

会議録

会議の名称	令和８年度第２回西東京市地域公共交通会議
開催日時	令和８年８月２４日（月）午後２時００分から午後３時４５分まで
開催場所	西東京市役所防災・保谷保健福祉総合センター５階 災害対策本部室
出席者	【委員】 古厩委員（会長：まちづくり部長）、岡村委員、関根委員、町田委員、富樫委員、新井委員、安田委員、貝沼委員、秦委員、岩澤委員、内山委員
議題	（１）【報告事項】 ・地域公共交通計画における目標の達成状況を評価するための指標 （２）【協議事項】 ・西東京市地域公共交通計画の施策について ①施策３ 公共交通空白地域における需要と状況に応じた移動手段の導入の検討 ②施策２ はなバスの効率的な運行
その他	（１）令和８年度 西東京市地域公共交通会議スケジュール（予定） （２）各委員より
会議資料の名称	《配布資料》 資料１ 目標の達成状況を評価するための指標 資料２－１ 令和８年度西東京市実証運行実績報告 資料２－２ 拡大運行実績報告 資料２－３ 実証運行の評価にあたっての整理 資料２－４ 実証運行の評価指標 資料２－５ 実証運行の数値指標について 資料３－１ はなバスについて 資料３－２ はなバスに関する意見とりまとめ 資料４ 令和８年度西東京市地域公共交通会議スケジュール（予定）
記録方法	☐ 全文記録 ☒ 発言者の発言内容ごとの要点記録 ☐ 会議内容の要点記録
会議内容	
１ 開 会 ○会 長： 会議開催にあたり、西東京市地域公共交通会議設置要綱第６第２項に規定する定足数、委員の過半数を満たしていることを報告する。 議事に先立ち、会議の公開についてお諮りする。当会議は、西東京市地域公共交通会議設置要綱第７の規定により、会議録も含め、原則公開となっている。公開でよろしいか。 ～全員賛成～ ○会 長： それでは、本日の会議については公開とする。 ２ 議 事 （１）報告事項 ①地域公共交通における目標の達成状況を評価するための指標 ○会 長： 「地域公共交通計画における目標の達成状況を評価するための指標」の説明を事務局へ求める。 ○事務局： 資料１の説明。 ○会 長： 事務局からの説明について、質問、意見があれば挙手願いたい。	

○委 員： シェアサイクルが西東京市の付近は少なかったため、25ヵ所増加し嬉しい。

(2) 協議事項 西東京市地域公共交通計画の施策について

①施策3 公共交通空白地域における需要と状況に応じた移動手段導入の検討

○会 長： 協議事項①西東京市地域公共交通計画の施策について「施策3 公共交通空白地域における需要と状況に応じた移動手段導入の検討」について、事務局から説明を求める。

○事務局： 資料2-1、2-2について説明。

○会 長： 事務局からの説明について、質問、意見があれば挙手願いたい。

○委 員： 土曜日の利用者の属性について、平日と同様なのか伺いたい。

○事務局： 利用者の属性については、現在データを持ち合わせていないため、後日確認してお示しする。

○委 員： 拡大運行について、土曜の利用者が多いのは、家族で乗車しているなどの特性もあるのではないかなと思う。まさに土曜需要である。

特典チケットについては、早速形にしてもらって大変ありがたい。

チケットの印刷費用を除けば、市から割引を補填するようなことはなく、個々のお店が負担しているという理解でよいか。

○事務局： 各店舗とご相談させていただいたうえで、店舗として特典内容を決定しており、公費で負担するという事ではない。

○委 員： 特典チケットによりもっとお客さんが来てくれるようになれば良いと思う。実証運行があるから外出するという方がお店に来るようなことがあれば、店舗にもインセンティブがあり、まさにまちづくり部という感じがする。もし運行する地域内の店舗にも特典制度に参加してもらえたら、駅から地域に行くインセンティブにもなる。

○委 員： 資料2-2の「1便ごとの利用者数・1人あたり公費負担額」において、出発時間ごとに両方向の便の合計で分析をされているが、これから利用者数が増加し、乗りこぼしが発生するかどうかを検証するには、便ごとの片方向ずつの利用者数を分析する必要があるのではないかな。平日9時30分の便を見ると片方向の需要があると受け取れる。

経費を減らしつつ持続可能な運行を検討していくのであれば、表のフォーマットを次回から変更していただきたい。

○事務局： 次回資料作成の際には、ご指摘の点を含め、作成する。

○会 長： 平日は週5日、土曜は週1日の運行であるため、土曜は平日に比べて運行日数が少ない分、結果にばらつきがあるのではないかな。10時前、お昼、

14時前にピークがあり、14時を過ぎると利用者数が少ないということは、平日と土日共通である。また、乗車場所を見ると平日の朝はむくのき公園の利用者数が特に多いことが確認できる。

実証運行にどんな特性があるのかを理解することが重要である。

引き続き、公共交通空白地域における需要と状況に応じた移動手段の導入の検討について、事務局より説明を求める。

○事務局： 資料2-3、2-4、2-5について説明。

○会長： 事務局からの説明について、質問、意見があれば挙手願いたい。

○委員： 数値指標を設定するに際し、乗用タクシーで同じ目的地まで行った場合の費用との比較は、わかりやすい指標である。

特定の対象者にタクシー券を配布する方法やデマンドで実施するという可能性も手段としてはあり得るが、一般の乗用タクシーを使用するのか、貸し切りで専用車を使用するのかを判定するという観点から言うと、乗用タクシーを利用した場合、費用との比較は一つの目安となると考える。

支出額については、市としての考えによる。土曜日を実施する代わりに、平日を一日休みにするなどといったことでも、総額は抑えることができる。はなバスの1ルートあたりの支出額と比較し、実証運行の額が明らかに大きい場合は検討が必要となるなど、論点を出すことができる。

また、乗車定員が7人の場合、1便あたりの人数が平均3人なら、利用者が8人を超える可能性が1%となる。300日あったら3日乗りこぼしがある計算である。この程度であれば、7人乗りの車両でも影響は大きくない。

しかし、1便あたりの人数が平均4人になった場合は、利用者が8人を超える可能性が5%となり、月に1回乗りこぼしがある計算になる。その場合は車両の大型化や9時30分より前の時間の運行等を検討しながらうまく効率化ができる余地があると思う。

委員： 要介護1の方1人に対する市の負担額が約180万円であるという計算がある。平日は東京老人ホームの入居者等の利用が多いと聞いており、実証運行で外出することにより、要介護になる人の抑制や介護度の上昇を防いでいると考えられ、結果として福祉的な市の財政が改善され、資料2-3という社会的コストの抑制に寄与すると考えられる。福祉的な側面のデータで考えることが必要であると思う。

また、デマンドは大雨の時に車両を呼ぶと来てもらえないケースがある。短期的にはいかにコストを下げるかという話になるが、利用者側からすると、大雨が降っているからこそ乗りたいという気持ちがあり、実証運行は雨でも利用できる点が良い。

○事務局： 公共交通による行政の全体的なコストの抑制は様々なところで言われており、どのような指標を重視し、どのように検討すればよいのか引き続き調査及び研究をしていきたい。

○委員： 資料2-3「5 実証運行の性質について」の言葉の定義について確認

したい。実証運行の性質、将来的な社会的コストの抑制という言葉はどのような意味合いなのか。資料 2－1「2 運行経費等」の運行開始からの推移について、公共交通と福祉のバランスもあると思うが、市として、運行経費、利用者数、1人あたりの公費負担のどこに重点に置いているのかお聞きしたい。

○事務局： 実証運行の性質については、計画における位置づけや利用の実態等からあらためて整理した資料である。

将来的な社会的コストの抑制については、福祉の観点等から将来的に行政にかかる様々なコストを抑制することに寄与するという趣旨である。

最後にどこに重点をおいているかについて、資料 2－1 は実証運行の実績を示した資料であり、委員の皆様の判断基準となる資料という意味合いで作成した。

○委 員： 実証運行の性質というのは、今回の実証運行を行う意義を表しており、移動手段を確保するためには、このような観点が必要であるという意味で整理いただいたということで理解した。

将来的社会的コストの抑制については、運行することによる収入とのバランスが考慮されると思う。資料 2－5 において、目標数値として示しているが、支出額はどこまでが適正なのかを整理しなければならないと考える。

○会 長： 本日委員からいただいたご意見を踏まえ、次の段階の議論では数値指標を検討し、経費がかかりすぎている部分に対し、全体としてどのような方向性が良いのか、整理できればと思う。

事務局は、今回は結論ではなく、切り口として示したため、いただいた意見も含めて実証運行をどのような形態としていくか引き続き検討されたい。

協議事項①「施策 3 公共交通空白地域における需要と状況に応じた移動手段導入の検討」についての議論は以上で終了する。

協議事項②施策 2 はなバスの効率的な運行

○会 長： 協議事項② 「施策 2 はなバスの効率的な運行」についての説明を事務局へ求める。

○事務局： 資料 3－1、3－2 について説明。

○会 長： 事務局からの説明について、質問、意見があれば挙手願いたい。

○委 員： 不便なところを走行しているというのは、需要がないということであり、運賃を上げて対応する必要があると考える。路線バスも値上げしているため、少なくとも、路線バスと同じ運賃まで上げてよいと個人的には思っている。便利なところに住んでいる人は、家賃が高い傾向にある。バランスが必要であると思うが、持続可能性を考慮すると路線バスと同じくらいに運賃を上げることが必要ではないかと考える。

○委員： 第4北・南ルート以外は、当社が受託し、運行している。先ほどの実証運行の話と絡むが、西東京市の場合は、公共交通にとっても力を入れており、通常の路線バスがあり、よりきめ細かいところではなバスが運行している。さらに実証運行があり、バスが走行できず交通空白である地域で、要望の多かった南町2丁目等を通行しているという成り立ちをしていると思う。

どこまで市が負担するかという根本的な問題があるが、公共施設やインフラと同様に、行政である程度お金を出さないと人の移動が担保できない時代になっているうえに、国土交通行政の中でも交通は市区町村の方で責任を持つという流れになってきている。逆にいうと市が関わらずに公費負担なく、一般の路線バスで交通が維持できていることはとてもいいことである。西東京市では、大半のエリアがそのようになっていると思う。

第1ルートは利用者がとても多い状況であるが、道路が狭いため、小型のバスしか走行できない。その結果、天候に関わらず満員通過が発生している状況である。輸送力については、バスの本数やルートの変更等を検討することが必要であると考ええる。

田無駅南口交通広場ができるにあたって、第3及び第4南ルートは、効率化及び再編を考える必要があると思っている。慢性的な運転士不足があり、近隣他社ではコミュニティバスの運行受託を辞退する事業者もあり、バスの輸送力は常に懸念点である。過去の経緯をさかのぼると、第3ルートの田無駅から東伏見駅までのルートは、旧保谷市の新町から、旧保谷市役所へのアクセスを重視したルートをそのまま引き継いでいる面がある。五日市街道の境橋や、新町、武蔵野大学付近と、伏見通りや武蔵野北高校、東伏見、東伏見坂上付近は、大半が路線バスと重複の区間となっているため、利用状況から鑑みても、はなバスの効率的な運行のテーマの中で、見直しの対象としていいのではないかと事業者としての意見を持っている。

田無駅からの向台循環という第3ルートの系統は、西東京市完結の路線であるため、向台循環への運転士再配置や、田無駅南口の交通広場の在り方を考えていけばいいと考える。

○委員： 第3ルートの話があったが、そのような検討をせざるを得ない数値及び客観的な公共交通の状況になっていると思う。

課題区間とされているところは文字通り課題であり、利用者数を鑑みると、バスにはなじまない数であるということが事実としてある。ルートを廃止するとなった際には、運行本数や、運転士の最適な配置をすることで、はなバス全体のサービス水準を維持することが望ましい。

一方で実証運行の議論の中で、公共交通空白地域面積は基準値以下が目標値であるとの記載がある。交通空白地域を増やさないと、はなバスの効率化や運転士の最大限の活用とどう折り合いをつけていくのか、避けては通れない話である。それぞれのルートの交通空白地域を解消する面積の維持をするとなると、減便はするが路線は変更しないという対応しかできなくなってしまうため、公共交通空白地域の面積が若干増加することがあっても、全体で見たときに別の何かがカバーされているというような考え方を検討しておくべきであると思う。そのうえで、課題地区に関して路線バスのネットワークを変えることは難しいと思うが、何らかの調整がで

きるようなことがあれば、検討した方が良いと思う。

○会 長： 具体の路線や課題区間に対する意見をいただいた。田無駅南口駅前広場供用開始に向けて、はなバス全体だけではなくルートごとの検証を行う必要があると考える。

○委 員： 減便すると利便性が低下するため、はなバスを利用しなくなり、悪循環となり、持続可能性がなくなってしまうのであれば、いかに維持していくのかを検討する必要がある。例えば運賃を値上げし、継続していくことが大事であると感じた。

○委 員： はなバスは、公共交通空白地域をカバーするため、遠回りで最短のルートではないことを鑑みると、路線バスよりは少し安い方がいいという感覚を持っている。また、市のバスであるため、市民としては、市のサービスを享受できているという特別感を感じたい思いがあるのではないかと感じた。
西東京市の交通は充実していると思っており、実証運行やはなバスが常に運行をしているからこそ外出しようという気持ちになるため、運行しているという現状があるということが大事であると感じた。

○会 長： 資料３－１におけるルートごとの収支を見ると、第４北・第４南ルートはともに減便しているにもかかわらず、第４北ルートにおける１人あたりの公費負担は改善され、第４南ルートは悪化している。データを見ると、効率的な運行を考える際には、路線の性格や採算性等それぞれの路線の特性を理解したうえで、適切な運行を見極めたほうが良いと感じた。
また、はなバスと実証運行を全体的に考える必要があると感じた。はなバスの効率化の方向性を検討する中で、実証運行の経費面も見比べながら、実証運行の指標についても、今後全体的に議論を進めていければと思う。

○委 員： 様々な要素を組み立てたときに、何を優先して解決していくのか選択していかなければならないと思う。資料１において、地域公共交通計画の目標の達成状況を評価する指標をお示しいただいたが、収支と運行内容、交通空白地域の解消と経費といった、表裏一体の事柄について、何を優先してどう解決するかは、整理が必要である。

○委 員： 田無駅は、他地域では車でしか行けない場所に開店しているような店舗が駅前にでき、乗降者数が増加していると聞いた。公共交通が充実し、人口も増加している状況であると認識している。
公共交通が発達している街であることをアピールし、人口が増加すれば市の税収も増え、はなバスの経費に充てられるお金も増える。バスが頑張れるエリアであることが重要であると考えており、市内の公共交通を増やすことにより需要喚起が起きる可能性があるということも検討課題になるのではないかと感じた。

○会 長： はなバスの運行に加え、実証運行を新たに開始した中で、公共交通における市の役割をどう捉えるか、ということかと理解した。それであれば、

はなバスと実証運行を総合的に検討していくことが必要だと考える。

事務局は運行事業者にご協力をいただきながら、各ルートの課題について整理されたい。

協議事項②「施策２ はなバスの効率的な運行」は以上で終了する。

その他 （１） 令和８年度西東京市地域公共交通会議スケジュール（予定）

○会 長： その他事項（１）「令和８年度西東京市地域公共交通会議スケジュール（予定）」の説明を事務局へ求める。

○事務局： 資料４の説明。

その他 （２） 各委員より

○会 長： 委員の皆様からのこの場で伝えたいことがあれば発言願いたい。

～なし～

○会 長： 以上をもって令和８年度第２回西東京市地域公共交通会議を閉会する。

以上