

会議録

会議の名称	第3回 西東京市交通計画策定委員会
開催日時	平成25年8月28日（水曜日） 午前10時30分から午後12時00分まで
開催場所	西東京市保谷庁舎 1階会議室
出席者	委員：青山委員、稲垣委員、上原委員、齊藤委員、関委員、徳永委員、町田委員、大森委員代理秋山様 事務局：松本都市計画課長、小貫主査、広瀬主事、岩見主事
議題	議題（1）「第2回西東京市交通計画策定委員会」における指摘事項に対する対応 議題（2）「施策を展開する上での方針検討」について 議題（3）今後のスケジュール
会議資料の名称	資料1-1 第2回西東京市交通計画策定委員会における指摘事項に対する対応 資料1-2 第2回西東京市交通計画策定委員会会議録 資料1-3 交通計画の方針 資料2 施策を検討する上での方針検討 資料3 今後のスケジュール
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： 議題及び配布資料の確認</p> <p>会議録の公開について 委員長： 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 西東京市交通計画策定委員会設置要綱第7第の規定に基づき、会議録を含め、原則公開で行う。</p> <p>(異議なし)</p> <p>議題1 第2回西東京市交通計画策定委員会における指摘事項に対する対応 委員長： 議題1について、何か質問はあるか。</p> <p>委員：</p>	

資料1-3、ページ12の基本目標5だが、将来的には路線バスとコミュニティタクシーを乗り継げる形にできれば良いと思っているので、ここにもコミュニティタクシーという言葉を入れることはできないか。また、同じようにページ28の黄色でマークをされている部分に路線バス及びコミュニティバスとあるが、そのあとにコミュニティタクシーを付け足してはどうか。

事務局：

この段階では現状の交通機関のことを説明しているので、コミュニティバスと記載しているが、コミュニティ交通という表現に修正したいと思う。

委員：

ICカードを活用した乗り継ぎ割引については、自社同士であればお金をかけて改良すれば可能であり、実施している会社もある。問題は、西武バスと関東バスではそれぞれコード名を持っているが、はなバスのコード名を持っておらず、乗り継ぎバスとしての認識が取れていない。協議検討となっているが、コストの問題もあるので、最初からやらないのなら表現を工夫してほしい。アナログ式で実施する方法もあるが、今の時代には合わないので、先を見据えて調整したものを記載した方がいいと思う。今の段階ではかなりのコスト高なので、自社でも乗り継ぎ割引の導入ができない状況である。乗り継ぎ割引を実施することによって収支が悪化するところも出てくると思うので、記載の検討を考えてほしい。

委員長：

他の自治体でコミュニティバスの運行を複数の事業者が実施してICカードを活用した乗り継ぎ割引を行っている事例はあるのか。

委員：

そのような事例はない。あるのは、紙の回数券でどちらも乗れるという方法である。そもそもワンコインの100円運賃が基本とされていた中で乗り継ぎ制度を導入すると100円を割ってしまう。西東京市は民間バス路線利用者とコミュニティバス利用者の不公平感を無くすために150円に値上げしたのに、運賃で乗り継ぎをして割引というのはどうかと思う。今ある最低ラインの運賃にするというよりは、全線で使える定期券を発行するなどの方がいいと思う。

委員長：

路線バスが片道210円、往復で420円から450円程度と考えると1日乗車券は500円か600円なので、乗り継ぎ利用者には1日乗車券を利用してもらおうという考え方もあると思う。ただICカードに1日乗車券を導入するとなるとシステム上、コストの問題もある。可能性も考えて検討するのがよいという話だがどうか。

事務局：

ページ12のバスの乗り継ぎの利便性（運行ダイヤ、乗継ぎ運賃）となっているが、このカッコ内を方針の中では削除して、今後、施策を検討する上での方針検討のところで、今、ご意見いただいた内容はどれくらいの負担になるのか、事例などを検討し、実

現の可能性があるならそちらの方に記載したい。

委員長：

運行ダイヤは、基幹となる路線バスにはなバスが時間を合わせるということ。運賃は、はなバスとして検討しなければならない。別の話になるがひとつの路線バスを西武バスと関東バスが共同運行しているので、どちらの1日乗車券を購入しているかによって、次に来るバスに乗車できるのか、乗車できないのかが決まるという問題がある。

委員：

都心の方に行けばいろんな会社があり、狭いエリア内で3社のバスが走っていたりする。1日乗車券を買って回りたくても、4社分買うわけにはいかない。バス会社がコミュニティバスのコードを持つためには費用がかかる。ICカードの導入はお客様の利便性向上になっているが、バス会社の負担が大きく、利用率が低いところで導入し失敗したと思っている会社もある。

委員：

アナログで対応する方がコストもかからず現実的かと思う。

委員：

駅にバスを増やすのは限界だと思うので、現在運行しているバスの乗車率を高めてもらうことが大事。いったい何を目的にするのかということ。例えば新町から田無駅へのバスを増便しても利用者数は増えないと思う。空バスが増えるのは一番無駄なことなので、乗車率をいかに高めるかということになってくる。乗車率が高いところはICカードを導入しても採算が取れるということだし、本数を増やして利便性を高くすると車内の乗車数が減ってしまう。逆に路線バスが走っているところは採算が合っているから走っている。ただコミュニティ交通の場合、採算は合わないが、利便性を取るという形なので、そこら辺はさじ加減になるが、資料1-1.3の意味が本当によく分からない。なぜ3にこだわるのかと思う。これから人口減少時代なので、幹線の本数を増やすよりは、乗車率を高くすることが大事だと思う。

事務局：

資料1-1.3の保谷と田無間については、バスの便数を増やすだけでなく渋滞のポイントもあるので走行環境の改善等を含めて検討していきたいということが1点と、池袋や吉祥寺へ買い物に行ってしまう方々になるべく田無等で消費していただき、都市の経営を安定させることが必要だと考えている。交通計画は都市計画マスタープランの下位の計画になるので、上位計画を受けて都市構造の構築を支援する形となる。

委員：

産業マスタープランにその話は記載されていないので、整合性がとれないと思う。都市計画といっても産業計画の方が動かないとダメだと思う。その点についての整合性を見てもらわなければならない。私は産業マスタープランの方でも同様の発言をしている。どちらが突出しても仕方がない。交通の利便性が高いから買い物に行くかということ、行かない。まずは買いたいものがあるから行くので、考え方が逆だと思う。産業マ

マスタープランとの整合性があればいいと思うが、交通を便利にしても買いに行かないと思う。だからその前提を変えて議論していかないといけない。便利になったから買い物に行くという時代ではない。だからイオンへ行くバスは混んでいる。順番が逆で、行きたい人がいるから増便するのであり、行きたい人がいないのにバスを増やしても無駄。それよりも危ない交差点を直す方が重要かと思う。安全性も重要で、むしろバリアフリーの優先度が高いのではないか。

事務局：

保谷と田無については、先ほど話していた産業マスタープラン、総合計画や都市マスタープランとの整合を考えて検討したい。

委員長：

魅力ある目的が発生しないと、どれだけ交通網を整備しても駄目なのではないかということ。一方で立派なものを作っても、そこには不便だから行きたくないという言い訳をされたくないから交通網を整備すべきということもある。同時にきちんと考えることが必要である。

委員：

例えば、こもれびホールの利用を活性化するために こもれびホールを目指して路線を作るという話ならあり得ると思う。

委員長：

交通の枠の中では収まりきらない課題がいろいろあると思う。魅力的なものにしていくために、整合性を図っていくことが必要である。地域公共交通会議の方で具体的な路線の見直しをしていく時には、きちんとしたデータで乗車率がどのくらいかを把握した上で、各方面と連携をとらなければならない。

委員：

新町の生活圏は田無ではなく、歴史的にも地形的にも武蔵野市である。旧保谷市のときは田無市と武蔵野市に挟まれていたが、田無市に向かうにはサイクリングロードの馬蹄形の形が非常にバリアになっていた。それから田無に向かう途中にある石神井川のあたりは大きな谷になっている。下りは楽だが、上りは自転車を降りて押さなければならないくらい大変なので、住民はベビーカーや荷物を持ちながら上るのは大変だと思う。西東京市の計画で前提に西東京市は概ね平坦な地形とあるが、とんでもないことでそれは違う。新町は田無方面に行くとき、そんなバリアを越えて行かなければならないため、フラットに整備されている中央線の武蔵境、三鷹、足を伸ばして吉祥寺へ行ってしまふ。西東京市新町というのは、地形が邪魔をして、蹴り出されている気がする。電話番号の市外局番も（0422）で他の地域と異なっている。この感覚で西東京市交通計画の話をしていても新町にとって縁遠い話だという気がする。田無の駅前に向かってバリアを越えていけるような楽な道ができたらと思っている。地形の問題に加え畑が多いので行き止まりが多いが、1時間に1本の路線ではなく、もう少しシャトル感覚の路線があれば良いと思っている。交通手段のない過疎化した地域の交通の充実についての議論も忘れないでほしい。

事務局：

新町付近の水道道路の下には水道管が入っており、その上を車両が走ることによって場所によっては水道管が破裂する可能性があるため、盛り上がっているのが現状である。石神井川から田無駅については距離が比較的短いので、勾配は若干急であり、そのような事情については認識している。加えて田無駅南側は比較的道路が狭く、そこに歩行者、自転車、自動車が錯綜している状況なので、対策を検討していかなければならない。今後、都市計画道路を整備していくことによって、歩きやすい、通りやすい道路整備をしていきたいと思っている。

委員：

水道道路には飛び出し防止の柵とか杭が多くあり、あれが邪魔をして通行しにくい。あの杭と柵を使いすぎているのではないかと思う。バリアフリーを考えた方が良い。

事務局：

水道道路自体、通称サイクリングロードになっていて、こちらも都市計画道路の区域で、西3.4.1という都市計画道路となっている。現在、吉祥寺方面から五日市街道までは車道として整備されており、水道管等の絡みもあるが、今後は都市計画道路として整備する地域である。ただ、縁道として一定の役割を担っている現状から、今後、車道に転換していけるのか、あとは現実的な水道管の問題もあるので、地域住民の意向によって変わってくるかと思う。

委員長：

それぞれの地域に各論があり、その中でも具体的な課題や問題、要望があると思う。今回策定するのは市の全体的な計画なので地域の細かい所まで考えるのは難しいと思うが、この計画を元にして議題を進めていく中では、それぞれの地域の現状を踏まえて作り上げていく仕組みを作り、きちんと情報共有できるようにしてほしい。

委員：

地域性については平面的に見るのではなく、立体的な観点で、高低差についても考えなければならない。高低差のあるところの多くは道が狭く、逃げ道がない。柳沢駅前もそうである。資料にそういった文言を追加し、先ほど水道管のように絶対に変えられないものを落としていくことが必要である。同じ西東京市の政策でも、平坦な地域の道路だけがきれいになっていくと不公平感を持つ人もいる。道路をつくりバスが走るまでには、何年もかかる中で、平成25年は高低さを含め、地形を考えて議論をしたというステップにして、次の段階に上げていくようにした方が良いのではないか。まずは基礎固めの資料が大事だと思うがどうか。

事務局：

ご意見を踏まえ、記載できることは検討させていただきたいと思う。

委員：

基本計画の冒頭に西東京市は地形がほぼ平坦な地域だと書いてあった。これは書きす

ぎだと思ふ。

事務局：

西東京市全域で見るとそのような表現になってくる。通常どの地区もそうだが、河川のあるところは低地になっているので、そこには必ず勾配がある。西武新宿線より北側は比較的平坦な地形であり、勾配があるのは田無駅の南部地域、東伏見の南側もそうだが、石神井川流域になる。

委員長：

資料の中に、今後は地域の人が地形に応じて議論を展開していく、という文言を入れることができれば良いと思ふ。

議題2 施策を展開する上での方針検討について

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施策を展開する上での方針検討についてを説明。

委員：

資料1-3のページ3についてだが、田無駅は自転車事故が多くなっている。なぜかという資料2のページ19にあるが、駅前ロータリーの真ん中に横断道路がある。西武バスが乗客を降ろしてから発車しようとする目の前に横断歩道があり、横断歩道を2つ回らなくてはいけない不思議な道路となっている。これはとても危険で、普通ロータリーの真ん中を通すことはない。今後、セグウェイが出てきたときのことを考えて、そこを閉じた方がいいのではないか。他の駅では真ん中を通していない。田無に関しては歩道の横に噴水がありとても危ない。横断歩道のタクシーの前を自転車がずっと通っている。だから田無駅は自転車事故が多い。駅前の動線が悪い。バスの乗客を降ろして、歩道で止まって、もう1回歩道を渡って、また歩道で止まって渡って、3箇所も止まるので定時性を確保できない。バリアフリーからの観点も悪い。交通安全とバリアフリーから見て、真ん中の横断歩道は取った方がいい。横断歩道の見直しを考えた方がいい。

委員長：

田無駅のロータリーについて、運営上の観点でなにか問題はあるか。

委員：

使いにくいと思うが、今の構造では仕方がないと思う。リビン西側に新しい道路が整備されたので以前よりは良くなった。

委員長：

そもそも自転車で走っていいところかという議論もあると思う。移動制約者、高齢者、視覚障害者、車椅子の方等が利用したときについてはどうだろう。私の意見だが、

自転車の事故というのはロータリーの構造もあると思うが、そもそも田無駅に自転車が集中する地域だということで、ロータリーのみならず他の生活道路における見通しの悪い交差点での出合頭事故、生活道路から幹線道路に車が出るとき、幹線道路を走っていた自転車と事故になるということもあるので、自転車事故の発生状況を押さえて考えなければいけない。あと三鷹駅北口が少し変わり、横断歩道がなくなった。遠回りを強いられるのが高齢者サイドからすると大変である。それぞれの立場から折り合いをつけてもらいたいと思う。

事務局：

その通りだと思うので、そういった記載をして検討したいと思う。あとバリアフリーの問題については、基本方針8に拠点駅における総合交通環境改善の推進という項目があり、最終的にはそこでバリアフリーそのものを解決するために、駅の中の再配置等も含めて検討したい。

委員長：

基本方針8については次回説明していただく内容となる。基本方針1にある防災経路の話については、東京都との連携が求められる。西東京市だけでなかなか対応できないと思う。

事務局：

現在、第3次事業化計画ということで平成27年までの計画があり、その中でどの路線を優先的に整備すべきかということが定められている。今後、平成28年度から第4次事業化計画が新たに策定される予定である。その第4次事業化計画の中でどの路線が優先整備路線に指定されるかについては、今年度から東京都と西東京市、近隣市を含めた東京都内全域で平成28年度以降の10年間の計画を検討するという状況になっている。その中で西東京市の立場として東京都を含めた近隣自治体と協議をして、より効率的な道路整備に向け、優先度の高い道路を選定できるように協議したい。

委員長：

複数の市に跨ることになってしまうと、なかなか調整が難しくなる。他にコミュニティタクシーについて何か意見はあるか。

委員：

ページ16のコミュニティタクシーの導入について、小平や国分寺、国立の事業者と先日も検討した。デマンド型乗合交通は、武蔵野、三鷹で導入しようとしているが、どちらかというと田舎でやるもので、都内でデマンドは合わないと思う。西東京市は都心型のバスが発達しているので、検討するなら定時定路線型がいい。場合によっては定時定路線で、バス停は100メートル、200メートルごとに設置して乗車をするが、降りるときだけは例外にする方法もある。デマンド型の記述は参考程度にした方が良いのではないか。

委員：

デマンド型について三鷹市と武蔵野市はそれぞれ地位公共交通会議で別々に議論をし

ている。武蔵野市側は市内の交通不便地域は既に解消されているという考えで、デマンド型を導入しても一般タクシー利用者がデマンド型転換するだけで、事業者側のメリットがどこにあるのかとなると、単純に朝と夜のラッシュ時を除いた昼間の時間帯に余ったタクシーをどう利用するかという話で、それはおかしいという話になった。では看板はどうするのかというと看板は取り外しができるようにマグネット式、ではどのタクシーが参加してくれるのか、どのタクシーがいいのか分からない。これは規制緩和ではないが、あまりにも乱暴なやり方。地方の交通不便地域で導入されているデマンド型乗合タクシーとは異なり、事業者は完全にオフピーク時の車両活用を目的としている。最近の武蔵野市地域公共交通会議ではその議題について触れていない。コミュニティタクシーを考えるよりも駅前のバリアフリーの整備をきちんとした方がいい。柳沢駅で自転車事故について記載がなかったが、実は柳沢駅の自転車事故が多く発生している。幅の狭いバス通りなので自転車事故がかなりある。バス事業者は把握している話だが統計に出てこない。多くが自転車に関わる事故なので、自転車に対する対策を早くとらないと事故が増えると思う。バリアフリー整備をここまでしたが、その整備範囲を過ぎると突然道がなくなる。それからよくあるマウントアップ式のパターンで歩道を整備するとき、マウントアップはバスから降りるときはちょうど良いが、車椅子側からすると山になっているので不便。一部分だけ盛り上がっているとそれはバリアフリーにならない。今の西東京市の車道幅が4メートルなので、早めの対策をお願いしたい。せっかく委員会を作ったのだから一度、委員が現地に足を運び検証してみて、その結果を市民に投げかけてみたらいいと思う。

事務局：

検討させていただき計画の方に反映させたい。

委員長：

この場でバリアフリーをたたいて終わるのではなく、基本方針を定めた上できちんと現場を見て検討していくということも大事かもしれない。デマンド型乗合交通は他の交通手段に比べ便利なので、受益者側からすると導入してほしいと思うが、予約システムなどでコストがかかることも事業者側は危惧しているのだろう。田舎で集落が点在しているような地域では全てを路線で結ぶことは現実的ではないので、必要なところだけ繋いでいくことがデマンド交通の考え方。書き方を注意しなければならない。

事務局：

これだけ路線バスがあり、鉄道があるので、定時定路線型でないと難しい、単純なデマンド型というのは不可能に近いという認識を持っていた。ただし、三鷹市の場合は事業者が独自にやるということで、行政支援を受けないので法的には可能である。行政支援を受けていると路線バスや鉄道、タクシーと競合をしてはいけないのが原則であるが、三鷹市の例だとそこがクリアになるので事例として挙げた。いろいろ意見をいただいたので、現実的にできそうなものを中心に記載する方向で検討したいと思う。

委員：

都市部におけるデマンドと書いてあるので、実施することになったとき手を挙げる事業者がいらないと思う。混乱するものを記載するのはいかがなものかと思う。

委員長：

もし記載するなら山間地域での導入事例を挙げれば良いと思う。バリアフリーに関しては誘導ブロックの話に戻るが、これは一例として出しているのだと思う。設置箇所には確かに連続性があるように見えるが、本当にブロックが繋がっているのか、そういった細かいところの課題もある。確認だが、事業化への方針と書かれて黄色のラインが引かれているが、これをまとめていくのが軸で、それに情報の肉付けをしていくということではないか。

事務局：

最終的に交通計画という冊子になるが、今日、示したものの全てが記載されるわけではなく、検討をして、最終的に結論を記載するような形になる。ただ結論だけだと理解できないものについては、途中の経過、説明できるような文言等を載せる。今日説明した資料1-3のスケジュールは資料3のスケジュールでいくと、7. 具体的な交通施策の検討にあたる。本日議論したのが、施策を展開する上での方針検討ということで、これは施策の半分ぐらいまでしか今日は示していないが、残り半分を次回、検討して最終的に基本計画の策定ということで、これが公開される冊子として残る。それをまた検討していただくことになる。

委員長：

これで第3回交通計画策定委員会を閉会する。

以上