

会議録

会議の名称	平成30年度 第1回西東京市地域公共交通会議
開催日時	平成30年8月21日（火）午後2時から午後4時まで
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、小河委員、磨田委員、児玉委員、柳瀬委員（代理 石川様） 参加 信田様、地宗様</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	大枠の評価基準における評価指標の選定について
会議資料の名称	<p>資料1 調査実施概要について</p> <p>資料2 大枠の評価基準における評価指標について</p> <p>資料3-1 第1号 お出かけ支援通信</p> <p>資料3-2 第2号 お出かけ支援通信</p> <p>資料4 はなバスの運行実績（報告）</p> <p>資料5 はなバス第4北ルートの実行について</p> <p>資料6 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： 委嘱状の交付（新委員挨拶）</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、阿部委員、依田委員、吉野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。また関東バス株式会社の阿部委員が欠席のため、運輸部運行計画担当から信田様、東京バス協会の依田委員が欠席のため、乗合業務部係長の地宗様にそれぞれ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。</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>報告事項1 <u>バス停間乗降調査（OD調査）の結果（速報値）について</u></p> <p>○事務局： 資料1に基づき、バス停間乗降調査（OD調査）の結果（速報値）について、調査結果の概要を報告。</p> <p>○会長： 事務局からの報告について、質問、意見があれば発言願いたい。</p>	

- 委員： 乗降とは、乗った人数と降りた人数の合計か。
- 事務局： そのとおりである。
- 委員： 乗降人数を分けて集計することはできるか。
- 事務局： 分けて集計することは可能である。
- 委員： 各停留所の特性を掴むためにも乗降人数は別々に集計した方がよいのではないか。
- 事務局： 次回会議でアンケート調査の結果を提示する予定であり、そこで乗降目的と各停留所の特性について詳しい分析を行いたいと考える。
- 委員： 調査結果によると既存路線バスの停留所からある程度離れている交通空白地域ではなバスが利用されていることが分かる。一方、交通空白地域でありながら、乗降人数が少ない停留所もある。今後、ルートを見直す際、運行の安全性やルートの効率性を考慮し検討することになると思うが、停留所の利用状況についても考慮する必要がある。交通空白地域を補完する要素と福祉的要素の観点から考察してみると、今回の調査結果が活かせるのではないか。
- 委員： この地域で乗車した人がどちらの方向に向かったのかわかれば、より細かく分析できるが、調査できているか。
- 事務局： 各利用者に、どこで乗って、どこで降りたかを調査しているため可能である。
- 会長： 今後、調査結果を精査した上で改めてご報告する予定である。OD調査結果について、他に何かあれば事務局にお問合せいただきたい。

議題 大枠の評価基準における評価指標の選定について

- 会長： 議題「大枠の評価基準における評価指標の選定について」事務局から説明を求める。
- 事務局： 資料2に基づき、大枠の評価基準における評価指標の選定について説明。
- 会長： 昨年度、大枠の評価基準の評価指標については、目標収支率は70%に設定したところである。利用者数については色々な指標があることから、今回事務局より提案があったところである。
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： 民間事業者の場合、収支率やキロ当たり収入を運行ルート等の検討材料

にしている。

○委員： 例えば、第1ルートでは、ルートの途中から出発する下保谷二丁目住宅西が始発となる便があるが、これも1便としてカウントしているのか。一方で、第3ルートは距離が長く、1便当たりの経費が下保谷二丁目住宅西が始発となる便と大きく違うため、これを単純に便当たりとしてしまうのは違和感がある。

○委員： OD調査の結果と合わせて考えないと、同じ1人でも長い区間を乗っていたのか、途中で入れ替わりがあったのかで収入も変わってくる。

○委員： 利用者数となると1kmあたりの利用者数が、各ルートの距離を考慮すると最も公平ではないか。

○会長： これまでの議論でもそのような話は出ていたが、今回事務局からの説明があった通り、1kmあたりの利用者数だと収支率と相関関係があるため、違う切り口での指標になっていないことが分かった。

○委員： 1kmあたりの利用者数は、収支率と相関関係があるので評価指標としては使えないが、距離に応じて経費が適切に使われているということ把握する指標としては参考になる。

1便あたりの利用者数は、先ほどのからご意見が出ているように、デメリットが大きいのではないか。

沿線人口あたりの利用率は、沿線に住んでいる人のうち移動手段としてはなバスを選択しているかを表していることから、収支率とは違う概念となる。市のはなバスの評価指標として適しているかの議論は必要となるが、2軸という観点としては意味があるのではないか。

沿線人口の算出について、技術的に精度の高い数を出すことが難しいという説明があったが、この程度の数であれば、バス停毎に集合住宅等人口の偏りがあるところをチェックしていけば、対応できると思う。

それ以外で、何か市として懸念があるのであれば教えてほしい。

○事務局： 事務局としても沿線人口あたりの利用率がコミュニティバスの指標としては妥当ではないかと考えている。

1便あたりの利用者数は、わかりやすいが先ほどのご意見のとおり、デメリットがあることは理解している。

1kmあたりの利用者数についても、既に説明を行ったとおり収支率との相関性が高いことから2つ目の指標としてはそぐわないと感じている。

沿線人口あたりの利用率については、沿線人口の算出にあたって全バス停を細かくチェックしていくことは難しいと考えている。行うのであれば、町丁目人口よりも細かいGISデータを購入し、沿線人口をより細かく算出することになるが、予算確保が不確定であるため、事務局としては難しいのではないかと考えている。

そのため現状で可能な評価指標となる1便あたりの利用者数を候補とし

て提案した。

- 委員： 1便あたりの利用者数は、結果として違和感のないものになっているが、第1ルートの下保谷二丁目住宅西発の便は距離1km程度で、これと第3ルートの駅間の便、7.7km程度を同じようにカウントし、評価するのは違和感がある。
- 会長： 事務局としては1便あたりの利用者数を候補としているという話だが、便毎に運行距離が異なることを考えると大枠の基準という観点では、すぐわない指標ではないかと思うがいかがか。
- 委員： 各ルートの収支率の順番は変わらないので、それとは別にどのような軸をもう一つ加えるかという話だと思う。その際、はなバスの運賃が安いから乗るのか、はなバスに乗らないと目的地に行けないのかといった観点の軸がよいのではないか。
- 委員： 沿線人口あたり利用率について、沿線人口は今回の資料にある町丁目人口を按分する精度で何か問題があるのか。
- 事務局： どこまで精度を求めるかによるかと思う。明らかに人口の偏りがある場合は、補正しなければならない。
- 委員： 補正については、例えば1日あたり1ルートの各バス停300m圏内を精査すれば、可能ではないか。
- 委員： バス停によっては上下の位置が離れている場合やバス停を設置できる場所が限られている中で、そこまでの精度を求めなくて良いのではないか。
- 委員： 利用者の立場からすると、各バス停単体の利用価値で判断するのではなく路線全体の価値を分析していただきたい。
- 委員： 市境を運行している路線の沿線人口はどうなっているのか。
- 事務局： 他区市の人口も含めて算出している。
- 会長： 委員の意見としては、1便あたりの利用者数ではなく、沿線人口あたりの利用率が妥当ではないかということだが、沿線人口についてはどのように算出しているのか。
- 事務局： 町丁目別人口にGIS上で各バス停を中心とした300mの円を描き、町丁目圏内外が分かれるものは、その面積按分で沿線人口を算出している。
- 会長： 今後の議論にはなるが、地域特性を考える際も300m圏域が基本となるのか。

○事務局： 地域特性については、移動制約者からの観点を入れたいと考えており、それをどのように評価に反映していくか今後考えていきたい。

○委員： 決まったことに対して意見することとなるが、1段階目は、公共交通機関として客観的な評価をするための指標として収支率等で評価し、2段階目としてコミュニティバスならではの評価として、ルート毎により詳しく評価するという認識であり、福祉的な側面、外出支援などのはなバスの持つもう一つの側面から評価することであり、これは地域特性を考慮したといった内容ではないのではないかと。つまり、1段階目の評価の中である程度の地域特性を反映した方がいいのではないかと。

沿線人口あたり利用率だが、沿線人口に田無駅などの人口の多い駅圏内が計算上は含まれるが、それはコミュニティバスの評価として資するものなのか。はなバスは、交通空白地域を解消という目的があるので、はなバスがなかった場合に公共交通空白地域になってしまうバス停のみに着目し、その沿線人口あたり利用率で評価し、その次の段階として、福祉的な側面として定性的な評価を行うという考え方はどうか。

○事務局： 考え方は同じであり、第1段階では客観的指標である収支率、はなバスの運行目的である公共交通空白地域のバス停の利用状況の2点で評価するが、基準を下回ったルートについては、すぐにルート見直しや運賃値上げを検討するのではなく、第2段階でより細かく評価することを考えている。第2段階について地域特性という言葉を用いているが、各ルートの沿線地域の特性を移動支援という視点で、はなバスの存在価値を浮き彫りにするような指標、例えば移動制約者の利用率等を使って評価したいと考えている。

最終的な評価は、収支率、公共交通空白地域の利用状況の評価できる利用者数、移動制約者に対する貢献度の3段階で評価したいと考えている。

本日の議論を踏まえ事務局で考え方を再度整理し、評価指標をご提示するとともに、はなバスが移動制約者にどの程度貢献できているかという観点から沿線の地域特性の考え方を次回会議でご提示させていただき、ご議論いただくことでいかがか。

○会長： 利用者数については今回様々な意見をいただき、この場ではまとまらないと思うので、事務局で改めて考え方を整理し、次回会議で議論していきたい。

○委員： 市境を運行している路線で、他市の人口を入れるかどうかは慎重に検討すべきである。仮に市境の部分で課題が出てきた場合、実際に改善策等を検討する際に影響してくるので、その点を考慮しながら評価指標は検討した方がよい。

○委員： 市の交通計画では駅圏は1kmと捉えているので、その部分の人口は除いてもいいのではないかと。駅圏は人口が多く分母が大きくなってしまいうた

め、利用率は悪くなってしまふ。逆に第1ルートは利用者に新座市の方などが多くいることが推測されるため、その人口を入れるかどうか難しい判断になると思う。

- 会 長： 利用者数の評価指標については、その部分も含めて改めて事務局で考え方を整理し、次回また議論したい。

報告事項2 (1)移動支援のあり方の検討

- 会 長： 報告事項2「(1)移動支援のあり方の検討について」事務局から説明を求める。

- 事務局： 資料3-1及び3-2に基づき、移動支援のあり方の検討について説明。

- 会 長： 事務局から説明があったように本会議の一部委員の方にもご参加いただいている。ご参加いただいている方から補足や感想等あればご発言願いたい。

- 委 員： 地域のコミュニティとしての課題や移動が実現していない人たちの問題を投げかけ、議論している。その中でかなりコミュニティの要素において様々な課題があるという意見が出てきた。また、行先に魅力がないといった地域のポテンシャルについて意見があり、乗り物と合わせて考える必要があることを共通認識できたのはよかったと思う。今回のワークショップではトランジションという手法を用いて、15年後の将来像を先に共通認識し、その後それを実現するための建設的な手段を検討していくという手法で検討を進めている。手段の中には共助だけでなく、自助や互助の考え方も取り入れながら、ワークショップを積み重ねており、一つのモデルとして完成できれば良いと考えている。

- 委 員： 今回住民の方から「10分歩けるが、距離はそれほど進むことができない。」「150m以内にバス停ができて、バス停に行くのに15分かかってしまう。」などの意見が聞かれた。単純に移動手段を導入するだけでなく、路上にベンチを設置するなど他の施策と組み合わせることによって、最終的に話がまとまってくるのではないかと。地域住民が議論して手段を検討することで、地域が支える交通手段という認識が生まれ、利用率が通常よりも高くなることを期待できるのではないかと。思う。

また、人が多い地域でも若い人をはじめ通勤通学の移動手段として自転車を利用する人が多く、今回の対象となる移動困難者の高齢者や子連れの方がどれくらいいるのかを把握するためにも、各エリア毎の自転車登録台数がわかるといいのではないかと。把握することによって、運行時間を通勤・通学時間帯を除く時間帯に設定することもできるので、自転車とも連動しながら考えていくといいのではないかと。

○委員： 自転車登録台数についてだが、市で駐輪場の自転車定期券申込者のリストがあると思う。それを用いれば、どの地域の方が自転車を利用しているかが把握できると思う。警察の自転車防犯登録台数だと自転車を廃棄しても、防犯登録の抹消登録手続きをすることはあまりないため、実態にそぐわないデータになってしまう可能性がある。

○会長： 移動支援のあり方の検討について、検討を進めているところであり、逐次報告いただきたい。他に発言がなければ次の報告に移らせていただく。

報告事項2 (2)平成29年度はなバス運行実績

○会長： 報告事項2「(2)平成29年度はなバス運行実績」について事務局から説明を求める。

○事務局： 資料4に基づき、平成29年度はなバス運行実績について説明。

報告事項2 (3)はなバス第4北ルート^①の運行について

○会長： 報告事項2「(3)はなバス第4北ルート^①の運行について」事務局から説明を求める。

○事務局： 資料5に基づき、はなバス第4北ルート^①の運行について説明。

報告事項2 (4)今後のスケジュールについて

○会長： 報告事項2「(4)今後のスケジュールについて」事務局から説明を求める。

○事務局： 資料6に基づき、今後のスケジュールについて説明。

○事務局： 今後のスケジュールについて説明させていただいたが、ここにある議題等については、今回会議開催前に事務局で想定していたものであり、今回の議論を踏まえ、次回以降の議題については適宜内容修正させていただきたい。また次回会議の日程調整については、近日中にさせていただくのでご協力願いたい。

○会長： 以上をもって平成30年度 第1回西東京市地域公共交通会議を閉会する。

以上