

会議録

会議の名称	平成29年度 第4回西東京市地域公共交通会議
開催日時	平成30年2月16日（金）午後2時から午後3時30分まで
開催場所	東分庁舎地下会議室
出席者	【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、依田委員、児玉委員、 野澤委員、吉野委員、柳瀬委員（代理 小野寺様）、小河委員 【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
議題	コミュニティバスに関する利用実態・市民意識調査の実施について
会議資料の名称	資料1-1 コミュニティバスに関する利用実態・市民意識調査の実施について 資料1-2 平成30年度利用実態・市民意識調査の調査項目について（案） 資料1-3 平成26年度コミュニティバス路線等検討調査報告書（抜粋） 資料2-1 西東京市交通計画のモニタリング指標【概要版】 資料2-2 実施状況箇所図 資料3-1 移動支援のあり方の検討に関する説明会（次第） 資料3-2 移動の際の移動手段についてのアンケート 集計結果【概要版】 資料3-3 移動支援のあり方の検討方法について 資料3-4 はなバスが通行可能な車道の幅員について 資料4 西東京市はなバス第4北ルートの迂回運行終了及び「北芝久保」停留所の移設について 資料5 平成29年11月12日（日）開催 西東京市民まつり 資料6 平成30年度西東京市地域公共交通会議予定案件
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	
○事務局：	議題及び会議資料の確認
○会長：	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。関東運輸局の柳瀬委員の代わりに東京支局の小野寺様に代理出席いただいている。 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。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。
～傍聴人あり～	
議題 コミュニティバスに関する利用実態・市民意識調査の実施について	
○会長：	議題「コミュニティバスに関する利用実態・市民意識調査の実施について」事務局に説明を求める。
○事務局：	資料1-1、1-2に基づき、平成30年度コミュニティバスに関する利用実態及び市民意識調査の実施概要について説明。
○会長：	事務局から説明があったとおり、前回会議までの議論を踏まえた内容で

あり、調査項目や調査の実施に関して、質問、意見があれば発言願いたい。

○委員： 資料1-2②の利用頻度(平休)について、定期的な利用者と突発的な利用者を分けて把握する必要がある。具体的には、利用頻度や利用目的、乗車頻度の項目については、定期的に利用する通勤・通学の人と、突発的に利用している人では意味合いが異なってくる。公共交通に関するアンケート調査では、定期的に買物に行くための手段が欲しいのか、将来歩行が困難となることを想定しバスを利用したいのかでは、全く観点が異なる。⑧将来の利用意向(頻度)を調査する場合も同様に、利用者の利用目的を詳細に分けて調査することで、利用者の特性を把握することができるのではないか。

○委員： 今の意見に関連して、アンケート調査の質問を細かく設定すると、回答者に負担を強いる形になるかもしれない。しかし、前回のアンケート調査と同様では政策評価に活かさないで、利用目的とその他の項目は、関連させるような聞き方をしなければならない。この調査項目の中では、最初に利用目的がきて、各目的に対してどれくらいの利用頻度があるのかというようなアンケート設計にしなければならない。まず利用目的を伺い、日常・非日常の利用では利用目的が異なるのでパターン分けて、利用頻度を聞くと利用者の特性が見えてくる。利用目的とその他の項目は紐付けできるような調査項目を設定する必要がある。

○委員： 集計については単純集計では特性が見えないが、調査項目をクロス集計することにより、同じ行き先でも利用目的や頻度が異なって把握できる。クロス集計する項目を予め準備し、設問の作成時に検討する必要がある。
もう一点は高齢化問題がある。自動車免許証の所有とはなバスの運行について関係性を見出せないか。例えば、はなバスが自宅付近を何メートルの所まで運行してくれれば、免許証を手放せるのか、あるいはもっとはなバスを便利にしてもらえば、免許証を手放したい思うのかというような特性が把握できれば、交通安全面にも繋がるのではないか。

○委員： 運転免許証の返納者を把握できないか。免許を持ち続けると、免許更新の際に最新の交通事情に関する研修を受けられるから良いという発想もあるが、西東京市と警察が協力し、交通安全教育と併せて考え、交通事故がない都市に向けて取り組むことができないか。

○委員： 免許の返納に関連して、資料1-2⑧はなバスの運行評価の中で、将来の利用意向(頻度)については、時間軸を意識した設問にできないか。今は免許を手放さないが、5年後、10年後に免許の返納意向とはなバスの乗車の可能性について聞くことができないか。将来的なライフステージの変化に伴うはなバスの利用意向を探るような聞き方をすると、中長期的なプランが立て易い。したがって、将来の利用意向では利用頻度ではなく、将来を切り分けてどれくらい乗るか、また免許返納と掛け併せて、市民意識

調査で取り入れて聞くのが良い。ある地域では、高齢者のドライバー対策について、免許制度、認知症、疾病関係、地域包括、公共交通等多岐に渡り、相互に情報が行き渡らないという問題がある。各部署や自治体の情報については部署間の隔たりがあるので、市全域でアンケート調査をするのであれば、地域別にとることでデータの入手が可能となり、議論ができる。

外出機会については何を問うのか。

○事務局： はなバスが外出のきっかけとなっているのかを伺いたい。

○委員： はなバスの利用者に対して、外出機会として何をアウトプットしたいのか不明瞭である。外出機会として何を聞きたいのかは、今後戦略を立て、アンケートを設計する段階で、丁寧に議論する必要がある。

○委員： ⑧将来の利用目的において、何のための利用なのか、頻度はどれくらいなのかを付け足すと将来の見通しが立つと考える。

○会長： 事務局として、意見はあるか。

○事務局： 今いただいたご意見やご提案を含めて、具体的な調査項目を設定するには参考にさせていただく。

○委員： 悪天候やイベント開催のときの臨時利用や一時利用についても調査できると良い。将来的な増便への可能性も視野に入れることができるのではないか。

○委員： OD調査とは、全便に調査員が乗車し、乗客の乗降場所がわかるような調査という認識でよろしいか。希望であるが、未就学児の把握について、健康応援都市の施策の視点で評価するにあたり、ベビーカーや車椅子の台数、白杖、盲導犬等まで調査範囲を拡大できると良い。
また、乗り切れなかった人数については時間別ではなくて、便別にした方が良いのではないか。

○事務局： OD調査についてはそのとおりである。
乗り切れなかった人数は、便別に把握する予定である。

○会長： 他に意見はあるか。無いようであれば、意見を事務局でまとめて整理すること。

報告（1） 交通計画のモニタリング指標について

○事務局： 資料2-1、2-2より、西東京市交通計画のモニタリング指標について、概要および今年度の評価を報告。

- 会 長： 西東京市交通計画の進行管理のためのモニタリング指標であり 現状の報告となる。確認やご意見、ご質問があれば発言願いたい。
- 委 員： 資料2-1、2-4-①バリアフリー計画策定駅数とは、市の計画なのか。また、市内各駅に対して計画があり、進捗を把握したものなのか。
- 事務局： 市の計画であるが、法改正前に策定したものであり、当時合併後に市内全駅をバリアフリー化する目標を立て、補助事業に基づいて計画したものである。
- 委 員： 駅施設のハード面に特化した補助金があるが、その計画か。
- 事務局： 駅と、駅を中心とした一定の広がりを持った範囲でのバリアフリー化の計画である。
- 委 員： 交通計画策定時の計画と認識した。現在の国土交通省のバリアフリー基本構想や検討中のマスタープランがあるが、ハード面の整備評価だけでなく、障害者や高齢者、ベビーカー利用者等の支援を必要とする当事者の視点にたったときに、評価したものが本当に評価できるものなのかチェックしなければ、PDCAサイクルは成り立たない。今後は評価自体を評価していく必要がある。
5-12-④サイン整備とは具体的に何か。
- 事務局： 警視庁の自転車ナビマークの設置である。
- 委 員： ナビマークが整備されると、歩行者・自転車空間が整備されるかは別である。自転車が安全に通行できるのか、且つ、歩行者が安全に歩くことができているのか適切に評価しなければならない。モニタリング指標なので、計画策定時に考えられていなかった新しい概念や、評価指標を含めて考える必要が今後ある。
- 委 員： 武蔵境駅北口のバスターミナルの整備について、バス停と駅改札口の距離、駅の営業時間とバスの駐車時間についてどう決めているのか。西武バスの田無駅行きは、IC利用者の改札口付近にあり、交通弱者や乗車券購入者に対して配慮が欠けていると感じる。バス降車口と駅改札口の距離について、利用者の動く距離を配慮して、民間バス事業者と鉄道会社がお互いに協力して位置を決めることはできないか。同一方面のバスは、同じバス停にするとか、深夜バスがある路線については、改札口が空いている方に停まるよう配慮してほしい。
- 委 員： 同一方面行きのバスについては、同一のバス停を発着している箇所もあるが、難しい部分もある。

- 委員： 駅前広場の位置や大きさについては、自治体が決める場合が多く、バス事業者だけで一概に決めることはできない。
- 委員： お客様の利便性を考えて、バス停の位置は運行回数が多いほど駅の改札口に近く、運行回数が少ないほど遠ざかる傾向となる。何系統も運行しており、交通安全面上、バスが適切に接着できる位置でなければならないと考える。
- 委員： 朝は急がれている方が多いので、降車の方が駅に近い方となる。乗り場を変えることができなくはないので、ご意見は頂戴したい。
- 委員： 東京都がターミナル連絡会を開催し、交通結節点の乗換えの利便性や円滑性、安全性について議論している。ハード面やソフト面に対し、行政が交通弱者の視点に立ち、行政主体で旗を振らないと進まない。西東京市も計画自体をモニタリングしていく体制が必要である。
- 委員： 2月9日に閣議決定された最新のバリアフリー法案についてはハードとソフトの融合を謳っており、ソフト面を評価の観点に含めた方が良い。バリアフリーに関する意識調査についても、今後把握できたら良い。

報告（3） 移動支援のあり方の検討に関する説明会について

- 事務局： 資料3-1、3-2、3-3、3-4より、移動支援のあり方の検討に関する説明会の概要や、アンケート調査の集計結果、検討方法について報告。
- 会長： 移動支援のあり方の検討に関する地域の説明会で報告したアンケート調査と今後の検討の進め方についての報告であり、ご意見やご質問があれば発言願いたい。
- 委員： 資料3-4のはなバスが通行可能な車道の幅員については、西東京市に限らず、武蔵野市にも適用されるのか。
- 事務局： そのとおりである。
- 委員： 説明会の状況、雰囲気や参加者からは、どのようなご意見があったのか。この資料を見れば、はなバスが通行できないのは、明確であると判断できる。さらには、はなバスが通行可能な車道幅員の箇所でも、実際には電柱があり、難しいと感じる。
- 事務局： この地域の住民に対し、なぜはなバスが通行できないのかを明確に示すために、資料3-4を提示し認識していただいた。それを踏まえて、田無駅方面に行き先を絞って良いのか等地域と議論するため、勉強会を設置する。

勉強会においては、行政が手段を決めて提案するのではなく、地域と話しを積み上げて進めていくが、地域の声としては、定時定路線の意向が強い。

○委員： 地域住民の期待度が高いと感じるが、対象人数や人口密度が多い地域なので、はなバスの他に、ある程度の代替手段を用意しておく必要があり、行政が提案しないと議論が進まないのではないかと懸念する。

○委員： 仮に道路を一方通行にすれば、はなバスは通行できるのか。

○事務局： 説明会でも同様の質問があった。交通規制での対応は変更には、その沿道住民の合意が必要となるが、できないことはない。

○委員： 武蔵野市のムーバスは循環型の運行経路が多い。双方向で運行するのが一番便利かもしれないが、一方方向の運行でも無いよりは良いと思っている。バスは必要だけでも、妥協策を考えると、次の段階として交通規制を掛ける必要が出てくる。

○事務局： 現在のはなバス車両を使った運行は難しい。車両の大きさや交通規制の変更について、どのような方向性が良いのか勉強会の中で検討していきたい。

○委員： 他自治体の事例を鑑みると、交通規制での対応は難しい。総論賛成各論反対となり、地域住民の方の合意形成を得るのが難しい。

○委員： 市民としては、様々な提案をした中で、運行不可能な理由についても納得させていただきたい。アップダウンがある地域なので、バスのような交通手段がほしいというニーズはあると思う。

○委員： 勉強会には、行政主体でこういうことができるという検討材料を持っていかないと、方向性が見えなくなる危険性がある。

○委員： 歴史的に言うと、文化通りとエース通りの商店街の衰退が起因していると考えられる。田無駅まで行かないと、買い物できないという現状に対し、産業振興の取り組みで野菜や魚などを移動販売して解決できないか。この地域の課題は、交通だけで解決するのは難しく、武蔵境通りや伏見通りに出ることができれば、路線バスに乗り継ぐことができると共に、70歳以上はシルバーパスが使える。バス停まで促す仕組みや、バス停の位置を変えるなど何かと何かを組み合わせる提案できないか。

○事務局： 勉強会の進め方は、段階的に進めていく必要があり、実現可能性も含め整理した上で地域と検討していく。アンケート結果だけを見ると、田無駅方面に移動を促すような施策が必要と判断できるかもしれないが、その必要性も含めて検討する予定である。西武柳沢駅周辺地域には商店会がある

ので、地域のバランスも兼ねて様々な視点で検討していく。

- 委員： 伏見通りバス停は新設したバス停であること、南町三丁目バス停については武蔵境駅方面の系統であれば100本以上のバスが停まることを考えれば、この地域は四方をバス停に囲まれている。地域に対して、バス停の案内をどのように周知していくかを提案できれば良いと思う。

報告（3） はなバス第4北ルートの進捗について

- 事務局： 資料4より、はなバス第4北ルートの迂回運行終了及び「北芝久保」停留所の移設について進捗状況を報告。
- 会長： 事務局から説明があったとおり、質問、意見があれば、専門的な立場から発言願いたい。
- 委員： 交通規制については住民からの要望があったのか。
- 事務局： 交通規制の再指定については、以前の交通規制に戻すことは不可能であり、大型車による振動の軽減策を考え、同等の交通規制の指定に向けて調整しているところである。
- 委員： 「居住者以外」という交通規制は、新規指定はしていないのか。鈴木街道には、この規制が掛けられている。
- 事務局： 以前は「居住者以外」という交通規制があったが、居住者の判別ができないことから、有効な規制であるかの判断が難しいため、新規指定はしていないと伺っている。
- 委員： 貨物車を通行禁止にすると、物流関係が難しくなる。
- 委員： 居住者のための物流関係の車両は、交通規制の対象か。
- 委員： 交通規制の対象であり、許可証の申請が必要となる。
- 委員： 運転手のマナーについては、担当乗務員に指導や教育を実施し、地域に配慮した運行を心掛ける。

報告（4） 市民まつりでの車両展示について

- 事務局： 資料5より、平成29年11月12日に開催した市民まつりでののはなバスやユニバーサルデザインタクシーの車両の展示について報告。
- 会長： 事務局から説明があったとおり、質問、意見があれば発言願いたい。
- 委員： 子供の交通教育に関して、東京都青少年治安対策本部交通安全課が自転

車シミュレータを無料で貸し出している。その際に交通安全に関する自転車の啓発は児童に対して行われているが、大人を如何に巻き込むかが重要となる。ある地域ではイベント時に、子供たちが大人に交通マナーを教え、大人にサインをもらおうと自転車シミュレータへの乗車体験の権利を勝ち取ることができるということを行っていた。大人についても当事者意識の啓発に繋がったといった方法もある。

○会 長： 他にないか。事務局からの報告は以上となる。委員の皆様から他に報告や情報提供はあるか。

○委 員： ユニバーサルデザインタクシーの車両に関する補助金に関して、以前は地域公共交通会議の中で生活交通改善事業計画を協議し、策定していただいたが、今年度は東京ハイヤータクシー協会の協議会で計画を策定した上で、申請していただいた。来年度以降の補助金の申請方法は、地域公共交通会議または事務局を通して情報提供する。

その他

○事務局： 資料6より、平成30年度西東京市地域公共交通会議の予定案件と会議の予定開催時期について説明。

○会 長： 事務局の説明について、意見や質問はあるか。無いようであれば、以上をもって平成29年度 第4回西東京市地域公共交通会議を閉会する。

以上