

## 会議録

会議の名称	平成30年度 第3回西東京市地域公共交通会議
開催日時	平成31年2月1日(金) 午後2時から午後4時まで
開催場所	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、小河委員、吉野委員、磨田委員、児玉委員、柳瀬委員(代理 石川様)</p> <p>【事務局】松本都市計画課長、広瀬主査、森下主事、中村主事、梶木主事</p>
議題	<p>(1) はなバスの評価基準について</p> <p>(2) 移動支援のあり方の検討について</p>
会議資料の名称	<p>《説明資料》</p> <p>資料1 はなバスの評価基準について</p> <p>資料2-1 移動支援の実証実験に係る地域公共交通会議への協議について</p> <p>資料2-2 移動支援の実証実験</p> <p>資料3-1 西東京市交通計画のモニタリング指標</p> <p>資料3-2 西東京市交通計画の成果指標</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><b>1 開会</b></p> <p>○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。なお、本日、依田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石川様に代理出席いただいている。</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。</p> <p>～全員賛成～</p> <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。</p> <p>～傍聴人あり～</p> <p><b>2 議題</b></p> <p><b>(1) はなバスの評価基準について</b></p> <p>○会長: こちらは前回から議論を継続させていただいているが、今年度中に結論を出す予定のため、本日が最終の議論となる。前回の議論を受け事務局で改めて検討した内容について、説明を求める。</p> <p>○事務局: 資料1により、はなバスの評価基準について説明。</p> <p>○会長: 事務局からの説明について、資料の見方や各事項の考え方の確認も含め、委員よりご意見願いたい。</p>	

- 委員： 数値を読み解くにあたって気をつけたいところが、資料1の1ページ目の1キロ当たりの乗車人員についてだが、これはOD調査結果から算定していて、それぞれの区間にあるバス停で乗った人をカウントしている。例えば、行きは課題A区間や課題B区間にあるバス停から乗り、帰りは、主軸区間にあるバス停で乗ると、課題区間は、往復分2回のカウントではなく、帰りは主軸にカウントされる。従って、主軸区間が課題区間に比べ多めに評価されている可能性があり、区間で数値を比較する際は、注意した方がよい。
- 従って乗車回数目標値設定にあたっては、課題区間に対し主軸区間の乗車回数を目指すのは厳しいかと思う。
- 委員： 5ページ目の沿線高齢者人口一人あたりの乗車回数と沿線人口一人あたり乗車回数があるが、第3ルート of 課題区間をみると沿線人口よりも沿線高齢者人口の乗車回数が少なくなっている。数値の見方として高齢者にとって乗りにくいルートであると解釈してよいか。
- 事務局： 数値の見方は様々な角度から様々な解釈ができる。この数値をどのように活用していくかは、来年度以降のさらに細かい改善策の検討の際に考えていきたい。単純に数値だけをみると、高齢者の方がより乗っているか乗っていないかを把握するものである。乗っていない理由については、まだ分析していないため、次回以降考え方の整理も含め検討することとなる。
- 委員： 第3ルートの向台町地域では若い人が増えており、高齢者が少ない地域という印象がある。来年度以降、改善策の検討にあたっては、沿線の人口分布も踏まえ検討していただきたい。
- 委員： 一概に言えないが、様々な考え方があると思う。高齢者が乗りにくいルートという可能性もあるかもしれないし、高齢者の交通手段がバス以外の自転車や自動車等を選択している方が多いのかもしれない。また高齢者は、バスでJR中央線側に出る方が多いのかもしれない。高齢化率だけではなく、そこに住む人の価値観等が混ざって反映されていると思う。
- こちらは評価のための数値ではなく、改善するための参考となる値として活用したいということによいか。
- 事務局： そのとおりである。5ページ目の第4南ルートを見ていただくと、沿線人口一人あたりの乗車回数よりも、かなり多い割合で高齢者の方が利用されているという実態がわかる。ルートの特性を踏まえた上で、改善策や対応策を検討する参考資料として活用したいと考えている。
- 委員： 第3ルートの課題区間は、路線バスが多く走っている区間で、路線バスはシルバーパスが使えるため、そういった選択肢もあって乗車回数が少ないことも考えられる。
- 委員： それ以外にもこの区間は、バス停間の距離が長いため、バス停まで歩く

距離も長くなる。そうすると高齢者は乗りにくくなってしまっていることも考えられる。通勤や通学での利用者は、東伏見駅の方へ行く際に利用せざるを得ないから利用しているだけということも考えられる。

○委員： 第3ルート of 課題区間については、改善策として高齢者が乗りやすくするためにバス停間の距離を短くするという考え方もあるということか。

○委員： そのとおりである。西東京市よりも道路幅員が広く、交通量があまり多くない地方において、フリー乗車区間を設定している地域がある。できるだけ乗りやすい施策をする際の材料とすることができると良いと考える。

○会長： 5ページ目の沿線高齢者人口一人あたりの乗車回数は、まずは収支率と乗車回数で一定程度の基準を設け、各ルート进行评估し、それだけで機械的に選別するわけではなく、高齢者の利用率等の各ルートの特性を見た上で、改善策や対応策を今後検討する際の材料になるものである。具体的な改善策や対応策の議論は、来年度以降改めてお願いしたい。評価指標と目標値について、その他ご意見等ないか。

○委員： 細かい話になるが、2ページ目の第2ルートの課題B区間の交通空白地域・不便地域にあるはなバスのバス停は1つだけが対象という認識でよろしいか。乗車回数を算出する際の乗車実績は、そのバス停だけで算出されているのか。

○事務局： そのとおりである。

○委員： つまり課題B区間については、この地域のはなバスの利用状況を示したものになる。算出方法に則り算出するとこういった結果になってしまうことは理解できるが、この区間は、収支率が70%をクリアしているが、乗車回数の数値を見るとかなり低い数値になっているため、気になった。

○会長： その他ご意見ないようであれば、評価基準については事務局が提案する内容としたいが良いか。

○委員： バス事業者の方からご意見やご感想があればいただきたい。

○委員： 収支率70%の目標値も疑問が残るし、第4北ルートで1キロ当たり乗車人員が1.6人/kmという結果は普通ではあり得ない。目標の収支率はできれば100%であった方が良いと思う。利用の低いルートにおいて改善策が見えていない。収支率の低い課題区間については、民間事業者が運行を行えば、ルートを変更したり、サービスのかたちを変更したりして、最終的には廃止という流れになってしまう。行政が行っているものであるが、改善策としてサービスのかたちを変えるなりしないと改善しないと思う。改善策として、バス停が多く設置できれば、その分利用者も増えると思う。しかしバス停の設置は地先の了解が難しく、また警察や学校も絡んでくる。

設置後のトラブルも多く発生するため、バス停設置は、かなりハードルが高い。バス事業は、バス停をできるだけ多く設置し、利用者を増やすことを考えないと改善は難しいと思う。

○委員： 収支率の考え方は、全市的に公費負担が30%となっていることで、良い指標と思う。乗車回数は、一旦基準を設定してみて、利用状況を見ながら問題があればまた変更すればいいのかと思う。課題区間についてやむを得ずこのようなルートになってしまっているルートもあるため、あまり細かすぎても厳しいと思う。市内では人口密度にばらつきがあり、人口密度が低い地域においては、結果的に乗車回数がどうしても低くなってしまいう区間が出てきてしまう。

○会長： これまで、見直しの基準がない中で公費負担をしていることから、定期的な運行方法の見直しを内部からも求められてきたところである。そういったことから、今年度は見直しの入口部分である基準を定めた上で、今後はそれに基づいた評価を行い、適宜見直しを図っていくことになる。そういった意味でこれまで議論いただいた収支率と乗車回数という2つの指標を定め、今後の議論につなげていきたいと考える。その他、ご意見がないようであれば、事務局から提案いただいた内容で今後進めさせていただきたいと考えるが、よろしいか。

～異議なし～

○会長： それでは、来年度以降こちらに基づき、引き続き検討していきたいと考える。議題(1)はなバスの評価基準については以上とする。

## (2) 移動支援のあり方検討について

○会長： 議題(2)「移動支援のあり方の検討について」事務局に説明を求める。

○事務局： 資料2-1及び2-2により、移動支援のあり方の検討について説明。

○会長： 事務局からの説明について、質問、意見があれば発言願いたい。

○委員： 3つのルートのうち、各ルート週2日とあったが、各ルートの曜日は決まっているのか。

○事務局： 現在検討中で決まっていない。

○委員： 日曜日や休日は運行しないのか。

○事務局： 今のところ、月曜日から土曜日の運行を考えており、休日も運行を予定している。日曜日は運行しない予定である。

- 委員： 今回の実証実験は、道路運送法第21条の許可で、6月頃から3ヶ月程度を予定しているが、利用状況がよければ、道路運送法第21条の許可の中で期間を延長して実施する考えはあるのか。
- 事務局： 実証実験は3ヶ月程度実施し、そこから検証を行う予定である。検証の結果、今後地域で必要となれば、本格運行に向けた具体的な検討を進めていきたいと考えている。
- 委員： 本格運行の実施は、あくまで4人乗りのタクシー車両ということか。場合によっては、ワンボックスなど大きな車両になることも考えられるのか。
- 事務局： 可能性としてはあると思う。需要をみるための実証実験だと考えている。
- 委員： 実証実験として行うことについて異論はないが、恒久的な運行へと変わっていつてしまうとなると如何なものかと思う。
- 委員： 移動支援の勉強会である程度固まった内容だと認識しているが、台数が2台となっているが、需要と供給は合っているのか。また料金に差をつけているのは、距離が短いという説明があったが、勉強会の中で何か議論があったのか。
- 事務局： 実証実験に至った経緯は、今年度地域にお住まいの市民委員9名を含む勉強会を立ち上げ、地域の課題を解決するためにご意見をいただきながらほぼ1年間勉強会の中で検討してきた。地域の方々の意向としては、田無駅のリヴィンに行きたいという声が一番多く、その意見を取り入れるものとした。
- ただ、行政としてそこだけに行くという運行は難しい。最寄り駅である西武柳沢駅には、商店街や北口にはスーパーや生鮮食品を売っている店もある。地域の方々の意向として田無へ行きたいということだが、日常の買い物として他の方法もあるという提示も含めて今回3つのルートを考えて。
- 新柳沢団地公園内のルートについても、このエリアの方々も田無に行きたいという声があった。ただ本当にそのニーズが全てであるかというところも実験を行ってみて、利用が少なければ、行政の支援が過大ということになるので、今後整理していきたい。地域の方々にはその結果をお見せることも踏まえ、3つの選択肢を作っている。
- この実験結果を踏まえ、本格運行に向けての検討は、乗り合いで車両を大きくすれば課題が解決できるかどうかも含めて、次の段階になる。そういった場合は、現在はタクシー事業者に限定しているが、もう少し広く公募という方法で協力事業者を募るかたちになると考える。
- 委員： 今回の勉強会では目的地はどこかといった移動のニーズを丁寧に把握し、乗り物を走らせるという解決策だけではなく、地域で何かできるの

か、外出を促進するためのアイデアも出していただき、地域力も試しながらワークショックを何回か重ねてきた。その結果、最終的にタクシー車両を使って運行するという結論になったが、例えばデイケアサービスの車両を活用して、運転する人もボランティアで運行するというアイデアもあった。しかし、これを行うにはハードルが高すぎるため、タクシー事業者に協力していただき、一旦はこういった結論となった。

ただこれが本当に恒久的になるかは、既存の路線バスとのバランスを考える必要があることも事務局は認識を持っているし、住民の方々も理解した上で利用していただかないといけないと考えている。それを踏まえた上で恒久的な運行形態の合意形成を図っていきたいと考えている。

気になるのは、日常の買い物に拘る必要はないのではないか、ということである。買い物以外にも保育園の送迎や通院など日常の交通手段を支援するという表現の方が良いかと思う。また、地域の方の意見をかなり尊重したという1つの表れとして、障害者に対する話はあまり出てこなかったため、今回は障害者が対象となっていない。利用対象者のうち、子連れの場合について、例えば子は連れていなくて、登録カードだけ持っている場合は、利用できるのか。

○事務局： 基本的には登録カードをご提示いただければ、ご利用いただける。

○委員： 2点確認させていただきたい。実験で使用する車の総数と事前登録制ということだが、実験期間中のカード発行はするのか。

○事務局： 車両の台数についてだが、代車も含め今後タクシー事業者と調整していきたいと考えているが、道路運送法第21条許可の際に必要なであれば早めに調整したいと考えている。また事前登録のことだが、基本的に実験期間中であっても随時受け付ける予定であり、カードの発行を考えている。

○委員： 先ほど保育園の送迎という話が出たが、もし保育園の送迎で利用する場合は、利用時間が短く利用しづらいため、今回の実験でそのような利用をする方は少ないと思う。

○委員： 地域の方の声として田無駅北口に乗り入れてほしいという意見は非常に多くあった。ただ北口駅前広場は、バスやタクシー、自転車等多くの交通が錯綜するため、事故も多く、乗降は難しい。実証実験は、日常の買い物を目的とした運行時間を設定しており、その後、周辺で買いまわりもしていただき、買い物をして荷物が多くなった場合はできるだけ自宅近くで降車したいということを考え、降車する場合は、フリー降車区間を設け、運行することとなっている。ただ、田無駅南口は、雨の日は送迎車両など多くの車両が停車している時があるため、その際は運転手の判断により田無庁舎で降車していただくことになる。また柳沢地域の方が田無駅に行くはなバスがあることで、西武柳沢駅周辺ではなく、田無駅まで行き買い物をしているという話も聞く。今回の運行計画では、西武柳沢駅ルートもあり、これまで田無駅で買い物をしていた方が西武柳沢駅周辺で買い物する

という方が出てくることも考えられる。

また運賃設定は、圧倒的にこちらの方が有利というかたちではなく、4人での乗車はタクシーに乗る方が若干安くなるような設定であり、永続的な運行を見据えた場合も考慮したものになっている。今回勉強会に参加させていただき、今後できるだけご協力させていただきたいと考えている。

○会 長： その他ご意見はないか。特にないようであれば、本件は先ほど事務局から説明があったように本会議において同意いただいた上で、「協議が調っていることの証明書」を運行事業者に交付し、関東運輸局へ各種申請を行う予定である。協議が調ったとしてご同意いただける方は挙手願いたい。

～全員挙手～

○会 長： それでは本会議においてご同意いただいたとさせていただきます。

○委 員： もう少し細かい計画は、今後どのような形で情報提供されるのか。

○事務局： 市民の方には5月に地域説明会を行い、また市報折込みもする予定である。また本会議においては、次回5月に行う予定であり、その際に報告させていただき、ご意見を賜りたいと考えている。

○委 員： 移動支援のあり方の検討についての同意であるが、停留所と車両数が調整中とのことであるため、それも含めて事務局に委ねるという承認でよろしいか、改めて確認させていただきたい。

○会 長： 車両の台数と西武柳沢駅の停留所についてはまだ調整事項があるが、その部分については事務局に委ねることも含めた承認でよろしいか。

～異議なし～

○会 長： その他ご意見等ないか。特になければ議題(2)移動支援のあり方については以上とする。

### **3 報 告**

#### **交通計画のモニタリング指標・成果指標について**

○会 長： 「交通計画のモニタリング指標・成果指標について」事務局から説明を求める。

○事務局： 資料3-1及び3-2により、交通計画のモニタリング指標・成果指標について説明。

○会 長： 事務局からの説明について、質問、意見があれば発言願いたい。

- 委員： 公共交通空白地域・不便地域の指標は、数値が下がっているから矢印も下向きになっているが、改善しているという意味なので、矢印は上向きでも良いかと思う。
- 委員： 指標に疑問符が付くものもある。モニタリング指標も含め、時代の流れに合わせて変えていく必要があると思う。また例えば資料3-2の「4駅周辺の安全な歩行空間確保の推進」という基本方針に対し、モニタリング指標は「バリアフリーの状況」を評価し、成果指標になると「駅周辺の事故件数」だけで評価させてしまっているため、指標の再検討が今後必要ではないか考える。また成果指標の「①駅前広場及び駅前広場にアクセス道路が整備された駅の乗降人員の市内全駅乗降人員に対する割合」については、アクセス道路の整備が駅の乗降人員で評価することになってしまっており、指標の抜本的な見直しが必要であると考えている。その他、自転車の評価についても「走行台キロ」を成果指標としているが、事業主体別の整備率や自転車ネットワークの整備率など再検討していただきたいと考える。
- 委員： 最近、住みよさランキングが発表されているが、西東京市は多摩26市の中でどのくらいの位置にあるのか。
- 事務局： 調査結果自体は把握していないが、市全体のまちづくりという観点で後期基本計画という市の最上位計画の見直しを行っている。その中の取組みとして、国連総会にて採択された持続可能な開発目標（SDGs）に基づいた指標を用いて、当市の現状を整理し、今年4月に公表する予定である。それによれば、様々な分野や角度から当市の位置づけや現状が分かるものになっている。
- 委員： 指標には交通分野も含まれるが、抽象的な概念を表す指標となっている。具体的に交通計画の指標に落とし込む際は、分かりにくい部分もあるため、きちんと解釈する必要があるかと思う。
- 委員： 先ほど後期基本計画の見直しをされているという話があったが、後期基本計画が見直された場合、下位にぶらさがっている交通計画は、計画期間の平成35年（2023年）を待たずに改定することもあるのか。
- 事務局： 中間見直しを行う場合もあるが、見直しを行うためには費用もかかってくるため難しい。
- 会長： その他ご意見等ないか。特になければ以上をもって平成30年度 第3回西東京市地域公共交通会議を閉会する。

以上