

令和7年度第3回東大和市地域公共交通協議会 会議要録

開催日時	令和8年1月8日（水）13時30分～15時30分		
開催場所	中央公民館ホール		
出席者	<p>○東大和市地域公共交通協議会 委員</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、井上委員、桑原委員、岩澤委員（代理：田中氏）、霜村委員、富樫委員、小寺委員、中山委員、片桐委員、榊原委員、吉沢委員、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、小林委員、吉川委員</p> <p>○事務局</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、田中交通対策係長、伊古田まちづくり推進係長、佐野主事、稲用主事、山口主事</p>		
会議次第	<p>1 開会</p> <p>2 市長あいさつ</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）基本的な方針について</p> <p>4 運賃協議分科会の設置について（報告）</p> <p>5 閉会</p>		
配付資料	<ul style="list-style-type: none"> ・次第 ・【資料1】地域公共交通計画の基本的な方針について ・【資料2】東大和市地域公共交通協議会運賃協議分科会設置要領（案） ・【当日配付資料1】移動の現状と公共交通ネットワークのギャップについて 		
公開・非公開の別	公開	傍聴者	1人

議事要旨

協議事項：基本的な方針について

○事務局（議題について報告、当日配付資料について説明）

【質疑応答】

○委員

22ページのバス事業者の現状について補足させていただきたい。

①収入はコロナ前の水準に戻りつつあるが、支出増大により収支が厳しい。

②2024年問題（改善基準告示）等の影響で、従前どおりの運行体制が確保できず、減便に至った。加えて、利用者の高齢化により乗降に時間を要することや、自動車渋滞等により所要時間が増加し、ダイヤ改正が必要となっている。乗務員確保が難しいことは減便につながる大きな要因である。

③燃料費は来年度から負担が減る見込みである一方、人件費や修繕費（車検・車両費等）が増大している。

④2026年7月1日から初乗り運賃180円から200円への運賃改定を予定している。詳細は調整中であり、決まり次第、ホームページ等で周知する。

○事務局

資料の「収入」は「収支」に訂正する。ちよこバスの運賃についても、路線バスの初乗り運賃に合わせることがガイドラインで定められているため、今後の協議会で運賃変更に関する協議を行う見込みである。

○委員

市内にシェアサイクルポートがあるが、あまり利用されていない印象がある。情報発信をお願いしたい。また、多摩地域全体でコミュニティバスの機運を高めるような広報やイベント等も検討できないか検討して欲しい。

○事務局

シェアサイクルは本計画において地域内交通の一つとして位置付ける予定でいる。今後、活用を促進する方向で施策を検討したい。コミュニティバスの広域的な機運醸成は事例が少なく難しい面もあるが、まずは事例の把握・研究から着手したい。東京都で各市の公共交通担当者が集まる会議もあるため、情報収集したい。

○委員

東大和市内のシェアサイクルの拠点数は他市に比べて少なく、利便性の面で改善の余地があると認識している。

また、基幹軸との連携は利便性向上につながると考える。一方で、駅前には設置場所の確保が難しいため、現状は公園等の公有地を中心に拠点整備を進めている。今後は、事業者としてできることや自治体に協力いただきたいことを整理しながら、公共交通を支える一助となるよう取り組みたい。

○委員

基幹軸が重要であり、拠点へ向かう交通手段のあり方についての検討が必要である。芋窪地域や湖畔地域で実施したコミュニティ交通の取組がうまくいかなかった経緯もあり、接続手段を考える必要がある。

○事務局

公共交通を取り巻く状況は全体として厳しいものがあると認識している。公共交通を支えていくためには、効率化などが重要なワードになると考えている。

地域内交通でどこへでも直接行けることは難しく、乗り換えが必要になる場合もあるが、拠点へアクセスできることを目指したいと考えている。

○委員

基本の方針のつながりが分かりにくい。将来像の「地域全体で支える」の主体、基幹軸維持の主体、将来像と基本方針③の重複を含め、将来像と基本方針が有機的に伝わる整理が必要である。

例として、将来像を「地域公共交通が市民生活を支える東大和」とし、①基幹軸の利用促進を図る、②地域内交通と基幹軸との連携を図る、③市民生活のニーズに対応した利用を図る、などの整理もあり得る。

○事務局

ご指摘を踏まえ、有機的なつながりを意識して表現を検討する。

○委員

公共交通ネットワークの将来像の図が重要であり、地域内交通のエリアから、どのように基幹軸につながかが肝である。地域内交通エリアの居住者が、家を出てからバリアフリーも含め、スムーズに移動できる仕組みを構築することが公共交通の核心である。

○委員

文言上、特に③が抽象的でイメージしにくい。「地域全体」の概念も理解しにくい場合があるため、表現を工夫してほしい。

○委員

多摩都市モノレール延伸により、上北台を通過する人が増えると予想される。バス事業者も路線を変更する状況になり得るため、それらも踏まえて検討してほしい。

○委員

湖畔地域でコミュニティタクシーを実施したが、コロナ禍で十分に継続できず終了した。坂が多いなどの地形的な条件も踏まえて適切な交通手段の検討が必要である。また、取組をつなげる担い手を増やすことが課題である。

○事務局

地域内交通は地域の方々と連携することが重要である。需要が小さいほど、持続性の確保が難しくなる面もあるため、今後も引き続き地域の方と一緒に進めていきたい。

○委員

地域によって移動の実情が大きく異なる。湖畔・清水・清原は高齢者率が高いが、清原は公営住宅が多く、湖畔・清水は戸建てが多いなど差がある。加えて、これら3地域は、特に75歳以上の後期高齢化率などが高い地域でもある。自動車保有があっても、誰が運転しているのか等の実態も異なる。地域ごとの状況を踏まえた上での検討が必要である。

○事務局

ご指摘いただいたとおり、地域特性は異なる。アンケートで細かく調査しているため、今後データ分析を深掘りしたい。

○委員

東京街道団地では、西武バスでちょこバス停留所まで行き、そこから市役所等へ行くなど、市内でも乗継が必要なケースがある。ちょこバスの便数については「1時間に1本で少ない」という意見もあるが、生活パターンとして「1時間に1本でも使う」理解を市民に広げることが大事である。ちょこバスを西武バスが運営していることを知らない市民も多い。運行状況の公表や広報のあり方を検討

してはどうか。

○事務局

市報での対応可否は調整が必要だが、ちょこバスの利用状況はホームページで月ごとに公表している。広報の仕方は検討したい。

○委員

将来像の「地域全体」は抽象的で、人を指すのか場所を指すのか、また東大和市のみか周辺市も含むのか分かりにくい。

○事務局

ご指摘の点はもっともである。次回に向けて検討したい。

○委員

計画としては、まず基本的な方針を示し、その後に具体的な施策につなげていく構成も考えられる。基本方針については一定程度抽象的な整理であっても差し支えないと考える。一方で、今後検討する個別事業については、具体的な内容を整理して示していくという計画の組み立ても考えられるため、その整理方法について事務局で検討してほしい。また、文言についてもイメージしにくい部分があるため、あわせて整理をする必要がある。

○委員

将来像（目的）を具体化することが重要である。社会状況が変化する中で、幅を持った整理も必要ではないか。

○事務局

本日いただいた意見を踏まえ検討する。

○委員

住民が基幹軸に寄り添うだけでなく、市が住民生活に寄り添う必要がある。

○事務局

公共交通のみで寄り添い続けることは持続可能性の観点で難しい。互いにできることを協力しながら進めていく必要があると考える。

○委員

これまでの施策についても、決して市民の生活に寄り添ってこなかったわけではなく、一定程度、生活実態を踏まえた対応を行ってきたという前提がある。そのため、生活を一方的に特定の交通体系に合わせることを求めているわけではない点は、あらかじめ共有しておきたい。

特に重要なのは、公共交通ネットワークの将来像であり、これが基本的な方針や将来のまちづくりの方向性を示す肝になると考えている。基幹軸を位置付け、そこへ地域内交通をどのようにつないでいくかという考え方自体は、将来に向けた基本的な枠組みとして妥当であると認識している。

また、立地適正化計画との整合を踏まえると、現在市内の居住地の多くは居住誘導区域に含まれており、公共交通ネットワークの全体像としては、現状の交通体系にモノレール延伸等の変化を加味した、公共交通ネットワークの将来像が、今後の基本的な交通体系になると考えられる。この点においても、基幹軸を中心とした整理は大きく方向性を誤っていない。

一方で、ご指摘のとおり、基本的な方針の表現が必ずしも分かりやすいとは言えない部分があり、特に「地域全体」という表現については、いくつかの例が示されているものの、受け取り方に幅が生じる可能性がある。そのため、どのような仕組みや手法によって進めていくのかについては、今後の議論の中で具体化していく必要がある。

本日は、現状の整理から課題を抽出し、それを方針へとつなげるという計画全体の流れについてご了解いただいたうえで、文言を整理し、基本的な方針については次回あらためて提示する進め方としてはどうか。

○事務局

次回までに準備する。

○委員

本日の意見を踏まえ、文言および中身がイメージできるよう整理したうえで、基本的方針を次回再提示することを前提に、計画の前提条件（現状→課題→方針の流れ）について了承いただきたい。

（了承）

○委員

一点、「土地利用施策との連携などにより現状の移動利便性を維持」について、今後の人口構造の変化などにより、必ずしも「現状」を前提としない整理もあり得るため、「現状」の文言は削除してよいのではないか。

○事務局

そのように訂正する。

○委員

「骨格構造」という言い方に違和感がある。「基本構造」にできないか。

○事務局

意味としては「基本構造」と「骨格構造」は同趣旨であるが、都市計画分野では「骨格」の表現を用いることが多い。基本的には現行の表現を用いつつ、説明を加えるなど理解促進の工夫を検討したい。

○委員

他計画との整合もあるため、必要な説明を付す方向で確認いただきたい。

○委員

将来にわたり豊かな東大和市を維持していくためには、社会状況が変化する中で、市民の暮らしの質を高めつつ、市の財政負担にも配慮した取組を一つ一つ積み重ねていく必要がある。地域公共交通計画は、そのための重要なテーマの一つであり、立地適正化計画をはじめとする各種計画と連動しながら位置付けられるものである。今後も多様な可能性を視野に入れつつ、さまざまな観点から検討を深めていければよいと考える。

○委員

将来像の目標年次の想定はどのくらいか。

○事務局

20年後の将来像として検討している。

○委員

都市マスタープランと整合を図る意味合いか。

○事務局

都市マスタープラン、市の総合計画とも整合を図っている。都市マスタープランは令和7年3月改定を行い20年計画であり、立地適正化計画は都市マスタープランの一部であるため概ね20年間と

考える。立地適正化計画と地域公共交通計画を連携させる必要があるため、交通計画も概ね20年を設定して作業を進めたい。

○委員

理解した。

報告事項：運賃協議分科会の設置について

○委員

仕組みが理解しにくい部分もあると思うが、運賃の決定は本協議会ではなく、運賃協議分科会で行う仕組みとなっている。例えばコミュニティバスの運賃を路線バスの初乗り運賃と同等とする等の運賃設定の基本的な考え方については本協議会で議論し、最終的な運賃の決定は運行事業者による運賃協議分科会で行われる形となる。

また、「学識経験者」の参加自体は差し支えないものの、立場としては構成員ではなくオブザーバーではないか。

○事務局

国にも確認したところ、新4号（別表）に定める委員として、学識経験者が参加することは妨げないとの回答であった。

○委員

参加は妨げないが、構成員としては定められていないはずであり、議決権を持たないオブザーバーになるはずなので確認をお願いしたい。

○事務局

承知した。確認する。

【その他】

○事務局

次回協議会は令和8年5月頃の開催を予定している。日程が決まり次第、改めて周知する。

以上