

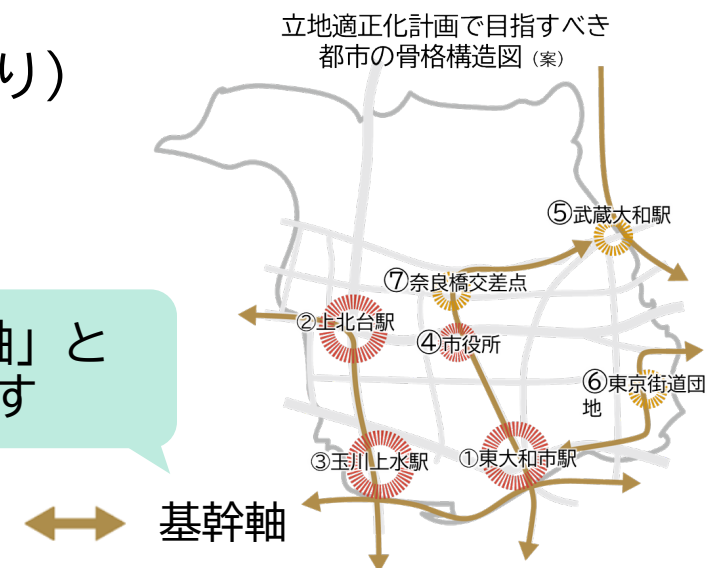
# 地域公共交通計画の 基本的な方針について

令和8年1月8日（木）  
第三回 東大和市地域公共交通協議会

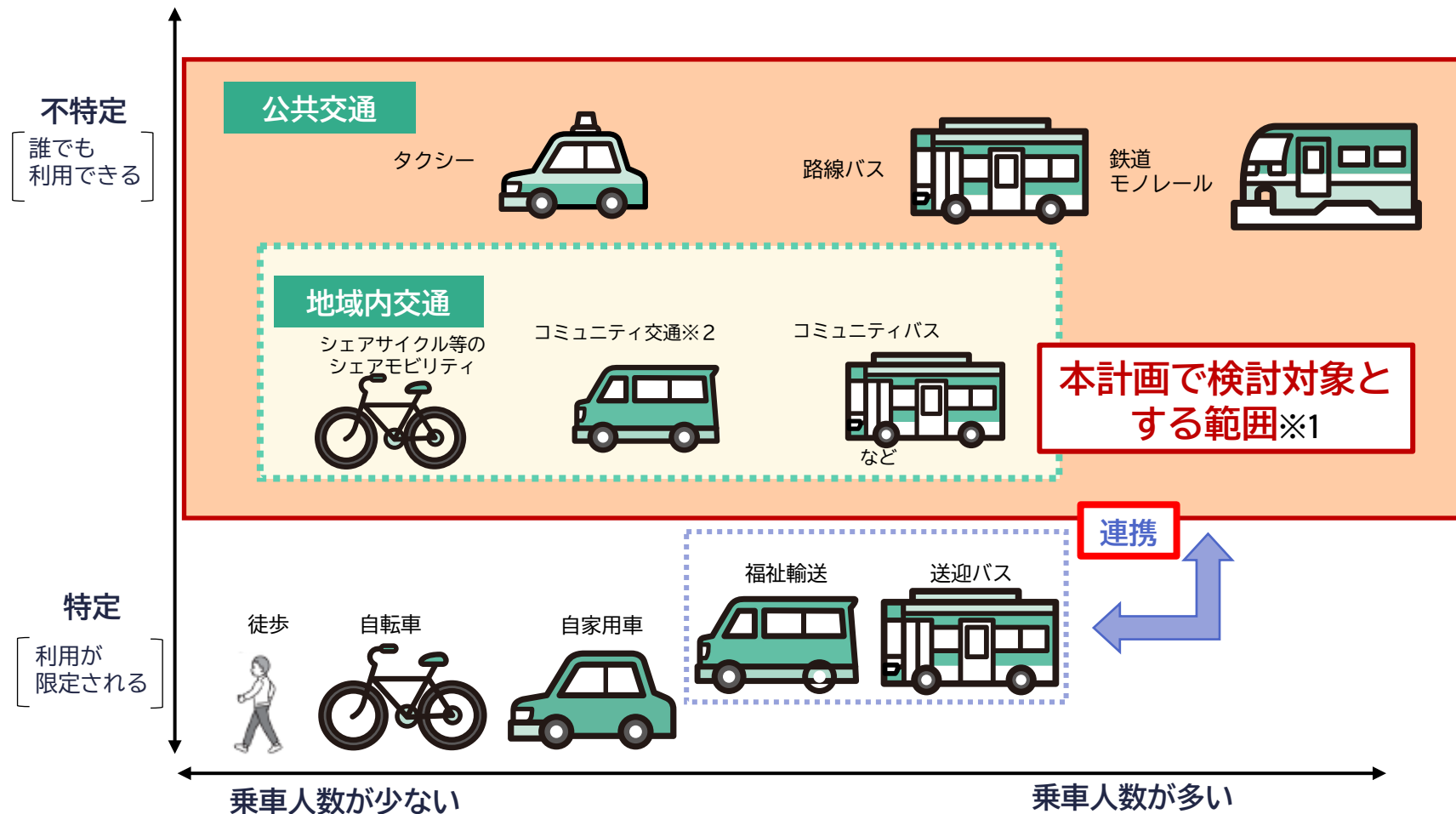
# 用語の整理について

- 地域公共交通…地域住民の日常生活や社会生活における移動、または観光客などの来訪者の移動のために利用される公共交通機関  
(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律による)
- 公共交通…不特定多数の人が、所定の運賃を支払うことで自由に移動できる交通機関全般を指す (広い概念)
- 地域内交通…基幹軸にアクセスするため、より地域に密着した移動手段を指す  
(具体的には、コミュニティバス、コミュニティタクシー、ボランティア輸送、シェアモビリティなど)
- 基幹軸…鉄道・モノレール、一定の運行頻度を有する路線バスによって形成される、基幹となる公共交通軸  
(第二回東大和市地域公共交通協議会資料 より)

第2回地域公共交通協議会で「公共交通軸」と呼称していたものを「基幹軸」と呼びます



# 東大和市における「公共交通」の定義



※1 複数の交通手段を繋ぐ交通結節点についても検討の範囲とする

※2 コミュニティ交通・・・地域が主体で検討し市と協働で導入する  
コミュニティタクシー、ボランティア輸送など

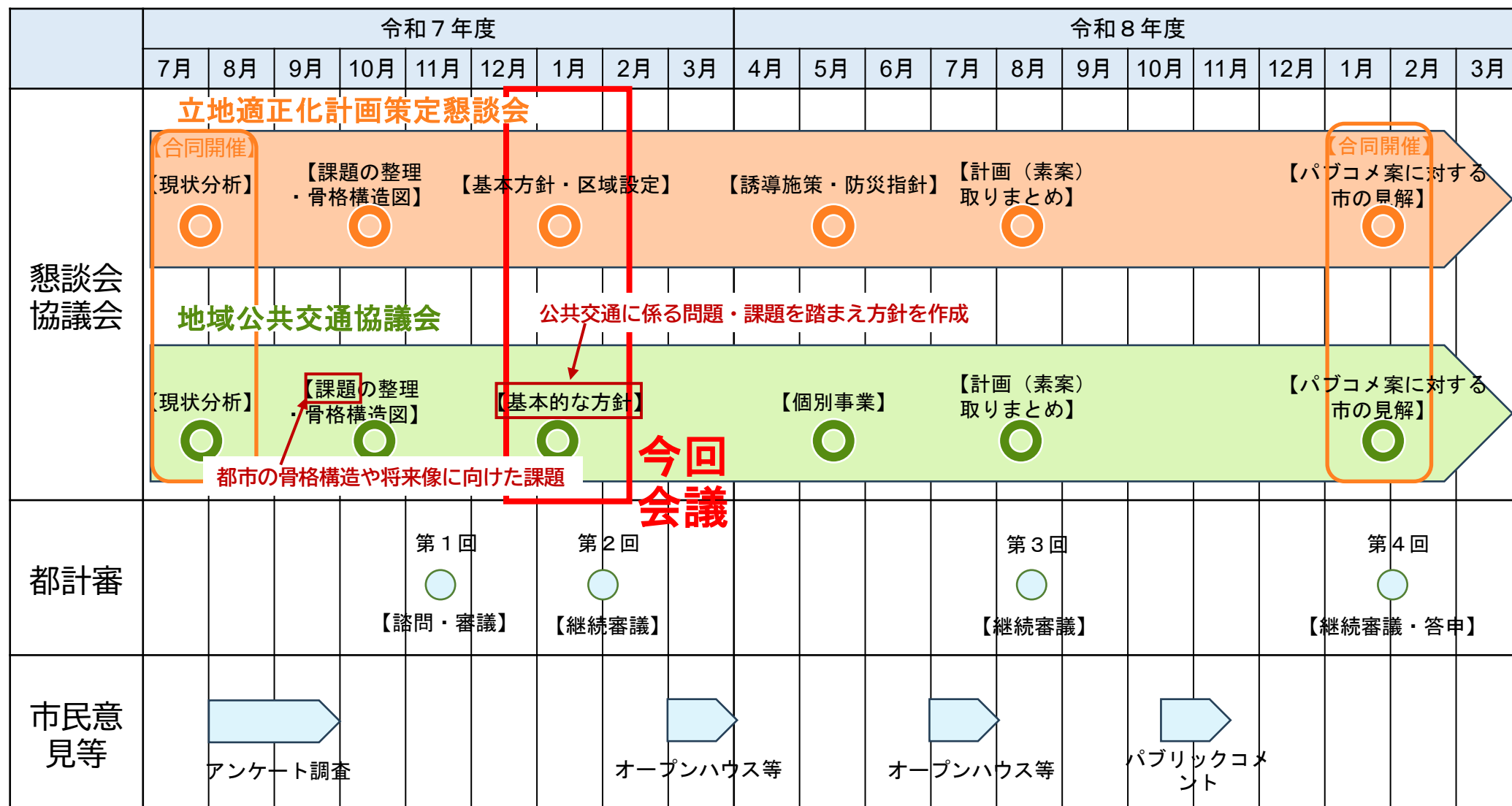
# 計画策定スケジュール

## 第1回

持続可能な公共交通ネットワークを構築するためには立地適正化計画との連携が必要であること、地域公共交通計画で記載すべき事項を確認

## 第2回

目指すべき都市の骨格構造に関する意見交換を行い、基幹軸の維持と拠点へアクセスをするための効率的なネットワークの構築が必要であることを確認





# 本日の目的

## 本日の目的について

東大和市地域公共交通計画における**基本的な方針**を決定したい。

### ----- 基本的な方針 -----

将 来 像	地域全体で移動を支えるまち	東大和
基本方針	①基幹軸を維持する	
	②地域内交通を基幹軸へつなぐ	
	③公共交通を支える	

前回の協議会で提示した目指すべき都市の骨格構造（案）についてのご意見を踏まえ、改めて東大和市の公共交通の現状、課題、立地適正化計画との整合性を整理し、地域公共交通計画の基本的な方針を検討した。

基本的な方針についてご意見をいただきたい。

# 目次

1. これまでの振り返り	6
2. 東大和市における「公共交通」の定義	12
3. 東大和市が目指す公共交通	14
4. 東大和市のこれまでの取組	17
5. 東大和市の現状	20
6. 公共交通に係る問題・課題の設定	30
7. 基本的な方針	31
8. 次回の予定	34

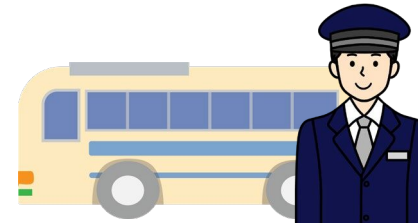
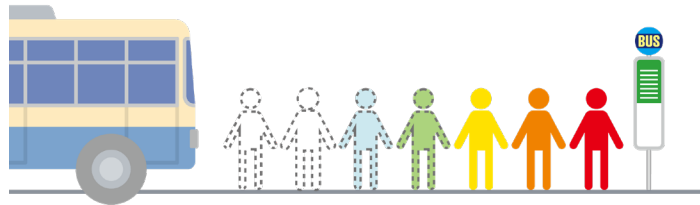
# 1. これまでの振り返り

## (1) 第1回協議会のまとめ / 公共交通の課題

### 現状

・人口減少に伴う利用者数の減少

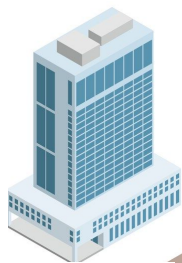
・運転士などの担い手の減少



公共交通の持続的運行が困難

公共交通は、まちづくりに欠かせない大切な要素

通院



通勤

買物



通学



まちの賑わい



活力の創出

### 課題

持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要

# 1. これまでの振り返り

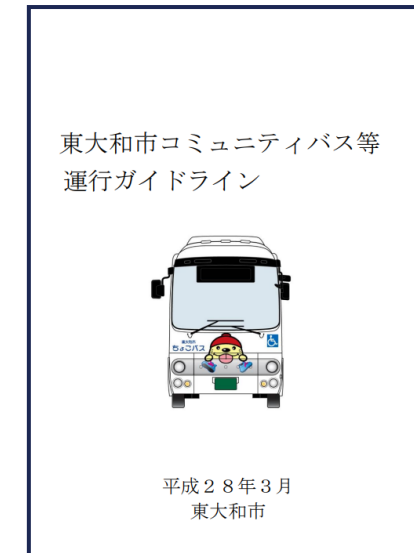
## (1) 第1回協議会のまとめ / 地域公共交通計画の概要

「東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン」※1を  
「地域公共交通計画」に統合することを検討

※1 コミュニティバスをはじめとした地域の移動サービスについて、その導入・運行・見直しの基本的な考え方を定めたもの



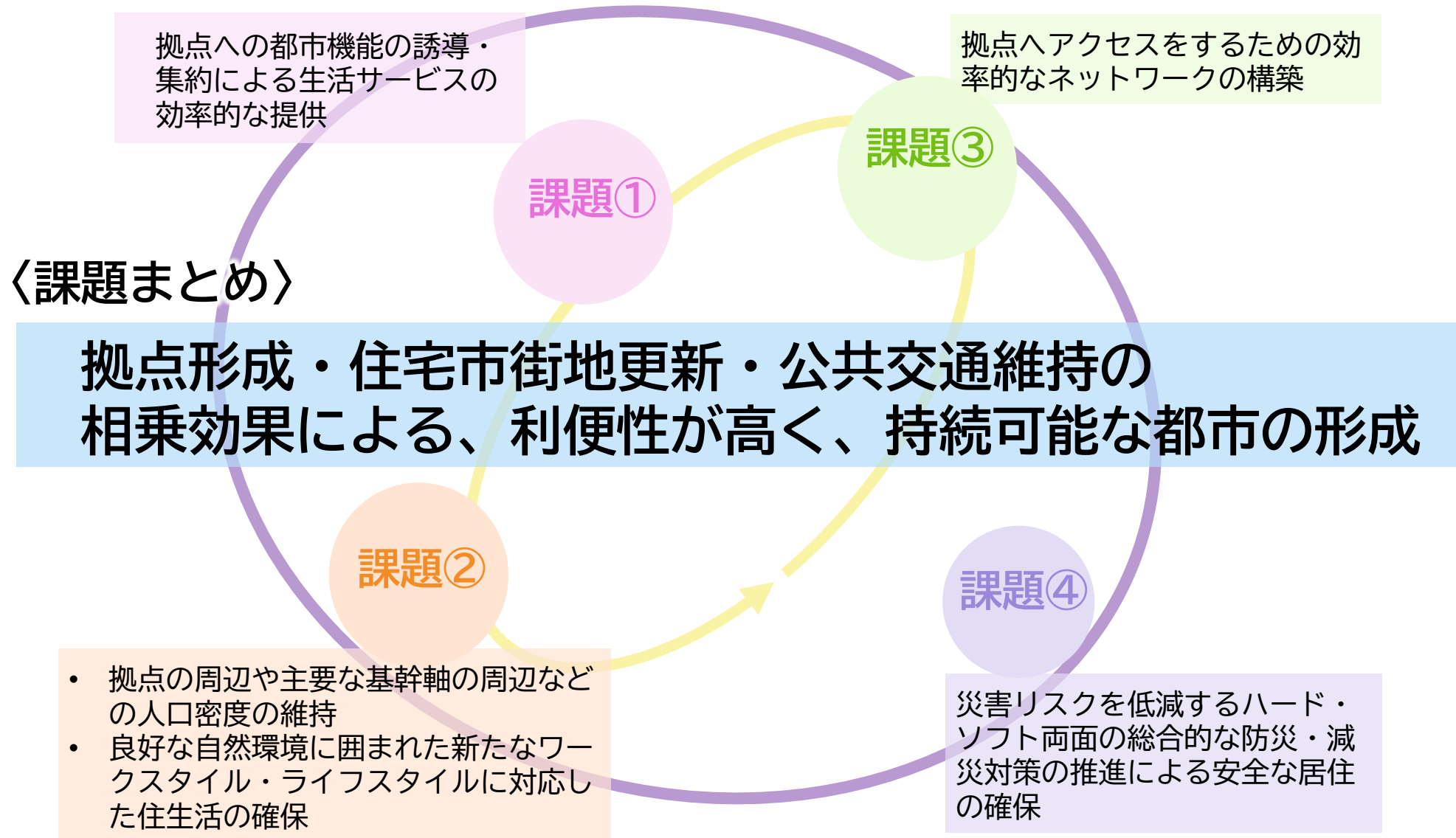
### 【地域公共交通計画に記載する事項】



	記載事項	概 要
1	基本的な方針	なぜ公共交通が必要か
2	計画の区域	交通圏の範囲を基に計画の区域を設定
3	計画の目標	どのような公共交通ネットワークを構築していくのか
4	事業及びその実施主体	目標を実現するために誰が何をするのか
5	計画の達成状況の評価	計画の進行管理をどうやって確認して見直していくのか
6	計画期間	原則5年（地域の実情に合わせて設定）⇒10年を検討中
7	その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載

# 1. これまでの振り返り

## (2) 第2回協議会のまとめ / 目指すべき都市の骨格構造実現に向けた問題と課題



# 1. これまでの振り返り

## (2) 第2回協議会のまとめ / 目指すべき都市の骨格構造実現に向けた取組の方向性

### 拠点へアクセスするための効率的なネットワークの構築

#### 【基幹軸に位置付けたバス路線】

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



#### 【基幹軸上のバス停留所等へのアクセス】

地域特性を踏まえ、

コミュニティバス



コミュニティタクシー



シェア  
サイクル



等

移動手段を適材適所に組み合わせ、効率的に確保

立地適正化計画で目指すべき  
都市の骨格構造図 (案)



# 1. これまでの振り返り

## (2) 第2回協議会のまとめ / 第2回協議会での主な意見

⇒ア. 拠点（行きたいところ）と交通をセットで考える

イ. 持続可能な（市が負担可能な）交通

※市の負担の在り方：市民意識調査と利用者アンケートの相違等

ウ. 他自治体との連携

記号	意見要旨	回答・対応
ア	魅力的なまちづくりには、目的への移動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 <b>目的そのものをつくる取組が重要</b> である。今回、そのような視点のご意見をいただけたのは非常に良かった。	交通はあくまで手段であるため、移動したくなるまちをつくることが大切である。 <b>人を集め、拠点を魅力的に育てていく取組</b> を東大和市駅、上北台駅周辺ではすでに進めている。
ア	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、好循環が生まれる。ラッピング列車やイベントなど、楽しみながら <b>市民が移動したくなる仕組みを考えていくべき</b> である。 いかに多摩モノレールを好きになってもらうかという発想と同様に、いかに東大和市を好きになってもらうか、ワクワクしながら計画の策定をしていくことが重要である。	市民が交流できるイベントとして、市と民間で連携してパークマルシェ、パンフェスなどを実施している。また、市民が中心となって高架下イベントなど市民が交流できるイベントが実施されている。
イ	資料1の収支率30%について、そもそも収支率の基準はどのように設定しているのか。	東大和市のコミュニティバス運行ガイドラインにおいては、収支率40%を目指すこととしている。 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。
イ	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 <b>急な見直しを要する段階ではない</b> と考える。	収支率はガイドラインで定めている運行基準以上になっているが、補助額は増額している。バス事業者のヒアリングでは東大和方向へ一部ルートが重複している指摘があったことから、ちよこバスのルート等は今後検討していく必要がある。
ウ	駅は交通結節点ではあるが、商業拠点としては十分でない。市役所や南街も施設はあるが商業機能が乏しく、拠点都市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。防災上の観点から南側への集約も考えられるが、現実的には難しい部分もある。東大和市単独ではなく、 <b>周辺市と連携</b> して考えるべきである。	東大和市駅及び上北台駅周辺の拠点では、既にまちづくりに関する検討が進められている。周辺市との連携については今後検討していく必要がある。
ウ	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、 <b>東大和市と武蔵村山市の連携が重要</b> である。	魅力的なまちづくりは重要であり、 <b>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</b> と考える。 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。



# 1. これまでの振り返り

## (2) 第2回協議会のまとめ / 財政負担の拡大・縮小について

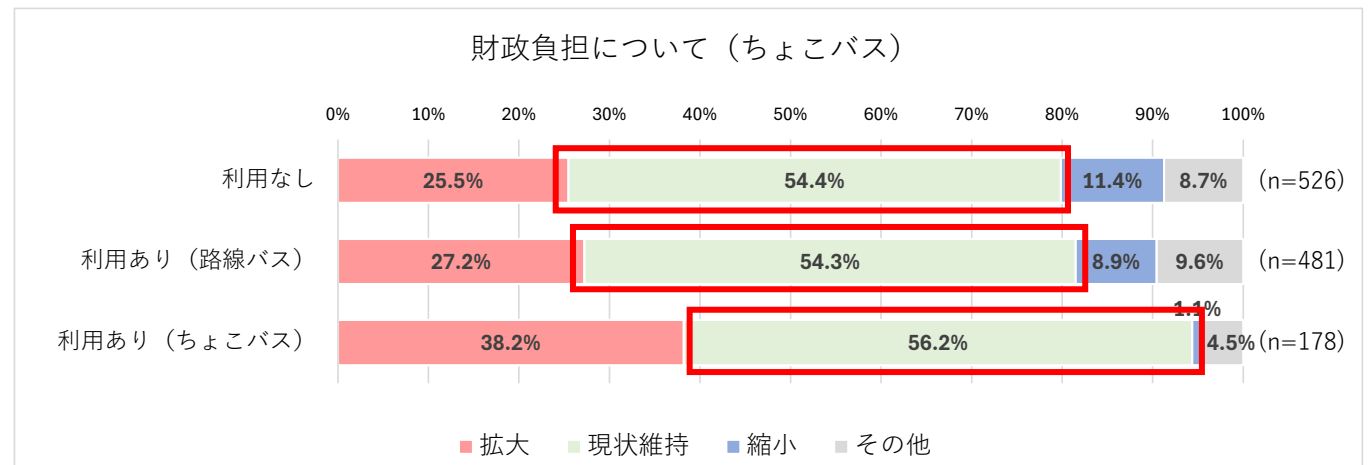
東大和市 住民アンケート調査（令和7年8月実施）／路線バス・ちょこバス利用者アンケート調査（令和7年9月実施）  
ちょこバス

バスを利用していない人

路線バス利用者

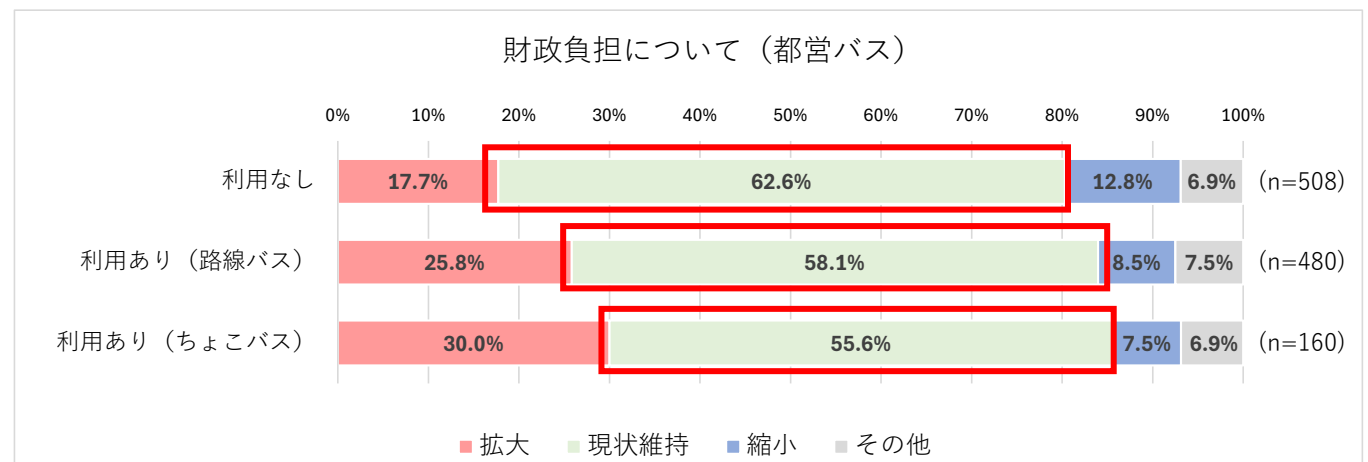
ちょこバス利用者

半数以上がちょこバスと路線バスに対する市の財政負担を**現状維持**とすることを望んでいる



※ちょこバス利用者のうち、1, 2 両方選択した2名は除く

### 都営バス



※利用なしのうち、2, 3, 4の3つを選択した1名は除く  
※ちょこバス利用者のうち、1, 2 両方選択した1名は除く



## 2. 東大和市における「公共交通」の定義

### 地域公共交通計画の策定のポイント（再掲 第1回資料より）

#### 全体最適

「部分最適」ではなく、計画区域全体かつ地域旅客運送サービス全体の望ましいあり方に向けて、「**全体最適**」の発想で考える

#### 適材適所

鉄軌道、バス、タクシーなどの交通機関だけでなく、超小型モビリティ、シェアサイクルなどの新しいモビリティサービス含めて一体的に捉えて、「**適材適所**」で導入し、効率的な公共交通ネットワークを構築

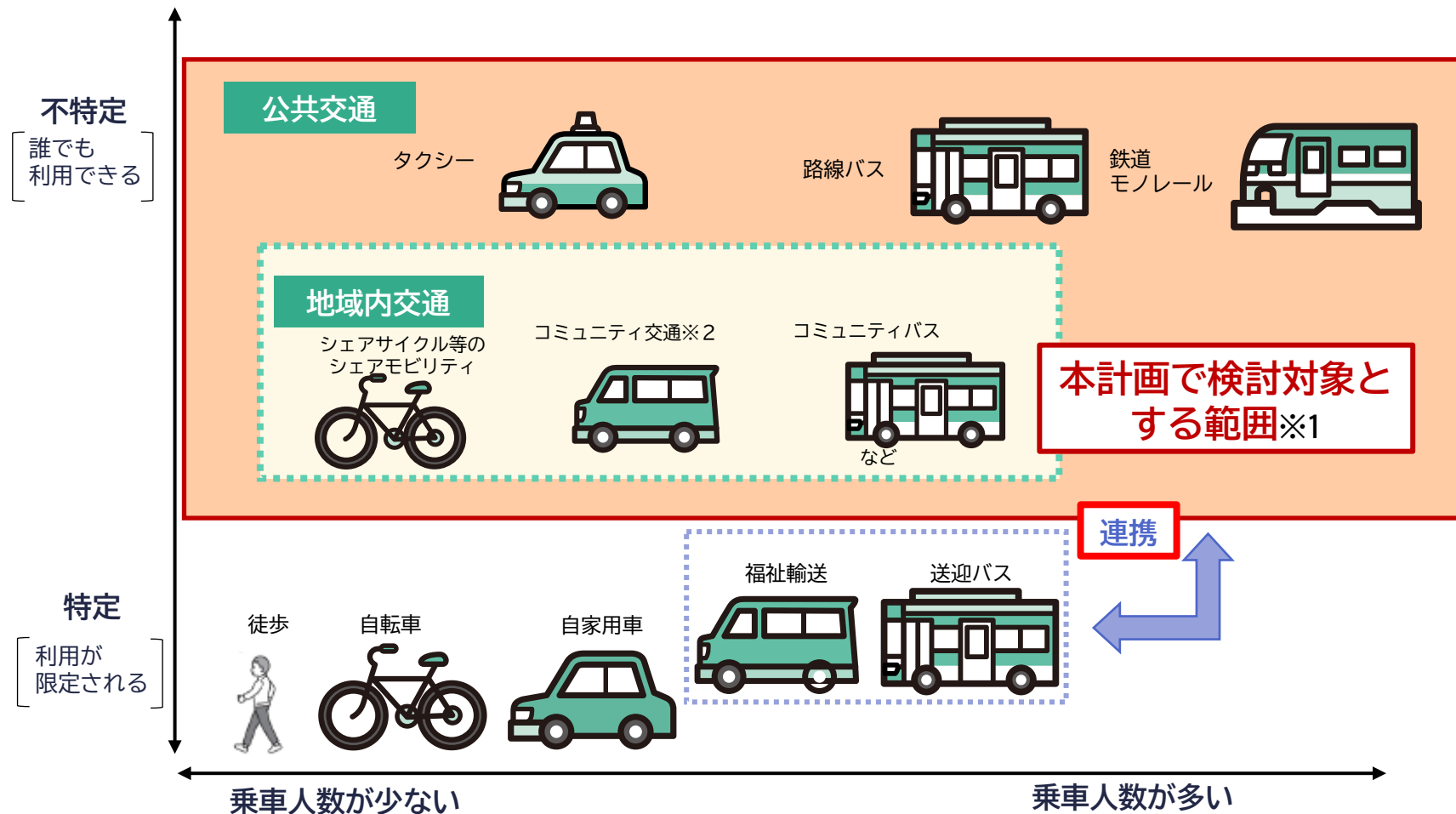
#### 総動員

担い手不足の現状に対して、交通機関だけでなく、自家用有償旅客運送サービス、福祉輸送、病院等の送迎サービス等、地域の輸送資源を「**総動員**」し、最大限に活用



鉄軌道や一定の便数がある路線バスを軸とし、コミュニティバスやコミュニティ交通、福祉輸送などを地域特性に応じて組み合わせて軸につなぐことで、**地域全体で移動を支える仕組み**を整えていく

# 東大和市における「公共交通」の定義



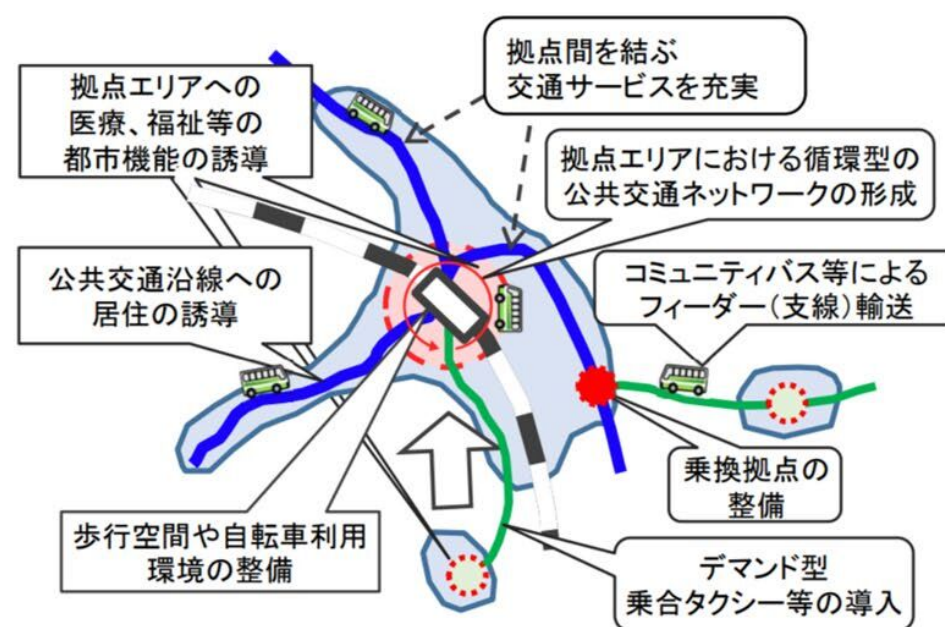
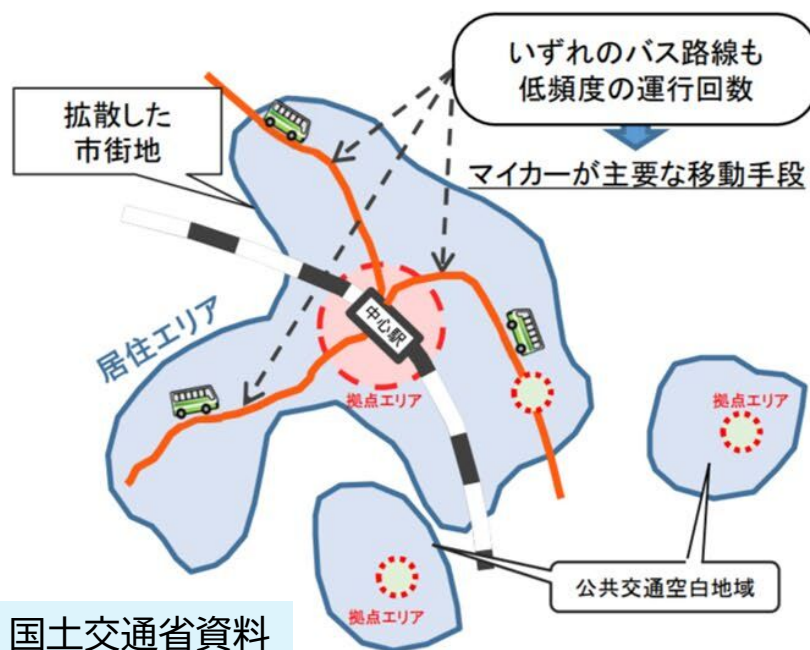
※1 複数の交通手段を繋ぐ交通結節点についても検討の範囲とする

※2 コミュニティ交通・・・地域が主体で検討し市と協働で導入する  
コミュニティタクシー、ボランティア輸送など

### 3. 東大和市が目指す公共交通

#### (1) 立地適正化計画との連携の必要性

- ・ 持続可能なまちを目指す上では、土地利用の転換だけでも、公共交通施策だけでも十分ではなく、公共交通と都市構造の改善が連携し、支え合うことが必要である。
- ・ そのため、立地適正化計画における「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」と連携した公共交通を検討・実現することが望まれる。



### 3. 東大和市が目指す公共交通

## (2) 立地適正化計画の検討状況①【居住誘導区域図（案）】

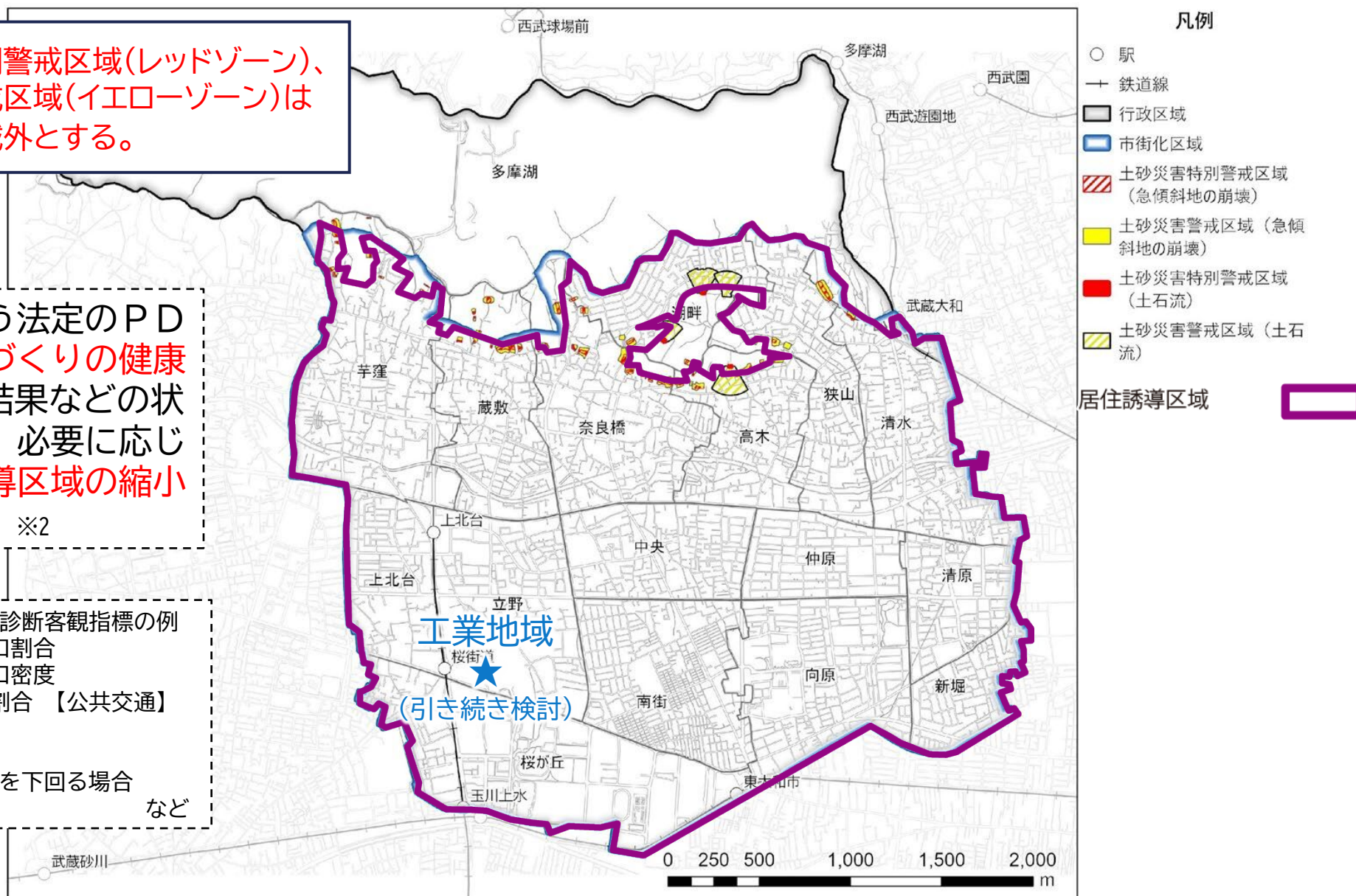
※土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)、土砂災害警戒区域(イエローゾーン)は居住誘導区域外とする。

・ 5年毎に行う法定のPDCA『まちづくりの健康診断』※1の結果などの状況を踏まえ、必要に応じて、**居住誘導区域の縮小**を検討する。※2

※1まちづくりの健康診断客観指標の例  
・ 居住誘導区域内人口割合  
・ 居住誘導区域内人口密度  
・ 公共交通沿線人口割合 【公共交通】

※2縮小の検討条件例  
・ 人口密度が40人/haを下回る場合

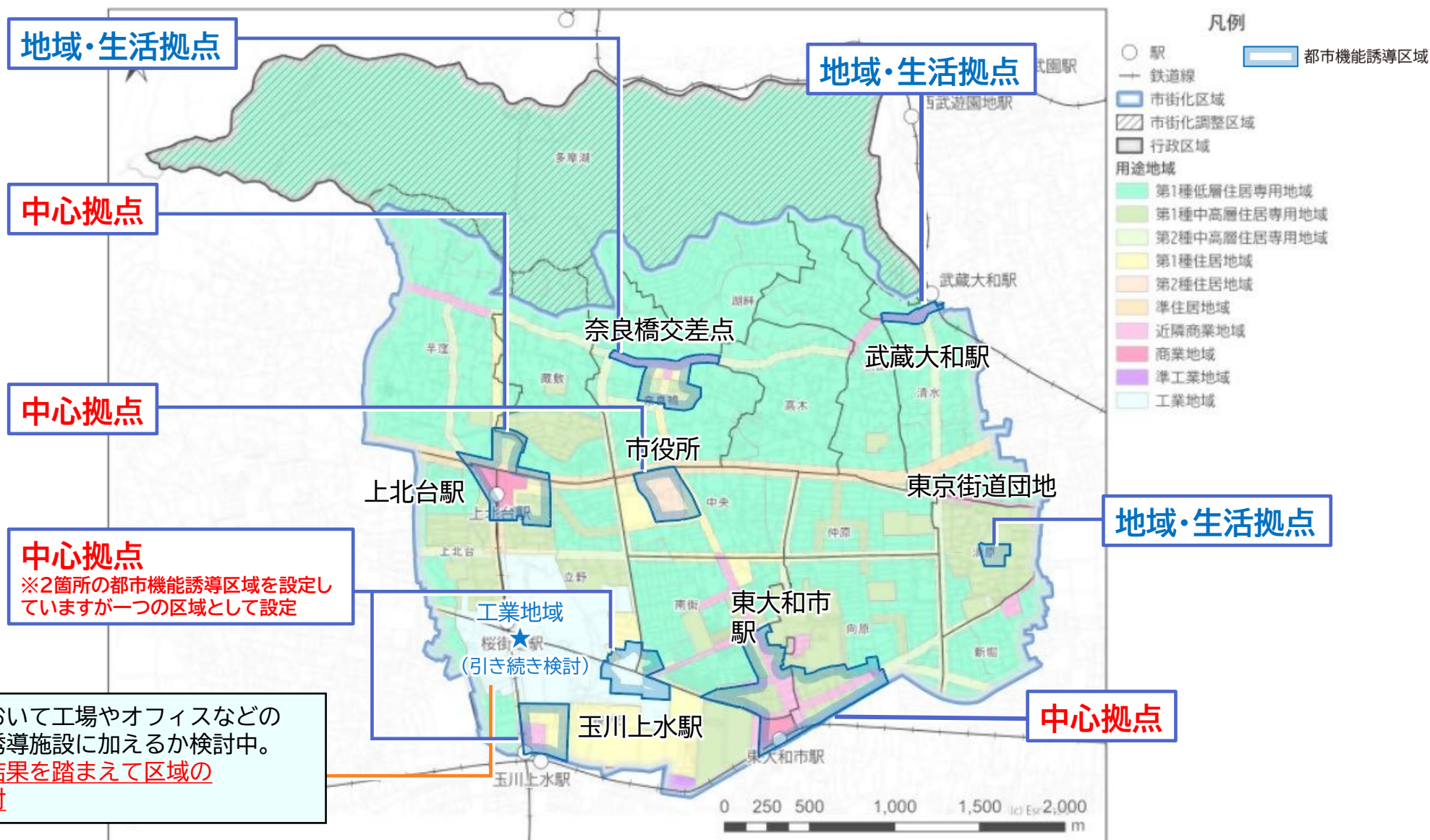
など





### 3. 東大和市が目指す公共交通

#### (2) 立地適正化計画の検討状況②【都市機能誘導区域図（案）】



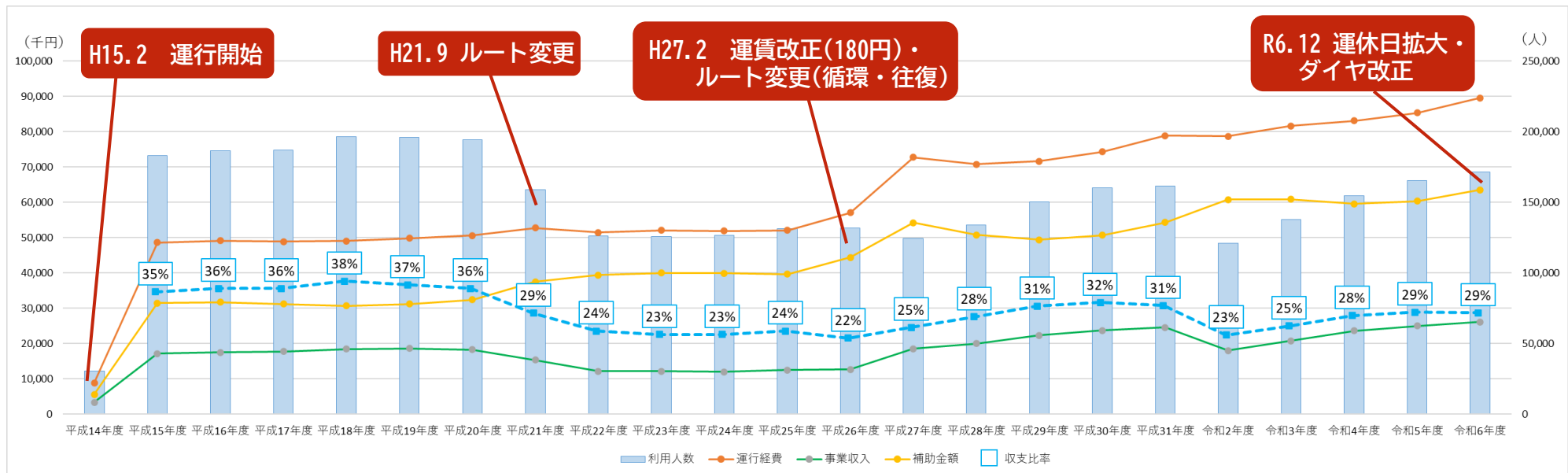
## 4. 東大和市のこれまでの取組

### (1) ちょこバスの運行

燃料費、人件費の高騰  
などが影響

- ・ ちょこバスの乗車数は、コロナ前を上回っているものの、運行に必要な経費は増加
- ・ 市は、いわゆる「2024年問題」と称される乗務員の新しい改善基準告示への対応及び「担い手不足」の問題への対応をしながらちょこバスの持続的な運行を図るため、令和6年末から年末年始の運休日拡大・土曜日のダイヤ改正を実施

ちょこバス年度別収支等状況（平成14年度～令和6年度）



限られた運転士と高まる運行経費の中で、  
ちょこバスのサービスを持続させることが難しくなっている

# 4. 東大和市のこれまでの取組

## (2) コミュニティタクシーの試行運行

- ・ 芋窪地域コミュニティタクシー「いもたく」  
⇒ 令和4年7月4日～12月28日までの月曜日から金曜日(祝日は除く) 121 日間
- ・ 湖畔地域コミュニティタクシー  
⇒ 令和2年2月4日～5月20日までの月曜日から金曜日(祝日は除く) 70 日間  
※新型コロナウイルス感染症等の影響により、令和2年5月21日から運行を休止

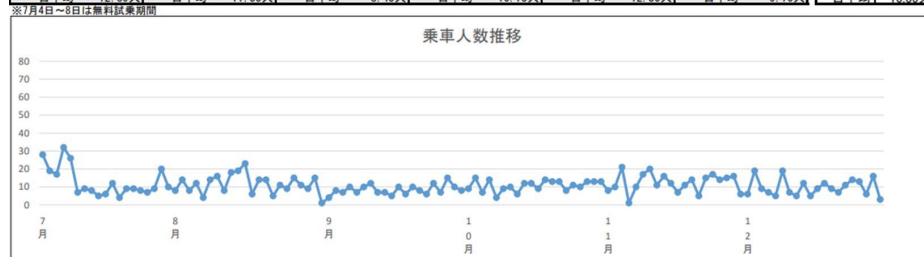


出典：芋窪地域コミュニティタクシー「いもたく」の試行運行結果報告書 令和5年12月

### 芋窪地域コミュニティタクシー「いもたく」の施行運行結果

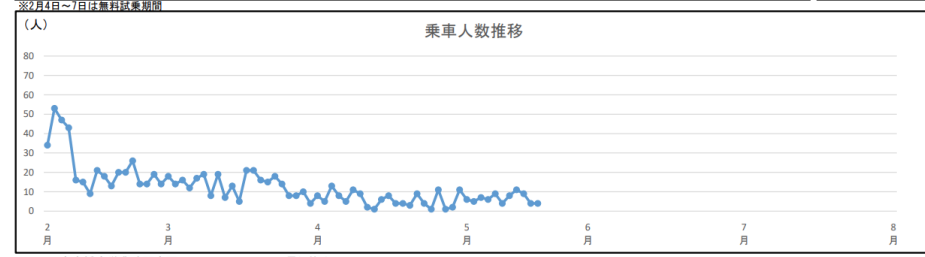
												(単位:人)				
7月		8月		9月		10月		11月		12月		曜日別平均乗車人数				
4日	月	28	1日	月	8	1日	木	4	3日	月	9	1日	木	6	月	9.27
5日	火	19	2日	火	14	2日	金	8	4日	火	15	2日	金	19	火	11.52
6日	水	17	3日	水	8	5日	月	7	5日	水	7	4日	火	21	水	8.04
7日	木	32	4日	木	12	6日	火	10	6日	木	14	5日	水	14	木	11.68
8日	金	26	5日	金	4	7日	水	7	7日	金	4	8日	月	7	金	11.26
11日	月	7	8日	月	14	8日	木	10	11日	火	9	9日	火	10	7日	※休業期間除く
12日	火	9	9日	火	16	9日	金	12	12日	水	10	10日	水	20	9日	19
13日	水	8	10日	水	8	12日	月	7	13日	木	6	11日	木	16	11日	5
14日	木	5	11日	木	18	13日	火	12	14日	金	12	12日	金	12	12日	5
15日	金	6	12日	金	19	14日	水	5	17日	月	12	15日	火	12	14日	5
19日	火	12	16日	火	23	15日	木	10	18日	火	9	16日	水	7	15日	9
20日	水	4	17日	水	6	16日	金	6	19日	水	14	17日	木	11	16日	12
21日	木	9	18日	木	14	20日	火	10	20日	木	13	18日	火	14	19日	9
22日	金	9	19日	金	19	21日	水	8	21日	金	13	19日	水	5	21日	11
25日	月	8	22日	月	5	22日	木	6	24日	月	8	22日	火	15	21日	9
26日	火	7	23日	火	11	26日	火	12	25日	火	11	24日	木	17	22日	14
27日	水	9	24日	水	9	27日	水	7	26日	水	10	25日	水	14	23日	13
28日	木	20	25日	木	15	28日	木	15	27日	木	15	26日	木	16	24日	16
29日	金	10	26日	金	11	29日	金	13	28日	金	13	27日	金	16	25日	6
			29日	月	9	30日	月	13	31日	月	13	28日	火	6	26日	3
			30日	火	15											
			31日	水	1											
合 計	245人		合 計	254人		合 計	169人		合 計	215人		合 計	246人		合 計	194人
運行日数	19日		運行日数	22日		運行日数	20日		運行日数	20日		運行日数	20日		運行日数	19日
一日平均	12.89人		一日平均	11.55人		一日平均	8.45人		一日平均	10.75人		一日平均	12.30人		一日平均	9.20人

全期間	
合計	1,323人
運行日数	121日
一日平均	10.93人
休業期間	
合計	122人
運行日数	5日
一日平均	24.4人
休業期間以外	
合計	1,201人
運行日数	116日
一日平均	10.35人



### 湖畔地域コミュニティタクシーの施行運行結果

												(単位:人)								
2月			3月			4月			5月			6月			7・8月					
4日	火	34	2日	月	18	1日	水	8	1日	金	6	1日	月	火	1	水	2	曜日別平均乗車人数		
5日	水	53	3日	火	14	2日	木	5	7日	水	5	2日	火	火	1	木	3	月	9.92	
6日	木	47	4日	水	16	3日	金	13	8日	木	7	3日	水	水	2	金	12	火	9.77	
7日	金	43	5日	木	12	6日	月	8	9日	金	6	4日	木	木	3	月	7	水	12.15	
10日	月	16	6日	金	17	7日	火	5	12日	火	9	5日	金	金	4	6日	月	木	9.51	
12日	水	15	9日	月	19	8日	水	11	13日	水	4	8日	月	火	8	7日	火	金	11.77	
13日	木	9	10日	火	8	9日	木	9	14日	木	4	9日	火	火	9	8日	水	※休業期間除く		
14日	金	21	11日	水	19	10日	金	2	15日	金	11	10日	水	水	10	9日	木			
17日	月	18	12日	木	7	13日	月	1	18日	月	9	11日	木	木	11	13日	月			
18日	火	13	13日	金	13	14日	火	6	19日	火	4	12日	金	金	12	14日	火			
19日	水	20	16日	月	5	15日	水	8	20日	水	4	15日	月	火	15	15日	水			
20日	木	20	17日	火	21	16日	木	4	21日	木	4	16日	火	火	16	16日	木			
21日	金	26	18日	水	21	17日	金	4	22日	金	22	17日	水	水	17	17日	金	全期間		
25日	月	14	19日	木	16	20日	月	3	25日	月	3	18日	木	木	18	20日	月	合計	878人	
26日	火	19	23日	月	15	21日	火	9	26日	火	9	19日	金	金	19	21日	火	運行日数	70日	
27日	水	19	24日	火	18	22日	水	4	27日	水	4	22日	月	火	22	22日	水	一日平均	12.54人	
28日	木	14	25日	水	14	23日	木	1	28日	木	4	23日	火	火	23	27日	月	休業期間		
			26日	木	8	24日	金	11	29日	金	29	24日	水	水	24	27日	火	合計	177人	
			27日	火	8	25日	月	1				25日	木	木	25	29日	水	運行日数	4日	
			30日	月	10	28日	火	2				26日	金	金	26	30日	木	一日平均	44.25人	
			31日	火	4	30日	水	11				29日	月	火	29	31日	金	休業期間以外		
									金	計	73人	30日	火	水	30	3日	月	合計	701人	
金	計	396人	金	計	283人	金	計	126人	金	計	11日	金	計	0人	金	計	0人	金	計	701人
運行日数	17日		運行日数	21日		運行日数	21日		運行日数	11日		運行日数	1日		運行日数	0日		運行日数	66日	
一日平均	23.29人		一日平均	13.48人		一日平均	6.00人		一日平均	6.64人		一日平均	21.29人		一日平均	0日		一日平均	10.62人	



地域検討組織と協働してコミュニティタクシーを一定期間試行したものの、想定した成果（70乗車／日 以上）が得られず本格導入には至らなかった

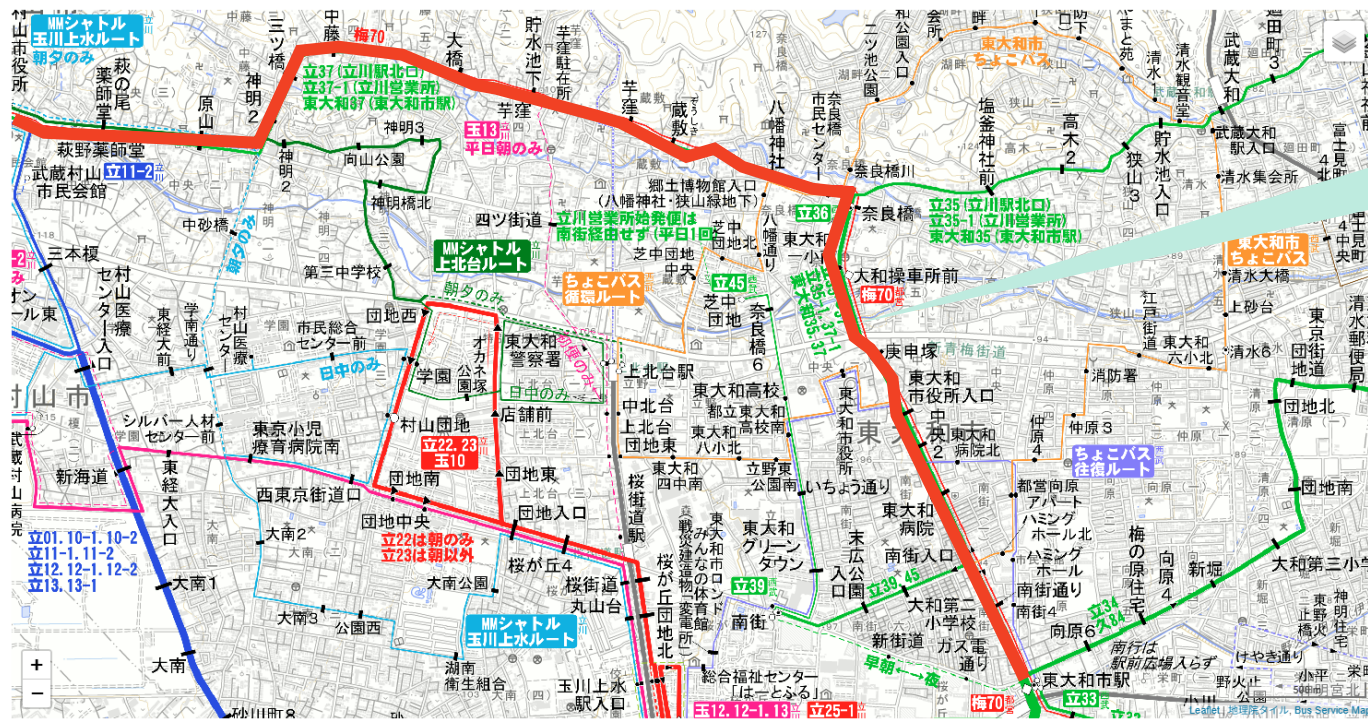


## 4. 東大和市のこれまでの取組

### (3) 都営バス梅70路線の運行維持

- ・ 公共負担を前提に、東京都交通局と関係市町が連携して運行の維持を図っている。
- ・ 「部課長会」、「係長会」を定期的を開催するなど、情報の共有を図っている。

(東大和市の公共負担額 R4～R6 27,587千円)



都営バスと西武バス  
が並行して運行して  
いる

出典) Bus Service Map

改善基準告示への対応によって減便が生じている。  
今後、便数の維持には乗務員の確保が課題となっている。

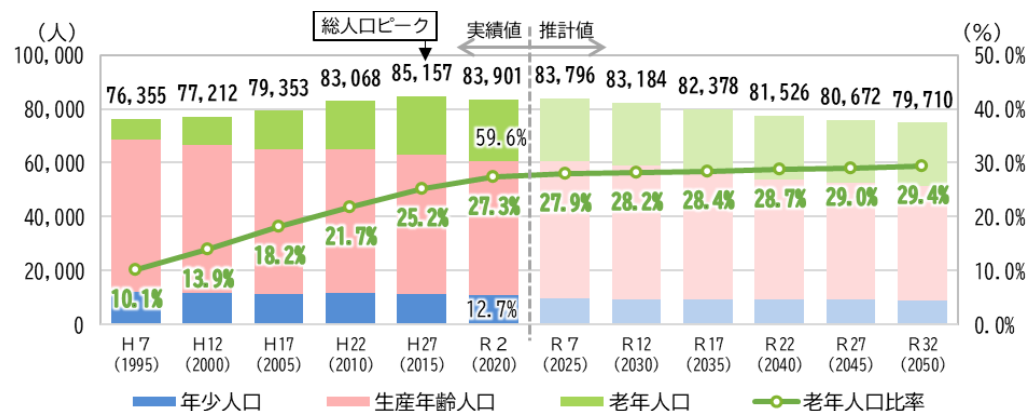


# 5. 東大和市の現状

## (1) 人口

- ・平成27年をピークに減少に転じ、今後も減少傾向が続く見込み
- ・1980年の「ピラミッド型」から、2040年には年少人口が少なく高齢者が多い「逆ピラミッド型」へ変化する見通し

将来人口推計(東大和市)

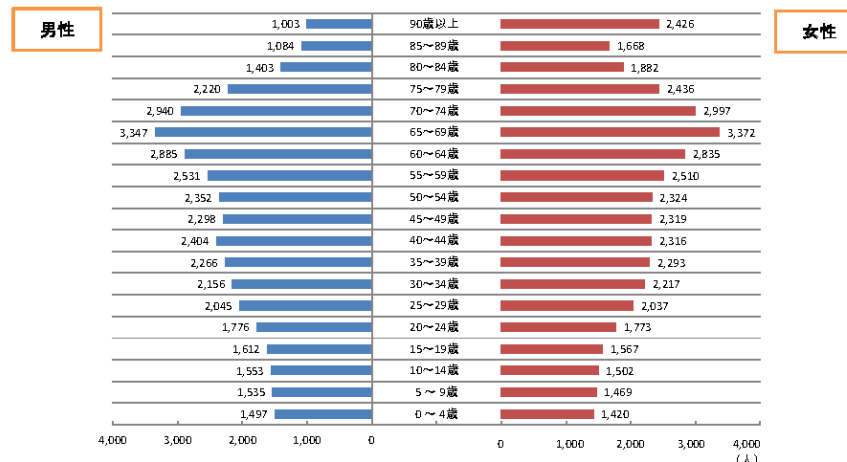


年齢3区分別人口等の推移

出典：実績値国勢調査、推計値国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」

人口ピラミッド 平成52（2040）年の推計(東大和市)

図表 東大和市における人口ピラミッド 平成52（2040）年【推計】



出典：国立社会保障・人口問題研究所推計

出典：東大和市人口ビジョン 平成27年10月

総人口の減少→公共交通利用者の減少/高齢化→自らの移動手段を持たない高齢者人口の増加

⇒【問題】人口減少により、公共交通の利用者が減少の見込み  
移動の手段を持たない高齢者が増加

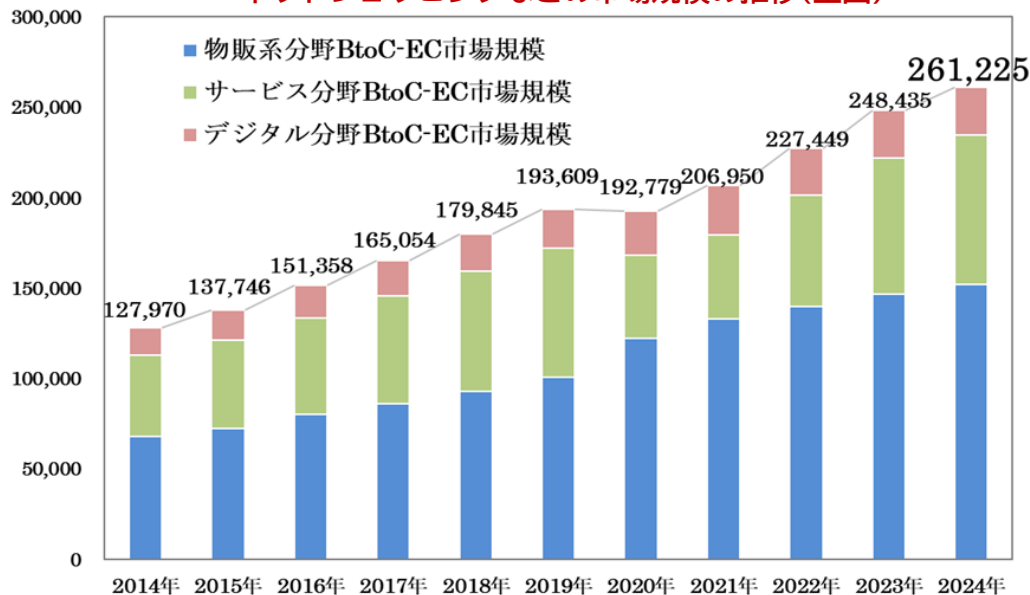
## 5. 東大和市の現状

### (2) 生活様式の変化

市民アンケート  
結果より

- ・コロナ禍の影響等により、ネットショッピング等の利用が全国的に増加  
⇒東大和市：買い回り品のインターネット利用率は1割程度まで普及
- ・東大和市では、2018年に総トリップ数が初めて減少に転じた。

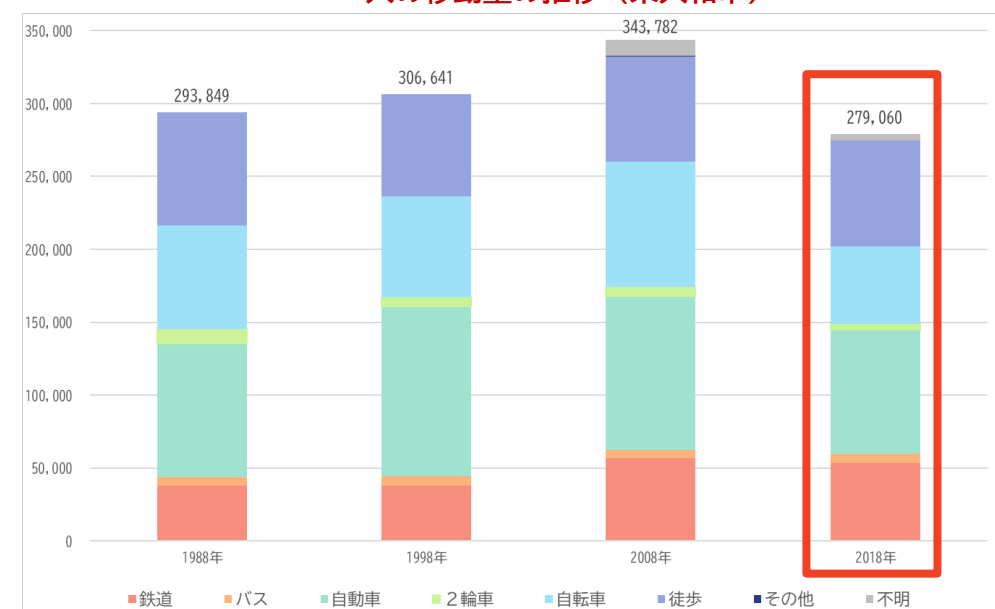
ネットショッピングなどの市場規模の推移(全国)



出典：経済産業省ホームページ

<https://www.meti.go.jp/press/2025/08/20250826005/20250826005.html>

人の移動量の推移(東大和市)



ネットショッピング利用の増加など生活様式の変化により移動ニーズが変化している

⇒【問題】生活様式の変化により、公共交通の利用者が減少する見込み

## 5. 東大和市の現状

### (3) 運転士不足、バス事業者の収支

- ・路線バスの利用者はコロナ禍から戻りつつあるものの、収入は厳しい状況
- ・運転士不足の影響で、1路線当たりの本数が減っている
- ・燃料費や人件費の上昇により、路線バスの運行にかかる費用が増えている

事業者ヒアリング  
結果より

利用者の推移(東京都)

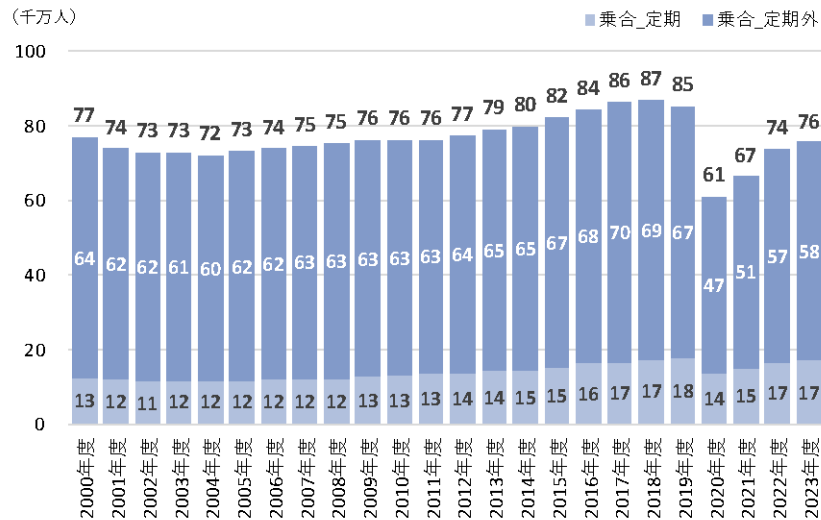


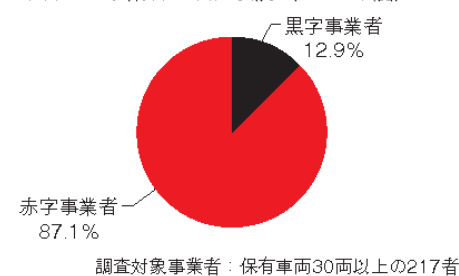
図 3-20 東京都における営業用乗合バス(路線バス)輸送人員

出典：国土交通省「自動車輸送統計調査」をもとに一般財団法人計量計画研究所作成

路線バスの収支状況(全国)

図表1-3-1-9 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

乗合バス事業者の収支状況(2022年度)



資料：国土交通省物流・自動車局作成

出典：「令和5年度交通の動向」及び「令和6年度交通施策」について  
国土交通省

路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
計	13,466

路線バスの輸送人員はコロナ前までに戻っていない/運転士不足の影響による減便が行われている

⇒ 【問題】 バス運転士の不足による公共交通サービスの低下

## 5. 東大和市の現状

### (4) 移動の現状と公共交通ネットワークのギャップ①

- 年代別にみると、高齢者は病院への通院や日常の買い物において、バスを利用する割合が比較的高い

市民アンケート  
結果より

年代別の病院への交通分担率  
【バス/自動車(東大和市)】

	バス	自動車
全体	15.4	13.0
10歳代	-	50.0
20歳代	2.8	39.0
30歳代	12.3	15.8
40歳代	9.4	7.1
50歳代	9.4	4.3
60歳代	12.5	5.5
70歳代	18.3	14.2
80歳以上	31.1	17.2

出典：東大和市のまちづくり・地域公共交通に関する住民アンケート調査

年代別の商業施設（日常の買い物）への交通分担率  
【バス/自動車】(東大和市)

	バス	自動車
全体	5.2	55.7
10歳代	-	31.8
20歳代	-	45.0
30歳代	1.2	55.9
40歳代	1.8	60.4
50歳代	2.7	66.4
60歳代	0.6	70.0
70歳代	8.8	47.9
80歳以上	19.2	36.8

出典：東大和市のまちづくり・地域公共交通に関する住民アンケート調査

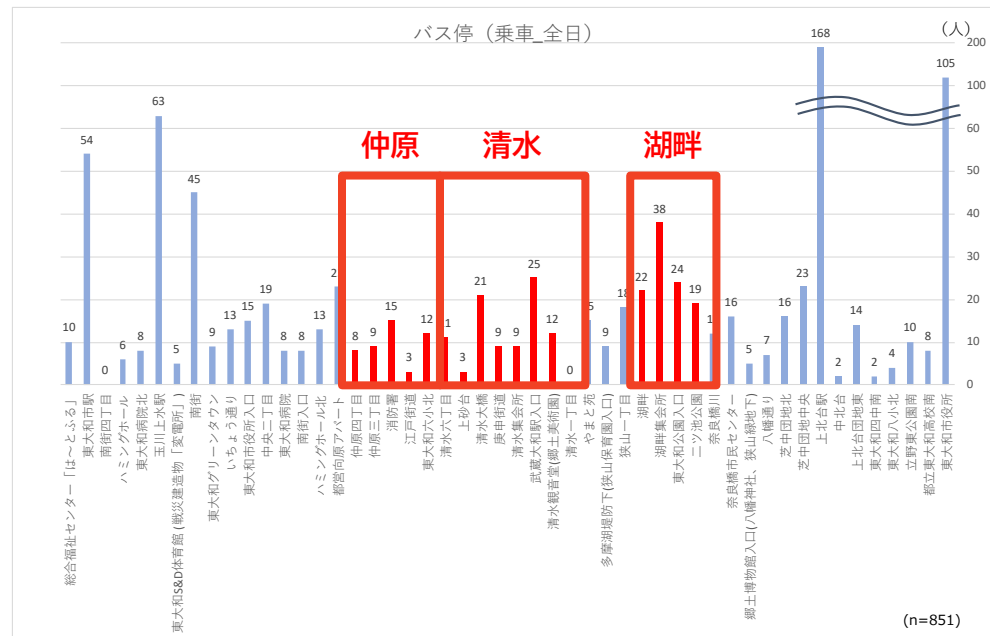
## 5. 東大和市の現状

### (4) 移動の現状と公共交通ネットワークのギャップ②

#### 【ちょこバス】

- ・ 駅や路線バス停から離れた「湖畔」「清水」「仲原」などでも一定の乗車数が確認できる
- ・ 一方、公共交通がちょこバスのみである「湖畔」「清水」では自動車を利用する割合が高い

乗車バス停の利用者数（東大和市/平日・休日の合計）



出典：東大和市のちょこバス利用実態調査

居住地別の商業施設（日常の買い物）への交通分担率【バス/自動車】（東大和市）

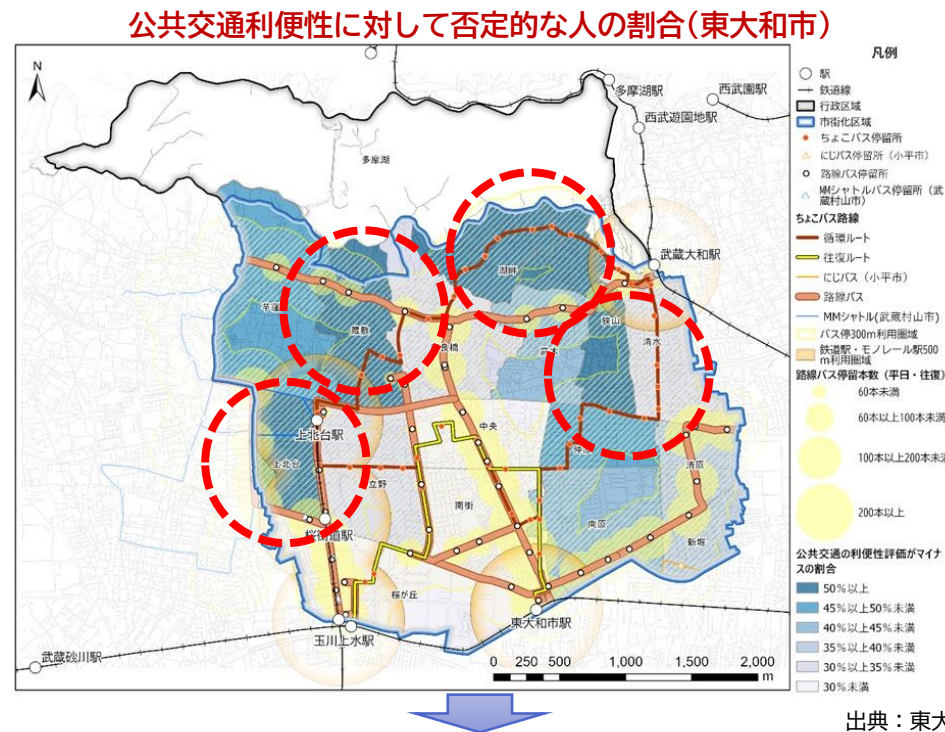
	バス	自動車
全体	5.2	55.7
芋窪	1.5	73.5
蔵敷	2.6	56.5
奈良橋	5.1	61.3
湖畔	13.7	60.3
高木	7.1	66.6
狭山	10.8	73.8
清水	3.4	75.8
多摩湖		
上北台	5.3	34.2
立野	-	36.7
中央	7.3	58.2
南街	-	43.9
仲原	3.4	66.6
向原	5.4	47.9
清原	17.0	28.3
新堀	2.6	50.0
桜が丘	-	35.6

出典：東大和市のまちづくり・地域公共交通に関する住民アンケート調査

## 5. 東大和市の現状

### (4) 移動の現状と公共交通ネットワークのギャップ③

①の年代別傾向と②の地域別の乗車実態を重ね合わせると、  
バスを必要とする層や地域が一定程度存在する一方、  
公共交通の選択肢が限られる地域（ちょこバスの運行本数が1時間に1本など）では、  
自動車利用に頼らざるを得ない状況がみられる  
⇒結果として公共交通の利便性に対する満足度が低いと考えられる



出典：東大和市のまちづくり・地域公共交通に関する住民アンケート調査

生活移動のニーズに対し、公共交通サービスが十分に応えられていない地域がある

⇒【問題】移動の現状と公共交通ネットワークのギャップが生じている



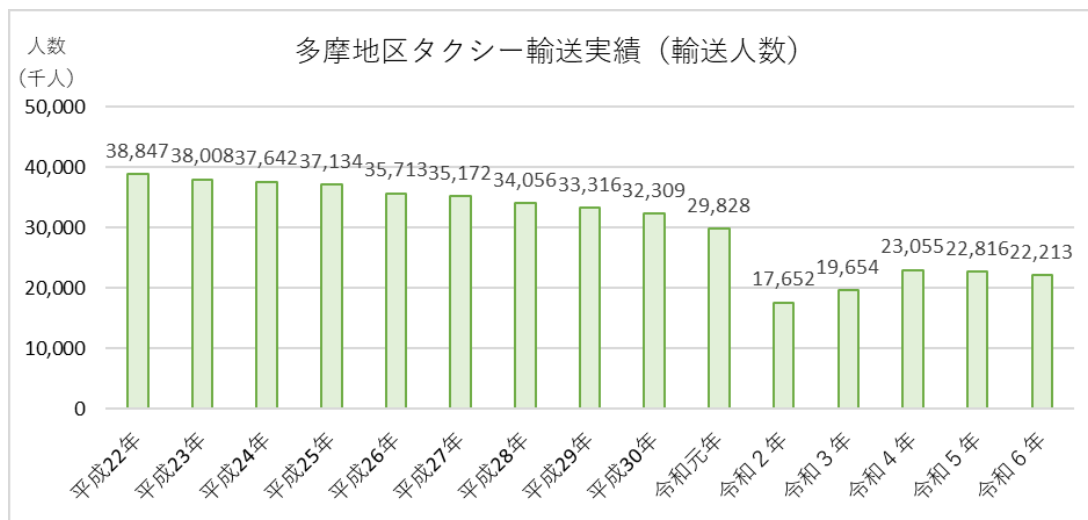
## 5. 東大和市の現状

### (5) タクシー利用者数推移、運転士不足

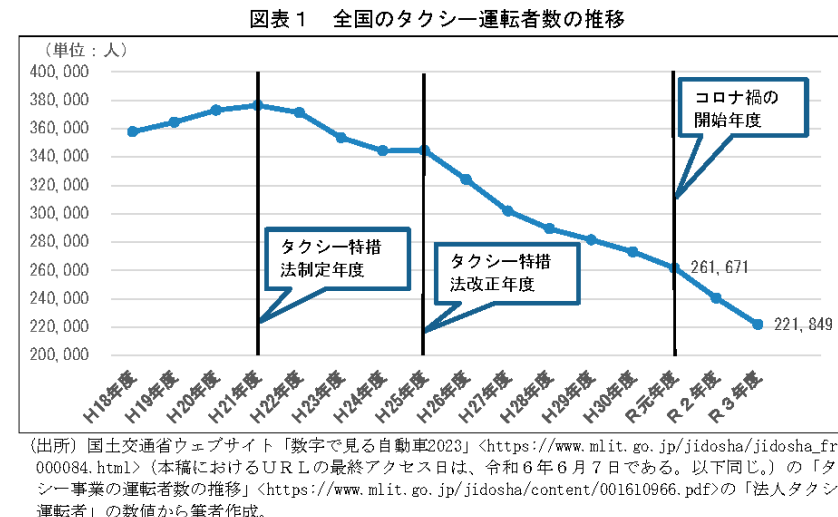
- ・タクシーの利用者は、コロナ禍で大きく減った後、近年は増加傾向
- ・一方で、運転士数はコロナ前より少なく、全国的に確保が難しい状況
- ・国は、日本版ライドシェアなどにより交通空白地域の解消を進めている

事業者ヒアリング  
結果より

タクシー利用者数推移（多摩地区）



タクシー運転者数の推移（全国）



利用者数はコロナ禍以降は回復傾向にあるものの長い期間でみれば減少傾向であり、依然として厳しい経営環境にある/  
運転士不足と高齢化が生じている

⇒【問題】タクシー運転士の不足による公共交通サービスの低下

## 5. 東大和市の現状

### (6) 渋滞の発生状況とその影響

- ・ 東大和市の自動車保有台数は平成28年をピークに減少し横ばい傾向
- ・ 市内の主要道路（芋窪街道など）や駅前で、朝夕・土日に渋滞が発生
- ・ 渋滞の影響により公共交通の定時性が損なわれており、走行速度の低下によりCO<sub>2</sub>などの環境負荷を増大させる
- ・ 加えて、EVバスの普及率は数%にとどまっている

事業者ヒアリング  
結果より

自動車保有台数の推移(東大和市)

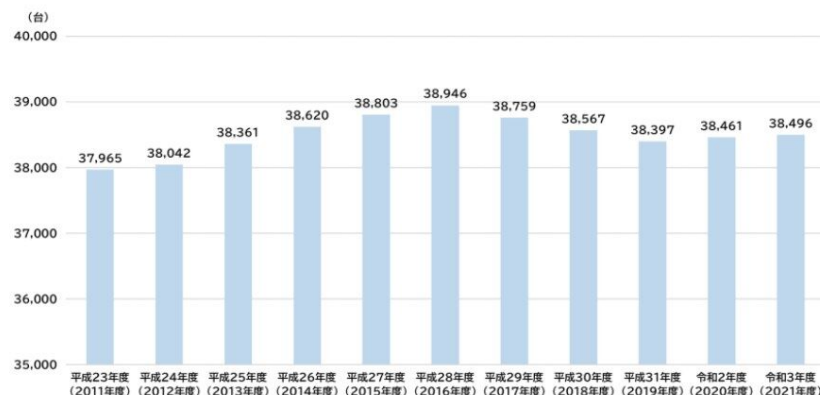
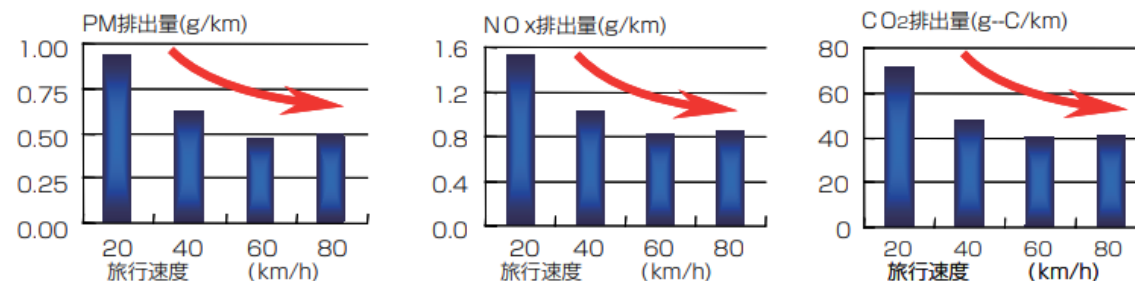


図 当市の自動車保有台数

出典：東大和市 地球温暖化対策実行計画 令和7年3月

自動車の走行速度と環境負荷(全国)



出典：環境への影響 NEXCO 西日本 企業情報

自動車保有台数は10年前と変わらず/市内主要道路で渋滞が発生

⇒ 【問題】 過度な自家用車の使用により渋滞などの環境負荷が生じている



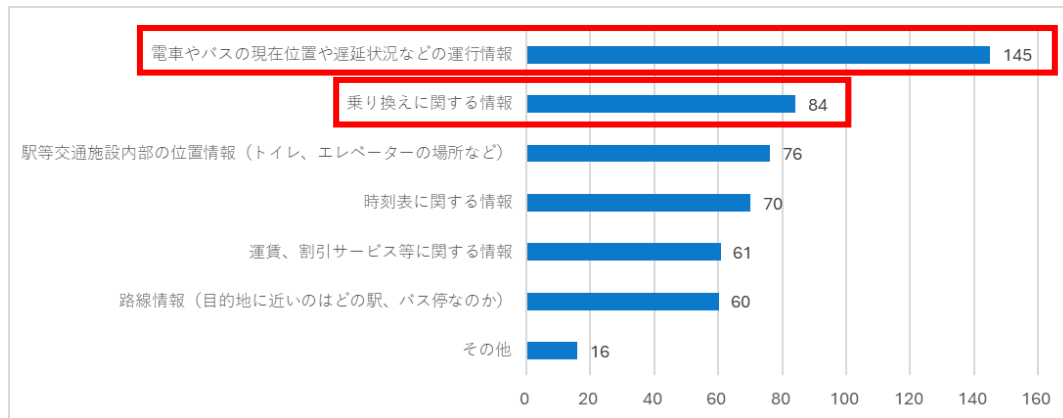
## 5. 東大和市の現状

### (7) 公共交通に対するニーズ

- 全国的に、駅やバス停などで不足を感じる情報として、「電車やバスの現在位置や遅延状況などの運行情報」「乗り換えに関する情報」が上位
- 東大和市では、ちょこバス利用者がバス利用で重視する点として、エ：利用したい時間に運行、キ：目的地まで行ける、ウ：乗り方案内がある が上位

ちょこバス利用者  
アンケートより

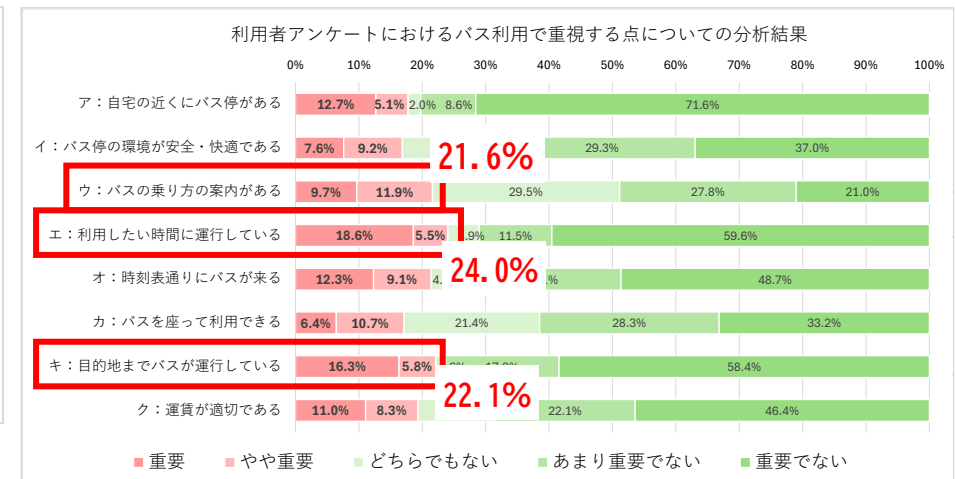
駅やバス停などで不足を感じる情報(全国)



※鉄道やバスを「ほぼ毎日利用する」、「1週間に数回利用する」、「1か月に数回利用する」と答えた者で、「駅やバス停などで不足を感じる」と答えたもの(n=342)に複数回答(MA=512)

出典：内閣府 公共交通に関する世論調査（平成28年12月調査）をもとに作成

バス利用で重視する点（ちょこバス）



出典：東大和市のまちづくり・地域公共交通に関する住民アンケート調査

公共交通に対して、運行情報や案内情報を求めるニーズが高い

⇒ 【問題】 公共交通の利用に対して、分かりやすい情報提供が求められている

## 5. 東大和市の現状

### (8) 公共交通利用に関するニーズ

第2回協議会より

- ・移動したくなる目的づくりや仕組み（魅力的な拠点・イベント等）が重要
- ・周辺自治体との連携による広域的な魅力向上が重要

#### 第2回協議会での拠点と交通に関する主な意見

記号	意見要旨	回答・対応
ア	魅力的なまちづくりには、目的への移動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 <u>目的そのものをつくる取組が重要</u> である。今回、そのような視点のご意見をいただいたのは非常に良かった。	交通はあくまで手段であるため、移動したくなるまちをつくるのが大切である。 <u>人を集め、拠点を魅力的に育てていく取組</u> を東大和市駅、上北台駅周辺ではすでに進めている。
ア	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、好循環が生まれる。ラッピング列車やイベントなど、楽しみながら <u>市民が移動したくなる仕組みを考えていくべき</u> である。 いかに多摩モノレールを好きになってもらうかという発想と同様に、いかに東大和市を好きになってもらうか、ワクワクしながら計画の策定をしていくことが重要である。	市民が交流できるイベントとして、市と民間で連携してパークマルシェ、パンフェスなどを実施している。また、市民が中心となって高架下イベントなど市民が交流できるイベントが実施されている。
ウ	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、 <u>東大和市と武蔵村山市の連携が重要</u> である。	魅力的なまちづくりは重要であり、 <u>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</u> と考える。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。



⇒ 【問題】 拠点において移動の目的となる魅力が不足している

## 6. 公共交通に係る問題・課題の設定

東大和市の現状を踏まえた公共交通に係る問題

第二回協議会  
より

### 問題

人口減少

生活様式の変化

#### 問題①

人口減少・生活様式の変化により、公共交通の利用者が減少する見込み

バス運転士・タクシー乗務員の不足

#### 問題②

バス運転士・タクシー乗務員の不足による公共交通サービスの低下

交通弱者の増加

#### 問題③

移動の手段を持たない高齢者が増加

移動の現状と公共交通ネットワークのギャップ

#### 問題④

移動の現状と公共交通ネットワークのギャップが生じている

環境負荷の発生

#### 問題⑤

過度な自家用車の使用により渋滞などの環境負荷が生じている

分かりやすい情報提供

#### 問題⑥

公共交通の利用に対して、分かりやすい情報提供が求められている

立地適正化計画との連携

#### 問題⑦

拠点において移動の目的となる魅力が不足している

### 課題

#### 課題①

基幹軸の維持

#### 課題②

公共交通体系の構築

#### 課題③

運転士の効率的配分

#### 課題④

地域や事業者との協働

#### 課題⑤

交通弱者に対する移動手段確保

#### 課題⑥

環境負荷の低減

#### 課題⑦

公共交通の使いやすさの改善

## 7. 基本的な方針

### 基本的な方針

将来像

地域全体で移動を支えるまち 東大和

#### 基本方針①

#### 基幹軸を維持する

課題①

課題②

土地利用施策との連携などにより基幹軸の利便性を維持します。

#### 基本方針②

#### 地域内交通を基幹軸へつなげる

課題③

課題④

課題⑤

地域の特性を踏まえ、地域内交通を適材適所に組み合わせることにより、効率的に基幹軸へのアクセスを確保します。

#### 基本方針③

#### 公共交通を支える

課題⑥

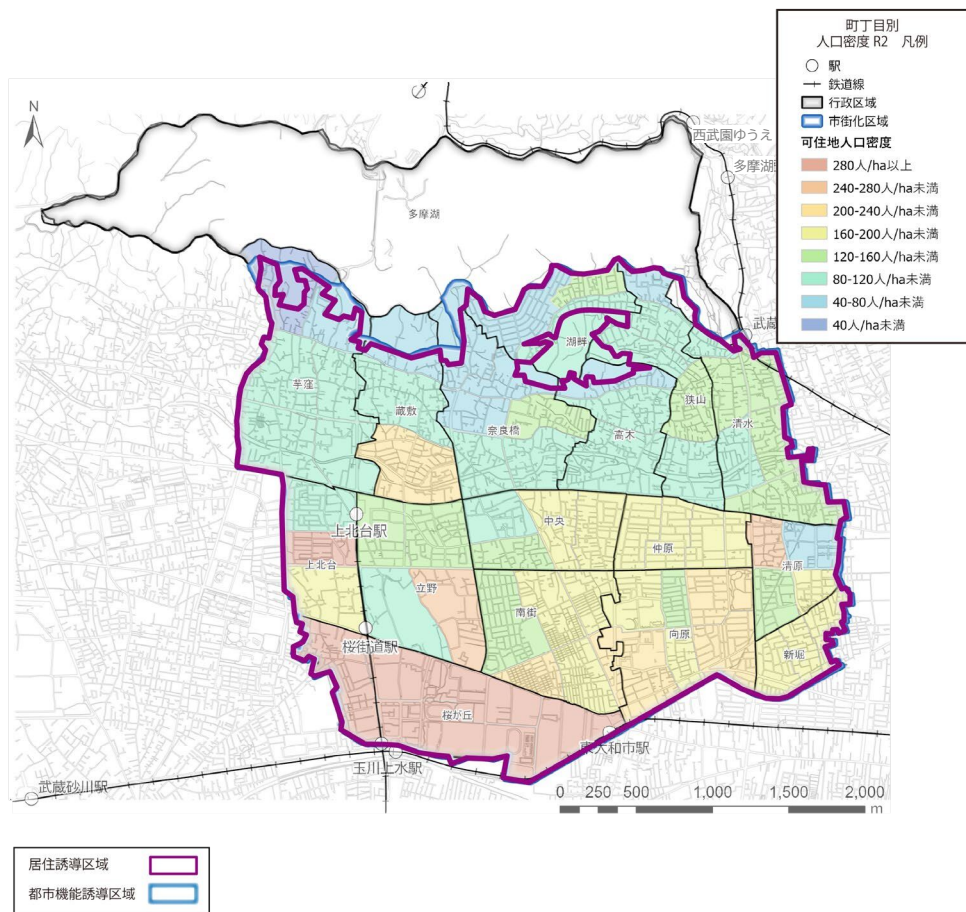
課題⑦

公共交通の使いやすさの改善などにより、皆で公共交通を支えます。

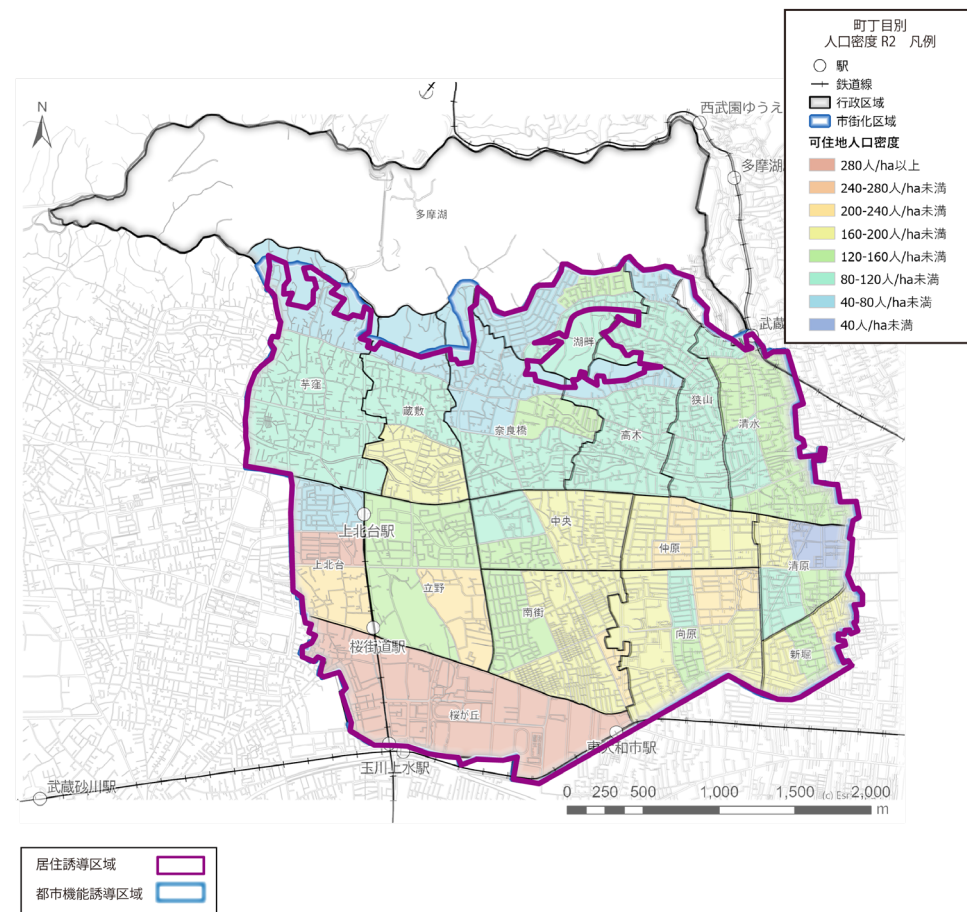
## 7. 基本的な方針

### 現在と20年後の人口密度

#### 現在



#### 20年後の姿

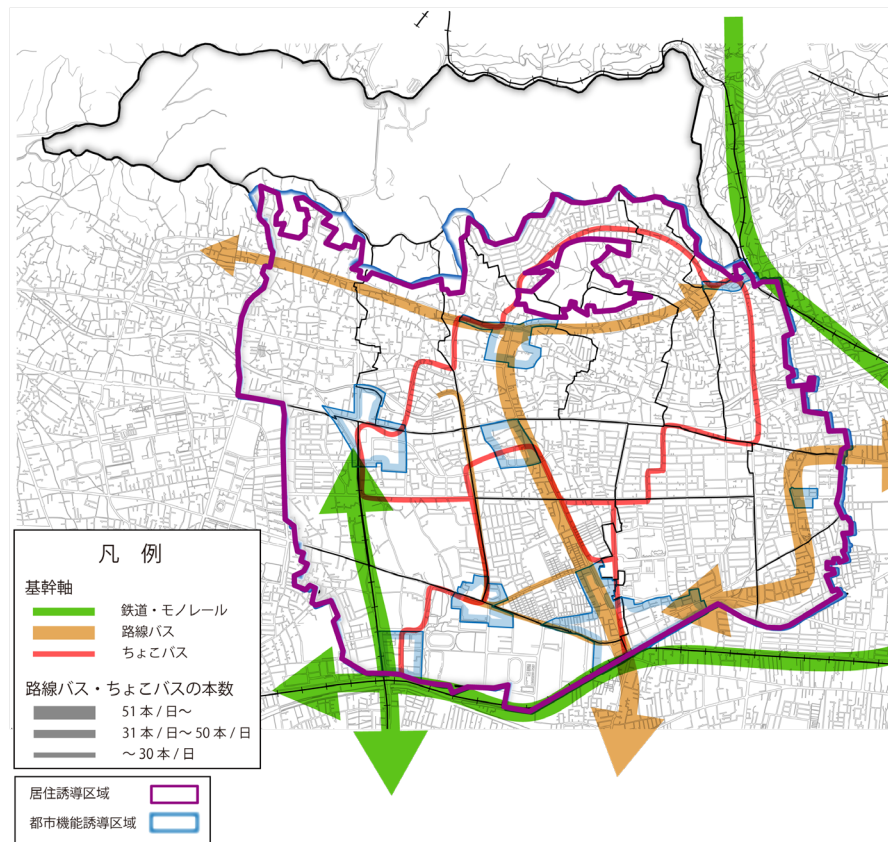




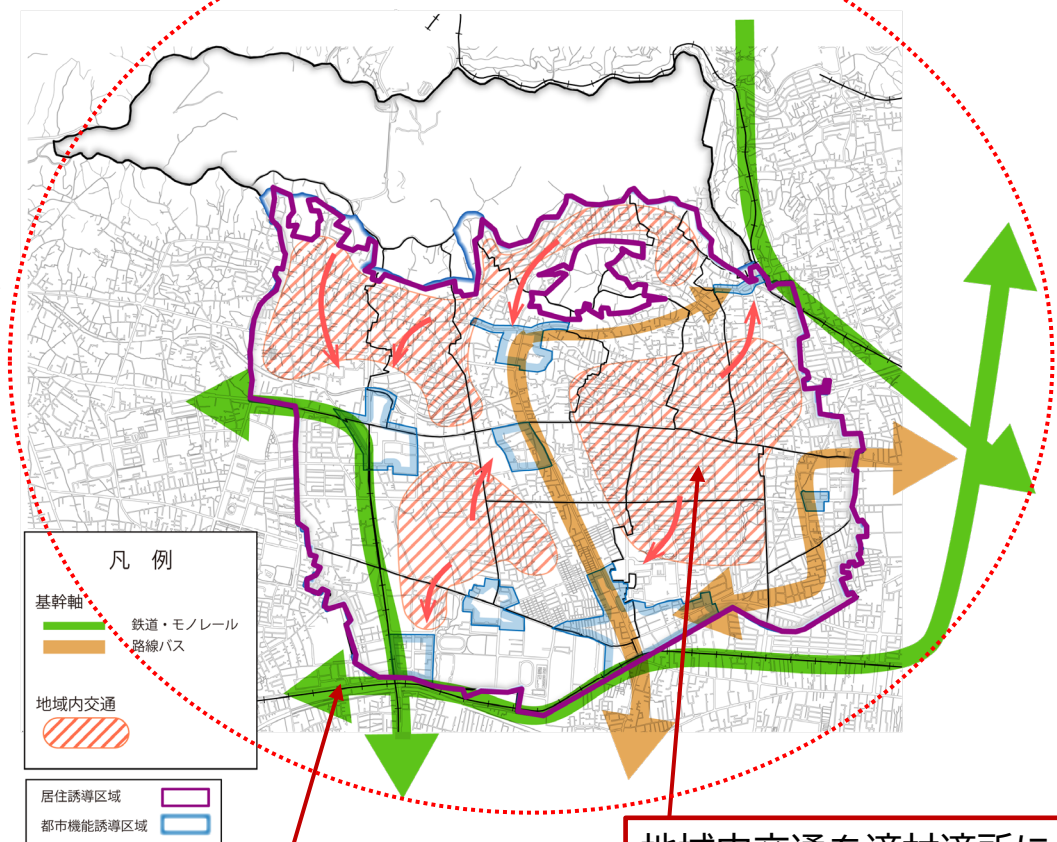
## 7. 基本的な方針

### 現在の公共交通ネットワークと20年後の将来像

現在



20年後の姿



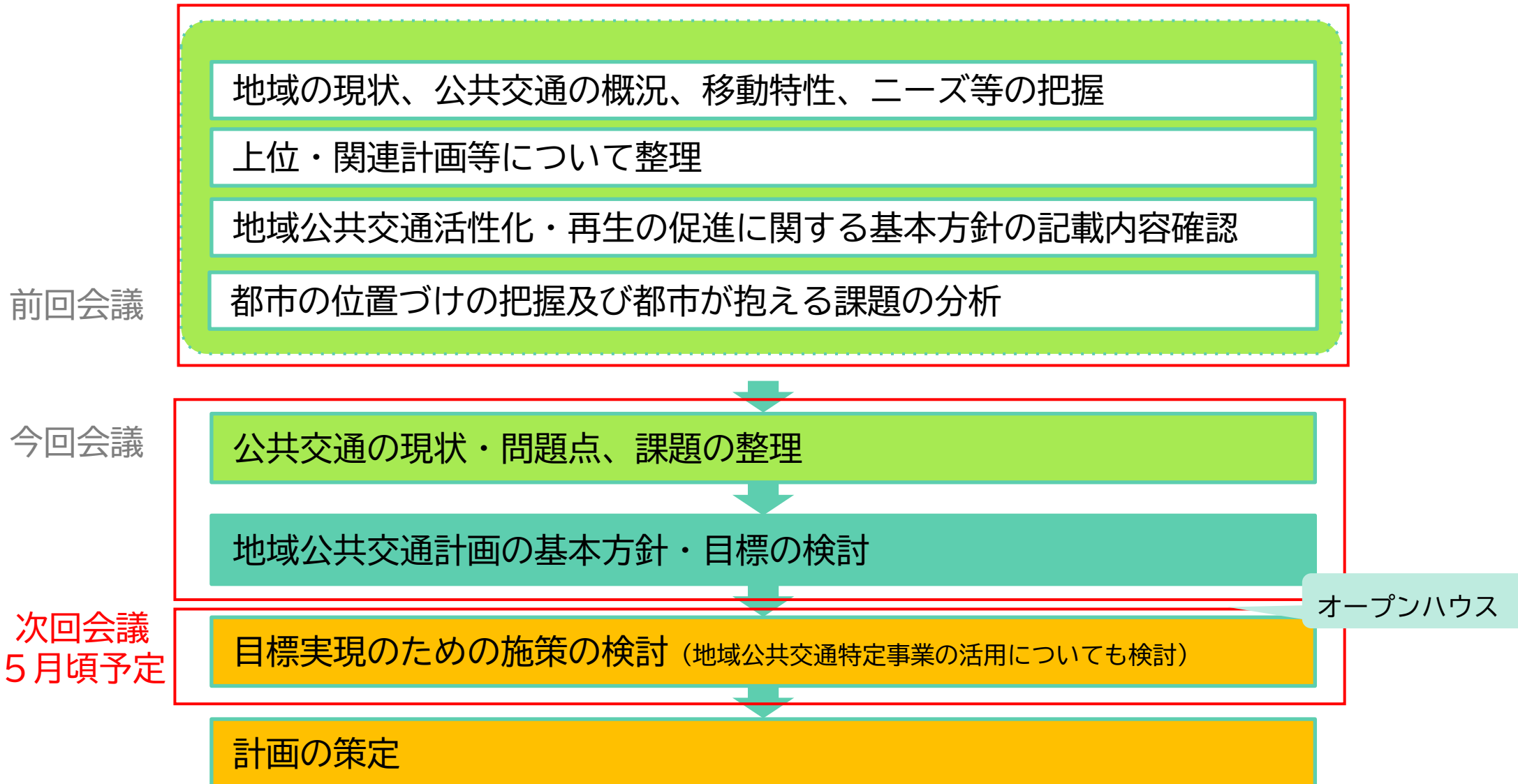
公共交通の使いやすさの改善などにより公共交通を支える

土地利用施策との連携などにより基幹軸の利便性を維持

地域内交通を適材適所に組み合わせることにより、効率的に基幹軸へのアクセスを確保

## 8. 次回の予定

- ・次回協議会までに、オープンハウスの開催を予定（立地適正化計画と合同）



## 8. 次回の予定

- ・次回協議会までに、オープンハウスの開催を予定（立地適正化計画と合同）

### ■オープンハウスとは

立地適正化計画および地域公共交通計画の策定に向けて、計画の背景や検討内容（目標・方向性など）をまとめたパネルを展示し、担当者が会場で説明を行うとともに、市民からの質問への対応や意見の聴取を行う。

### ■実施予定（※予定）

- ・実施場所：3～4か所程度（市役所、市内駅、商業施設等）
- ・実施時期：令和8（2026）年2月下旬～3月下旬（調整中）



オープンハウスの様子（例）

### ■主な内容

- ①制度概要（コンパクトプラスネットワークの考え方、立地適正化計画と地域公共交通計画の関係）
- ②東大和市の現状
- ③都市構造上の課題の整理
- ④目指すべき都市の骨格構造
- ⑤立地適正化計画の誘導区域（区域設定の考え方など）
- ⑥立地適正化計画の誘導区域を踏まえた地域公共交通計画の基本的な方針



# 本日の目的（再掲）

## 本日の目的について

東大和市地域公共交通計画における**基本的な方針**を決定したい。

### ----- 基本的な方針 -----

将 来 像	地域全体で移動を支えるまち	東大和
基本方針	①基幹軸を維持する	
	②地域内交通を基幹軸へつなぐ	
	③公共交通を支える	

前回の協議会で提示した目指すべき都市の骨格構造（案）についてのご意見を踏まえ、改めて東大和市の公共交通の現状、課題、立地適正化計画との整合性を整理し、地域公共交通計画の基本的な方針を検討した。

基本的な方針についてご意見をいただきたい。