

## 令和7年度第2回東大和市地域公共交通協議会 会議要録

開催日時	令和7年10月24日（金）15時30分～17時30分		
開催場所	東大和市役所 会議棟 第1・2会議室		
出席者	<p><b>○東大和市地域公共交通協議会 委員</b></p> <p>出席：鈴木委員（会長）、金子委員（副会長）、木内委員、陣野原委員、野口委員、山浦委員、秦野委員、佐藤委員、富樫委員、中山委員、井上委員（代理：横山氏）、桑原委員、片桐委員、本間委員、西浦委員</p> <p>オンライン出席：岩崎委員</p> <p>欠席：太田委員、岩澤委員、霜村委員、小寺委員、小林委員、吉川委員、榊原委員、吉沢委員</p> <p><b>○事務局</b></p> <p>稲毛都市づくり課長、梅山まちづくり推進担当課長、福田都市基盤課長、太田都市計画係長、久保田地域整備係長、新井主任、佐野主事、土屋主事</p>		
会議次第	<p>1 開会</p> <p>2 ちよこバスの利用状況等について（報告）</p> <p>3 東大和市地域公共交通計画について（協議）</p> <p style="padding-left: 20px;">（1）東大和市の都市構造上の課題と目指すべき都市の骨格構造について</p> <p>4 閉会</p>		
配付資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次第</li> <li>・【資料1】ちよこバスの利用状況等</li> <li>・【資料2】東大和市の都市構造上の課題と目指すべき都市の骨格構造</li> <li>・【資料3】東大和市の現況整理</li> <li>・【参考資料】統計データとアンケート調査を用いた分析状況</li> <li>・【当日配布資料1】ちよこバスOD調査結果</li> <li>・【当日配布資料2】路線バス・ちよこバス利用者アンケート調査集計結果（速報）</li> </ul>		
公開・非公開の別	公開	傍聴者	0人

## 議事要旨

### 報告事項 ちよこバスの利用状況等について

○事務局（議題について報告、当日配布資料について説明）

#### 【質疑応答】

○委員

ちよこバスの収支率は約30%だが、収支率の基準をどのように設定しているのか。

○事務局

「東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン」の中で、収支率は40%を目指すこととしている。収支率が25%を下回った場合には、運行内容の見直しを行う必要があると定めている。

○委員

燃料費などが高騰する中で、現在の約6,400万円の補助額が今後8,000万円などに増えていった場合、どう対応していくのか懸念している。縮小していく方向も検討すべきである。利益や経費を考えながら路線等を見直し、事業者とも協議して最適化すべきではないか。

また、時間帯によっては、鉄道の「急行」のような運行形態を取り入れても良いと思う。経費を減らしていく方向に考えていく必要があるのではないか。

○事務局

ご指摘のとおり、利用者は増加傾向にあるが、経費も増加しており、負担額は拡大している。加えて運転手の担い手不足は大きな課題である。

今後、地域公共交通の最適化に向け、皆さまとともに検討を進めたい。

○委員

収入は増加しているが、支出も増加しているという点は、バス事業者全体に共通している傾向である。燃料費や点検整備費等の修繕費が物価高騰の影響で増加している。

また、大型二種免許の取得者が減少し、運転手の確保が難しい状況である。新たな担い手を確保するためには、賃金を上げ、魅力ある職種としていくことが不可欠である。弊社においても、賃金の引上げに資するものとして、一部地区での運賃改定を実施した。

人件費・燃料費・修繕費の増加に加え、1両約4,000万円の車両更新費が重く、全体として経費上昇の傾向にある。

○委員

ちよこバスの利用者は増加しており、コロナ前を上回る状況である。収支率は目標の40%には満たないが、東京都全体で見ても悪い数字ではない。このペースで利用者を着実に増やしていくことが重要であり、現時点では急な見直しを要する段階ではないと考える。

今後の推移を踏まえつつ、必要に応じて対応を検討していくことが重要である。次回以降の会議でも、継続的に状況を報告いただきたい。

### 議題1 東大和市の都市構造上の課題と目指すべき都市の骨格構造について

○事務局（議題について説明）

#### 【質疑応答】

○委員

ハード面の議論が中心となっているが、ソフト面の取組も必要である。特に子育て支援など、定住

を促す魅力的なまちづくりを進めなければ人口減少が進む。

また、芋窪六丁目のモノレール延伸駅は武蔵村山市との境界に位置しており、東大和市と武蔵村山市の連携が重要である。

#### ○事務局

ご指摘のとおり、魅力的なまちづくりは重要である。市としてもイベントなどを通じて取り組んでおり、交通面では「拠点に行けば用が足せる」といった利便性も魅力の一つと考える。

また、武蔵村山市方面からの東大和市への移動も多く、今後分析を深めていきたい。

#### ○委員

魅力的なまちづくりは非常に重要である。現状や課題にこだわりすぎると発想が硬直化してしまうため、未来を想像しながら今を考えることが大切である。

マイナスをゼロにするのではなく、ゼロをプラスに変える発想で臨むべきであり、狭山丘陵でのイベントなど、公共交通を活かした取組を通じて賑わいを生み出すことも有効である。

また、武蔵村山市や瑞穂町など周辺自治体とも連携し、何ができるのか、枠を広げて考えることが重要である。

#### ○事務局

狭山丘陵の自然環境を守りながら活用していく視点が重要である。現在、賑わいを創出する取組を進めており、そうした取組が魅力的なまちづくりに繋がると考えている。

モノレール延伸に関しては、東大和市・武蔵村山市・瑞穂町・多摩都市モノレール株式会社と連携しながら、東京都も含めてモノレール延伸部の沿線まちづくりも検討中である。今後も他市と連携して取り組みたい。

#### ○委員

拠点を設定するのが立地適正化計画の大きな枠組の一つであり、そこにどのような都市機能を誘導していくのか目標を立てることになる。また、居住誘導区域を決めていくことも大きな役割である。

地域公共交通計画でバスをどこに走らせるかを検討する際には、拠点と拠点を結ぶ路線を再編していくことになるため、立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的に考えていく必要がある。

地域公共交通を維持するためには、市外からも人を呼び込むような魅力ある拠点を作っていくことが大切。狭山丘陵は魅力的であると思う。立地適正化計画の中で、拠点と居住誘導区域だけではなく、現状よりも進展していくような新たな拠点のあり方についても検討していくと良いと思う。

#### ○事務局

都市マスタープランで定めたみどりの拠点における観光の視点など、立地適正化計画の中でどのように表現できるのか、今後さらに検討を深めていきたい。

#### ○委員

駅は交通結節点ではあるが、商業機能が十分でない。市役所や南街も施設はあるが商業機能が乏しく、拠点として成り立つのか不安である。上北台駅も乗降客は多いが店舗が少なく、土地にも限りがある。市内には、武蔵村山市のイオンモールのような大きな商業施設がなく、拠点を作りづらい状況であると思う。

みどりの拠点についても、公園再整備の中で狭山丘陵のフィールドアスレチックを主体として商業を誘致する話もあるが、緑を残したいという人もいるので、これから拠点作りをしていくのも大変だろうと思った。

東大和市単独ではなく、周辺市と連携して考えるべきである。

### ○委員

公民館活動が非常に盛んなことは東大和市の良いところであり、ちょこバスを利用して行事に参加する住民も多い。住民が自ら移動し、地域活動に関わることができることは良いことである。

一方で、宅配や通信販売が普及している状況で店舗や施設を増やしたとしても、そこに行きたいと思う目的がなければ単に建物があるだけにとどまってしまう。もっと、市民が交流できる行事を増やして市民を動かす、市民が喜んで動くことを意識した取組が重要である。

### ○委員

湖畔地区は高齢化率が高い一方で、近年は家族連れも増えており、地域で実施したハロウィンパレードも大盛況であった。ただし、大きなイベントになるとシニア世代だけでは対応が難しく、若い世代を含めた人材の確保や協力体制が重要である。魅力あるまちづくりが交通の活性化に繋がるのであれば、こうした活動を若い世代にどう繋げていくかが課題であると思う。若い世代とのパイプをつくり、世代を超えた連携で取り組んでいければ良いと思う。

### ○委員

魅力的なまちづくりには、移動の目的を生み出すことが不可欠である。交通はあくまで目的のための手段であり、その目的そのものをつくる取組が重要である。今回、そのような視点の意見が出たのは非常に良かったと思う。

### ○事務局

交通はあくまで手段であるが、移動したくなるまちをつくるのが大切である。人を集めて、拠点を魅力的に育てていく取組を今後も進めたい。

今後のご意見をいただくとありがたい。

### ○委員

専門用語が多く、資料の内容がわかりづらい。市民にも理解しやすい言葉で説明してほしい。

### ○委員

雑誌に記事を執筆していた経験からも、ご指摘のとおりだと感じる。今後は、市民にもわかりやすい資料づくりや説明の工夫をしながら進めていただきたい。

### ○委員

市民が交流できるイベントの充実が重要である。目的が増えれば移動も増えるし、楽しければまた行きたいという好循環が生まれる。

いかに東大和市を好きになってもらうかという点に重きを置いて、ワクワクしながら計画を作れると良いと思う。

### ○委員

拠点に交通結節点を選んでいるのは妥当であるが、拠点に目的があるかどうか、拠点で時間を使えるかどうか、食事をすることができるかどうかというのは非常に大きな要素となる。選定した拠点を本当の拠点に育てていくことが大きな課題である。

上北台駅は、モノレールの延伸により終点ではなくなる。拠点に設定しても、何もしなければ延伸後は単なる中間駅になってしまうおそれがある。

拠点は定めるだけでなく、拠点らしさをどう育てていくかを考えていくことが重要である。

### ○事務局

次回以降は、よりわかりやすい資料となるよう工夫していきたい。

東大和市駅周辺では魅力あるまちづくりに向けた取組を始めており、上北台駅北側地域でもワーク

ショップを開催し地域の方々の意見を聴取しながら、地区計画等のルールづくりを進めている。このほか、公園の再整備計画も並行して検討を進めており、こうした取組を立地適正化計画並びに地域公共交通計画の策定とあわせて進めていることをご理解いただきたい。

立地適正化計画及び地域公共交通計画では、人口の減少を前提として、例えば、市民の皆さまには、バスの便数減少といった痛みをご理解いただくための計画でもある。どこを落としどころとして計画を作っていくかは、皆さまと相談しながら進めていきたい。明るい話だけで語れる計画ではないことをご理解いただき、今後の検討を進めていきたい。

#### ○委員

社会情勢を見ても、明るい話だけにはならないと思う。各公共交通にはそれぞれの役割があるため、今後の議論の中で見極め、場合によっては取捨選択を行い、最適な形を検討していければ良い。

#### ○委員

乗合タクシー構想について、今はまだ考えていないのか。

#### ○事務局

東大和市のコミュニティバス運行ガイドラインに基づき、地域の方々と意見交換を行いながら検討を進めている。現在、地域公共交通計画の策定を進めているため、今後はその在り方も含めて検討していくことになる。

#### ○委員

以前、芋窪はコミュニティタクシーの試行運行を行った。市と一緒に考え、イベントなどと連携して人を呼び込もうとさまざまに試みましたが、実際には難しい面も多かった。

また、アンケート調査結果の市民1人あたりの年間負担額については、乗車していた方に対して行ったものであり、市民全体ではなく利用者への聞き取りであったという理解で良いか。

#### ○事務局

今回紹介した結果は、ご指摘のとおり、実際に乗車された方へのアンケート結果を示したものである。一方で、市民全体を対象としたアンケート調査にも同様の設問を設けており、そちらの結果についても今後あわせて紹介していきたい。

#### ○委員

立地適正化計画はどうしても説明が細かくなってしまいが、今後はできるだけ簡潔に説明できるよう工夫が必要である。

交通は、鉄道・バス・自動車・自転車といった階層構造で成り立っており、人々がどのような交通手段を組み合わせる移動しているのかを把握することが重要である。地域公共交通計画を検討する際には、こうした交通行動の実態を踏まえ、公共交通が果たすべき役割を丁寧に詰めていく必要がある。

また、交通行動は地域ごとに特性が異なり、地元の方でないと見えにくい部分も多いため、地域の皆さまからの意見を伺いながら、適正な計画づくりを進めていきたい。併せて、他市からの移動に関するデータなども今後詳細に分析し、計画に反映していきたい。

#### ○委員

拠点の形成などについても議論があったが、今後はそうした視点も踏まえながら、地域公共交通計画の検討を進めていただきたい。

以上