

会議録

会議の名称	平成26年度第1回 西東京市地域公共交通会議
開催日時	平成26年4月9日（水曜日） 午後2時から3時30分まで
開催場所	保谷庁舎別棟A・B会議室
出席者	委員：稲垣委員、関根(康)委員、畠山委員、菱刈委員、町田委員、松本委員、若林委員 代理出席：土屋様（関根(肇)委員代理）、地宗様(若林委員代理) 事務局：小貫主査、乙幡主事、岩見主事 傍聴者：なし
議題	議題1 西東京市地域公共交通会議委員の委嘱について 議題2 西東京市交通計画の策定について 議題3 西東京市生活交通改善事業計画（UDタクシー）について 議題4 はなバス報告及びルート等の課題について 議題5 その他
会議資料の名称	資料1 西東京市地域公共交通会議委員名簿 資料2 西東京市交通計画（平成26年3月） 資料3 西東京市生活交通改善事業計画（案） 資料4 平成25年8月運賃改定に伴う乗車人数・運賃収入比較 資料5 ダイヤ改定について 資料6 イメージアップ施策について 資料7 はなバスルートの課題について 資料8 第2回地域公共交通会議開催予定日について
記録方法	全文記録 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： 議題及び配布資料の確認</p> <p>今回の地域公共交通会議が道路運送法および道路運送施行規則に基づいた法定会議となっていること、西東京市地域公共交通会議設置要綱第5の規定により会長として都市計画課長の松本委員を充て、副会長については、第3第9号に規定する、稲垣委員が執り行うことを説明。</p> <p>会長： 開会宣言 西東京市地域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</p> <p><u>会議の公開について</u> 会長：</p>	

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が公開でよろしいか。

(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。

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：

委員の委嘱について、事務局から説明を求める。

事務局：

人事異動等により委員が昨年度と変更となり、資料1の「地域公共交通会議委員名簿」が西東京市地域公共交通会議設置要綱第3に規定される各委員の所属先の名簿となることを説明。

議題2 西東京市交通計画の策定について

会長：

西東京市交通計画の策定について、事務局から説明を求める。

事務局：

前計画が平成26年3月で満了することに合わせ、平成24年度から西東京市交通計画策定委員会にて検討し、平成26年度から今後10年間の計画を3月に策定したことを説明。

会長：

西東京市交通計画については、今月中旬以降一般に公開する予定である。

事務局が説明した内容に関して、質問・意見はないか。

(質問・意見なし)

議題3 西東京市生活交通改善事業計画(案)について

会長：

西東京市生活交通改善事業計画(案)について、事務局から説明を求める。

事務局：

生活交通改善事業計画(案)は、車いすのまま乗車できるユニバーサルデザインタクシーに対する導入促進の計画としている。

現在市内では5社168台のタクシーが営業しており、そのうち2台のユニバーサルデザインタクシーと1台のスロープ付タクシーが導入されている。今後、平成26年度及び27年度に1台ずつ導入していく予定である。

平成26年4月15日から5月15日までパブリックコメントを実施する予定である。パブリックコメントの結果を踏まえ、次回第2回会議後、国土交通大臣へ生活交通ネットワーク計画の認定を申請する予定であることを説明。

会長：

西東京市交通計画の基本方針 3 移動制約者の外出支援策の推進でユニバーサルデザインタクシーの導入促進を位置づけている。

事務局が説明した内容に関して、質問・意見はないか。

委員：

今年度 1 台導入することになった背景はなにか。

委員：

ユニバーサルデザインタクシーの車椅子利用者については、月間 200 名から 250 名のご利用がある。今後の高齢化やパラリンピックの開催、自動車メーカーの動向等を踏まえ導入していく。また、ユニバーサルデザインタクシーとは別に福祉タクシーがあるが、車両が大きいため、道路が狭く自宅前まで迎えに行けないなど西東京市の道路事情を勘案するとユニバーサルデザインタクシーの導入が最適であると考えている。

委員：

西東京市生活交通改善事業計画で対象となるのは、営業所が西東京市に存在する会社なのか。

事務局：

営業区域が西東京市である会社が対象となる。

議題 4 はなバス報告及びルート等の課題について

会長：

はなバス報告及びルート等の課題について、事務局から説明を求める。

事務局：

資料 4 から資料 7 まで説明。

資料 4 平成 25 年 8 月運賃改定に伴う乗車人数・運賃収入比較について、平成 24 年度と比較すると運賃改定後、乗車人数は、14.8%減少、運賃収入については 21.4%増となっている。

資料 5 ダイア改定について、平成 26 年 4 月 1 日より第 5 ルートの運行便数を増便することに伴い、第 5 ルートの時刻表を見直し、相互乗り入れを行っている第 2 ルートも時刻表を改定している。

資料 6 イメージアップ施策について、はなバスのイメージアップを図り利用促進をするため、平成 26 年度より小学生の車内放送やラッピングデザインの変更、はなバスステイシユの作成、路線バスへの乗換案内などを実施する。

資料 7 はなバスルートの課題について、第 1 ルートについては、はなバスルート見直しに関する報告書でルートの見直しを検討しているが、第 1 ルートと交差する都市計画道路が開通予定であることからルートの見直しの検討が必要である。また、ルート見直しの際には車両制限令に適合するルートを検討する必要がある。

第 2 ルートについては、路線バスの新規運行により空白地域の解消が図られ、また、

路線バスと重複するルートであることから廃止を検討する。

第4ルートについては、西武新宿線の南北で分割するルートで検討する。北側ルートについては多摩六都科学館を経由し花小金井駅に至るルートの可能性について検討する。

会長：

今事務局から説明のあったことについては、昨年度の運賃改定検討の際に公共交通会議で議論した。

今年度は利用者の実態調査や市民の意向調査を実施する予定である。その結果を踏まえ、はなバスルートの改廃を今年度地域公共交通会議で諮りたいと考えている。

事務局が説明した内容に関して、質問・意見はないか。

委員：

資料7 はなバスルートの課題について、徳洲会病院が平成27年2月に開院されることで交通渋滞によりはなバスがすれ違えなくなるなど運行に支障が出る可能性があるため、第3ルートも課題に入れておく方がいいのではないかと。

事務局：

第3ルートの課題として追加する。

利用者の実態調査や市民の意向調査については、5月下旬ごろに調査を実施し、8月ごろの地域公共交通会議で速報の結果を示したいと考えている。

委員：

利用者の実態調査や市民の意向調査は、どのような質問項目を想定しているのか。

事務局：

具体的な質問事項については、今後検討していくが、内容としては、利用者の実態調査は利便性向上に関する意見、市民の意向調査については運行に対するニーズ調査を行っていきたいと考えている。

委員：

今まではなバスの運行に対する評価を聞くことが必要。資料4平成25年8月運賃改定に伴う乗車人数・運賃収入比較において、1月の乗車人数がかなり減っているが、なぜ減ったのかが気になる。質問事項として運賃改定で運賃が変わった人と変わらなかった人でどのような評価をしているのか、乗らなくなってしまった人はなぜ乗らなくなったのか、乗らなくなった人はどのような交通手段に切り替えたのかなどを聞くと、総合的に検討ができるのではないかと。

資料6 イメージアップ施策についての評価も行った方がよい。

委員：

回答項目に買い物や通勤、通学、通院などはなバスの利用目的を加えるとよい。

委員：

都市計画道路の完成に伴い路線バスの新規路線の運行は予定しているのか。

委員：

現段階では、確かなことは答えられない。

事務局：

第1ルートについて、都市計画道路の開通に伴いルートの見直しを行うには、ルート全体で車両制限令の基準を満たしていなければ運行許可が出ない可能性がある。他市においては運行が認められなくなってしまう路線がある。保谷駅北口から北上する福泉寺通りについては、現在工事を行っており、西東京市側は約2年くらい、練馬区側は平成31年くらいまでかかると聞いている。ルートの設定については、その辺の状況も踏まえ検討していくこととなる。

委員：

同様の運賃改定をした近隣市では乗車人数は約2割の減少になっていたもので、西東京市の減少率は小さいと思う。

第2ルートについては、乗車人数が大幅に減少しているのは路線バスとはなバスの運賃差が小さくなり、広域に移動できる路線バスに乗客がシフトしたことも要因かと考えられる。代替の路線バスが運行開始したことから、第2ルートの廃止についての方向性は良い。

委員：

第4ルートの北側ルートは田無駅北口から多摩六都科学館を經由して花小金井駅をつなげるのか。

花小金井駅は狭い駅前広場へ路線バスが3社入っている状況であり、乗入れできるのか。

市域を越えて多摩六都科学館と花小金井駅を結ぶ必要があるのか。

事務局：

多摩六都科学館と花小金井駅を結ぶ小平市のコミュニティバスは撤退した経緯があるが、西東京市では地域住民の利便性を上げ、乗車人数を確保するため、駅間を結びたいと考えている。

委員：

多摩六都科学館周辺住民の話によると、はなバスを利用しても歩いてても多摩六都科学館から田無駅までの時間が変わらず、はなバスを利用しないという意見もある。

委員：

多摩六都科学館から鉄道駅等への乗入れは路線バスとの乗継ぎを検討することも一つの考え方ではないか。

委員：

バスの乗継ぎ利便性の改善については、西東京市交通計画の 65 頁に記載されている。はなバスと路線バスをまとめたルートマップの作成など情報提供をしていくことも重要である。

委員：

音声案内だけでなく、ルートマップやバス停での案内の仕方、定時性の確保を検証するとともに利用者の実態調査などで意見を聞くことも重要である。

会長：

はなバスについては、第 3 回以降の地域公共交通会議で具体的な検討を進めていただきたいと考えている。

議題 5 その他

会長：

議題 5 その他について、事務局から説明を求める。

事務局：

議題 5 その他についてだが、西東京市生活交通改善事業計画（案）のパブリックコメントが 5 月 15 日に終了することから、第 2 回の地域公共交通会議への出席の可否を連絡願います。

会長：

その他、委員からご発言があればお願いします。

委員：

第 3 ルートの利用者からの意見で、バスの運行状況がわからず、利用に不便を感じているお客様がいる。不便を解消するためには、定時性の確保が重要になる。

事務局：

第 3 ルートは田無駅の踏切で定時性の確保が難しい状況にある。市では田無駅南口駅前広場の整備を進めることで、定時性の確保を図っていきたいと考えている。

委員：

利用者からは田無庁舎を発着点にすれば良いのではないかという意見もある。

事務局：

田無庁舎敷地内は、転回する場所の確保や高さ、スペースなど課題がある。

委員：

最終的にはバスロケが整備されれば良いと考える。

事務局：

生活交通改善事業ではバスロケのメニューもあるので、今後導入できるように検討していきたい。

委員：

現状を把握することが重要なので、現状をリアルタイムで伝えることが難しいならば、ドライブレコーダーを活用するなど遅延理由を明らかにしておく必要がある。

委員：

定時性確保のために、鉄道と立体交差している武蔵境通りを通行することも一案である。

会長：

以上で、本日の日程はすべて終了する。

本日の会議の会議録については、事務局にて作成を指示する。

これをもって、第1回 西東京市地域公共交通会議を閉会する。

以上