発言（バス事業者）】

- ・ 4点目と5点目について、3月の地域公共交通活性化協議会で承認を得て、デマンド交通の検証について専門部会で協議するという事は、本協議会ではこれ以上協議することなく決議するという事か。

【事務局回答】

- ・ 実証運行の検証は今までも専門部会で協議し、検討内容を協議会で資料として共有しており、今回も同様の流れとなる。3月の決議に向けて、それまでに実証運行評価・検証検討会を開催し、その内容を共有する地域公共交通活性化協議会を1月頃に開催したい。

【委員発言（バス事業者）】

- ・ 1月に協議会を開催するという事は入念な準備をされると拝察するが、議論の難しい話題だと思うので、丁寧に進めてほしい。

【委員発言】

- ・ 小型EVバスは三鷹市の資産になるのか。その場合、いくらになるのか、売却の可能性はあるのか。

【事務局回答】

- ・ 令和4年度に2台、市で購入している。価格は1台300万円ほど。今後の活用については売却等含め、広く検討していきたい。

【委員発言】

- ・小型E Vバスについて、残念ではあるが、安全性と持続可能性が大事だと考える。別紙1にある「三鷹市で行っている長期間での実証運行の経験がなく」とは、他の地域では長期間使っている事例がないということか。

【事務局回答】

- ・お見込みのとおり、他地域では実証運行期間が短く、ここまで長期間運行した事例はないとのことだった。

【委員発言】

- ・挑戦的な試みだったと思うが、小型E Vバスをこのまま継続することは厳しいだろう。大沢地区ではA I デマンド交通の評判がいいようだが、定時定路線ではなくなるので、住民への周知、高齢者への丁寧な説明を行うとともに、時間の延長など現在の小型E Vバスに比べて何がよくなるのかを丁寧に説明すると理解されやすいのではないかと思う。

【委員発言（井の頭地区住民協議会）】

- ・小型E Vバスでも規制は従来のバスと変わらないと聞いた。小型E Vバスの規制を緩和するよう運輸局へ働きかけてほしい。

【事務局回答】

- ・地域への説明は引き続き丁寧に行いたい。また、規制については状況を注視していきたい。

【会長発言】

- ・大沢地区の時のように利用ガイドのような冊子を作成するのか。

【事務局回答】

- ・基本はそのように考えている。

【会長発言】

- ・インターネットが得意でない方もいるので、地域で丁寧に情報提供を行うことが重要。

【委員発言】

- ・高齢者に限らず、最初の一步が踏み出せない人がいる。利用されなければ意味がないので、手取り足取り寄り添って利用してもらう対応が必要と考える。

【会長発言】

- ・買物支援をインターネットで行った際、1件に15分かかった。逆に言えば15分かれば行うことが出来たので、時間をかけて丁寧にフォローする機会は検討してほしい。

【事務局発言】

- ・これまでも説明会後に参加者の携帯にアプリをダウンロードするところから一緒に行うような取り組みをしている。他の部署ではスマホの使い方教室を行っているところもあるので、そういった部署と連携して進めていきたい。

【委員発言】

- ・小型EVバスは挑戦的な状況で実証運行したことも、その結果、運行継続に課題があることも理解した。しかし、地域住民にAIデマンド交通に切り替える事実だけを説明すると市の進め方に納得されない、AIデマンド交通が地域に受け入れられない可能性がある。ぜひ、今回のような丁寧な説明を地域でも行ってほしい。

【委員発言（井の頭地区住民協議会）】

- ・周知については私達も積極的に行いたい。地域住民が自分達で、自分事としてやる方が意識的にもよいと思う。

【会長発言】

- ・小型EVバスからAIデマンド交通に切り替えるストーリーはきちんと説明したほうがよい。

【事務局回答】

- ・これまでも地域には説明をしてきているが、井の頭地区においては検証結果も踏まえて丁寧に説明を行いたい。

イ 三鷹・境循環共同運行ルート（ムーバス7号路線）のダイヤ改正について（資料3）

【事務局】

- ・武蔵野市と共同で運行を行うムーバス7号路線について、来年度4月1日より運行ダイヤを変更する。
- ・変更理由は来年度4月1日に改善基準告示が適用され、運転手の拘束時間の短縮

や休憩時間の確保が厳格になり、現在の乗務員体制では現行ダイヤを維持することが困難なため平日の最終便を1便繰り上げる。

- ・本件は7月31日の武蔵野市地域公共交通活性化協議会で決議されている。

【会長発言】

- ・資料3のダイヤは三鷹駅の時刻表か。

【事務局回答】

- ・始発の武蔵境駅のダイヤを掲載している。三鷹駅は12分後に通過する。

【委員発言（バス事業者）】

- ・運転手不足を改善するために、労働環境を改善することは必須だと考えている。今後、本来であれば社会の流れから多様な交通が求められているということは理解しているが、乗務員が集まらない現状では期待に応えられない場面が多くなると思う。現状のダイヤを維持する乗務員を確保することも限界に達しており、これからは乗務員や車両といった交通資源をいかに配分するかを念頭に議論してほしい。

【会長発言】

- ・最終便が早くなるので、周知の徹底をお願いしたい。

ウ 三鷹市地域公共交通活性化協議会規約の改正について(資料4)

【事務局】

- ・令和5年10月1日から道路運送法が改正され、運賃を決めるには事前に住民や利用者、その他の利害関係者の意見を反映させるための必要な措置を講じ、市と運行事業者、運輸局、住民の意見を代表する者で協議会を開き、運賃を決定することとなった。
- ・上の改正に伴い、三鷹市地域公共交通活性化協議会の規約から運賃等に係る事項を削除し、運賃・料金に関する事項については運賃協議部会で協議を行う等の記載を追加した。
- ・資料4の新旧対照表の第1条に「地域公共交通総合連携計画」とあるが、現在は「地域公共交通計画」が正しい。この部分に係る変更については、現在運輸局や警察と調整中のため、今年度中に再度規約の改正を行う。

エ その他

【事務局】

- ・ 次回の活性化協議会は、令和6年1月頃の開催を予定している。

【委員発言】

- ・ 個人的な内容だが、東八道路を通勤で利用しており、コーナンがある三鷹野崎西交差点付近にはよくトラックが停車している。私は東八道路から左折するのだが、当該交差点は時差式で青になるのに交通ルールを守らない自転車や自動車を見かける。何か対策が必要なのではないか。

【事務局回答】

- ・ 三鷹警察署と共有し、様子を確認する。