

令和2年度第2回西東京市地域公共交通会議（書面開催）に関するご意見及び回答（まとめ）

ご意見等の内容	ご意見等に関する事務局回答（今後の対応）
<p>【議題】はなバス第4北ルート 西原町4丁目停留所の再開について（資料1-1、資料1-2）</p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">承認する 12名</p> <p style="text-align: center; padding: 5px;">・ 承認しない 0名</p>	<p>全会一致で承認されましたので、道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書を発行し、所定の手続きを進めさせていただきます。</p>
<p>・バス停には、雨天時用の屋根などはあるのですか？</p>	<p>当該停留所で乗車をお待ちいただく際は、隣接する施設の構造上、雨天時でも濡れないようになっています。</p>
<p>・新設停留所の設置個所が角地で、前後に横断歩道があるようなので、停、発進時の安全配慮をしていただきたい。</p>	<p>当該停留所については、遊戯施設であり、人の出入りが多いことから、頂いたご意見を踏まえ、運行事業者へ最大限の安全確認等を実施した運行に努めるよう依頼してまいります。</p>
<p>・現地を見ましたが、折り返しをする駐車場内はかなり狭い印象でした。バス停予定地も駐車スペースの先で、見通しが悪そうです。平日夕方に現地を確認した際、駐車場はほぼ満車、誘導する警備員も居ないようでした。バス停へのアクセスも利用者を想定しているであろう敷地北側からは良好とはいえず、ショートカットで到着するには駐車場を通り抜ける形になっています。私有地使用でできる事には限界があるとは思いますが、誘導、注意喚起を行う人員の配置、看板などの掲示が必要に思われました。遊戯施設なので致し方無い面もあるかと思われませんが、喫煙所がバス停の近くにあるのも気になりました。移動の要請も可能ならばする方がよいと思われれます。</p>	<p>運行事業者へ安全な運行管理の徹底を依頼するとともに、停留所付近の環境整備、注意喚起の看板等の設置については、運行事業者・施設管理者と今後検討してまいります。</p>
<p>【報告事項1】新型コロナウイルス感染症拡大に伴うはなバスへの影響（資料2-1、2-2）</p>	
<p>・感染症対応により求められる各政策における予算切り詰めが都市整備部門に及ぶ影響と、外出自粛などの市民の生活変容によるモビリティ需要低下の両者を、行政組織や議会がどのように解釈し、財政的な観点から何をどこまで許容しうるのか、この会議で議論する余地のない前提条件について具体的に示されることを望む。</p>	<p>運行補助金の増加による市財政への影響や新しい生活様式の定着後の利用動向から、早急にルートの改廃などの抜本的な見直しを行う必要がある場合には、市の方向性等をお示ししますので、それを踏まえて、地域公共交通会議（以下「本会議」という。）において専門的な見地より、ご協議いただきたいと考えています。</p>
<p>・コロナ禍により、公共交通を取り巻く環境は一変し、路線バス等においても影響は甚大です。はなバスにおいても大幅に利用者が減少し、利用動向も変化が見られますので、指標の収支率や乗車回数も適当であるか見直したり、運行計画についても状況を分析しながら検討、対応実施が必要と考えられます。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、はなバスの利用動向の変化が大きいため、現在の評価指標における目標値については、事務局としても見直しの検討が必要と考えています。また、はなバスの運行計画を見直す際は、適宜適切な対応が図れるように運行事業者の専門的な観点からもご協力をいただきたいと考えています。</p>
<p>・はなバスのバス停における1人当りの乗車回数（目標値8回）については、20時以降のニーズが激減している現状の定着可能性、及び3割程度移動が減っていることを考えると時間帯別で考えるのも必要だと思います。夜18時以降減便する等</p> <p>・結果として、運行時間帯の短縮も必要かもしれません。</p>	<p>令和2年10月に実施したはなバスのダイヤ改正の状況も踏まえて、新しい生活様式の定着後の利用動向を継続的に把握した上で今後の対応を検討してまいります。</p>
<p>・東京の路線バスも運送収入が対前年25%前後（12月時点）の減となっており、はなバスについても、コロナ禍での減収の数値をもって、直ちに見直し基準として判断をすることは、避けるべきと考える。しかし、鉄道を含む公共交通は春にダイヤ改正を予定している事業者が多いと聞いているので、はなバスについても、利用実態と新しい生活に則したダイヤ改正の検討は必要と思う。</p>	<p>はなバスは、平成28年度のルート見直し以降、新規ルートの定着や利用促進の取組効果などもあり、運送収入は徐々に増加する傾向にありましたが、今般の新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、利用者の減少が続いており、運送収入が大幅な減少に転じています。</p> <p>事務局としては、令和2年10月に実施したはなバスのダイヤ改正から間もないことに加え、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、ダイヤ改正後の動向が正しく確認できないことから、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響が一定程度収束した後、検証していききたいと考えています。</p>

ご意見等の内容

ご意見等に関する事務局回答（今後の対応）

・新型コロナウイルス感染拡大に伴い、大きな影響がありますが、緊急事態宣言期間終了以降にワクチン接種が進行することにより利用動向が変化してくると思います。「運行実績などの適正な評価を行う手法などについて」は、利用状況を確認し、行動変容等を考慮しながら、検討することが良いのではないかと思います。

市民の皆様の新型コロナウイルス感染症に係るワクチン接種が今後予定されているなど、新しい生活様式が未だ定着していない状況であるため、拙速に改善策等の検討・実施を進めたとしても、必ずしも将来に亘る地域の利用ニーズに則したものになるとは考え難いため、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響が一定程度収束した後に、対応を図ることも視野に入れながら検討していきたいと考えています。

現状では減便を含めて見直すべきと思います。（JR、他、鉄道会社も見直しをしています。）
市民の利便性を向上させることを目的にして運行しているはなバスについて
1：新しい生活様式の見極めを何処の数値を持って行うべきかです。例えば資料2-1について見れば第1波、第2波をMAXと考えて見直す方法もあると思います。但し瞬間風速でしかありません。今後ワクチン接種が進めば、また変わってくると思います。
2：1ヶ月～2・3ヶ月単位で見直す。但し下記問題点があります。a.これには分析他、多くのマンパワーが必要です。b.西武バス、関東バスとの契約上可能かどうかです。c.その他
3：近隣の複数の自治体の対応は如何になっているか調査し再検討する。

市民の皆様の新型コロナウイルス感染症に係るワクチン接種が今後予定されているなど、新しい生活様式が未だ定着していない状況であるため、拙速に改善策等の検討・実施を進めたとしても、必ずしも将来に亘る地域の利用ニーズに則したものになるとは考え難いため、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響が一定程度収束した後に、対応を図ることも視野に入れながら検討していきたいと考えています。
なお、他自治体ともコミュニティバスに関する情報共有・連携を図っているため、今後様々な取組等を検討していく際には、他自治体の取組事例なども参考にまいります。

・コロナ禍でもバス事業者も想像を超える厳しい状況に置かれていると推察します。今後も今のような形態ではなバスの運行が可能なのかどうか、大変憂慮しております。確かに見直しも必要かもしれませんが、昨年末に土休日ダイヤ、終バスの繰り上げという事実上の減便措置をとったので、運行体制についてはまずは現状維持がベターであると思います。
ただ、第三ルートの東伏見駅～田無駅のような乗合事業者の路線との並走部分が多い路線については系統廃止も検討する必要もあるかもしれません。運行体制の現状維持を希望するならば、それを成し遂げるには収益構造へのテコ入れは必要になると考えます。場合によっては回数券廃止など、事実上の値上げも視野にいた減収への対策も必要になると考えられます。コロナ減収への対処の具体例として、都内バス事業者の一部がバス特（ICカード使用でプレミアがつく。バスカードの代替）を廃止する動きもあります。コロナ以前ではあります収益構造改善のため、ムーバスも回数券の廃止を行っています。いずれにせよはなバスの運行について何らかの見直しは今後、必要になると考えられますが、見直しを行う前に市民への周知は漏れなく行われなければなりませんし、意見集約も必要であると感じます。

令和2年10月に実施したダイヤ改正は、利用実態に合わせた形で、主に収支の改善を目的に実施しましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響による昨今の急激な環境変化を踏まえ、今後の利用動向も継続的に把握していきたいと考えています。
また、はなバスはその運行目的として市内の公共施設等に向かう交通利便性の地域格差の解消や、高齢者等の移動手段として福祉的な要素も持ち合わせていることから、今後抜本的な見直し等を検討及び実施する必要が出てきた場合には、これまで以上に丁寧な市民対応を心がけるとともに、市財政が逼迫している状況を理解していただきながら対応してまいりたいと考えています。

・市民に地域公共交通にまつわる問題を我が事とってもらうためには、地域公共交通会議での委員増員を強く希望いたします。小論文提出のハードルの高さもあるのですが、今回の市民委員が二名とも西東京市南部に偏っているのはかなり問題であると日々感じております。現状、地域公共交通会議での決定事項が政策にダイレクトに反映されているので、そこに地域ごとの代表がいないのはどうかと思います。地域性に引きずられない公募委員の存在も重要なので、公募と地域代表との両建てで市民委員が増員される事を希望いたします。
市民委員の増員がすぐには難しい場合は、地域ごとに意見集約を行う何かしらの組織を編成していただければと思います。先般、行われました実証実験で組織された柳沢の勉強会のような組織ならば各所に作ることも可能なのではないのでしょうか。市民委員の公募も、具体的にどんなことをしている会議であるなどもっとわかりやすく、周知をしていただけると良いと思います。駅やバス停に掲示したり、バス車内への掲示も検討していただければと思います。市報や市のサイトだと、よほど意識している人しか情報が届かないです。

現在の本会議の委員構成につきましては、「西東京市地域公共交通会議設置要綱」の規定に基づき、本市の実情に応じた適切な旅客運送の態様及び運賃、料金等に関することや、交通計画に掲げられた施策の推進に関するなどを合理的・効果的にご協議頂くために、様々なお立場からご意見・ご提案等を頂くことを前提に、専門的な知見をお持ちの方（各関係部門ごとに）1～2人以内、一般公募による市民2人以内となっています。
ご提案頂きました市民委員の増員につきましては、合理性や効果的な会議運営の観点から難しいと考えますが、協議内容に応じて、同要綱に定める「その他交通会議が必要と認める者」2人以内の活用などを検討してまいります。また、市民委員の公募の周知方法等につきましては、ご意見を参考に検討させていただきます。

・本筋とは関係がないですが、資料2-1のグラフの縦座標が40000人からとなっており、利用人数の減少具合が少々わかりにくかったことを指摘させていただきます。

会議資料の記載内容が分かりづらく、申し訳ありませんでした。今後の資料作成の際には、改めて委員の皆様をはじめ、市民の皆様に理解して頂き易い資料作成に努めてまいります。

ご意見等の内容

ご意見等に関する事務局回答（今後の対応）

【報告事項2】西東京市交通計画のモニタリング指標（資料3-1、3-2、3-3）

<p>・モニタリングの本来の目的は、計画のPDCAを常に回すことである。進行管理を行うことで進捗状況を評価・議論し、市の交通計画の多様な要素を俯瞰的に捉えながら、今後の事業実施計画の見直しや、取組みの具体的な推進方法について検討すべきではないか。モニタリング指標の表の更新を確認することだけではなく、進捗状況から課題を見出し、今後の計画推進につなげるための協議をすることがこの会議に求められている役割ではないか。</p>	<p>本モニタリング指標は、平成26年3月に策定した現行の交通計画の進捗状況となり、計画した施策が計画どおりに実施されているか、計画目標が適正に達成されているかを定期的に検証、評価し、改善していく進行管理（PDCAサイクル）が不可欠と考えています。</p> <p>本指標は、計測期間を1年とする比較的データ収集が容易な指標で、事業の進捗を把握できる指標となっており、今回お示したところです。本指標をお示しすることで、委員の皆様から事業進捗等についてご意見・ご指摘等を頂くことで課題等を見出し、市としても今後の計画推進に繋がりたいと考えています。</p>
<p>・今回のまとめは適切であると考えます。</p> <p>やはりコロナ禍の影響により、交通計画のモニタリング指標や実施項目にも今後は様々な影響があるものと思われ、適宜調整が必要と感じます。</p>	<p>令和4・5年度頃に、次期交通計画の策定を予定していますので、その際には、昨今の社会情勢等に合わせた評価項目の見直しや、洗い出し等を実施するとともに、市民の皆様に分かりやすく、計画達成度等を視覚的に捉えていただける指標の設定等についても検討してまいります。</p>
<p>・交通空白地域の概念は、新しい日常の中、「買い物」「通院」「通勤」が変化しています。</p> <p>このままの定義で良いのかの一度議論が必要かもしれません。</p> <p>感染を恐れて、買い物が通信販売へ移行、通院も電話で薬処方を行う、リモートワークで通勤減など日常が変化し始めています。</p>	<p>令和4・5年度頃に、次期交通計画の策定を予定していますので、その際には、昨今の社会情勢等に合わせた評価項目の見直しや、洗い出し等を実施するとともに、市民の皆様に分かりやすく、計画達成度等を視覚的に捉えていただける指標の設定等についても検討してまいります。</p>
<p>・私見ですがバーチャートで予定と実績表に纏めていただくと全体的な流れと現状を把握しやすいと思います。</p>	<p>資料の作成方法や形式等につきましては、頂いたご意見を踏まえ、検討してまいります。</p>
<p>・「資料3-3<公共交通モニタリング指標>令和2年度までの実績」にはなバスのルートも記載されているほうが良いと思いました。都市計画道路開通で、はなバスの動線が変化する事もありうるのでルート見直しの参考になると考えられます。</p> <p>・細かなところでは、例えば田無駅前のロータリー、踏切など、バスと歩行者、自転車が入り乱れる場所の動線をもう少し改善できないのかと感じております。田無南口ロータリー整備で変化があるとは思いますが、現状の北口は踏切付近のみならず危ない場面を多々見ております。ひばりヶ丘駅のロータリーはかなり改善しましたが、踏切付近の危なさはあまり変化がないように見受けられます。</p> <p>市内を走行する西武新宿線、西武池袋線、ともに踏切は危ない箇所が結構あると思われるので、鉄道事業者とも連携をとって解消に務めていただきたく思います。最後に地域を限定してしまい恐縮ですが、私の住むヴィーガーデン付近には乗合バスや乗用車が多く出入りしているのですが、おおぞら公園とサミットストア方面をつなぐ横断歩道には信号がありません。手前のキャンonderデータセンター前の信号で補完しているという位置づけなのかもしれませんが、キャンの横断歩道以上におおぞらの横断歩道を使用する人の流れが多いように見受けられます。おおぞら公園はお子さんの利用も多いため、危険な場面も良く見られます。信号の設置をお願いしたいと思います。</p>	<p>都市計画道路の整備に伴い、はなバスのルート見直しを検討する必要性は認識しています。今後の指標の設定や会議資料等の作成の際に、頂いたご意見を参考にさせていただきます。</p> <p>田無駅北口駅前交通広場については、市内でも特に公共交通や自動車、自転車、歩行者などが錯綜しており、環境改善が必要であると認識しています。踏切対策につきましては、鉄道事業者を含めて関係機関等とも調整を図り、検討してまいります。</p> <p>なお、信号機の設置は、交通規制を所管する警視庁の所管となりますので、ご要望につきましては、田無警察署と情報を共有させていただきます。</p>
<p>その他</p>	
<p>スケジュール自体は特に申し上げる事柄はありませんが、コロナ禍で今回のように対面での会議が困難になるケースも考えうると思われれます。オンライン会議の検討を強く希望します。コロナの問題だけでなく、オンライン会議の整備が整えば、今後、例えば子育て中の方も気軽に会議参加できるなどのメリットもあると考えます。多様な人が会議に参加できる体制を整えるのは重要だと考えます。</p>	<p>今後の会議開催の手法等につきましては、頂いたご意見を踏まえ、検討してまいります。</p>