

会議録

会議の名称	平成29年度 第1回西東京市地域公共交通会議
開催日時	平成29年5月17日(水) 午後2時から午後3時30分まで
開催場所	保谷庁舎別棟B・C会議室
出席者	<p>【委員】柴原委員(会長:まちづくり担当部長)、稲垣委員、関根委員、阿部委員、町田委員、今野委員、吉野委員、野澤委員、児玉委員、柳瀬委員(代理小野寺様)</p> <p>【事務局】松本都市計画課長、広瀬主査、中村主事、梶木主事、亀井主事</p>
議題	<p>(1) 西東京市地域公共交通会議委員の委嘱について</p> <p>(2) 西東京市生活交通改善事業計画(案)について</p> <p>(3) 適正な運賃のあり方に関する検討事項の整理について</p>
報告事項	<p>(1) 公共交通空白地域における移動支援のあり方の検討について</p> <p>(2) はなバス第4北ルートの実行について</p> <p>(3) 平成28年度実績の報告(感謝デーの実績)</p> <p>(4) 今後のスケジュールについて</p>
会議資料の名称	<p>資料1 西東京市地域公共交通会議設置要綱</p> <p>資料2 西東京市地域公共交通会議委員名簿</p> <p>資料3 生活交通改善事業計画(案)(福祉車両導入促進事業計画)</p> <p>資料4 適正な運賃のあり方に関する検討事項の整理</p> <p>資料5 公共交通空白地域・不便地域の分布</p> <p>資料6 他市のコミュニティバスの料金・サービス一覧</p> <p>資料7 他市のコミュニティバスの見直し基準等</p> <p>資料8 はなバス運行補助金の実績</p> <p>資料9 移動支援のあり方検討庁内プロジェクトチーム設置要領</p> <p>資料10 はなバス第4北ルートについて</p> <p>資料11 多摩六都科学館圏域市民感謝デー開催に伴う増便の対応について</p> <p>資料12 今後のスケジュールについて</p>
記録方法	<input type="checkbox"/> 全文記録 <input checked="" type="checkbox"/> 発言者の発言内容ごとの要点記録 <input type="checkbox"/> 会議内容の要点記録
会議内容	
<p>○事務局: 議題及び会議資料の確認</p> <p>○会長: (開会宣言) 会議開催にあたり、西東京市地域公共交通会議設置要綱第6第2項に規定する定足数(委員の過半数)を満たしていることを報告する。なお、本日、小河委員は所要のため欠席である。 また、本日の議題である「西東京市生活交通改善事業計画(案)」について議論するため、西東京市地域公共交通会議設置要綱第6第3項の規定により、この計画策定に係る太田様、稲垣様、関澤様、東谷様に出席をしていただいている。ご承知おきいただきたい。 議事に先立ち、会議の公開についてお諮りする。当会議は、西東京市地域公共交通会</p>	

議設置要綱第7の規定により、会議録も含め、原則公開となっている。公開でよろしいか。(全員賛成)

- 会長：
それでは、本日の会議については原則どおり公開とする。
～傍聴人なし～

議題(1) 西東京市地域公共交通会議委員の委嘱について

- 会長：
それでは、次第に沿って議事を進める。
議題(1)「西東京市地域公共交通会議委員の委嘱について」事務局に説明を求める。
- 事務局：
新たに委員になられた方三名を紹介し、会長より委嘱状を交付
(関東運輸局 柳瀬光輝様 欠席 代理出席 小野寺直人様
東京都北多摩南部建設事務所管理課長 吉野茂様
警視庁田無警察署交通課 課長代理 野澤廣実様)

議題(2) 西東京市生活交通改善事業計画(案)について

- 会長：
議題(2)「西東京市生活交通改善事業計画(案)について」事務局に説明を求める。
- 事務局：
本市では、平成26年度より移動困難者の外出支援サービスの充実を目的にユニバーサルデザインタクシー導入促進計画を策定している。これと同様に福祉車両導入促進事業計画についても地域公共交通会議で議題としたい。本計画策定にあたり地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱において、事業者及び関係者の意見を反映させることとなっている。
一般財団法人日本福祉医療機構の東谷様にご説明をお願いします。
- 東谷様：
計画策定の経緯について説明する。平成28年度に国土交通省より、福祉輸送事業限定の事業者が地域公共交通確保維持改善事業の補助制度を活用して福祉車両を導入できる趣旨の通知があった。今年度における車両導入意向調査の結果、西東京市内では太田様と稲垣様からの意向を受け、本計画に係ることから本日同席している。
資料3の1. 2を説明。
- 事務局：
資料3の3. 4. 5. 6. 7. 8を説明
- 会長：
質問、意見などがあれば発言願いたい。

○委員：

本計画の補助金額が事業者毎で異なる理由は何か。

○東谷様：

車両本体価格に補助率3分の1を乗じた金額と、購入補助を申請する車種毎に定められている補助限度額を比較し、いずれか低い金額以内となる。補助限度額はリフト車で80万円、スロープ車では60万円である。

○委員：

購入車両は代替もしくは新規のどちらか。また、月平均利用者数はどのくらいか。

○太田様：

9年近く使用した車両の代替でリフト式を購入予定であり、月平均利用者数は100乗車から120乗車である。

○稲垣様：

現在リフト車を使用しているが、お客様のニーズからスロープ付に買い替えたい。月平均利用者数は100乗車から130乗車である。

○会長：

他に意見はあるか。なければこの計画について、お諮りをさせていただく。ご同意の方は挙手をお願いします。（委員全員同意）

この事業計画については、ご同意をいただいたため可決する。

太田様、稲垣様、関澤様、東谷様の4名はここで退席していただく。

議題(3) 適正な運賃のあり方に関する検討事項の整理について

○会長：

議題(3)「適正な運賃のあり方に関する検討事項の整理」について事務局に説明を求める。

○事務局：

資料4により、適正な運賃のあり方に関する検討事項の整理について説明

資料5により、公共交通空白地域・不便地域の分布を説明

資料6により、多摩地域26市のコミュニティバスの料金・サービスの一覧を説明

資料7により、コミュニティバスのルート、運賃見直しの基準内容を説明

資料8により、運行当初の平成14年から平成28年見込額まではなバスの運行補助金の実績を説明

○会長：

多岐にわたって説明したが、本日何らかの結論を出すということではなく、質問や意見、今後の視点などを伺いたい。

○委員：

西東京市では、はなバスの負担金について全体額を見直すべきか、あるいは適正な支出であるなど、内部でどのような議論がされているのか現状を伺いたい。

○事務局：

はなバスの評価については、市議会より公費負担額が増加傾向であるため、適正な水準であるのかについて問われている。一方、公共交通空白地域・不便地域を補完する交通手段は必要であるとの議論もあり、整理が求められている。各ルートで公費負担額に差があり、乗車率が低いルートについては、利用促進やルート見直しを含めて方策を検討したい。

○副会長：

公共交通不便地域を補完する公共交通としての位置付けや市議会からの指摘を踏まえて、はなバスの見直し基準の作成に向けて議論したい旨は理解するが、どのようなロードマップが示されているのか見えにくく、何を議論したいかを投げかけてもらいたい。

○事務局：

資料12により、前回までの内容を含めて現況の認識について説明し、本日はそれに対する意見を伺いたい。今年度開催予定の第2、3回の会議では評価基準の案を提示し、第4回の会議で評価基準を策定したいと考えている。評価基準は公正公平な基準とするため、収支率やその他の視点を検討し、基準を作成する。また、今年度におけるアンケート調査の実施は予定していないが、評価基準案ができた段階で市民に意見を求める。最終目標は、運賃やルート見直しの評価基準を定めたいと考えており、その都度委員の皆さまから意見を求めたい。

○会長：

料金だけではなく、現段階では明確な基準がない中で事業を実施しているため、市民に理解していただける適正な基準をこの会議の中で策定していく。

○副会長：

地図上で公共交通空白地域を物理的に定めているが、路線バスでは補えない地域に対し、本市の行政サービスとしてはなバスの事業が適正であるかを議論していくのであれば、一律に収支率だけの評価では疑問である。

何が適切かを検討する際には他市の評価指標を参考事例とするが、総合政策におけるコミュニティバスの位置付けや市民ニーズについての評価を整理する必要がある。武蔵野市は利用者ニーズを評価基準に取り入れ、利用者の満足度などの定性的評価をした後、収支率などの定量的評価をしている。

はなバスの評価視点としては、全ルートにおける共通のニーズや各ルートにおける利用者のニーズ、沿線住民の高齢化率などを踏まえると、収支率だけでは評価できない可能性がある。行政の補助金で運行するコミュニティバスの目的を整理すると、路線バスで補完不可能な地域をカバーするという視点だけでは議論の決着点は見つからない。

○委員：

路線バスは地域性に左右され一概に比較はできないが、西東京市は鉄道駅の配置が良

く、路線バスが緊密に運行されており、またタクシーや福祉有償運送などの多様な移動手段を選択できるため、一般的な公共交通空白地域があるとは一概には言えない。地図上の公共交通空白部分を埋めるために新しい交通システムを即導入することは芳しくない。

他市の公共交通空白地域の考え方では、バス停から500m以遠と定めている地域や運行便数が1時間に1便であっても不便としていない地域もある。

○委員：

公共交通不便地域の市民の移動手段の多くは自転車であり、悪天候でなければ不便と感じていない。また西東京市内の南北には鉄道駅が配置され、さらに市外の南側にはJR中央線が利用できるため、居住エリアにより移動方向が異なる。公共交通不便地域の市民ニーズや地域性を把握するには、自転車利用者を対象に調査することが効果的である。

他にも保育園利用者の送迎が課題と考える。保育園数は増加しているが、鉄道駅から離れていることやスクールゾーンに該当している箇所もあり、車を活用できない。また、通勤途中に子どもを自転車の前後に乗せて移動する光景はあまりにも危険である。はなバスの経路を時間帯別で変更できればスクールバスの代替交通となり、このような不便や危険性の解消に繋がるため、新しい活用方法も必要なのではないかと。

○委員：

高齢者が新町方面から田無駅へ向かう際、自転車では上り坂が負担である。また自転車事故の危険性も踏まえるとバス利用を促進する方が交通事故の低減に期待できる。

西東京市の人口は20万人を超えたが、高齢者の割合が多く、今後その割合は増加すると推測するため、アンケート調査実施の際は、公共交通不便地域の住民の移動先や高齢者の増加を前提に年代別のニーズを汲み取ってもらいたい。また、将来的な分析資料として、利用者の構成や利用実態を把握してほしい。

以前より要望しているが、五日市街道沿いのはなバスのバス停は、関東バスのバス停と離れている所もあるため、同じ位置に設置すれば利便性が向上する。

○委員：

はなバスの路線は様々な地域のニーズに応えすぎている。公共交通不便地域であっても雨天時しか乗車しないことを踏まえて、再度よく見直すべきである。

適正な運賃のあり方については、運賃収入を増やしたいのか、利用者数を増やしたいのか、補助金を減らしたいのかなど、どのようにしたいのか。

○事務局：

全て関連するため、どれか一つに絞るということではない。利用者が増加すれば運行補助金は減少し、運行補助金を減らしたいのであれば利用度を上げればよいと考える。

はなバスは、公共交通空白地域のうち市民のニーズがある地域に導入してきた経緯がある。地域公共交通会議で今年度予定している評価基準の内容は、大枠での見直し基準を定め、最低限の達成基準を作成したい。それに加えて、地域の特性を検証し、利用実態をルート毎に把握した上で、それぞれの最終的な判断は次の段階となる。

○委員：

コミュニティバスの運賃設定は、使用料・手数料等の適正化に関する基本方針に公費負担の割合が概ね決まっているが、受益者負担をどこまで求めるかの議論となる。

武蔵野市のムーバスのように、外出機会の増加に伴い、健康な方が増加すれば医療費が減少し、市全体の福祉医療費負担が減少すればバスにかかる補助金は必要経費であるという考え方もあり、コミュニティバスの運賃は各自治体により考え方が異なる。導入当初の100円運賃を見直すつもりがない自治体、150円や180円に見直した自治体や当初より150円で運行開始した自治体があり、特に北多摩地域は100円運賃ではない傾向にある。

路線バス事業者からするとコミュニティバスと運賃格差がなく、同水準の受益者負担はあるべきと考える。はなバスの運賃は150円であるが、路線バスをICカードで利用するとバス利用特典サービスの割引制度が適用されるため、比較しても違和感のある運賃設定ではない。多少の差額は行政の主体的サービスとして補えるのではないか。

○副会長：

大卒の基準について地域性を考慮するならば、時間帯における利用者数や利用促進を促したい世代、達成可能な基準であるなどを踏まえて地域性を考慮し、細かな検討が必要である。

仮に子育て世代を対象とした場合、保育園と運行ルートとの位置関係などの空間的状況の把握や整理が必要であり、それらの内容から利用促進へ繋がる。

アンケート調査の項目で、はなバスの利用有無の問いに対し、利用すると記入しても実際には利用しない人も多く、地域住民がバスを支えないと成立しない乗り物ということをどのように行政が伝えるのか。または、各ルート沿線の地域住民を募り、はなバスの将来を一緒に考えていく必要があるかもしれない。

愛知県豊田市でコミュニティバスの導入に関わった際の評価基準は、運行する地域特性を考慮し、基幹的な運行をするバスは収支率で評価し、地域を巡るバスは沿線高齢者人口の一人当たりの乗車率や定性的なアンケートなどで評価する方法を採用した。

○委員：

以前、国立市ではコミュニティタクシーが3路線あったが、公共交通空白地域のため、居住者が少なく、利用者数が伸び悩み、3年後には2路線が廃止となった。交通の利便性に優れる場所は家賃が高価で、劣る場所は家賃が安価であるのは当然であり、そのような場所に対して過剰な公費負担をすることは疑問である。しかし、路線バスの運行が無い地域を放っておくと、交通利便性が激減し、移動に制約がある方は移動できなくなると予想される。

東伏見のルートは平成25年8月に実施した運賃見直し後、鉄道の方が安価のため、利用者が減少したが、利用の理由がコストだけであれば運行する意味が無い。

アンケートの方法の一つとして福祉部門が70歳以上の高齢者を対象に対面調査を3年に1度実施しているので、その際に外出頻度や目的地の調査を依頼することも可能ではないか。将来的な移動目的はインターネットの普及により、買い物難民は解消され、レジャーと通院の二大目的になると想像する。

外出の観点から、行動範囲の拡大を目的としてバス停間に休憩できる跳ね上げ式のベ

ンチを設置したり、他部署との連携を図って、様々なデータを分析したりすることも必要である。

○会長：

はなバスに特化せずいろいろな方面から意見が出ているが、全体を通して事務局から何かあるか。

○事務局：

意見を集約し、方向性を見出していきたい。まず、全体の見直し基準を作成した上で、ルート毎に検討する。資料5の交通不便地域や交通空白地域すべてを何かしらの対応で解消するのではなく、人の居住が著しく少ない場所は除いた上で検討する。

西東京市内の土地の高低差は、全体的にはフラットだが、地域的にはアップダウンがあるので、地域の要望やニーズを反映していく必要があると考える。そのような内容を今年度庁内のプロジェクトチームで検討し、地域公共交通会議と平行して庁内の他部署と一緒に検討する。地域公共交通会議では、コミュニティバスの今後のあり方も含めて、検討していきたい。

○委員：

次回資料で、人口密度の入った資料を用意していただきたい。

○副会長：

世代別や高齢者の人口密度の資料を用意していただきたい。

○事務局

一般的な人口密度と65歳以上の人口密度を手作業で作成しているので、次回までに用意し、間に合えばGISを活用した細かい分析をした資料としたい。

○会長：

継続的に議論すべきことを事務局でまとめて整理し、次回以降に活かすこと。

報告事項

○事務局：

報告事項（1）について、資料9により、公共交通空白地域における移動支援のあり方検討について庁内プロジェクトチームの設置要領について報告

報告事項（2）について、資料10により、はなバス第4北ルートに関して、東京都水道局の水道管耐震工事に伴う迂回ルートを説明し、花小金井駅方面行きの北芝久保バス停に関して警察協議や近隣住民との調整を行う。

報告事項（3）について、資料11により、多摩六都科学館圏域市民感謝デー開催に伴うはなバス第4北ルートの増便の実績報告を説明

報告事項（4）について、資料12により今後のスケジュールを説明

○会長：

報告事項4点に関して、質問や意見はないか。

○副会長：

資料10について、北芝久保バス停が、田無駅方面行のバス停と離れていても問題ではないのか。

○委員：

特に問題はない。

○委員：

資料11について、多摩六都科学館圏域市民感謝デーの無料シャトルバスにかかる経費の支払い元はどこか。また、花小金井駅の発着がなくなって浮いた経費で小川駅と保谷駅から無料シャトルバスを増やしたということか。

○会長：

多摩六都科学館は独立した団体であるから、その予算の中で補っている。はなバスが運行している区間に無料バスが運行されると、競合するため、調整が必要である。

○事務局：

多摩六都科学館は平成27年から圏域市民感謝デー当日のみ無料シャトルバスを運行しているが、田無駅ははなバスが運行しているため、無料シャトルバスの運行はなかった。しかし、はなバスを利用した方との不公平感が生じるため、はなバスを利用して来館された方に対して、多摩六都科学館の入館割引券を配布していただいた。

平成28年度は、田無駅と花小金井駅からはなバスが利用できるため、無料シャトルバスは運行しないとのことであったが、平成27年度と同様に割引券の配布が行われた。

○委員：

増便したはなバスは、途中のバス停で乗降可能であったか。また、無料シャトルバスは発車駅から多摩六都科学館まで直通便であったか。

○事務局：

増便のはなバスは途中のバス停で乗降可能であり、無料シャトルバスは直通便であった。

○会長：

他にあるか。

○事務局：

次回の会議は、平成29年7月に予定している。日程は改めて調整させていただく。

○会長：

全体を通して他に質問、意見はないか。それでは平成29年度 第1回西東京市地域公共交通会議を閉会する。

以上

