第2期第1回協議会におけるご意見への対応

参考資料４

No.	分類	ご意見	対応
1	資料1について	西砂ルートは不満が大きいとあるが、それぞれのルートでクロス分析をしていかないと中身が見えてこない。冒頭の資料に出た円グラフについて、西砂ルートは何人の人が答えたのか、事務局で様々な分析をしていると思うので西砂ルートに限って、今現在で伝えられることがあれば教えていただきたい。 もしなければ、ルートの層別管理をスタートするとよいと思う。テーマがルートとなっているので、全てルートで統一し、課題から一気通貫でレジュメを作ってもらえると理解がしやすい。	ご意見を踏まえて、ルートごとに分析を行いました。（参考資料2のとおり） なお、非利用者は具体のルート、支線を聴取していないため、改めて分析をしておりません。
2		資料の最後のまとめでいきなりショートコースとロングコースという言葉が出てくるため、その結論に繋がるようなデータの根拠を明記するべきであり、今後分析を深める際は注意してほしい。 各種調査のデータについては、両ルートで二つに分けてクロス集計するべきではないか。	追加のクロス集計については、第2期第2回協議会資料4のとおり整理いたしました。
3		資料の見せ方として、（どのように方針を導き出したのかが分かるように）乗降データ等のバックデータも併せて提示した方がよい。	見直し方針は、第1期第8回にて提出したデータについて、方針につながる過程を、資料4のとおり整理しました。資料4では、調査結果から路線バスの減便による空白エリアや満足度の低かった項目等を課題として抽出し、解決する手段としてショートコース、ロングコースを設けるという方針につなげる見せ方にまとめております。（バックデータについては、第1期8回の資料等を参照ください。）
4	資料2-2について	P18について、満足と答えた方たちの年齢の分布を表したグラフについて、そもそもアンケートに回答した人は何歳代が多いかに引きずられるため、年齢層別に満足度を量るべきだ。そもそも回答者数が多いため、満足度が多いように見えるが、実際のところはどうか改めて分析してほしい。また、森委員から指摘のあったクロス分析について、事務局が居住地でクロスをすると言っていたが、居住地と使うバス停が異なる場合もあるため少し危険だと思う。クロス分析をするのであれば乗車バス停・降車バス停で試した方がいいと思う。	P18について、回答者の年齢構成を全回答者の割合に修正しました。 また、居住地ではなく、乗降バス停より、ルート・支線で分析を行いました。 （参考資料2のとおり）
5		方針の帰結として、ショートコースとロングコースの2系統に再編するとしているが、その結論につながるようなデータの根拠を記載するべきではないか。 P3の目標が達成できたのかを確認する必要があり、ルートの案がどの現状課題の対応策として整理されているのかを示してほしい。 課題は令和何年度までにクリアすることが出来ると考えているのかを示してほしい。	資料4　22ページのとおり調査目的を踏まえて、調査項目を再整理し、課題を抽出し、その対策となる新ルート見直し方針として改めて整理しました。 その中では主要な利便者から改善期待の大きい運行本数の改善を図ることを考えた結果としショートコースを提案しております。また、資源の余剰分を活かして、経由地を削減したエリアや民間路線バスが減便されたエリアの交通空白を補完するためにロングコースを提案しております。なお、事業効果については、議題(5)において、運行継続基準としての指標設定を検討していただくこととしております。
6		・具体的な課題に対する解決を示したルートをそれぞれ最初に示すような方式の方が、地域懇談会もわかりやすいものになるのではないか。 ・何のためにその課題をクリアするのかという方向性だけは、委員と事務局とでベクトルを合わせておく必要がある。 ・ルート決定において、ルート素案のときにもう一度会議があった方がよいのではないか。	ルート仮案については、個別課題ごとの解決を目的としたルートで提案するものではなく、一つのルート案でお示しし、様々なご意見をいただくことを目的としております。回答5のとおり新ルート見直し方針に従い、各ルート沿線のターゲットとなるエリアを需要という点から整理しました。課題の解決については、参考資料の懇談会等のご意見すべての課題を解決するルートはない中で、ルート作成に至る考え方や、持続可能な公共交通として成立しているかという視点から、ルート素案の可否や改善点をご協議ください。今回はルート素案に次について、ダイヤまでお示し出来ておりませんが、次回会議開催前に別途追加の資料を委員の皆様に送付いたします。

第2期第1回協議会におけるご意見への対応

参考資料４

No.	分類	ご意見	対応
7		・西砂ロングコースについては、五日市街道と天王橋交差点について、渋滞が不安。 ・錦ショートコースについては、立川通りについて、渋滞が不安。	渋滞については、交通管理者と相談の上、影響の少ない回り方を検討してまいります。
8		錦ルートのロングについては、国立の青柳の辺りを通るということなので、国立市との兼ね合いは調整をしてもらうのがよいと感じた。 西砂のルートについてはショートで大分カバーできそうな感じがする。ロングコースの新しい新設バス停とか、ルートのところに対してどの程度の需要があるんだろうかと感じた。もちろん乗りたいという声はあると思うが、1日1便とか2便とかになるんだったらショートだけでもだいぶカバーできそうな感じもした。	錦ルートのロングコースにおける他市との連携については、今後、国立市と可能性について検討を進めてまいります。 また、くるりんバスが本市公共交通ネットワークにおける「幹」の役割を果たすことから、まずはショートコースの需要を考え、余剰の本数でロングコースの本数を考えてまいります。
9		一つの書類でデータや現状との比較ができるような資料作りが必要なのではないか。見せ方については十分注意してもらいたい。	複数の条件のもとにルートを作成しており、示し方が難しいところもございますが、市民説明会では、プレゼンテーション資料で、車両の動き方をアニメーションで示した資料を作成いたしました。今後ルート素案では、ショートコース、ロングコースのデータが比較できるような資料を作成してまいります。
10	資料3について	市民の皆様にこのことだけは最低わかっていただきたいっていうリクエストをして、最後にアンケートをとって、この部分について理解されましたか。 はいっていうところを80%ぐらいはアンケートから出てくるような仕組みになっていただければよろしいんじゃないかと思います。	市民懇談会では、説明会と異なり、仮案に対して本市から質問すること、質問や提案をいただくことを中心に構成しました。懇談会自体の満足度の目標は設けませんが、懇談会後のアンケートは実施しました。（参考資料1のとおり）
11		ルートを検討する際は、ダイヤと値段とセットで考えるべきものなのではないか。	ダイヤについては、ショートコース、ロングコースが何本必要かによって、異なるため、懇談会では各コースに対する需要をいただいたうえで、次回協議会で素案〈11月時点〉を説明する中でお示ししてまいります。 運賃については、運賃協議部会で議論するものですが、運行に供給できる資源に限りがある中で、どのような場合運賃の協議が必要となのかという考え方は、次回協議会で「運賃の考え方」を議論いただくことを予定しております。
12		午前午後でルートが変わると、利用者にとっては分かりづらく混乱するのではないか。	市民懇談会での市民意見や協議会でのご意見を参考に、ルート素案では午前午後でのルートの変更は反映しない案を作成しました。（資料4のとおり）。

第2期第1回協議会におけるご意見への対応

参考資料４

No.	分類	ご意見	対応
13		ルートを検討する際は、民間バスの利益を阻害しないように注意してもらいたい。	交通事業者の意見も伺いながら検討してまいります。
14		地域懇談会をもう一回やるのかということについては、地域に問いかけてもらいたい。	懇談会や協議会でいただいたご意見を参考に、資料を修正しておりますが、変更箇所などもあるため、必要性を考えてまいります。
15	資料4について	勉強会後、市民の方にアンケートを取っていただき、目的達成した人が何割いたかを報告してもらいたい。	第2回でアンケートを取る予定です。勉強会の理解度等の設問を設定し、今後の勉強会に向けて、改善の参考といたします。
16		「くるりんバスルート見直しに向けた進め方の提案」より、以下抜粋 【現状の把握】 ①「利用人数に応じて効率的に運行するルート」 ②「主要な利用者の多くがサービス維持・向上を感じるルート」 ③「路線バス減便エリアの補完ができるルート」 について、それぞれ、利用実績、収支、利用者満足度、路線バスの運行状況や交通空白の状況等、判断の基礎となるデータを整理する。 【目標・評価指標の明確化】 各目標について、可能な範囲で目標年度や評価指標、目指す水準を明確にする。 【現状と目標との乖離の特定】 現状と目標を比較し、どの路線・地域に、どのような課題が生じているのかを客観的に整理する。 【GAPに対応した施策の検討】 例えば、ショートコース化、既存ルートの延伸、運行方法の変更、デマンド交通等との役割分 担など、各GAPに対してどのような施策が有効なのかを検討し、その結果としてルート変更案を提示する。	【現状の把握】 各ルートについては、すべて移動の課題を解決するルートにすることは困難と考えており、そのバランスをどのように配分するかが重要と考えます。利用実績、収支、満足度等については、第1期第8回及び第2期第1回（追加送付資料を含む）に掲載しておりますが、今回ルート作成にあたって、資料4のとおり主要なものを整理しました。 【目標・評価指標の明確化】 目標は見直し自体の定点的な効果より「公共交通を持続可能にできているか」という視点で評価し、継続できない場合どのように対処するかが重要と考えております。資料5を作成しましたので、議題「運行継続基準」でご協議ください。 【現状と目標の乖離】 資料5　12ページ調査課題から29ページで整理いたしました。 【GAPに対応した施策の検討】 地域公共交通計画においてくるりんバスは通勤通学をはじめとした日常生活を支える本市公共交通ネットワークの「幹」として位置づけており、西砂・錦ルート沿線の重要な移動手段と考えております。乗車人数も一定数おりますことから、運行エリアの変更や運行車両や運行形態については変更は本検討には含まれません。（第2期資料1参照）その中でルートの見直しをご協議ください。

第2期第1回協議会におけるご意見への対応

参考資料４

No.	分類	ご意見	対応
17	協議会後ご意見	地域内交通パイロット事業について ①資料では、市の役割が「伴走支援」とされていますが、地域主体での検討を進める一方で、データの収集・分析、関係機関や交通事業者との調整、法的・制度的な手続き、予算・財源の確保など、市が主体的に担うべき業務については、市の責任と役割において進めていただく必要があると考える。 そのため、「伴走支援」に含まれる具体的な業務や、市と地域それぞれが担う役割について、できるだけ早い段階で明確にしてほしい。 ②（第1期第8回資料3）30頁の検討スケジュールには、地域での検討工程が示されているが、予算要求・予算編成・議会への上程等、実証運行に向けた行政側の予算化の時期については、現時点では明確になっていないように見受けられる。 令和9年度末の実証運行を目標とするのであれば、そこから逆算して、いつまでに運行計画等を取りまとめる必要があるのか、また、予算化に向けていつまでに何を決定する必要があるのかを明確にし、地域側にも早い段階で共有しておくことが重要だ。 今後の検討スケジュールに、行政側の予算化に向けた工程と、地域側の検討期限についても明記してほしい。	①地域公共交通活性化協議会の資料（資料2）に記載のとおり、パイロット事業の実施にあたっては、市として伴走支援を行うこととしております。地域が主体となって取り組むことを基本としつつ、パイロット事業を通じて市としても経験を蓄積し、将来的には「地域内交通導入支援制度」の構築を目指してまいります。このため、地域との調整の中で、資料に明記している役割を基準としながら、状況に応じて柔軟に役割分担を行っていくことを考えております。 ②地域内交通パイロット事業の実施につきましては、地域協議会での議論などを参考に、議会において予算に伴う審議をいただくことを想定しております。予算化の遅れにより実証運行に支障が生じることのないよう、地域とスケジュールを共有しながら、適切に取組を進めてまいります。
18		勉強会（富士見町・柴崎町エリア対象）の開催に当たり、勉強会で得られた成果や、今後の地域協議会の設置に向けた進捗を適切に把握・評価するため、アンケート等で測定できるKPI（評価指標）をあらかじめ設定してみてはどうか	勉強会の目的は、富士見町のおかれている地域公共交通の現状を認識していただくこと、地域内交通の取り組みを認識していただき、興味を持ち、今後の参加意欲を持っていただくことにあります。勉強会の内容は同じものではなく、他地域で行う場合も、異なる内容となる可能性が高いので、評価の活用が困難であり、都度数値目標を設定して行うものではないと考えておりますが、勉強会の理解度等については設問を設定し、今後の勉強会に向けて、改善の参考といたします。
19		第1期第8回の資料2・19頁をみると、西砂ルート下りでは昭島駅北口乗車→西武立川駅南口降車が3,052人と最も需要がある区間だ。 「ショートコース下り午後」については、堀向線とのダイヤの棲み分けを意識しつつ、引き続き【西武立川駅南口経由】とした方が良いのではないか	第2回地域懇談会でも、南口を経由したほうが良いという意見が多い状況もあり、ルート素案では南口に経由するルートとしております。堀向線（西砂循環線）は交通事業者の意向もありますので今後協議を進め、活性化協議会に報告してまいります。