

## 会議録

会議の名称	第1回 西東京市交通計画策定委員会
開催日時	平成24年11月12日（月曜日）午後2時30分から4時30分まで
開催場所	西東京市防災センター6階 講座室1
出席者	委員：青山委員、稲垣委員、上原委員、早乙女委員、関委員、徳永委員、町田委員、松島委員 事務局：湊都市計画課長、加藤主査、小貫主査、広瀬主事
議題	議題（1）平成19年3月策定の西東京市交通計画（概要） 議題（2）既存データ等からみた現状と課題 議題（3）市民アンケート調査結果概要 議題（4）基本目標等を策定するに際しての課題 議題（5）交通計画策定の流れとスケジュール
会議資料の名称	資料1 平成19年3月策定の西東京市交通計画（概要） 資料2 既存データ等からみた現状と課題 資料3-1 市民アンケート調査結果概要 資料3-2 西東京市 交通に関するアンケート調査票 資料4 基本目標等を策定するに際しての課題 資料5 交通計画策定の流れとスケジュール  参考資料1 西東京市交通計画策定庁内検討委員会設置要領 参考資料2 西東京市交通計画策定委員会設置要綱
記録方法	<input type="checkbox"/> 全文記録      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： 開会宣言 西東京市交通計画策定委員会設置要綱第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の報告</p> <p>事務局： 都市計画課長挨拶及び事務局の自己紹介</p> <p>委員： 自己紹介</p> <p>事務局： 委員長副委員長選任</p>	

西東京市交通計画策定委員会設置要綱第5第1項に基づき、委員の互選により稲垣委員が委員長に、徳永委員が副委員長に就任した。以後、委員長が会議の議長を務める。

事務局：  
議題及び配布資料の確認

#### 会議録の公開について

事務局：  
議事に先立ち、会議録の記録方法についてお諮りする。当会議の議事録は公開することとなっているが、記録方法については一般的な方法である「発言者の発言内容ごとの要点記録」でよろしいか。

(異議なし)

事務局：  
それでは、当委員会の会議録については「発言者の発言内容ごとの要点記録」とする。なお、記録内容については公開前に委員に確認する。

#### 議題 (1) 平成19年3月策定の西東京市交通計画 (概要)

委員長：  
議題1について、事務局から説明を求める。

事務局：  
資料1に基づき平成19年3月に策定した西東京市交通計画の概要を説明。

委員長：  
事務局より説明があったが、何か質問はあるか。

(特になし)

#### 議題 (2) 既存データ等からみた現状と課題

委員長：  
議題2について、事務局から説明を求める。

事務局：  
資料2に基づき既存データ等からみた現状と課題について説明。

委員長：  
事務局より説明があったが、何か質問はあるか。

委員：

西3・2・6など、都市計画道路の番号にはどのような意味があるのか。

事務局：

はじめの「西」は西東京、数字の最初は道路の区分で、「3」は幹線街路、その次に続いている数字は道路の幅員を意味している。例えば「4」だと幅員が16メートル以上22メートル未満、この数字が少ないほど広幅員となる。最後の番号は西東京市内での通し番号となっている。

委員：

ページ1に発生集中量は現状程度あるいは微減すると予想される、と記載されているが、これは人口が減少するためか。

事務局：

西東京市人口推計調査結果では人口が減少すると予測されており、発生集中量の変化もその影響を受けるものと考えている。

委員長：

資料1のページ4に示される交通施策の進捗と実施効果についてはどのように把握しているのか。渋滞がこの程度短くなったとか、交通事故がこの程度減少したとか、具体的なデータで示すことはできないか。

事務局：

前回計画策定時に実施前のデータを把握していないため、現時点で当時のデータが確認できる項目を除き、効果の把握は難しい。次回までの宿題とさせていただきたい。

委員長：

今回策定する計画では実施する事業について評価指標となる項目の現況のデータを把握し、それに対して何%減少させるなど、わかりやすい目標値を定めることができれば良いと思う。過去のデータを遡って調べるのは大変なことなので、そこには労力をかけなくても良い。

### 議題 (3) 市民アンケート調査結果概要

委員長：

議題3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に基づき市民アンケート調査結果概要を説明。

委員長：

事務局より説明があったが、何か質問はあるか。

委員：

田無駅東側の踏切は既に遮断時間が最小になるように工夫しており、これ以上の改善は難しい状況にあると思われる。市ではどのような改善を想定しているのか。

事務局：

田無駅東側の踏切は既に拡幅整備をした状況にあり、改善してもなお問題が解決していない状況にある。踏切については田無駅東側に対する指摘が多いが、ここに限らず市内全域の問題なので、市内全域での踏切対策を考えなければならないと認識している。

委員：

保谷新道では渋滞が問題となっているのか。

事務局：

保谷駅前の狭い道路が主要な生活道路となっている。ただしこの問題については、現在事業中の都市計画道路が整備されるとかなり改善される。

委員長：

ページ.9ではバス停の環境とバスの運行本数の不満足度の高さが目立つが、ページ.10サービス満足度分析結果では運行情報のわかりやすさの改善が重要となっている。どちらの改善が優先と考えているのか。

事務局：

市内における公共交通の総合満足度を高めるためには、サービス満足度分析の結果に基づき、運行情報のわかりやすさの改善が重要ではないかと考えている。バス停の環境については、満足している人は少ないが、そのことが公共交通全体の満足度に与える影響は比較的小さく、相対的にみて改善の優先度は低いと考えている。

委員長：

バスは到着時刻が不確実であるため、運行情報のわかりやすさについて不満足度が高いのだと思う。バスロケーションシステムを活用している人もいるが、相対的に数は少ないため、わかりやすさを評価できない人が多いのではないか。そのため、アンケートで「どちらでもない」と回答した人が増え、満足度が低くなっているのかもしれない。グラフの数値を適切に評価し、計画策定に反映させていかなければならないと思う。個人的には運行本数は改善項目に挙がるのではないかと考えている。

委員：

バスは運行間隔が18分以上になると基本的に利用頻度が低くなる。利用者数を増加させるためには運行本数の確保は重要だと思うが、田無駅周辺の渋滞や保谷駅前にバスが入れなくなったことにより、運行本数は減少しているのが現状である。バスロケーションシステムの利用を含め、バス会社ホームページへのアクセス数は増加しており、スマートフォンでの利用が増えている。アンケート調査ではそのあたりの実態調査まで踏み込めれば良かったと思うので、今後調査する機会があれば参考にして欲しい。運行本数

の確保は重視すべき項目だと思う。

委員長：

バスの運行本数が多い区間ではバスの行き先がわかりづらい場合もあるので、行き先に関する情報提供も重要である。また、バス会社によりシステムが異なる点についても、利用者にとってはわかりづらい。はなバスを含めバス会社をまたがって利用できるような仕組みがあれば利用しやすいと思う。

委員：

高齢者の移動については、買物よりも通院を把握すべきであったと思う。買物はコンビニや宅配を使う人も増えている。タクシーの需要をみても、朝5時～6時台は中央線駅までの通勤需要で、8時～10時台になると通院需要が多い。高齢者のトリップ数が増加しているので、通院需要は今後も増えていくと思う。駅や幹線道路には路線バスが運行されているので、バスとバスの間をはなバスが繋ぐ運行形態の方が良いのではないかとと思う。混雑する駅につけなくても良い。はなバスの利用者数が増えれば、市の財政負担は減り、増便の検討もできる。同じような考え方でできるだけお金をかけずに施策を実現していくことが重要であり、今後調査をする際には参考にしていきたい。

事務局：

はなバスの今後のあり方に関する意見として受け取らせていただく。市内は医療施設も充実していて、新たに総合病院も建つので、そういうところにどのようにバスを回していくかは非常に重要な話となる。はなバスの検討会議ではルートの見直し等やサービス内容を今後どうしていくかが課題となる。また最近メディアでも大きく取り上げられているが、買い物弱者への対応も問題となっている。この話は福祉施策の面が強いので、庁内関係各課で協議し、方針を定めていきたいと考えている。

委員長：

ある地域にコミュニティバスを走らせる際に、主に高齢者を対象としたアンケート調査を実施した。どの曜日に利用したいか聞いたところ、なぜか木曜日だけ少なく、調べるとその地域の病院は、木曜日が休診だった。利用したい時間を聞くと午前中に偏っており、生活スタイルを崩したくないというのが理由であった。高齢者独自のニーズというものがあると思うので、それを捉えたいのならば別途調査による把握が必要だと思う。

#### 議題（4）基本目標等を策定するに際しての課題

委員長：

議題4について、事務局から説明を求める。

事務局：

資料4に基づき基本目標等を策定するに際しての課題を説明。

委員長：

事務局より説明があったが、何か質問はあるか。

委員：

今回提示されたのは現状からみた課題であるが、上位計画である市の基本構想の中に、まちづくりにインパクトを与えるようなもの開発は位置づけられているか。都で事業している道路があり、東伏見公園は防災公園として位置づけられている。それらの事業のからみで交通を考えていかなければならないと思うが、どのように考えているのか。

事務局：

上位計画である総合計画と都市計画マスタープランは改訂中であり、この交通計画を含め今年度と来年度で改訂される。中間見直しのものであれば、抜本的に改訂されるものもある。交通計画も上位計画と齟齬がない形で作成しなければならないので、計画のすり合わせを本年度末ないし来年度初頭に実施する予定である。また、地域防災計画も考慮する必要がある。東伏見公園については最終的には現在のバス通りがなくなる計画であり、その部分をどうしていくか、その先の交通の流れについてもある程度見込んでいかなければならない。道路網を補完するために調布保谷線が整備されるので、完成後のイメージについても検討していく。

委員：

タクシーも公共交通なので、1の公共交通の中にタクシーも追加してほしい。田無駅東側の踏切については、自転車・歩行者、バス利用者の不満が多い。中央線が高架になったことにより、武蔵境通りでは中央線の踏切で発生していた渋滞が解消され、青梅街道、新青梅街道を頭にする渋滞が多くなった。上石神井駅の西側にも踏切があり、田無駅と同じように問題となっているようだが、バス事業者で何か把握している情報があれば教えてほしい。

委員：

特に情報は把握していない。まだまちづくり検討会という形で検討している段階で、事業計画はこれからになる。周辺踏切についても計画はあるが、連続立体交差や外環道に関連する事業でまだ先の話となる。東伏見公園付近のバス路線については道路形状や信号の設置位置等を踏まえ、利用しやすい形になるよう具体的な検討を進めている。

委員：

運行本数は上石神井駅西側より田無駅東側の方が多い。田無駅北口ではロータリーを出たバスは右折で武蔵境方向から来るバスを止めなければ出られないことが問題である。以前7時半から8時半まで田無駅の踏切を観測したことがあるが、5分に1回開く間隔で、開いている時間は1分程度でした。特急電車以外すべての電車が停車するので、踏切遮断の時間は長い。難しい問題であるが、なんとかしたいと思う。

委員長：

タクシーも公共交通である。バリアフリーについて、視覚障害者の方から駅の中は誘導ブロックが整備されているが駅外への連続性がなく、駅前広場までいったはいいが、

結局、どこにも行けないと言う話があった。利用者の目線で整備することが大切なので、課題の一つとして追加してほしい。

委員：

田無駅東側の踏切から田無小交差点にかけての区間は車重視で歩行者にとっては大変危険である。なぜ一方通行ができないのかと思う。一方通行化の方が早期に対策できるのではないか。

委員長：

限られた道路空間の中で誰を優先するのかという話になる。道路空間の再配分というのは、言うのは簡単だが実施するのは非常に難しい。一方通行化についても、基本は賛成だが自分の家の前はやめて欲しい、というケースも多い。複数の選択肢を用意して、地域にあったもの導入していくことになる。

#### 議題 (5) 交通計画策定の流れとスケジュール

委員長：

議題5について、事務局から説明を求める。

事務局：

資料5に基づき交通計画策定の流れとスケジュールを説明。

委員長：

事務局より説明があったが、何か質問はあるか。

(特になし)

#### その他

委員：

今日の資料の取り扱いはどうすればよいか。

事務局：

今日の資料については、全て公表されるが、今日の会議録を作成して事前に委員の皆様を確認していただき、会議録と今日の配布資料を情報公開コーナーで開示する。公開されるまでの間は取扱い注意という形でお願いしたい。

委員長：

これで第1回交通計画策定委員会を閉会する。