

会議録

会議の名称	平成29年度 第3回西東京市地域公共交通会議
開催日時	平成29年10月23日（月）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	<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、町田委員、依田委員、吉野委員、野澤委員、児玉委員、柳瀬委員（代理 小野寺様）、参加 小川様</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) 大枠の評価基準（案）について</p> <p>(3) 平成28年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について</p>
会議資料の名称	<p>資料1 西東京市地域公共交通会議委員名簿</p> <p>資料2 大枠の評価基準(案)について</p> <p>資料3 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)</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	
○事務局：	議題及び会議資料の確認
○会長：	<p>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、阿部委員、小河委員は所要のため欠席である。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。また関東バス株式会社の阿部委員の代わりに運輸部運行計画担当小川様にご参加いただいている。</p> <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。公開でよろしいか。（全員賛成）</p>
○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：	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を紹介し、会長より委嘱状を交付。 (一般社団法人 東京バス協会 乗合業務部長 依田様)
議題(2) 大枠の評価基準（案）について	
○会長：	議題(2)「大枠の評価基準（案）について」事務局に説明を求める。
○事務局：	資料2に基づき、大枠の評価基準（案）について説明。

- 会 長： 今回の意見を踏まえて、事務局では次回に大枠の評価基準を策定したいと考えている。収支率の考え方については具体的な数値を示しており、利用者数については数パターンを示している。以上の内容について質問や意見があれば発言願いたい。
- 委 員： 民間バス事業者に質問する。第1ルートのように収支率が良く、自己で採算がとれる路線については、自主運営として成り立つのか。
- 委 員： 民間バス事業者としての意見を述べる。コミュニティバスの経費は路線バスと比べて低水準であるため、自主運営に移行した場合、第1ルートの収支率でも採算が取れる可能性は低い。運賃値上げや同等の利用者数が見込めることができるのであれば、採算が取れるかもしれないが計算しないとわからない。
- 委 員： 民間路線バスに移行するとシルバーパスが使えるので、利用者数は増える一方で収入は少なくなる。補助金の削減に向けて、たとえば自主運営に移行し、その分の費用を他のところに充てるという発想はできないか。
第1ルート周辺は宅地化が進み住民も増えつつある。今後の税収や自主運営に転換した場合の評価があると、評価指標の目安となりわかりやすい。
- 委 員： 市の事業としてある一定以上の収支率が得られた路線を、民間路線バスに移行するという形をとると、収支率の悪い路線だけが残るということになるのではないか。
- 委 員： それは健康応援都市の施策の一つとならないか。
- 委 員： 健康応援都市とは市の財政が健康になることを目的としているのではなく、市民の健康を目的とした宣言である。
はなバスは公共交通空白地域・不便地域の移動を支援するものであるが、その住民は様々な目的地に行きたいはずであり、その市民ニーズと路線が合致しているのであれば、高い収支率が得られると言える。今後は収支率の高い路線に焦点を充てるのではなく、収支率が低い路線をどう良くするかを考える必要がある。
- 委 員： 持続可能性という視点から、第1ルートでは収支率が高く、利益が出ている。
- 委 員： ある路線で得られた利益を不採算路線に補填している。
- 委 員： 10年先を見据えて、第1ルートの収支率が10%上がったとしても、当社で自主運営に切る替えることはない。議論が自主運営路線の規模拡大となっているが、人員が逼迫しているなかで、運転手の人件費を上げていかなないと事業規模が維持できないという状況である。従って自主運営という選

択肢は今のところない。

○事務局： 西武バス株式会社と市では3つのルートをお合わせた協定を締結して運営している。そのため収支率の良いルートだけを民間路線バスに移行するというは、現在のルート状況からみて難しい。

はなバスの運行目的に位置づけた健康応援都市の考え方は、交通利便性の地域格差をなくし、どの地域にお住まいの方にも外出の機会の均等化を目指したものである。コミュニティバスは既存の民間路線バスのルートがない地域の交通手段を補完する役割があることを前提としている。

また高齢化により、はなバスの施策である敬老回数券の影響も見受けられる。具体的には平成28年度の第1ルートの実績では前年度より利用者数が増えている一方で、収支は悪化している。詳細はOD調査^{*1}をしてみないとわからないが、敬老回数券の利用が増えているという見方をしている。

※1：本文におけるOD調査とは、各バス停の乗降調査のことをさす。

○会長： はなバスの大枠の評価基準（案）における目標収支率について、利用者数に一般運賃150円を乗じた値や、車両減価償却費及び臨時経費は除いた値であるという考え方を事務局が提示しているが、内容について他に質問があるか。

○委員： 他自治体のガイドラインや見直し基準と比較すると、基準とする目標収支率は高い基準であると感じる。目標収支率以下の路線についてはすぐに見直し路線となるわけではなく、地域特性を考慮して評価することは認識しているが他市と比較しても高い。

○事務局： 市の統一的な考え方である「西東京市使用料・手数料等の適正化に関する基本方針」にある公費負担割合に沿って提案した。この数値が適正であるかどうかを平成31年度に検証し、あまりにも基準が高ければ目標値を見直す予定で考えている。

○委員： 全国的に見るとコミュニティバスの種類の中でも、はなバスは基幹バスと同様の形態である。目標収支率70%というのは市の方針と整合性がとれているが、設定した目標収支率に達しなかった場合、数値だけが一人歩きをしてしまう恐れがある。はなバスの収支率を考えると、目標収支率に達しない路線については、全国レベルでみた位置づけの評価や、ルートごとの地域特性についてどう評価するかという考え方が今後のステージとなる。

○委員： 公費負担割合の上限が30%であるから、差し引いて70%という数値の算出の仕方でもよしいか。健康応援都市の施策を考えれば、はなバスの補助率が増えたとしても、医療費等を含む市全体の補助率が減るのであれば大きなメリットとなる。全国的に比較しても立地条件や地域特性が異なるので数値の妥当性について議論するのではなく、西東京市としてはなバスを

運営するための数値目標として、70%と設定し進めていく必要があるのではないか。

○会 長： 全国的に比較すると高い数値となっているが、今回設定した数値目標が他自治体で適用できるのかではなく、市としての数値目標として議論している。

○委 員： はなバスは過去に料金改定があったが、武蔵野市では100円で同様のサービスが出来ている。武蔵野市については人口密度や、交通事情についての方向性が明確となっているのかわからないが、乗客としては150円より100円の方が良い。運賃が安いことにより、利用者数が増え運営側としては利益が得られる。均一運賃の場合は運行回数を増やさず、バス停を短い距離で作ることによって、乗客の入れ替わりが期待でき収支率が上がるのではないか。

○会 長： 事務局から提案された目標収支率の設定については概ねよろしいか。二点目の目標利用者数の設定について皆様からのご意見や質問を伺いたい。

○委 員： 目標利用者数を評価軸に設定したことは評価する。公費負担の割合を把握するためには、収支率の議論は重要であるが、達成できない場合、何をもってコミュニティバスの施策を説明しそれを評価するのか、コミュニティバスの運行目的に合った利用状況をチェックしなければならないと思われる。

利用者数については、1 kmあたりの利用者数で評価することが公平であり、妥当な指標である。しかし、地域によって人口密度が異なるので別途調査が必要である。

意見を述べるがOD調査を実施したのちに、平成31年には評価指標の妥当性や運行評価についてという順序を変えてはならない。その理由は今まで利用者数という軸でコミュニティバスの評価について議論がなされておらず、明確なデータが得られていなかったからである。

健康応援都市と関連付けていく上で、焦点を充てる世代や利用目的などを含むOD調査の結果を踏まえ、さらにGIS^{※2}を用いて路線評価やバス停あたりの評価を行う必要があるが、入手可能なデータの中でどこまで妥当な評価ができるのかを把握した上で、評価指標については改めて議論する必要がある。

武蔵野市のコミュニティバスは、福祉的観点ではあるが定性的な評価であり定量的な証明はされていない。しかし市民の実感として高く評価されている。西東京市においても総合政策の観点から、公共交通と福祉施策の横断的な評価が今後できるのではないか。

※2：GISとは地理情報システムのことである。

○会 長： 他に質問はないか。

- 委員： 西東京市は多摩地域の中でも人口密度が高いが、市内では人口密度にばらつきがある。そのため各ルートの設定が、駅の立地状況や人口密度に合わせて異なる。1便あたりの利用者数での評価は、1往復に掛かる時間によって便数が左右されるため、各ルートで差がある。したがって1kmあたりの利用者数での評価の方が、公平性は高いと思われるが、キロ当たり経費とキロ当たり収入の関係性は収支率に近いかたちの評価となる。
- 委員： OD調査の内容となるが、時間帯別の利用実態を把握することはできないか。たとえば通勤通学時間帯や帰宅時間帯は固定されているので、昼間の時間帯に焦点を向け、便数や所要時間の適性についての評価またはバス停が近いから利用するというような評価ができないか。
- 委員： タクシーに準じたサービスを提供することはできるのではないか。
また健康応援都市との関連性を数字で評価するのは、医療費の公費負担が大きいため比較が難しい。市民の健康や気分が明るくなることが健康応援都市の目的の一つであり、数字での評価ではなく利用者側の意識を捕らえた方が良い。
- 委員： アンケート調査で、はなバスのバス停までの所要時間や距離を把握すると、バス停を作るときの基本情報となる。
- 委員： 利用者側の意識に関する定性的な評価はアンケート調査で行うと共に、定量的な分析もする必要がある。一方で「運行していれば乗る、運行していて満足である」という回答もあるが、実際乗っていない人もいる。そのような回答をどのように公平に協議するかといったときに利用者数という軸は必要である。利用者数という客観的かつシビアかつ定量的なものと、定性的なもので得られるデータにより、コミュニティバスの施策の評価や、ルート改正、バス停の設置あるいは廃止等の議論が行われなければならない。
各ルートが収支率と利用者数で評価された結果をさらにどのように活用していくかの議論をしなければならない。収支率が低い路線については、1kmあたりの利用者数ではなく、沿線人口当たりの利用者数での評価が良い。それを年齢別や利用目的別に分け、定性的なデータを加えて評価するものである。また、評価が最終目標ではなく、今後の利用促進策として一体何が必要なのかというときに使うことができる。乗車意向を示した住民に対しデータを提示し、乗らないとはなバスがなくなるという危機感を創出することにも使うことができる。それらを踏まえ、評価指標を考えると1km当たりの乗車人数では市民にはわかりづらいのではないか。一人当たりの乗車回数での評価があるとわかりやすいが、データの入手や分析が困難である。
- 委員： 市民の中には、はなバスが自宅付近を運行しているという安心感を持っている人がいる。西東京市の人口は20万人を超えたが更に増やすのか、あるいは子育て世代が増え、活気のあるまちづくりをするのか、路線バスや

はなバスが近くを運行していることは居住地の決め手の一つとなる。そのため将来のニーズに対する予めの投資として、はなバスを運行すると共に、アンケート調査より利用実態や市民意識を把握する必要がある。

○会 長： 事務局として意見はあるか。

○事務局： 健康応援都市の観点を運行目的に関連付けることにより、事業的な経済合理性による路線の廃止や存続といった単純評価をするつもりはない。はなバスが市の施策である健康応援都市の実現に向けて、どのように結びついていくかも併せて判断していきたい。

国土交通省において一步あたりの医療費の削減効果額を公表している。西東京市ではフレイル予防を目指しており、その方たちがはなバスを利用することで、外出する機会がどれだけ増えたのかといった評価指標も加えることも可能である。どういう視点や交通事業者の観点で、どういう数値を使うとプラスの評価ができるのか、定性的なアンケート調査及び定量的な分析をした上で対応策を考え、はなバスの運行について検討していきたい。

○委 員： 事業的に言えば1 kmあたりの乗車密度とは、1人平均乗車キロを掛け合わせることで、一人がどのくらいの距離を乗っているかによって、バスが1 km走るうちに平均してその車内に何人乗っているかを把握することが可能な指標である。1 kmあたりの利用者人数で見た方が公平性を保てるが、市民の誤認識を危惧する。

○会 長： 乗車密度は一般的な指標として使われているのか。

○委 員： 利用者の利用状況に大きく左右されるため、一般的には用いない。

○委 員： 乗車密度はどれだけ車内が埋まっているかの判断となり、低い方が座われるので良いこととなるから、評価指標とするのは良くない。したがって、沿線人口あたりの利用者数で評価するのが良い。

○事務局： 3年に一度OD調査を予定し、その都度分析をしたいと考えているが、OD調査を実施しなくても毎年ある程度の運行評価ができる評価項目が欲しいと考えている。1 kmあたりの利用者数を算出したが、沿線人口密度に対する乗車割合の数字が、毎年算出できるのであれば検討していく。

しかし、バス停の乗車人数はICカードの利用者しか把握できず、敬老回数券を使った人数については把握することができない。便宜的にICカードの利用割合となり、敬老回数券の評価をどうするか考えなければならない。事務局としては実務的に簡単な方法で、毎年運行評価できる数字が欲しい。

○委 員： 敬老回数券についてはルートごとに概数は得られるのではないか。

- 事務局： はなバスの運行の特性上、第2ルートと第3ルートは車両を共有している。駅間や循環も共有しているのでどのルートでどれだけ使用しているかは不明確となる。
- 委員： それを把握するのはOD調査である。運行ダイヤごとに番号を付け、把握することはできないか。
- 事務局： 車両毎の把握はできるが、車両がどこを走行したかが不明となり、それについて毎年運行評価できる評価項目がほしい。
- 委員： バス停300m以内の対象人口を算出できないか。1つのバス停あたりに辿りつける対象人口の増減があると、バス停の設置等の施策の評価に使用できるのではないか。
- 事務局： それについては技術的な話となるが、GISを用いて町丁目別にバス停300m以内の割合を出すことは可能であるが、正確な情報ではない。傾向を得ることはできる。
- 委員： 建物毎の居住者データはあるのか。
3年に一度のOD調査では細かいデータが得られるので、ルートの見直しやバス停ごとの時間帯別運行利用形態のあり方について検討が可能である。そのデータの偏りが大きい集合住宅については個別にチェックをする必要がある。
- 事務局： 建物ごとの居住者データは作成しないとない。町丁目別は毎月データとしてはあるが、それをどこまで詳細分析し精度を高めるかが問題となる。
- 委員： 利用者数は1日あたりの絶対数でも良いのではないか。目標収支率で大枠を主として捉え、利用者数は参考値程度でもよいと考える。
- 事務局： 乗車人数で評価した場合でも路線ごとの沿線人口が異なるので、それを踏まえ検討していきたい。
- 会長： 他に何かあるか。
- 委員： 全体スケジュールについて、都市計画道路の整備等の道路事情を考慮して、はなバスの運行計画に取り入れる必要がある。
- 事務局： 周辺道路の整備状況は、はなバスの運行に影響があるため、これまでもルート見直しの際に考慮してきた。ルート見直しの計画案の作成の前に実態把握として、周辺道路事情や進捗状況を把握し評価をする。
- 会長： 他に意見はあるか。意見を事務局でまとめて整理すること。

○事務局： 利用者満足度といった定性的な評価について、運行事業者に対する満足度がルートごとに出てきた場合、バス事業者を入れ替えることは可能か。

○委員： これまでの設備投資額や新たな負担額を考慮すると現実的ではない。また、車庫と運行エリアの距離が離れるほど、回送キロが増え燃料費や乗務員の人件費等の経費が掛かり、運行回数も減らさなければならない状況となる。運行エリアを考慮した一番適切な事業者が運行するべきである。

議題(3) 平成28年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について

○事務局： 資料3より、地域公共交通解消促進事業（バリアフリー化設備等整備事業）における事業評価について説明

○委員： 今後の改善点について市民への認知度を高める方策とは具体的に何か。

○事務局： 市民まつりにて、ユニバーサルデザインタクシーを展示しPRする。

○委員： 周知の目的は様々であり、導入普及や利用普及に向けて利用者に周知することなのか、それとも子どもたちへのユニバーサルデザイン教育を対象にしたものなのか。交通政策だけでなく教育の観点もあることを認識してほしい。

その他

○事務局： 過去の会議資料との資料の差し替えを依頼。外出の際の移動手段についてのアンケートの集計結果及び進捗状況を説明。

○会長： 報告事項3点について、他に意見はあるか。

○委員： 今回の結果の年代別構成比は地域住民の構成比と変わらないのか。

○事務局： 回答していただいた方の構成比であり、今回は高齢者の回答率が高い結果となった。

○委員： 女性の回答率が高い理由はあるのか。

○事務局： 私見となるが主に自治会へ配布しており、受け取った方の多くが女性であり、その方が回答されたのかもしれない。

○委員： 学術的ではあるが構成比の偏りが気になる。

○会長： 他に何かあるか。

○事務局： 次回の会議は年明け後を予定している。日程は改めて調整させていただく。

○会 長： それでは平成29年度 第3回西東京市地域公共交通会議を閉会する。

以上