

令和4年第1回 府中市地域公共交通協議会会議録（要旨）

開催日時 令和4年9月27日（火） 午後2時から午後3時25分まで

開催場所 府中市役所北庁舎3階 第1・2会議室

出席委員等 19名（名簿順）

森本章倫委員、岡村敏之委員、榎本聡委員、篠田貴宏委員、岩澤貴顕委員、
早田俊介委員、古谷弘文委員、小宅肇委員、平野景一委員、
清家裕之委員（代理：田中氏）、鈴木淳委員（代理：中川氏）、
飯箸俊一委員（代理：田中氏）、松村一秀委員、小町篠委員、野田和彦委員、
河井文委員、北村のぞみ委員、林田あゆみ委員、松村秀行委員

欠席委員 1名（名簿順）

堀木智浩委員

事務局

高橋都市整備部次長、小林計画課長、松本計画課交通企画担当主幹、
國分計画課長補佐、山下部計画課交通企画担当主査、小野崎計画課主任、
荒井計画課事務職員

傍聴者 0名

議事次第

1 開会

2 議題

報告事項

ア これまでの議論の振り返り

イ 地域公共交通計画の基本的な方針等に関するオープンハウスの
開催結果

ウ 基本的な方針等の一部修正について

協議事項

評価指標、施策の方向性の検討について

3 その他

4 閉会

会議概要

事務局

ただいまから、第1回府中市地域公共交通協議会を開会させていただきます。
開会に先立ちまして、都市整備部次長の高橋よりご挨拶をさせていただきます。

事務局

委員の皆様、こんにちは。都市整備部次長の高橋でございます。本日はお忙しいなかお集りいただきまして、誠にありがとうございます。

地域公共交通計画の策定に向けて、委員の皆様より貴重なご意見をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいいたします。

事務局

それでは、本日の資料の確認をお願いします。

(当日資料の確認)

事務局

なお、人事異動により一部の委員について変更がありましたので、新任の委員より自己紹介をお願いいたします。

(新任委員の自己紹介)

事務局

続きまして、事務局の自己紹介をさせていただきます。

(事務局職員の自己紹介)

事務局

以降の議事進行につきましては、森本会長をお願いします。よろしくをお願いします。

会長

ただいまから、令和4年度第1回府中市地域公共交通協議会を、開会いたします。
まず、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

(堀木委員の欠席並びに、清家委員の代理として国土交通省関東運輸局東京運輸支局運輸企画専門官(輸送担当)の田中氏、鈴木委員の代理として国土交通省関東運輸局東京運輸支局運輸企画専門官(総務企画担当)の中川氏、飯箸委員の代理として東京都都市整備局都市基盤部交通企画課の田中氏が出席する旨報告)

会長

つづきまして、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

(傍聴者がいない旨報告)

会長

それでは、事前にお配りした次第に従いまして議事を進めます。

次第2「議題」の(1)「報告事項」でございます。「ア これまでの議論の振り返り」、「イ 地域公共交通計画の基本的な方針等に関するオープンハウスの開催結果について」、「ウ 基本的な方針等の一部修正について」、それぞれ事務局より説明をお願いします。

事務局

(資料1及び説明用スライド1に基づき説明)

会長

ありがとうございました。ご質問やご意見がありましたらお願いいたします。

アンケート調査を見ると、概ね皆様にご理解いただけていると考えられます。ご意見等が無いようでしたら、報告事項について了承といたしますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

会長

ありがとうございます。それでは続いて、協議事項「評価指標、施策の方向性の検討について」です。事務局としては、計画目標ごとに説明と質疑を行いたいとのことです。

それでは、事務局より説明をお願いします。

事務局

(説明用スライド2に基づき、計画目標1について説明)

会長

説明が終わりました。

計画目標1について皆さまの方からご質問やご意見はございますか。

委員代理

確認させていただきたいのですが、説明用スライド2の12ページ「地域公共交通ネットワーク再編計画」を事業として書かれていますが、こちらは法定計画ではなく任意の計画という理解でよろしいですか。

事務局

現時点では任意計画ということで予定しています。

委員代理

ネットワークの再編は地域公共交通活性化再生法上の特定事業で言うと利便増進事業が該当してきますが、もし法定計画ということになると、地域公共交通計画の中でも特定事業として明記しなければならないのでご注意ください。

委員

目標1の行動目標 はよく理解できるのですが、その評価指標がなぜ「けやき並木通りの休日の歩行者交通量」なのかというところが疑問です。市役所へのアクセスであるとか、フォーリスにも子育て世代の包括支援施設ができましたので、休日だけでなく平日の利用も十分考えられます。ここでなぜ休日限定するのかわからないので、ご説明いただきたいと思います。

事務局

この指標の設定については、先ほどご説明させていただいた通り、第7次府中市総合計画の施策60の指標と同指標としているところです。総合計画の中で、中心市街地の回遊性を高めるといふところの指標が休日限定されておりますので、総合計画の指標を引用する形で設定していますが、委員ご指摘の通り、平日の歩行者交通量等も指標管理の中で必要になってくるかと思っております。本指標にするか参考指標にするかは別として、平日の歩行者交通量も把握できるような形で検討を進めていきたいと思っております。

会長

この指標は非常にシンプルな形で示されていますが、歩行者の交通量は、一つの観測地点が増えれば全体的に増えるというような相関がとれている場所もあります。代表指標として見る場合には、その周辺との関係もちゃんとチェックしますというような記載が必要だと思っております。

全部の路線すべてチェックするのが正しいのか、代表指標として一定の関連性を得られているかを確認するかはご検討いただきながら、平日の歩行者交通量を含めて精査していただければと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

委員代理

念のためですが、目標1行動目標 の指標として、1日当たりの公共交通利用者数ということで記載がありますが、施策としてネットワーク再編などの効率化という方向性が出ていますので、全体の利用者数というよりは、例えばバス1便当たりの輸送密度などを設定されるのも良いのではと思われました。

事務局

輸送密度等についても、事務局の方で数値が把握できるようであればそちらを用意し、参考指標等にするか検討したいと思うのですが、現状で輸送密度に関する情報を収集する方法が無いので、交通事業者様と調整させていただいて検討していきたいと思っております。

会長

輸送の頻度で割り算しないと輸送密度が出てこないの、市と事業者で連携してデータを共有していただくと良いかと思っております。

目標1についてはよろしいでしょうか。

それでは、目標2のご説明お願い致します。

事務局

(説明用スライド2に基づき、計画目標2について説明)

会長

ありがとうございました。

それでは、目標2につきまして皆さまの方からご質問ご意見があればお受けしたいと思います。

委員代理

資料2の整理表がそれぞれ目標に対応していると思いますが、整理表2下段の交通空白不便地域の人口割合の話について、この数値を減らしていく手段として、コミュニティバスや民間バスを増やすということは施策として考えられると思いますが、コミュニティバスならわかりますが、民間バスを走らせるとなると不便地域では採算が取れないという話になってくると思います。

バス停からの距離に応じた交通不便地域だけでなく、これをカバーするために、例えば他の箇所の施策にもあるシェアサイクル等の新たな交通手段の検討により、新たな交通手段を含めたカバー率とすることも考えられます。立地適正化計画の策定による居住誘導を図る等であればわかりませんが、どのようにこの目標を達成していくのが気になりました。

事務局

こちらの交通空白不便地域の人口割合については、国交省の地域公共交通計画策定の手引きにおいて推奨指標とされており、この推奨指標をどのように入れていこうかと考えた時に、前年度の議論の中でバス交通空白不便地域を示しておりましたので、この資料ではバスに限った形で交通空白不便地域の人口割合を計算しているところです。ただし、ご指摘の通り、コミュニティバスのルート等の変更等だけでこの割合を基準値以下にするというのは中々難しいところがありますので、新たな交通手段等を含めて最終的には空白地域等が減っていくような指標設定にできないか今後検討させていただければと思います。

会長

説明用スライドの25ページを出していただけますでしょうか。

中川委員代理からご指摘を頂いた点について、施策5として「地区内交通を支える最適な移動手段の検討」があり、ここにおそらく自転車も含めた色々な交通手段を活用する取組みが入っていると理解しているのですが、そのような理解でよろしいですか。

事務局

施策の方向性にも記載の通り、多様な輸送手段を検討するというにしています。この施策と指標が合っていないというご指摘だと思いますので、指標の方の修正を検討した方が良いかと認識しております。

会長

そうですね、この状態だと、例えばシェアサイクルを入れても指標は変わらずということになるため、この点については工夫してください。

ほかにいかがでしょうか。

委員

今の話に関連して、この指標については、難しいですがなんらかの検討をする必要があると思っております。

また、説明用スライド2の24ページところで、文章の問題にはなるのですが、「公共交通空白・不便エリアが増加しないよう」とありますが、空白・不便エリアと現状の定義で言ってしまうと、再編によって場合によっては見かけ上空白・不便エリアは増加することはあり得るが、それを補ってあまりあるような手段を何らか検討しますという趣旨なので、この文章についても誤解のないような工夫をしていただければと思います。

事務局

施策の方向性の文章についても、検討いたします。

会長

他にご意見がなければ、次の目標に入りたいと思います。
では目標3についてよろしくお願い致します。

事務局

(資料に基づき、計画目標3について説明)

会長

ありがとうございました。

コロナ前のデータから利用者は2割ぐらい減っているのではないかと想像していますが、その影響をどのくらい考えて将来値を推計するのか、少し議論が要ると思いますので、次回は目標値を設定した考え方を明示していただくと、我々としても理解しやすいと思いました。

ほかにいかがでしょうか。

委員

説明用スライド2の28ページ「中心部以外の各駅の鉄道利用者数」で、分倍河原駅が突出して利用者数が多いですけれども、JRの分倍河原駅と京王線の分倍河原駅は、乗換駅のため両方使っている方がいらっしゃいます。それは両方にカウントされているのかどうか、そうすると必然的に人数が増えてしまいますが、確認したいと思います。

○事務局

28ページの表に記載のJR分倍河原駅がグラフの一番下の方の青で、京王線の分倍河原駅の利用者がその上のグレーの位置にあります。こちらは各鉄道事業者様のホームページ等で掲載されているデータをそのまま数値として入れており、右側の注記に書かせていただいた通り、JR様についてはホームページで公開されている乗車人員の2倍とし、私鉄の乗降人員と同程度になるよう設定しています。

乗り換えで利用される方がどのようにカウントされているかについては答えを持ち合わせていないので、後で確認させていただきます。

○会長
よろしいですか。
鉄道事業者様からコメントありますでしょうか。

○委員
弊社は分倍河原駅で購入された定期や定期外の集計で算出しています。

○委員
当社は乗降人員ということで、JRさんとデータのとり方は微妙に違いますが、基本的には一日平均で乗降人員を出させていただいています。
乗換については、それぞれ違う会社で購入していただいております、その内どれだけが乗換かという詳細は捉えきれないため、南武線、京王線それぞれ別の合算となっています。

○会長
数字の読み方は右下にも書いてありますが、混乱が起きないように説明を加えるなどお願いします。

他にはよろしいでしょうか。無ければ目標4に移りたいと思います。
それではよろしく申し上げます。

○事務局
(資料に基づき、計画目標4について説明)

○会長
皆さまの方からご質問、ご意見はいかがでしょうか。

○委員代理
行動目標2の1施設1便以上という目標ですが、1便とは1往復ということでしょうか。片道だけだと公共交通で行き来することができないので念のため確認です。

○事務局
45ページの目標値の1施設1便以上のところについては、特に具体的に片道か往復かというのは考えていませんでしたが、往復で設定をするようにしたいと思います。

○委員代理
明記された方が誤解を招かないで良いと思います。

○事務局
誤解がないように整理します。

○会長
私からも一点。目標4「年齢やライフステージ・身体状況によらず」という前振りがあって評価をするわけですが、実際の指標は市民意識調査で「利用しやすいと

感じている市民の割合」となっているのですが、これも市民意識調査の中で、年齢やライフステージ・身体状況というのを同時に聞いているため、障害を持っている方はどう感じられているのかというのを把握することができると理解してよろしいですか。

全部まとめてしまうと、ここに書いてある身体の状態によらずという点が十分に把握することができないような気がするのですが、いかがでしょうか。

○事務局

ご質問いただきました公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合については、記載の通り総合計画施策58の指標と同じ指標を使用しており、総合計画の担当課の方で行っているアンケートを根拠にしていますので、回答者の属性まで把握しているかどうかは確認いたします。また、確認の結果、目標4の達成の評価指標として適切な情報が得られない場合は、指標の変更も含めて検討したいと思えます。

○委員

今のお話に関連して、手帳所持者までクロス集計できているかどうかはわかりませんが、年齢構成はクロスができていると思うので65歳以上の方など交通弱者と言われる人たちの意識調査や意識がどうかという数字にするべきかと思えます。

○会長

ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。

それでは目標5に移りたいと思えます。事務局からお願いします。

○事務局

(資料に基づき、計画目標5について説明)

○会長

ありがとうございます。

目標5につきまして、皆さまの方からご質問やご意見ありますでしょうか。

○委員代理

50ページの指標について、これもおそらく総合計画の指標だと思うのですが、参考の指標として、全体でホームがいくつあって、どれだけ整備が進んでいるのか、整備率があると良いと思えました。総合計画やバリアフリーマスタープラン等との兼ね合いもあると思うのですが、最終的には100%を目指しているようでしたら、ご検討ください。

また、事業として交通安全計画の策定なども入っているので、ホームでの事故の発生件数なども参考指標として使えるのではないかと思います。

○事務局

「鉄道駅におけるホームドア整備などバリアフリー化を推進する」の行動目標について、市内14駅で対象となるホームドアは33列ほどありますので、33列中何列ということでは整備率という示し方も検討の余地があります。一方で、ホームドアの整備等については鉄道事業者様の計画に沿って進めていく部分が大きく、地域

公共交通計画自体は事業者様の考え方も取り入れながら検討する必要があると認識しておりますので、部会等を含めて事業者様と調整させていただければと思います。

あわせてホームでの事故数についても、情報が把握できるようであれば参考指標として載せられるかどうか検討いたします。

○委員

バリアフリーについては、ホームドアも大変大事なのですが、ホームドアだけではなく、例えば音声案内や分かりやすい表示など、様々な障害特性に対応した配慮というものがようになってきます。そのようなことに関する記載もこちらに加えていただけると良いと思います。

○事務局

行動目標が「ホームドア整備などバリアフリー化を推進する」という形で、ホームドアが突出して見えるものになっておりましたので、端的にわかりやすい指標として、ホームドア整備を中心としたバリアフリー施設等の整備数ということに設定しているのですが、ご指摘の通り音声案内などの別のバリアフリー施設の整備についても進捗管理できるようにしていきたいと思っておりますので、指標の書き方を検討いたします。

○会長

私からも一点。2番目の指標の「バス待ち環境の改善に資する取り組みの実施数」ということで、基準値が2件になっていて目標値は基準値以上とあるのですが、2件というのは2021年度の2件ということなので、基準値以上ということは1年間で2件ということを行っているのか、期間中すべてを行っているのか、ここには記載がありません。前後の指標は累積でも出していますが、ここだけは累積ではないような気がします。どのように理解すればよろしいでしょうか。

○事務局

ご指摘のライド54ページ「バス待ち環境の改善に資する取り組みの実施数」について、部会の段階では、基準値と目標値の設定を1年度あたり1施設以上と検討していましたが、協議会に向けて修正した結果、1年あたり2か所以上ということではなく、累積で進捗管理をしていきたいと考えていました。しかし、左側の吹き出しに書かせていただいた通り、取組の実施基準が未定であり、基準ができていないなかでどのように記載しようか検討中のため、最終的に計画になる時にはわかりやすい指標に設定できるように検討していきたいと思えます。

○会長

ご検討いただきつつ、累積なのか年度ごとなのかは、いずれにせよどちらが記載されているのかわかるようにしてください。

他にいかがでしょうか。

それでは、最後の目標6に参りたいと思えます。事務局お願いします。

○事務局

(資料に基づき、計画目標6について説明)

○会長

ありがとうございます。

それでは皆さまの方からご質問、ご意見お受けいたします。

○委員代理

行動目標1のコミュニティバスに関する指標のうち収支率について、ネットワークを再編すると民間バスとコミュニティバスの住み分けという話が入ってくると思いますが、基本的にコミュニティバスというのは、民間バスで採算の取れない箇所を走らせるようになるので、採算の見込める区間は民間バスで、そうでない箇所はコミュニティバスでという住み分けを行うと、基本的にはコミュニティバスの収支率は下がってしまいます。その上でコミュニティバスの収支率をあげていく為には、運賃改定や採算が取れない所は廃止するといった方法になるので、収支率を上げるための再編として具体的に何をするのか、明確に示さなければいけないと思います。

収支率や補助金額は、法令上定量的な目標を定めるよう努めなければならないため記載していただいていると思いますが、コミュニティバスに限らず民間バスも含めたバス交通全体の収支率を上げるという話であれば、問題ないと思います。

○事務局

ご意見ありがとうございます。

まず後段にお話がありました、路線バスも含めた収支率の改善として設定することは想定しておらず、あくまでもコミュニティバスの収支率ということで検討した内容になっています。

お話の中に、今後交通ネットワークの再編、見直しを進めていく中で、コミュニティバスの運賃が100円という現状で路線バス運賃との乖離があるということも課題の一つと捉えているところですが、市としてコミュニティバスの運賃をどのように改善していくかという具体的な検討までは、現状至っていない状況です。

今後予定しているネットワークの再編計画を考えていく中で、当然運賃の事も踏まえて検討していかなければならないと捉えています。

○委員代理

収支率を目標値として掲げるのであれば、具体的にどのような方向でそれを達成するのかということを計画にある程度記載する必要がありますので、ご検討ください。

○会長

考え方を少しお話させていただきますと、今回目標を出して指標を設定しているということは、我々が健康診断で色々な検査を行うのと同じように、公共交通の健康診断をするようなものです。

また、なかにはトレードオフの関係を持つ目標もあり、今のご指摘がまさしくそれで、コミュニティバスの運行数を上げれば、交通不便地域は無くなるかもしれないが収支率は低下するというように、すべてを上げることは基本的に不可能です。

なので、トレードオフの関係あるものも計画にしっかり入れておいて、サービス水準を上げるとここが落ちるけれども市民の皆さまよろしいですかというように、全部の水準を上げるという無理なことをやらなくてもいいのではないかと思います。

この後にエネルギーの話もありますが、運行本数を増やせば当然エネルギーの消費量が増えるわけですが、それでも市民の利便性を上げるという判断も公共交通政策の一つのため、各委員のご意見も参考にしながら、府中市としてどのように考えていくのかを前面に出していただくとよいと思います。

○委員

73ページの地区内事業のところ「徒歩・自転車による移動の促進と歩行・走行環境の改善」と書かれており、これは今後脱炭素社会を目指す上で避けて通れない部分で、そのためには駐輪場の整備や自転車道の整備が必要になってきますが、そのことに関する記載は資料のなかに無いように思うため、どのように位置づけるのかご検討ください。

また、以前のコミュニティバス検討会議の中で、持続性を考えたときに値上げはやはり必要じゃないかという議論になったと記憶しています。その時に、100円の場合、150円の場合、180円の場合と3段階で色々検討して、大方の委員の中では150円で多少収支率を改善して、コミュニティバスを継続させたほうが良いという意見があったように思います。

市民アンケートの中でも、運賃はこのままがいいという方や、運賃が上がっても仕方がないかという意見の方もいらっしゃるため、そこをきちんと丁寧に説明し、なぜそれが必要なのかという説明を加えた上で、持続性をどうするかというところを皆さんに問いかけるような計画にするべきであると思います。

○会長

ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。

他にいかがでしょうか。特に無ければ目標6はこれで終わりにしたいと思います。

全体として1から6までご説明いただき、皆さまから貴重なご意見いただきましたが、全体で何か言い忘れたことがあればお受けいたしますが、いかがでしょうか。

(発言なし)

特に無いようですので、いただいたご意見を、事務局ができる限り反映させていただくということを前提に、協議事項につきましては了承ということによろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。

それでは次第の「その他」でございます。事務局から説明お願い致します。

○事務局

今後は、今回いただいたご意見を踏まえて施策の内容や評価指標を決定していく予定です。11月の部会で施策事業展開の詳細や計画素案を検討し、12月の協議会で決定した上で、先ほどご報告したオープンハウスと同様に、市民イベントを1月に実施する予定でございます。さらに市民イベントの結果を踏まえて2月頃予定

の部会において計画案を検討し、3月の協議会にお諮りした上で、答申をいただく予定でございます。令和5年度につきましては5月頃から一定期間のパブリックコメントを実施したのち、計画の完成を予定しているところでございます。

スケジュール等の説明は以上でございます。

○会長

本件につきまして、皆さまの方からご質問ご意見はございますか。

○委員

本日の協議会の中で出た意見等を踏まえて事務局でご検討されると思いますが、今後の具体的な目標や評価指標等の設定にあたっては、交通事業者との協議も色々と必要になってくると思いますので、コミュニケーションをよろしく願います。

○事務局

交通事業者の皆さまと改めて調整させていただき、進めていきたいと思えます。

○会長

他に皆さまの方からございますか。

(発言なし)

それでは、以上を持ちまして本日の府中市地域公共交通協議会を閉会させていただきます。

円滑な審議、ご協力賜りまして誠にありがとうございます

以上