

## 令和4年度 第2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4年8月24日（水） 午後2時から午後3時30分まで

開催場所 府中駅北第2庁舎3階小会議室

出席委員等 7名（名簿順）

岡村敏之委員、田草川氏（榎本聡委員代理）、篠田貴宏委員、早田俊介委員、古谷弘文委員、平野景一委員、松村秀行委員、

欠席委員 2名

岩澤貴顕委員、小宅肇委員

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 なし

議事次第

- 1 開会
- 2 協議事項  
施策・事業の検討について
- 3 報告事項  
今後のスケジュールについて
- 4 その他
- 5 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

皆様こんにちは。都市整備部次長の高橋でございます。本日はお忙しい中ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

本日の議題は、前回に引き続きまして、施策事業の検討となります。

引き続き委員の皆様の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たします。

### 事務局

それでは本日の資料の確認をいたします。

(当日資料の確認)

以降の議事進行につきましては、部会長である岡村委員にお願いしたいと思っております。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4年度第2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。

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

(岩澤委員及び小宅委員の欠席並びに榎本委員の代理として東日本旅客鉄道株式会社八王子支社総務部経営企画室の田草川氏が出席する旨報告)

### 部会長

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)

### 部会長

それでは、次第に従いまして議事を進めさせていただきます。

次第「2 協議事項」につきまして事務局より説明をお願いします。

### ○事務局

(資料1に基づき整理表1までを説明)

### ○部会長

整理表1についてご意見等はありませんでしょうか。整理表1の指標の赤枠箇所につ

いて、データ提供の可否、指標の意義を中心に意見交換をしていきたいと思いを。

#### ○委員

提供可能なデータについては協力したいと考えております。シルバーパスの利用者については、割合などを算出することは可能ですが、実績値は把握していないため、データ提供は難しいです。その他については、どの程度まで細かく出せるかは検討が必要ですが、提供可能です。

#### ○部会長

鉄道については、各駅の実績を各事業者が毎年公表しており、経年で比較ができるようにデータを整理していますが、バス事業者は、このためにデータを整理して頂くこととなります。経年の変化を見て計画を修正するためのデータになりますが、データの取得方法や目的について事務局としてはどのように考えていますか。

#### ○事務局

鉄道事業者がホームページで公開している一日平均利用者数の算出方法と同様の方法でバス事業者様が利用者数を提供して頂けるのであれば、指標としては説明がしやすいと考えています。一方で、新たにデータを作成して頂くのは難しいことも理解していますので、現時点では、どのようなデータを提供して頂けるかお伺いしたうえで、設定可能な指標に調整したいと考えています。

#### ○委員

事業として検討する際は6月や7月のデータを使用していますが、特定の月を経年で比較する方法や、平均値を算出する方法などいくつかあります。

#### ○部会長

経年で比較・検討が可能で、事業者が出しやすいデータを引き続き検討してください。シルバーパスについては除外することも考えられます。

なお、「目標設定の考え方」についても今日議論するという事によろしいでしょうか。

#### ○事務局

「目標設定の考え方」についても、記載の内容で問題ないかご意見を頂ければ、9月の協議会までには調整をしていきたいと考えております。

#### ○部会長

一般的には、目標値は現状維持や何パーセント向上というような記載が多いですが、意味のある目標値になっているか留意する必要があります。例えば、公共交通の利用者数であれば、国立社会保障・人口問題研究所の人口増減の予測値とあわせるとか、それよりも大きく増加を目指すという考え方もあります。

#### ○委員代理

事業者としては利用者を増やすことを目標としていますが、市としては、鉄道利用をバス利用に転換することや、全体として公共交通を利用して移動する人を増やすことなど、現時点でどのような目標設定のイメージをされているか伺います。万が一、弊社の利益と背反してしまう場合は調整させて頂きたいと思いを。

#### ○事務局

「市中心部に接続する公共交通の利用者数」については、説明の欄に記載の通り、今後バス路線を中心としたネットワークの再編によって重複が解消され、今までバスで中心部に来ていた人たちが鉄道を利用するようになるという可能性はあります。そのような再編が行われた場合でも、利用者数が減らず、今以上に中心部への移動が確保されている状態が目標の考え方となっており、それに合わせて指標の目標値を設定することを予定しています。

なお、目標設定の考え方については、受託業者からもご提案をいただきたいと思います。

#### ○事務局（株式会社ケー・シー・エス）

今後の人口動態と施策の効果をどちらも考慮して目標値を設定していきたいですが、その前段階として、これまでの経年変化も把握したいと考えています。コロナの影響もあり、数年前とは状況が異なるため、特に公表されていないバスの実績については、数年前からのデータ提供もご相談したいです。また、可能であれば、年間利用者数から一日平均を算出して、鉄道事業者とあわせた数値にしたいと考えています。

#### ○部会長

一般的には、事業者の利害と相反するような目標設定は想定されません。仮に事業者として現実的でない数値が設定されたとしても、それが達成できなかった場合には、事業者の責任というよりは計画の修正を検討することになるかと思います。

事業者から提供可能な数値は、資料に記載のようなデータになると思いますが、コロナの影響により都心への移動は減少したものの、市内や隣接市への日常的な移動が相対的に増加するとか、そのような移動に公共交通を利用してほしいとか、時間帯や曜日がどのように変化してほしいといった考えが、本来は計画に含まれており、それをこれらのデータから検証するのは非常に難しいです。

例えば日中の公共交通利用が促進されたかなど、最も確実なデータ元があるのに、活用ができないのはもったいないと思うのですが、事業者としては、データを用意することや、用意したデータが検証に使用する過程で公開されるというのは、やはり難しいでしょうか。

#### ○委員代理

年間の平均乗車人員はホームページに公表している通りですが、それ以上のデータとなると、基本的には社外秘となっています。ただし、利用の目的や使用方法によっては、開示申請をいただき、本社に稟議し確認が取れば提供が可能な場合もありますので、段階を区切って打合せができればと思います。

#### ○部会長

日中の移動や高齢者の移動がどうなっているかなど、より具体的な計画目標については、何らかの形でデータを取らなければ計画の進捗の検証も出来ないのも、他市が行っているようなGPSデータの活用などを、数値指標とは別に検討するなど、事務局には留意しておいてほしいと思います。

なお、競馬などの大きなイベントによって、年ごとの利用者数変動はあるのでしょうか。

○委員代理

イベントに伴う変動は、年ごとや月ごとでも発生しています。

○部会長

イベントなどに伴う変動は計画の結果や反映とは異なるため、留意しなければならないと思います。

○事務局

(資料1に基づき、整理表2について説明)

○部会長

小項目ひとつめの目標設定の考え方について、このままでもよいのですが、たとえば、前期高齢者と後期高齢者を分けて把握することや、地区ごとに把握することは可能でしょうか。

○事務局

事務局で当該ニーズ調査の結果を確認した限りでは65歳以上というまとめた形での公表のみでしたが、担当課に確認をして、前期と後期で分けることが可能であれば対応を検討します。

地区別の把握については、日常生活圏域ニーズ調査なので、少なくとも文化センター圏域ごとで把握できると思われませんが、こちらも確認します。

○部会長

前期高齢者と後期高齢者では身体状況が異なるため、分けて把握できると良いかもしれませんが、目標として設定するかは別ですが、モニタリングのためのデータとしてはあっても良いかと思えます。

小項目ふたつ目のバス交通空白・不便地域について、1日片道30本未満と記載されていますが、コミュニティバスが運行している地域はバス交通空白・不便地域でないとする微妙な設定です。

○委員

事業者として運行の効率化を考える際には車両の台数を減らすことにはなりますが、1台の車両で可能な時間間隔には限界があるため、1台を投入しているにも関わらず1日片道40分だと意味がないと言われると厳しいかもしれません。

○部会長

現状のコミュニティバスを全体的に30分間隔から20分間隔にすることは施策としてはないと思いますが、現状で1日25本程度の路線が20本を切ってしまうのは厳しいので、そのあたりの間隔と照合して本数を設定した方が良いのではないのでしょうか。

○事務局

現状の1日片道30本未満の設定は、国の手引き等を踏まえて、「基幹的公共交通」とされるのが1日片道30本以上となっていたため、基幹的公共交通ではない箇所をバス交通不便地域と設定しましたが、実情に合わせて調整が必要であると考えていま

す。

○委員

朝の時間帯に高頻度に運行するがそれ以降は全く運行しない場合など、時間帯に対する考え方はありますか。

○事務局

現時点で、時間帯に対する考え方はありません。

最終的に市民が不便でないと感じるようなバス交通が出来ていれば良く、それを進捗管理するための資料として一律の客観的な数値を出していますが、市民感覚とズレがないようにしたいと思います。

○部会長

細かく測定して効果があるとは限らないので、客観的な分かりやすい数値で管理することはよいのですが、通勤通学だと1日30本は少なく感じる方もいる一方で、高齢者であればちゅうバスのような頻度でちょうど良い場合もあります。駅まで徒歩10分で行けるが、バスは通っていないというエリアを不便と呼ぶかなど、細かく考えると難しいのですが、国の基準は全国一律のため、あくまで参考にする程度で良いのではないかと思います。

○事務局

(資料1に基づき、整理表3について説明)

○委員

京王電鉄では乗降人員、JRでは乗車人員というようにデータが異なっており、単純に横並びで数値を足してしまうと、JRの影響度が低くなってしまいます。データの統一は難しいですが、単純に乗車人員を2倍にすることは考えられるかと思います。

○部会長

場合によっては事業者別で算出することも考えられます。

○事務局

JR様にお伺いしたいのですが、乗車人員を2倍にした数値を乗降人員とすることについてご見解はいかがでしょうか。

○委員代理

一般の場で利用する乗降人員は、乗車人員を2倍にして算出しています。収入や乗車の考え方で、実際に改札でカウントする数値とは若干異なる可能性もありますが、今までの経営運営状況を踏まえると、実態とほぼ変わらないと捉えており、国交省に発表する際の乗降人員は、乗車人員を2倍にした数値を使用しております。

○部会長

目標値の設定の考え方について、事業者の立場としてはどのようにお考えでしょうか。

○委員

重複している路線を整理する際には、単純計算では運行便数はマイナスになってしまいうため、この点について調整や整理が必要と考えています。

○部会長

便数がマイナスになると必ず利便性が低くなるかというとはなく、間隔調整などで便数を減らしながらも利便性を高めることが再編でもあるので、ある程度再編を想定した値にすることも考えられます。

○委員

全体的に深夜時間帯の利用が縮小していますので、現状のままだと何もしなくても便数は減少することになりますが、それによって困る人はおそらくいないと思います。

○部会長

整理表3の小項目3つ目は、駅以外の主要拠点へのバス等の接続便数、整理表1の小項目1つ目では、市中心部へのバス等の利用者数を指標としており、整理表3の小項目1つ目は中心部以外の鉄道駅の利用者数となっていますが、市中心部以外の駅へのバス等の便数は数えないという認識で良いでしょうか。

○事務局

現時点ではそのように設定しています。再編の内容は地域公共交通ネットワーク再編計画によりますが、仮に府中駅までアクセスしていた長大路線が見直され、各地域の鉄道駅までアクセスとなり、府中駅までは鉄道で移動する場合を想定すると、駅の利用者が増加する形でネットワークの接続向上が来ていくため、このような指標設定となっています。

○事務局

(資料1に基づき、整理表4について詳細説明)

○部会長

整理表4についてご意見等はありませんでしょうか。

(発言なし)

特になければ、整理表4については以上とします。

○事務局

(資料1に基づき、整理表5について詳細説明)

○委員

ホームドアの整備について、整備したホーム数を1施設とすると記載されていますが、府中駅のように2面4線の場合はどのようになりますか。

○事務局

同様の指標管理をしている総合計画では、「列数」、つまり線数でカウントしているため、それに合わせることを予定しています。

○部会長

小項目2つ目の交通環境の改善に資する取組はどのように把握しますか。

○事務局

具体的には未定ですが、バス停におけるベンチや上屋の設置といった環境整備については、計画的に行う必要があると庁内でも指摘されているため、設置箇所数を1件としてカウントする予定です。

○部会長

市の事業としてやったものと事業者がやるものがあります。駅前広場の環境整備であれば市が主体となりますが、それ以外のバス停で広告付きの上屋などを設置すると、事業者が独自に占用許可を取ることになりますが、その場合は上屋を1か所建てたら1件とカウントするのでしょうか。

○委員

広告付き上屋については、可能であれば設置していきたいのですが、広告収入の関係で現状では新規設置が難しいほか、当社が単独で建てる上屋については、今後の新規設置は行わない予定です。

○部会長

例えば、危険なバス停を改善して空いたスペースに上屋を設置するなど、細かな対応は色々あると思いますが、それで1件というカウントですか。

○事務局

市民や利用者から、ベンチを設置してほしいなど様々な意見があるため、細かいニーズにも対応してカウントしていきたいと考えています。

○部会長

そうすると4件は少ないのではないのでしょうか。

○事務局

予算にも関係する話であるほか、事業者としては新規の設置はしていない状況のため、低めの目標設定となっています。

○部会長

市としてニーズや可能性のある箇所を系統的に洗い出した結果として、件数の目標が出てくるので、今日の議題とは別に、必要に応じて議論してください。

小項目3つ目については、各事業者に積極的に取り組んでほしいということかと思いますが、バス事業者については標準的なバス情報フォーマットなどが分かりやすいですが、鉄道事業者はすでに取り組まれている状況もあります。オープンデータ化とは具体的にどのようなことを目指すのでしょうか。

○事務局

右側の事業展開のスケジュールでは、調査研究期間が令和8年度末まで設定されているかと思いますが、東京都の「東京における地域公共交通の基本方針」において、

令和4年度からの5年間で、各自治体において事業の調査研究を進めることとされていますので、都の動向にあわせて、事業者と調整をしながら調査を進めていきたいと考えており、具体的なオープンデータの考え方もあわせて調整したいと思います。

○部会長

オープンデータ化というよりも、オープンにされたデータを活用して、第三者にいろいろなサービスが提供されることが大事です。資料では、各事業者がオープンデータ化に取り組むことがポイントとなっており、そうなった暁に市内で様々な取り組みが行われると見ることもできますが、どのように理解したら良いでしょうか。

○事務局

デジタル技術を活用して利便性が向上される環境になるまでは、まずは交通事業者と市で進めていくものであると考えています。MaaSについては、個別で実施するというよりも、一括して進める取組であるため、令和11年度までという期間を考慮すると、オープンデータ化までを進捗管理するという考え方で設定しています。

○事務局

(資料1に基づき、整理表6について詳細説明)

○部会長

小項目1つ目については、事業者としては発言しにくい内容ではありますが、計画としては非常に大事な内容となっています。事務局としてはどのようにしていきたいですか。

○事務局

のコミュニティバスの補助金額の目標値設定については、設定するのが非常に難しいと認識しており、目標設定の考え方については、設定の可否も含めて検討するという記載をしています。マスタープランである地域公共交通計画の段階で、金額を目標値として出してしまうと、独り歩きをしてしまう可能性が高いと懸念しています。

の収支率に関しては、目標値として設定しておくことで、運行経費を削減し、運賃収入を増加させる考え方になるため、補助金額の指標としても機能してくるのではないかと考えています。補助金額と収支率の記載をしています。最終的には収支率のみにすることも考えております。

○部会長

金額を出すことにより規模が決まってしまうという面もありますが、市として財政上の課題があるのであれば、あらかじめ事業規模を固めたうえで、最終的に収支率が変化するという考え方もあります。収支率で進捗管理したいというのが事務局の意向でしょうか。

○事務局

計画目標の小項目に記載のとおり、財政負担とサービス充実の両立を図ることが目標となっているため、単に財政負担を減らすという目標でない以上は、収支率の考え方が適していると考えています。

○部会長

収支率の目標値を60%に設定した根拠は記載のとおりですが、これは運賃の値上げをするという認識で良いでしょうか。仮に利用者数がコロナ前に戻ったとしても、コストや消費税は上がっているため、運賃の値上げをする前提での目標値とも考えられます。

○事務局

値上げを前提として設定した目標値ではありませんが、値上げをするかは検討が必要と認識しています。

○部会長

収支率を記載せずに金額のみ記載をすると、運賃100円を維持して便数を減らすような可能性があります。金額を記載せずに収支率を出した時点で、サービスを可能な限り維持していきながら、収支を補うための運賃を設定するという事と同じであり、運賃設定によって目標達成は変わってくるという認識になります。

それ自体は健全な考え方だと思いますが、収支率を60%に設定するという事は、仮にコストが1割程度上がり、利用者が1割程度減少した状況で考えると、運賃を最低でも130円以上にしなければ難しいということになります。この点、市としてはいかがでしょうか。

○委員

サービスを維持するためには、運賃の値上げも含めた検討をする必要があると考えます。

○部会長

これまでは、コミュニティバスの収支に関する目標値はありませんでした。例えば、あまり想定されませんが、新規のコミュニティバス路線を導入する場合には収支率の一つの基準となるなど、収支率の目標値を記載することは大きな判断になると思います。

○事務局

国の手引きにおいて、公共交通への公的資金投入額と公共交通の収支については、標準指標として計画に記載することとされているため、それらも踏まえて記載しています。

○部会長

資料1全体について、改めてご意見等がありますか。

○事務局

今回ご指摘をいただいた箇所については、9月27日に予定している協議会までに再検討したいと考えていますので、お気づきの点があれば、適宜事務局にご連絡ください。

○部会長

それでは、協議事項については、ご意見をいただいた内容を踏まえて概ね了承いたします。

(異議なし)

○部会長

つづいて、次第3「報告事項」についてです。

○事務局

(資料2に基づき説明)

部会長

今後のスケジュールについてご意見等がありますか。

(発言なし)

つづいて、次第4「その他」についてです。

○事務局

当日資料として配布した「令和4年度新型コロナウイルス感染症対策追加対応(第2弾)」について、本日付で公表された対策となりますが、市内中小企業・小規模事業者の経済支援対策のうち、原油価格や物価の高騰による事業者支援として、乗合バス、タクシー事業者への支援を決定しています。今後、必要な予算措置を講じたうえで事業を実施してまいりますので、詳細が決まり次第、皆様にご連絡いたします。

部会長

全体を通してご発言等がありますか。

(発言なし)

○部会長

それでは、本日の議事は以上となります。これをもちまして本日の検討部会を閉会します。ありがとうございました。

以 上