

ご意見等の内容	ご意見に関する回答
【協議事項】西東京市地域公共交通会議の所掌事項等について【資料1】	
<p>ネットでも調べられますが、活用化法の説明を委員へ追加配布した方が良いと思います。又、この活性化法を活用している事例があれば一緒に配布した方が良いと思います。</p>	<p>情報提供ありがとうございます。参考資料として委員の皆様にご案内させて頂きました。活性化法を活用している事例について、今後追加でご提供できるものがあれば改めてご案内させていただきます。</p>
<p>「計画策定に向けたスケジュール(案)」の第三回項目に「市民アンケート、中学生アンケート」とあるが、なぜ中学生を特にターゲットとしているのか。</p>	<p>市長施政方針にも掲げられております「子どもがど真ん中」のまちづくりに向け、今回中学生アンケートを実施する予定です。なお、市民アンケートは高校1年生以上を対象に実施する予定です。</p>
<p>委員構成に関して、今回の協議内容から些かずれるが労働者の代表として西武バスのみが参加しているのはなぜか。市内で運行している西武バスの路線数の多さによると想像するが、西武バスばかりが市内で展開している交通事業者ではないのも事実である。委員に追加が難しくとも何かしらの手段で現場の声を聞くべきではないだろうか。</p>	<p>市内交通事業者様(バス事業者、タクシー事業者)へのヒアリングを行うことを想定しており、その中で現場の声を聞くように検討いたします。</p>
<p>今後の会議はコミュニティバスのみならず市民の移動権の今後を左右するものになるが、市民の要望を吸い上げる仕組みはこれまで同様、アンケート程度であろうか。市民の要望に関連して素朴な疑問であるが、従来のはなバスルート再編はどのような手順を踏んで行われてきたのか。手順のうち、市民の意見はどのような形で反映されていたのであろうか。</p>	<p>アンケートは地域公共交通計画の策定にあたって市民の移動実態を把握するためにを行います。従来のはなバスルート再編に関しては、OD調査や利用者アンケート等で利用実態を把握し、必要に応じてパブリックコメントを行い、地域公共交通会議に諮ったうえで実施しております。</p>
<p>現行の「交通計画」の次期計画を活性化法に基づく「地域公共交通計画」として策定し、必要に応じて効果的な国、都との連携した施策に取り組み、市内の地域公共交通の維持向上につなげてほしい。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。ご期待に添えるよう計画策定に努めてまいります。</p>
<p>承認する …12人 承認しない…0人</p>	<p>全員承認につき、西東京市地域公共交通会議の所掌事項及び委員構成の変更(追加)を行います。</p>
【報告事項1】令和3年度 はなバス運行実績等について(速報値)【資料2-1、2-2、2-3】	
<p>資料2-2:令和4年度第1四半期(4月~6月)の利用者数は、現時点でわかりますか?</p>	<p>第1、2、3ルート計が154,821人、第4南、北ルート計が84,434人合計が239,255人となります(速報値)。</p>
<p>新型コロナウイルス感染症による利用減少の割合について、市内の路線バスに比べてどの程度なのか、把握できればと思います。東京都市圏でも、都心から離れた地域では、概ねコロナ禍以前比で8割前後かそれ以上となっているかと思っておりますので、やや落ち込みの割合は大きいようにも思われます。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症による利用者数の減少について確認したところ、令和元年度と比較した利用者数実績は、西武バス(株)は令和2年度は約74%、令和3年度は約80%、関東バス(株)は令和2年度は約71%、令和3年度は約93%でした。はなバスについては令和2年度は約63%、令和3年度は約68%でした。</p>
<p>・資料2-3令和3年度 はなバスの見直し基準における算出結果の「1.収支率」の目標収支率70%という指標は何を基準にして設定したのか。今後、見直しはないのか。 ・「2.公共交通空白地域・不便地域に設置しているはなバスのバス停における1人当りの乗車回数」目標乗車回数:年間8回/人という指標も何が基準となっているのか。 ・各ルートの沿線全人口と「公共交通空白・不便地域に設置しているはなバスのバス停の沿線人口(人)」と対比し、ルート内の公共交通空白・不便地域の割合がわかると尚良いと思われる。</p>	<p>・目標収支率:平成30年度に実施した前回のバス停間乗降(OD)調査の結果に基づき、「はなバス見直し基準」を設定する際に、「使用料・手数料等の適正化に関する基本方針」における公費負担の考え方を踏まえて設定しました。 ・目標乗車回数:OD調査の結果に基づき、平成28、29年度のはなバスの全ルートの沿線人口一人当たりの乗車回数を参考に設定しました。(平成28年度:8.7回、平成29年度:8.9回) ・ご提案のデータにつきましては、今後ののはなバス乗降調査結果分析、交通計画策定の検討の中で、必要に応じて検討してまいります。</p>
<p>・第二ルート、第三ルート(駅間)、第四北ルートは本数が少なく、かつ既存の乗合バスとの競合区間が多く、乗車数が伸びない要因ではないか。 ・第三ルートの収支の悪さは駅間ルートに起因していることが明らかで、他ルートよりも顕著な早急な改善が求められる。</p>	<p>今回の調査結果を踏まえ、課題区間における課題解決を含めた、今後ののはなバス事業の方向性を検討してまいります。</p>
<p>新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、利用者数及び運送収入が大幅に減少、現在も厳しい状況が続いている。しかしコロナ禍で外出を控えている高齢者も多く今後ののはなバスの運行は大事。料金や運行の見直しも検討する必要があると思う。</p>	<p>今回の調査結果を踏まえ、課題区間における課題解決を含めた、今後ののはなバス事業の方向性を検討してまいります。</p>

【報告事項2】はなバス乗降等調査中間報告(速報値) 【資料3-1、3-2、3-3、3-4】

・資料3-2:縦グラフと横グラフで、升目の模様が異なるので、製本する際には、統一したほうが良い。
 <例>
 P3. 大人 グレー
 P6以降. 大人 網目模様→このグラフ自身見難い→グレーに変更しては？
 網目より斜線のほうが見やすい
 資料3-3:P3 問1-7は、P4の1行目に移動したほうが見やすい

・資料3-2バス停間乗降(OD)調査結果速報値の棒グラフは人数軸の数値設定にばらつきがあるが、何らかの意図があるのか。軸のばらつきによって項目分析の正確さがなくなりはしないか。6.バス停間断面通過人員の第三ルートの数値で気付いた事を挙げると、「平日・休日ともに田無駅」市民公園前の利用者が多くとあるのは、向台三丁目およびおおぞら公園西利用者(主に大規模住宅住人および病院利用者)が市民公園前で降車し、歩けば目的地への到着が早いと判断していると思われる(私も乗車の際はこの方法をとることが多い)。この第三ルートの事情と類似したケースは他ルートでもあるはずで、実態に即した分析をお願いしたい。

・利用者アンケート全般を読んだ感想は、「問3-(2).ア)行き先・運行ルート【満足度】(択一式)以下の満足度、重要度をはかる項目の指標がばらばらで、満足度、重要度ともにごのような意図をもってアンケートの評価を行っているのか理解が難しかった。例えば「問3.キ)ダイヤの利用しやすさ【満足度】(択一式)」の一覧表は「やや満足」と「やや不満」が強調されているが、評価の文章では「満足」と「やや満足」を合算した数値と、「やや不満」と「不満」が合算されている数値での解説となっており、わかりにくい。市民アンケートについても同様のわかりにくさがある。利用者アンケート回答者の属性は、はなバスを積極的に利用をしている層、もしくははなバスに関心を持っている層で、コロナ前と利用状況の変化が大きくなく(自らはなバスの運行の変化に合わせて利用している?)、現状を受け入れている傾向があるように感じられた。よってアンケートに回答した層は、はなバスの利用方法に変動の少ない層であると考えられ、今後のはなバスの在り方を考えるにあたり指標の一つになり得るかもしれない。

・資料3-4市民アンケート調査結果速報値は利用ルートごとの回答集計はないのだろうか。総括的でアンケート対象の実態が見えにくい印象であった。「問3-(1)-2.どのルートをよく利用しますか。(択一式)」では第二ルートの母数が多く見えるが、第二ルートの令和三年度の利用者数は資料2-1はなバスの利用者数を参照すると全ルートの中で特に多いわけではなく、アンケートの回収率が高かったのだろうか、その点も踏まえると全体集計であると回答内容の偏りがあると考えられる。

・こちらは、基本的には今後の検討の基礎資料として、引き続き分析をするものと承知しています。

ご意見を踏まえ、今後読みやすい資料となるよう調整してまいります。今回お示ししたアンケート集計内容は速報値となります。今後、ご提案いただいた分析方法を含めてクロス集計等を行い、詳細な分析を行う予定です。

① 利用者アンケートの総合評価で7割以上の方が概ね満足と評価している事に安心した。
 ② 利用者の6割が女性、50代、75才以上が多い
 ③ 平日は通勤通学が1位、買い物物が2位。休日はレジャー等が1位、買い物物が2位
 特に高齢者の方々のフレイル予防の為に、持続的に運行できるように料金や運行の見直しを検討したい。

今回ののはなバス乗降調査等により、利用者を含めた市民意識を把握し、今後のはなバスの持続的なあり方の検討につなげてまいります。

【その他】

・日程増加はやむを得ないと思う。西東京市公共交通計画と、はなバス関係の協議が別項目でたてられているが両者は別物なのか。

以下、今回の書面開催事項とは別に気付いた点を列記する。
 ・はなバスの窓に貼られている市の掲示物が多いように見受けられるが、保安上問題はないのか。保安上は問題なくとも、見た目が雑然としていて良い事ではないと感じた。
 ・車内の広告は他のコミュニティバスに比べて少なくないと感じるが、実際、はなバスの広告収入はどの程度あるのか。
 ・アンケート項目にもあったが、はなバスの運行を維持するためには乗車の促進が重要な要素の一つである。従来、市民まつりで車両とパネルの展示を行っていたが、今後、まつりの再開時に同様のイベントを行うか。それとは別に隣接区域へのアピールも可能ならば行うべきではないか。例えば、はなバスは花小金井駅への乗り入れも行っている関係から小平市のイベント(バスとタクシーのひろば)に出張し、相互で利用促進をはかるといった取り組みの可能性もないだろうか。またFM西東京で市の広報番組がある事、そして第三土曜日の正午ごろ、バスに関する話題に特化したコーナーも放送開始された事からも各番組とのコラボレーションの可能性を探るなど、コミュニティFMという身近な媒体を用いた広報活動も検討してはどうか。

スケジュールの表記については、地域公共交通計画の策定に向けた検討事項とその他の事項とを分けて示しております。実際には、1回の会議の中でそれぞれ別の議案としてご協議いただく予定です。

・はなバスの窓を活用した広告については、運行事業者との協議の結果として、A5版6枚までとしております。設置位置につきましても、引き続き運行事業者と調整し、見やすい配置となるよう努めます。
 ・過年度のはなバスの広告収入は、概ね70万円代後半～80万円代後半で推移しております。
 ・今後も、西東京市民まつりにおけるバス車両の展示等の利用促進を行うとともに、西東京市民に向けた更なる利用促進となるような普及啓発事業を検討してまいります。