

## 令和3年度第3回会議結果（御意見・回答）

ご意見等の内容	ご意見に関する回答
<b>【報告事項1】 はなバスの乗降調査について(資料1-1から2まで)</b>	
<p>アンケート調査で新規に加える設問（とくに負担の考え方に関する設問）については、その設問の文章は吟味をしていただきたくお願いします。</p> <p>また新型コロナウイルス感染症関連の設問については、はなバスに関する利用にとどまらず、公共交通の利用、外出の状況などについてもあわせて尋ねることが重要と考えます。</p> <p>この種の設問は一般に行政が知りたい項目ではあるものの、設問が抽象的であったり、または誘導的なものであったりして、知りたい結果が得られない、または調査すること自体が目的となってしまうようなものが他自治体では多く散見されます。設問の具体的な目的（知りたいこと）を明確にさせていただくことが重要です。</p>	
<p>市民アンケートの①利用実態「非利用の理由」の回答にリモートワークが主体となったから。などの通勤の必要性低下の実態調査は出来ないか。（コロナ禍において利用者減の要因の一つであると思います。）</p>	
<p>利用者アンケートおよび市民アンケートの返送方法は郵送などがあるが、インターネット経由でフォーム入力するような形式も想定されているのか。</p>	<p>アンケート調査については、乗降調査時に配布する利用者アンケート及び無作為抽出した市民に配布する市民アンケートの2種類を予定しています。</p>
<p>アンケートの特に公費負担、地域公共交通の在り方に関する項目について、回答は自由記述的なものが主体になるのか？自由記述が多くなると、アンケートに答え、返送まで行うのは積極的関心のある層に限定されてしまうと危惧する。手軽に記入でき、送信できる環境が重要であると思われる。また、公費負担、地域公共交通の在り方については市の今後の見通し、維持すべきならばどうすべきかという姿勢を提示する必要もあるように感じられる。</p> <p>公費負担の増大が厳しい、利用者が増えなければ維持、発展は厳しいと率直に示す必要があるのではないかと。</p> <p>具体的な判断材料が提示されないと市民は、市の事業であるからコスト設計は度外視して運行すべきという考えになりがちだと指摘したい。</p>	<p>はなバス利用者には利用状況についてお聞きし、はなバスの利用理由、満足度、重要度、今後の意向、また新型コロナウイルス感染症の影響、ダイヤ改正前後の利用状況についてお聞きする予定です。</p> <p>非利用者へは、その理由や、今後の利用可能性についてお聞きしています。</p> <p>いずれのアンケートも、現在の収支状況を客観的にお示しした上で、はなバスのあり方についてお伺いするものとしています。</p> <p>なお、回答方法については、紙媒体のほか、WEB回答をご用意し、より多くの回答が得られるよう配慮します。</p>
<p>OD調査アンケート項目で、はなバスがどうなったら乗りたくなるかを具体的に問う項目もあると良いと思いました。</p>	<p>その他、ご提案いただいたご意見を踏まえ、調査を実施いたします。</p>
<p>はなバスの必要性について、今必要、今後必要、必要ないなど、必要さを段階的に示してもらう項目。今後、はなバスの維持は将来乗るかもという芒洋とした態度であると意識してもらうような設問。</p>	
<p>調査項目</p> <p>②利用実態の利用目的について⇒この内容は、買い物、通院、通学・通勤などですか？</p> <p>④公費負担⇒追加として</p> <p>(ア) 運賃が市バス並みになった場合にも利用されるか？</p> <p>(イ) 路線を廃止する前に、バスを小型化して、例えばワゴン車などにしても利用されるか？小金井市のココバス・ミニのイメージです。（ハイエース（トヨタ自動車 株式会社））</p> <p>答えやすい質問をお願いします。</p>	
<p>利用者アンケートおよび市民アンケートで、居住地近く以外のルートの利用の有無や頻度なども回答可能になっているのか。</p>	
<p>市の南部地区でタクシーによる移動支援実験が行われた実績もあり、交通空白・不便地域を主としてはなバス以外の移動支援を行う可能性を探るべきであると思われるのだが、その必要性についての設問はあるか？</p>	<p>今回の調査は、はなバス運行事業の調査であり、直接移動支援策の検討に関する設問は設けていませんが、調査で得られる回答から、移動支援策の検討に用いることができるデータも取得可能であると考えております。</p>
<p>4年に1回では、少し間隔があいてしまうような気がします、ここ数年の動向を考えると、2年に1回程度がよいのではと思います。</p>	<p>乗降調査等については、利用実態調査と合わせて、ルート見直しやダイヤ改正等の運行改善策の効果検証のために実施しているため、4年程度の間隔で実施しています。今後の社会情勢を注視し、頻度については検討してまいります。</p>

ご意見等の内容	ご意見に関する回答
<b>【報告事項2】西東京市交通計画のモニタリング指標について（資料2-1から3まで）</b>	
田無駅南口の交通広場はいつ設置完了の予定か。見通しがあれば教えてください。	田無駅南口の整備については、事業認可期間が令和4年度末までとなっていることから、令和4年度中に延伸手続を行う予定です。
資料2-2の1ページ目「交通空白地帯面積」項目があるが、平成30年のデータのみでその後、更新はされないのか。	平成30年度に実施した調査時に算出した数値となります。転居等により範囲内の人口を毎年度把握することが困難であることからこのような表記になっています。なお、公共交通空白・不便地域の面積については変化していません。
資料2-2の3ページ目「乗継ぎ利便性の改善策実施状況」、「バス利用普及啓発策の実施状況」項目があり、毎年「実施」となっているが、具体的にどのような施策を行っているのか。	乗継ぎ利便性の改善策については、鉄道、路線バスの乗換え可能な停留所について、車内アナウンス、市発行のポケット時刻表にて案内するという取組を行っています。 バス利用普及啓発策につきましては、市民まつりにおける車両展示及び啓発物品の配布、ポケット時刻表、公共交通ブック等の作成・配布といった取組を行っています。
計画策定後の進行管理（PDCA）サイクルが不可欠。事業の実施状況、計画目標達成度を検証評価したい。分かりやすい説明がほしい。	今年度、来年度にかけて新たな計画の策定を予定しております。策定にあたっては、わかりやすい評価指標を設定してまいります。
脱炭素の観点から、はなバス車両にEVバスや燃料電池(水素)車両の導入や市内でのスタンド設置(水素ステーション等)について検討してもらいたい。	運行事業者の皆様のご意向及び他自治体の動向を踏まえて検討してまいります。
<b>【その他】</b>	
練馬区みどりバスの保谷駅北口への乗り入れについて、なぜ協議が延期になったのか。事情が知りたい。今期の交通課の人員の入れ替わりが大きく、不慣れな面もあるのかもしれないが、第四北ルート停留所の廃止の件と併せ、現在、業務が円滑に行われているのか懸念をしている。手続きや調整等、困難も多いと推察するが、市の事業であるからして市民への責任は重く、直前に事態が急変するといった事は起こらないよう努めてほしい。	みどりバス保谷駅北口への乗り入れについては、練馬区のルート再編の進捗状況に応じて協議するものとなります。 その他、東京都、他自治体、その他の関係機関の事業進捗等に応じて対応する事案については、可能な限り適切な時期に情報提供等を行ってまいります。
令和二年に行われた移動支援の実証実験の結果を踏まえた展開はどのようになっているのか。第11回 移動支援のあり方を考える勉強会は令和2年7月29日開催分の議事録を最後に確認できないのだが、勉強会は継続しているのだろうか。また、勉強会会長は地域公共交通会議の委員でもあったが退任し、勉強会での役割も終わったのだろうか。少なからず労力、コストともかけた実験だけに展開が気になった。	「移動支援のあり方を考える勉強会」については、第11回の勉強会以降、新型コロナウイルス感染症拡大の状況に鑑みて実施をしておりません。今後の方向性については庁内で検討してまいります。
花小金井駅発の六都科学館行きのバス停が、西武線利用で来訪した初見の方にわかりにくいようだ。駅構内にわかりやすい乗り場案内など出すべきではないだろうか。バス停がよくわからず、タクシー利用をする人が目立つと、花小金井北口に入構するタクシー事業者に勤務する知人から聞いた。せっかくのはなバス乗車機会が失われているように思われる。	はなバスをより多くの方々にご利用いただけるよう、周知方法を検討してまいります。