

## 令和3年度第3回 府中市地域公共交通計画策定検討部会 会議録（要旨）

- 開催日時 令和3年12月17日（金）  
午前9時30分から午前10時50分
- 開催場所 府中駅北第二庁舎3階小会議室
- 出席委員等 7名（名簿順）  
岡村敏之委員、榎本聡委員、篠田貴宏委員（代理：宮本敏行 氏）、  
早田俊介委員、小泉裕樹委員、平野景一委員、松村秀行委員
- 欠席委員 2名  
齊原潤委員、小宅肇委員
- 事務局  
高橋都市整備部次長兼計画課長、松本計画課交通企画担当主幹、  
國分計画課長補佐、浅見計画課交通企画担当主査、荒井計画課事務職員
- 傍聴者 なし
- 議事次第
- 1 開会
  - 2 協議事項
    - (1) ちゅうバス事業の評価検証等について
  - 3 その他
  - 4 閉会

## 会議概要

### 事務局

それでは定刻でございますので、ただいまから府中市地域公共交通計画策定検討部会を開会していただきたく存じます。開会に先立ちまして、都市整備部次長の高橋よりご挨拶申し上げます。

### 事務局

委員の皆様、おはようございます。本日はお忙しい中、また、足元が悪い中お集りいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の主な議題は、本市のコミュニティバスである「ちゅうバス」事業の評価検証となります。委員の皆様より貴重なご意見をいただければと考えています。どうぞよろしく願いいたします。

### 事務局

お手元に当日資料をお配りしておりますので、確認をさせていただきます。

(当日資料の確認)

### 事務局

以降の議事進行につきましては、岡村部会長にお願いしたいと思います。それでは、岡村部会長よりお願いいたします。

### 部会長

ただいまから、令和3年度第3回府中市地域公共交通計画策定検討部会を開会いたします。はじめに、本日の委員の出席状況について、事務局から報告をお願いします。

### 事務局

(齊原委員及び小宅委員の欠席並びに篠田委員の代理として京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部の宮本氏が出席する旨報告)

### 部会長

続きまして、傍聴者の有無について事務局から報告をお願いします。

### 事務局

(傍聴希望者がいない旨報告)

### 部会長

それでは、次第2「協議事項」に移ります。資料1について、事務局より説明をお願いします。

### 事務局

(参考資料及び資料1に基づき詳細説明)

部会長

この件について、ご質問等はございませんでしょうか。

(委員からの質問や意見等なし)

部会長

それでは、続いて資料2について説明をお願いします。

事務局

(資料2に基づき詳細説明)

部会長

資料後半の利用区間の重複などが考察されている部分について、事業者から見て現状の利用の感覚と同じかどうかや、データから読めないがこのような実情があるといったご意見をいただくと、今後の再編の検討や、次回以降で議事になるであろう他の路線バスや鉄道との役割分担という観点から、議論ができると思います。

なお、確認ですが、資料2の9ページ「ちゅうバス利用実績をもとにした市中心部への移動者数」にある、市中心部への移動割合である30%は、中心部に着いた人の割合であり、中心部から戻る人は含まれていないということかと思えます。そうであれば、算出された「市中心部への移動者数」をさらに2で割る理由は何でしょうか。

事務局

21ページのOD表をご覧いただくと、例えば、多磨町ルートにおいて、府中駅で降車した方は108名、府中駅で乗車した方は118名となっています。一方で、ちゅうバス利用実績においては、往復で利用した場合、乗車と降車がそれぞれ別カウントになります。今回は、府中駅にちゅうバスで向かう人数をカウントしているので、2で割っています。

部会長

利用者アンケートをもとにした全移動者数1,836人/日と、ちゅうバス利用実績をもとにした全移動者数5,333人/日は、どちらも全移動者数を表しており、同じ考え方です。よって、その約3割が市中心部への移動者であるというところまではよいのですが、2で割る必要はないと思われれます。

事務局

この箇所の算出方法及び数値については、再度精査いたします。

委員

5ページのグラフで、全体的に買い物での目的が多いことや、四谷六丁目ルートでは通勤での目的が多いことが示されています。これを2ページに整理されているちゅうバスの導入目的に照らすと、買い物目的が多いことは目的に沿っていますが、通勤目的が多いことは目的から少しずれているとも考えられます。導入目的と調査結果のつながりについて事務局の考えがあればお聞かせください。

事務局

交通不便地域の解消のために各地域にちゅうバスを通したことによって、結果的に通勤でちゅうバスを利用する人も増えていると考えられます。

また、特にご指摘のあった四谷六丁目ルートに関しては、四谷エリアに物流倉庫が新設されたことにより、通勤目的の利用者が突出して多くなったものと推測しています。

#### 委員

11ページに利用者の満足度から見た課題等が挙げられています。優先的課題領域のところにある「時刻表どおりの運行」などについて、利用者のニーズとしてはそのとおりだと思うのですが、物事の表と裏として、このような課題がある代わりに得られているメリットもあると思います。例えば、ルートが長く府中駅まで時間がかかる一方で、きめ細かなルート設定が出来ていると考えることもできます。現状の課題を解決することで新たに生じる課題がないか、相関関係を意識する必要があると思います。

また、1ページ目にある評価検証の流れに沿って議論していくにあたって、どこかのタイミングで前提条件を整理する必要があると考えます。例えば、他市では「車両台数を増やさない」ことなどを前提としているところもあります。

#### 部会長

現時点で担当者レベルの感覚でも良いので、事務局の考えがあればお願いします。

#### 事務局

アンケート調査などの結果で見えてきた課題、例えばちゅうバスと路線バスの重複といったことについては何らかの対応が必要と考えています。まずは計画策定に向けて協議会等で議論をしていただきながら、将来的な公共交通ネットワークの在るべき姿を整理していきたいと思いますので、特定の前提条件は今のところありません。

#### 部会長

ちゅうバスの補助額等については、一人あたりの数値に換算していくと、また違う結果が出てくることが考えられます。そのような算出を進めると、シルバーパスも含めた通常の路線バスの一人あたり平均運賃と、ちゅうバスの一人あたり運行経費はそこまで変わらないという結果になることも考えられます。先の話になりますが、色々な考え方ができるので、そのような数値も整理しながら今後の公共交通サービスを検討していく必要があると考えます。

#### 部会長

ちゅうバス利用者アンケート調査で、駅に着いてからさらに別の交通機関に乗り継いでいるのか、あるいは駅が最終目的地なのかといった、ちゅうバスと他の交通機関との乗継状況は把握しているのでしょうか。

#### 事務局

利用者アンケートにおいて他の交通機関への乗継状況に関する設問を設けており、分析は可能です。

#### 部会長

計画策定にどの程度活かせるかは分かりませんが、ちゅうバスが市内で完結する移

動に使われているのか、あるいは鉄道等で市外まで移動する場合の手段として使われているのかということは、利用状況の把握としては重要だと思います。

また、ちゅうバス全体の課題は今回の資料で整理されていますが、今後検討する公共交通ネットワークやサービスの在り方、運賃等の観点からも、問題点や課題の整理を進めていただきたいと思います。

なお、路線バスとの重複区間に関する資料などに記載されている、一日当たりの利用者数については、アンケート回答結果に基づく数値なのか、実際の利用者数なのか、コロナ前の数値なのか否かを明記してください。

#### 事務局

資料の数値は利用者アンケートの回答数になっています。

#### 部会長

そうであれば、ルートごとにそれぞれ何倍すれば実際の数値に近づくという計算が可能だと思いますので、四谷六丁目ルートや北山町循環などの重複区間における役割分担を議論する際には、具体的な数値の整理をしていただくとよいと思います。

また、運賃について議論するための分析と考察も必要です。今の時点で議論する話ではないですが、必ずしも均一運賃でなければならないということではありませんので、少し時間がかかっても府中駅まで直行したいというニーズがあるのであれば、短距離の移動の場合の運賃と差をつけるなど、受け入れてもらえるかは別として、可能性としては考えられます。

利用の多い区間や少ない区間、ルートの効率性については今回の資料で概ね把握できるので、具体的な課題として提示していただくと次回以降の議論につながると思います。

なお、重要度と満足度の関係性はどのルートも概ね共通で、一部のルートでは定時性の課題があるということですが、個別の意見としては、車内の混雑に関するものがある程度見られます。検討するかどうか否かは別として、コミュニティバス車両を小型から中型にするという例も実際にありますので、少なくとも検討の対象にはなり得ると思われれます。混雑状況についてデータによる把握は可能なのでしょうか。

#### 委員

資料1の7ページに各停留所の通過人数が記載されています。

#### 事務局

このグラフは時間帯ごとの累計値になっており、波の大きな箇所は利用が多いことから車内人数も多くなっていると思われれます。

#### 部会長

ちゅうバス乗降者数調査ではカウントできなかった時間帯があるので、推計値を含めてでも構わないので、利用の多い便や時間帯について具体的な数値があるとよいと思います。このグラフでは時間帯ごとの1便あたり人数の累積になっていますが、この区間のこの時間では何人乗車しているなど、定期的に混雑する区間や時間帯がより把握しやすい整理ができないのでしょうか。

委員

1便あたりの平均値をとって、時間帯ごとの折れ線グラフにするとよいのではないのでしょうか。なお、雨の日と晴れの日、平日と土日祝日で利用状況が大幅に異なるので、どれを基準に整理するかという問題もあります。バス事業者では、晴れの日を基準にしています。

ただ、感覚としては、ちゅうバスについては混雑によって乗車しきれないという状況はほとんどありません。

部会長

やはり1日1便あたり何人という示し方が直感的に分かりやすいでしょうか。累積だと路線全体の傾向がつかめるので、贅沢を言えば便ごとの利用者数と両方あるとよいです。

1か月の平均でどの程度利用されているか、個別の便がどの程度利用されているか、どちらも重要なことですので、事務局でデータが整理できそうか検討してください。

事務局

データが整理できましたら、委員の皆様にご確認をお願いしたいと思います。

部会長

その他にご意見等はないでしょうか。

それでは、「3 その他」についてご説明をお願いします。

事務局

次回の協議会については、1月21日(金)10時から行います。前回と本日の部会で協議した内容を報告させていただく予定です。次回以降の部会は、2月末に開催し、地域公共交通計画の方向性について協議を行う予定です。

部会長

それでは、本日の議事はこれで終了です。ありがとうございました。

以 上