

第4章 はなバスルート等中・長期見直し案の検討

4-1 目的

・はなバスルート等の中・長期的な見直しに関しては、望ましいサービス水準と利用者の利便性の向上による事業採算性の改善を検討するとともに、その中で公共交通の空白地域の更なる解消を目指し、全市的なサービスの均一化を図ることを目的とする。

4-2 現状のサービス水準の検証

(1) はなバスの運行サービス

- ・はなバスの現状の運行サービスをまとめると、表4-1に示す内容となる。
- ・現状の市の公費負担の中では、これが限界の水準であるが、フォローアップ調査の中でも今のルートのみでいいという意見がある一方で、より一層の利便性向上を求める意見があるため、この水準は維持すべき水準であろうと考える。

表4-1 はなバスの現状の運行サービス

項目		内容				
路線名		第1ルート	第2ルート	第3ルート	第4ルート	第5ルート
路線延長 (km)		4.6	3.3	本ルート:7.0 向台循環:4.5 東伏見循環:2.5	4.9	5.7
所要時間 (分)		22	12	本ルート:28 向台循環:18 東伏見循環:11	21	22
平均バス停間隔 (m)		290	280	本ルート:290 向台循環:325 東伏見循環:350	310	300
運行本数	平日(回)	43	37	本ルート:40 向台循環:28 東伏見循環:2	60	27
	土・休日(回)				56	25
運行時間帯 (始発停留所)	始発時間	6:30	6:25	本ルート:6:30 向台循環:6:25 東伏見循環:15:40	7:17	7:15
	終発時間	21:40	21:30	本ルート:20:25 向台循環:21:45 東伏見循環:21:05	21:00	19:00
平均運行間隔 (分)		30	30	本ルート:30 向台循環:30 東伏見循環:325	30	30
ピーク時の運行間隔 (分)		15	20	本ルート:20 向台循環:30 東伏見循環:325	20	30
利用料金		100円均一(回数券11枚1000円も利用可) ※未就学児無料、車いす利用者などで介助を必要とする場合は、介助者の方は無料				
乗継割引制度		なし				
ICカード等の利用(バス共通カード、PASMO、Suica等)		できない				
市の公費負担(運行補助金)		運行経費から事業収入等を差し引いた全額				

(2) 市の公費負担に関する他市との比較

- ・コミュニティバスを運行している市の公費負担について、他市との状況を比較したものが表4-2となっている。
- ・他市と比較すると、市の公費負担額だけを見ると西東京市が突出していることがわかるが、事業採

算性を運行経費に占める運賃等収入の割合（運賃等収入／運行経費）と定義すると、その数値は50%を上回っており、一定程度の利用があることがわかる。

・しかし、西東京市の行政改革推進本部からは、事業採算性を見るとまだまだ市の負担が大きいので、路線設定や運行本数といった事業内容の検証や料金設定について見直す必要があるとされている。

・一方、運行経費については、はなバスの運行を実施しているバス事業者で、乗務員については嘱託職員の人件費単価を適用し経費軽減を図るなど様々な削減努力を行っており、これ以上の削減は難しい状況である。

・市においては、近年の経済不況により、市税収入に大きな影響が出ている。事業の見直し、経費の削減については引き続き努力しているところであるが、減収を補てんするため、市債の発行や基金の取り崩しを行うなど市の財政は厳しい状況である。そのため、これ以上の公費負担は財政を圧迫し、安定した行財政運営に影響を及ぼすものと考えられる。

表4-2 市の公費負担に関するコミュニティバス実施市の状況

市名	コミュニティバス名称	面積(Km ²) H21.1.1	人口(人) H21.1.1	財政規模(億円) H20一般会計予算	運賃(円)	A運行経費(円) H20決算	B運賃等収入(円) H20決算	B-A(円) (△は赤字)	事業採算性(%) B÷A×100	市の負担額
八王子市	はちバス	186.31	556,750	1,713	100	45,121,335	14,635,335	△ 30,486,000	32	29,901,962円
立川市	くるりんバス	24.38	173,692	628	100	71,026,991	24,383,362	△ 46,643,629	34	46,625,000円
武蔵野市	ムーバス	10.73	134,422	552	100	281,576,237	252,526,437	△ 29,049,800	90	24,696,035円
三鷹市	みたかシティバス	16.5	178,920	578	大人200 小児100	87,749,395	73,947,487	△ 13,801,908	84	4,860,914円
府中市	ちゅうバス	29.34	246,333	835	100	236,692,394	156,213,866	△ 80,478,528	66	80,478,000円
昭島市	Aバス	17.33	112,774	375	100	55,196,674	12,732,158	△ 42,464,516	23	42,464,516円
調布市	調布市ミニバス	21.53	218,817	741	大人200 子供100	44,193,726	36,062,017	△ 8,131,709	82	8,131,000円
町田市	町田市民バス「まちっ	71.63	419,816	1,201	100~300	21,068,981	6,042,858	△ 15,026,123	29	17,557,694円
	玉川学園コミュニティバス「玉ちゃんバス」				大人170 小児90	55,610,158	77,848,766	22,238,608	140	
	金森地区コミュニティバス「かわせみ号」				大人170 小児90	22,219,603	19,994,212	△ 2,225,391	90	
小金井市	CoCoバス北東部循環	11.33	115,689	568	100	40,728,476	54,505,124	13,776,648 (半額が次年度の収入となる)	134	29,537,582円
	CoCoバス貫井前原循環					29,186,928	16,163,607	△ 13,023,321	55	
	CoCoバス東町循環					14,964,495	7,695,774	△ 7,268,721	51	
	CoCoバス中町循環					16,719,336	8,216,671	△ 8,502,665	49	
	CoCoバス・ミニ野川・七軒家循環					11,395,760	2,157,533	△ 9,238,227	19	
小平市	にじバス	20.46	183,414	494	大人150 子ども80	57,765,429	33,159,355	△ 24,606,074	57	24,606,074円
日野市	日野市内連絡バス	27.53	175,864	494	170~470	330,662,348	158,288,616	△ 172,373,732	48	70,000,000円
東村山市	グリーンバス	17.17	148,084	443	100	86,662,491	40,102,953	△ 46,559,538	46	44,054,199円
国分寺市	ぶんバス(日吉町ルート)	11.48	117,568	361	100	19,997,497	14,909,003	△ 5,088,494	75	33,312,008円
	ぶんバス(東元町ルート)							33,338,738 (半額が次年度の収入となる)	327	
	ぶんバス(本多ルート)					27,117,402	18,743,368	△ 8,374,034	69	
	ぶんバス(西町ルート)					31,443,949	11,594,469	△ 19,849,480	37	
国立市	くにっこ	8.15	74,253	238	170	57,649,567	24,941,909	△ 32,707,658	43	32,707,658円
狛江市	こまバス	6.39	75,995	214	大人200 小児100	19,991,070	5,487,086	△ 14,503,984	27	
東大和市	ちよこバス	13.54	83,198	232	100	50,609,433	18,252,030	△ 32,357,403	36	32,357,403円
清瀬市	きよバス	10.19	73,401	235	大人150 小学生100	30,824,640	13,131,990	△ 17,692,650	43	17,692,650円
武蔵村山市	MMシャトル	15.37	70,688	221	170~340	186,174,004	41,586,687	△ 144,587,317	22	88,763,000円
多摩市	多摩市ミニバス	21.08	147,615	484	170~450	88,736,649	67,611,459	△ 21,125,190	76	21,120,000円
稲城市	いバス	17.97	82,173	263	大人200 小児100	64,893,000	62,225,000	△ 2,668,000	96	2,668,000円
羽村市	はむらん	9.91	57,622	200	100	44,755,000	11,071,000	△ 33,684,000	25	33,684,000円
あきる野市	るのバス	73.34	81,519	256	100	12,660,000	3,331,000	△ 9,329,000	26	9,329,000円
西東京市	はなバス	15.85	193,546	611	100	226,039,424	121,947,443	△ 104,091,981	54	104,091,981円

4-3 見直しの課題、方向性の検証

(1) 望ましいサービス水準の検討

1 利用料金の見直し

・西東京市では、各種使用料等については、使用料・手数料等の適正化に関する基本方針（改訂版）【平成20年2月】（以下、「基本方針」という。）を定めている。その中で、サービスを性質別に分類し、その分類ごとに「公費負担」と「受益者負担」の割合を設定している。

・はなバスの料金設定については、この基本方針が直接該当するものではないが、一つの考え方として参考になるものである。

・以下に、その内容を抜粋する。

基本方針抜粋

(1) サービスの分類

① サービスが基礎的なものか、選択的なものか

- 基礎的サービス…日常生活を送る上で、ほとんどの市民が必要とするサービス
- 選択的サービス…生活や余暇をより快適で潤いあるものとし、特定市民に利益を供するサービス

② サービスに市場代替性があるか否か

- 市場的サービス…民間でも供給されており、行政と民間とが競合するサービス
- 非市場的サービス…市場では提供されにくく、主として行政が提供するサービス

その結果、サービスは以下のように分類される。

区分Ⅰ…基礎的で非市場的なサービス

例：道路、公園、義務教育施設、図書館など

区分Ⅱ…選択的で非市場的なサービス

例：体育館、運動場、集会・地域活動施設、障害者福祉、高齢者福祉、各種検診事業、保育所等児童福祉施設など

区分Ⅲ…選択的で市場的なサービス

例：保養施設、ホール、テニスコート、プール、ジム、駐車場、文化施設など

区分Ⅳ…基礎的で市場的なサービス

例：住宅関連施設など

(2) 公費負担と受益者負担の割合

公費負担と受益者負担の割合については、例えば同じ区分のサービスであっても、サービスの内容により、市場性・選択性の濃淡の差によって、違いが生じてくると考えられる。そこで、それぞれの区分に幅を持たせ、負担の割合を次のとおり設定する。

区分Ⅰ…主に公費負担を70%～100%とすべきもの

区分Ⅱ…主に公費負担を30%～70%とすべきもの

区分Ⅲ…主に公費負担を0%～30%とすべきもの

区分Ⅳ…主に公費負担を30%～70%とすべきもの

・はなバスについては、この基本方針の例に従うと、はなバスを利用する特定者に利益を供するサービスであるため、選択的サービスであると考えられる。しかし、サービスの市場代替性の観点からどの区分に該当するかは、各ルートごとに路線バスとの競合の有無などの運行環境が異なることもあり、一概に判断できない状況である。このため、今後、西東京市として、はなバスの運行事業をどのような位置付けで実施していくべきかを明確にし、サービスの市場代替性の観点からの該当区分を定め、望ましいサービス水準について引続き検討する必要がある。

・はなバスの現状を見ると、西東京市では運行経費と運賃等収入の差額を全額運行補助金として市が負担しているため、P.14の図2-7から、平成20年度ベースでは表4-3のとおり公費負担率が46%となっている。

表4-3 はなバスの現状の公費負担率（平成20年度実績）

利用料金	A 運行経費(円)	B 運賃等収入(円)	C 運行補助金(円) B-A	公費負担率(%) C÷A×100
100円	226,039,424	121,947,443	△ 104,091,981	46

・また、基本方針には、「受益者負担の割合により求められた料金が理論上の適正対価であるものの、料金を最終的に決定するに当たっては、市民生活への影響や近隣自治体の類似施設との比較、市内の同種（類似）施設との均衡などを考慮する必要がある。」と明記されており、表4-2より近隣市の状況を見てみると、ムーバス（武蔵野市）、CoCoバス（小金井市）が100円、きよバス（清瀬市）、にじバス（小平市）が150円（清瀬市は小学生100円、小平市は小学生80円）、みたかシティバス（三鷹市）が200円（小児100円）で運行している。

2 望ましいサービス水準の設定

・現在の運行サービスを維持し、さらなる利便性の向上を図るため、中・長期的に望ましいサービス水準を表4-4のように設定する。

表4-4 中・長期的に望ましいサービス水準

項目		内容
路線延長		・現在のサービス水準を勘案し、1ルート5km程度とする。
所要時間		・現在のサービス水準を勘案し、1ルート20分程度とする。
平均バス停間隔		・現在のサービス水準を勘案し、概ね300m間隔程度での設置とする。
運行時間帯 (始発停留所)	始発時間	・現在のサービス水準を勘案し、朝6時台からとする。
	終発時間	・現在のサービス水準を勘案し、21時台までとする。
平均運行間隔		・現在のサービス水準を勘案し、30分に1便とする。
ピーク時の運行間隔		・現在のサービス水準を勘案し、20分に1便とする。
利用料金		・現在の収支バランスを勘案し検討する。ただし、未就学児は無料。回数券の利用も継続する。
乗継割引制度		・導入を検討する。
ICカード等の利用(バス共通カード、PASMO、Suica等)		・導入を検討する。
市の公費負担(運行補助金)		・上限額を現行水準程度に設定し、基本的には運行経費から事業収入等を差し引いた全額を負担することとする。ただし、公費負担率が30%を超える場合は、適宜利用料金等の見直しを行う。

(2) 中・長期的なルートの見直し

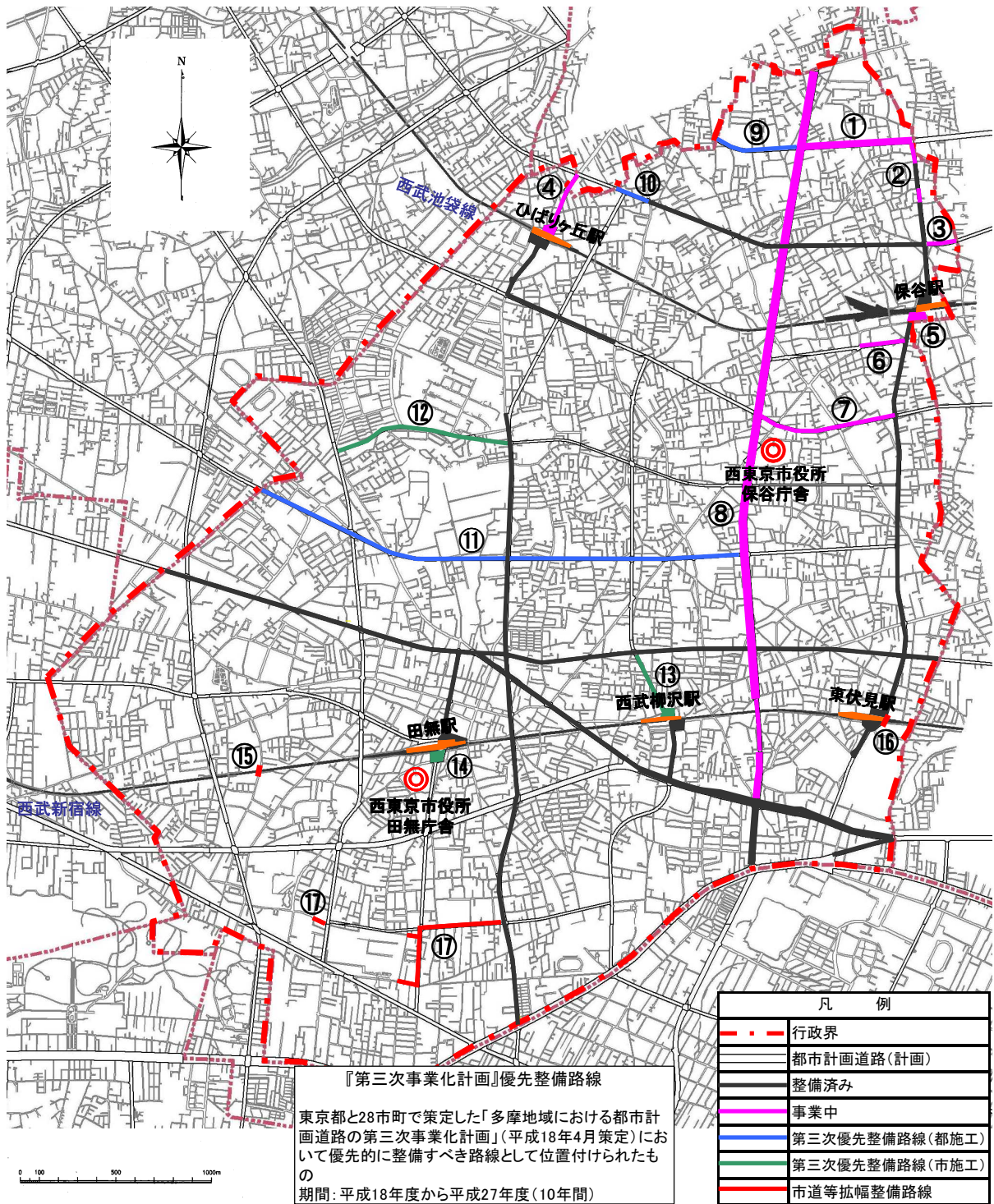
・はなバス利用者については、図2-9に示したように、毎年わずかながら増加しているところであり、利用者が一層増加すれば、運行経費と運行収入のバランスが改善され、市の公費負担額は減少することになる。都市計画道路などの基盤整備の進捗に合わせ、運行の効率化と利用者の利便性向上のための方策を、ルートの再編も含めて検討する必要がある。

・一方で、全市的にサービスの均一化を図るためには、市内のどの地域に住んでいても、同じ利便性を享受できるようにすることが重要である。このためには、都市計画道路の新規整備のみならず、市内の道路事情の改善を通じて、公共交通空白地域の更なる解消を図る必要がある。また、路線バス利用者とはなバス利用者間での料金格差も重要な問題である。

1 都市計画道路等の整備状況の整理

・中・長期的なルートの見直しに関しては、民間の鉄道・バス事業者等との役割分担も含めて、西東京市における総合的な交通体系整備の実現を目指す交通計画との整合を図りながら検討を行なう必要がある。バス路線の設定に大きな影響を与える西東京市内の都市計画道路等の整備状況を整理すると、図4-1のようになる。

・事業中の都市計画道路や事業期間が定められている市道の拡幅路線については、概ねの完成時期が想定できるが、第三次事業化計画の優先整備路線やその他の都市計画道路については、現状では完成時期が想定できない状況である。



『第三次事業化計画』優先整備路線
 東京都と28市町で策定した「多摩地域における都市計画道路の第三次事業化計画」(平成18年4月策定)において優先的に整備すべき路線として位置付けられたもの
 期間:平成18年度から平成27年度(10年間)

凡 例	
---	行政界
—	都市計画道路(計画)
—	整備済み
—	事業中
—	第三次優先整備路線(都施工)
—	第三次優先整備路線(市施工)
---	市道等拡幅整備路線

番号	路線名等	実施機関	事業期間	幅員・車線	交通広場
①	西3・3・14(新東京所沢線)	東京都	H15.1.10~H24.3.31	25M・2車線	—
②	西3・4・15(保谷北荒屋敷線)	西東京市	H10.8.21~H23.3.31	16M・2車線	—
③	西3・4・13(保谷秋津線)	西東京市	H12.8.31~H24.3.31	16M・2車線	—
④	西3・4・21(ひばりが丘北口線)	西東京市	H20.2.1~H26.3.31	16M・2車線	約2800㎡
⑤	保谷駅南口地区第一種市街地再開発事業	西東京市	H16.10.22~H23.3.31	—	約3000㎡
⑥	西3・4・12(東町線)、西3・4・16(東伏見保谷線)	東京都	H10.7.10~H25.3.31	16M・2車線	—
⑦	西3・4・11(練馬東村山線)	西東京市	H12.10.25~H24.3.31	16M・2車線	—
⑧	西3・2・6(調布保谷線)	東京都	H12.11.17~H23.3.31	36M・4車線	—
⑨	西3・3・14(新東京所沢線)	東京都	—	18M・2車線	—
⑩	西3・4・13(保谷秋津線)	東京都	—	16M・2車線	—
⑪	西3・4・9(保谷東村山線)	東京都	—	16M・2車線	—
⑫	西3・5・10(東町西原線)	西東京市	—	12M・2車線	—
⑬	西3・4・18(保谷町住吉線)	西東京市	—	16M・2車線	約2700㎡
⑭	西3・4・24(田無駅南口線)	西東京市	—	—	約3800㎡
⑮	田無第4号踏切道拡幅整備事業	西東京市	平成21年度	7M(現況5.5M)	—
⑯	武蔵関第5号踏切道拡幅整備事業	西東京市	平成22年度~平成23年度	10M(現況6.8M)	—
⑰	向台町三丁目・新町三丁目地区地区計画関連周辺道路整備事業	西東京市	平成20年度~平成29年度	7.5M~16M	—

図4-1 都市計画道路等の整備状況図

2 現行ルートを基本とした見直しの方向性

・中・長期的なルートの設定においては、前述した都市計画道路等の整備が前提となるが、道路が全て整備されたとしても、運行後8年が経過し地域の交通手段として定着している状況を勘案すると、全く新たなルートに変更することは、逆に利用者の利便性を大きく損なうと考えられる。また、将来的には路線バスルートの新設、廃止、変更も想定されるが、現段階では未定であるため、そのルート再編を考慮することは困難である。そこで、各ルートにおいて、現行ルートを基本とした見直しの方向性を整理した。

①第1ルート

・第1ルートは、現在一定の需要があり、他のルートと比較して収支バランスもよい。また、空白地域の解消にも一定程度寄与していることから、現在のルートを大幅に変更せず、その中で都市計画道路を経由することによる運行の効率化と要望の多い保谷厚生病院を経由するルートを検討する。

・また、保谷厚生病院を経由しつつ、栄町地区の空白地域の改善、ひばりヶ丘駅へ至るルートの可能性について検討する。



図4-2 中・長期的なルート見直しのイメージ（第1ルート）

②第2ルート

・第2ルートは、空白地域の解消に対して、路線バスと重複するルートであること、合併後10年が経過し、旧保谷市で運行していたキャンバスルートを存続させる意義が薄れていることから、抜本的な見直しが必要である。特に、要望の多いプロムナード東伏見を經由し、中町地区の空白地域を改善するルート、保谷駅－保谷庁舎間の路線バスとの競合を解消するルートを検討する。



図4-3 中・長期的なルート見直しのイメージ (第2ルート)

③第3ルート

・第3ルートは、空白地域の解消に対して、路線バスと大部分で重複するルートであること、合併後10年が経過し、キャンバスルートを存続させる意義が薄れていることから、抜本的な見直しが必要である。そのため、田無駅を発着とするルートと東伏見駅を発着とするルートに分割することを基本とする。

・東伏見駅を発着とするルートについては、要望のある新柳沢団地、東京老人ホーム、武蔵野大学を經由し、南町地区の空白地域を改善する循環ルートの可能性について検討する。

・田無駅を発着とするルートについては、現行の向台循環を基本としながら、踏切通過による時間のロス解消する田無駅南口発着による運行の効率化と、IHI跡地の開発に伴う利用者の増加を見込み、南町地区の空白地域の改善を図るルートを検討する。



図4-4 中・長期的なルート見直しのイメージ (第3ルート)

④第4ルート

・第4ルートは、空白地域の解消という視点では一定程度寄与しているが、それが必ずしも収支に結びついていない状況である。ただし、芝久保運動場折り返し便については需要があると考えられるので、芝久保運動場折り返しを存続し、現行ルートを西武新宿線の南北で分割する田無駅北口発着、田無駅南口発着のルートの基本とする。

・田無駅南口発着のルートについては、現行の芝久保運動場折り返しを基本とし、踏切通過による時間のロスを解消することによる運行の効率化を検討する。

・田無駅北口発着のルートについては、踏切通過による時間のロスを解消することによる運行の効率化を図り、要望の多い芝久保公民館を経由し多摩六都科学館に至るルートや、芝久保公民館、多摩六都科学館を経由し花小金井駅に至るルートの可能性について検討する。



図4-5 中・長期的なルート見直しのイメージ (第4ルート)

⑤第5ルート

・第5ルートは収支状況のバランスが現時点である程度保たれており、また、空白地域の解消に一定程度寄与しているため、現在のルートを変更しない。

3 ルートの再編も考慮した見直しの方向性

・中・長期的なルートの設定においては、現行ルートを基本としつつも、都市計画道路等の整備による生活動線の大幅な変化により、新たな需要が生じる可能性がある。そのため、ルートの再編を考慮した見直しの方向性を整理した。

①ルートの結合による新たなルートの設定

- ・第1ルートと第2ルートを結合し、保谷駅北口から新座市境、保谷厚生病院、保谷庁舎等を経由し、東伏見駅へ至るルートの可能性について検討する。
- ・第2ルートと第5ルートを結合し、東伏見駅北口から保谷庁舎を経由し、ひばりヶ丘駅南口へ至るルートの可能性について検討する。

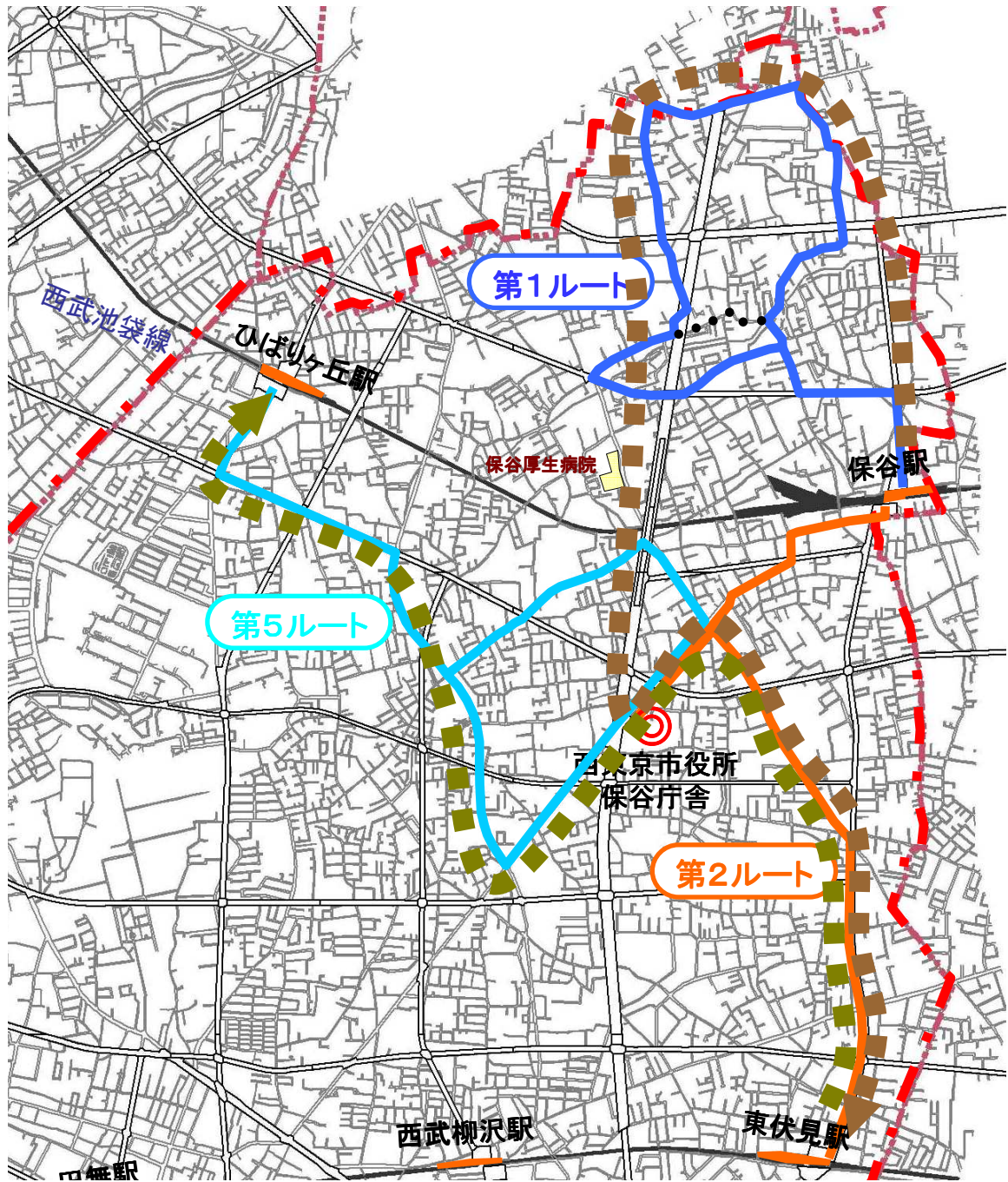


図4-6 中・長期的なルート見直しのイメージ (ルートの結合)

②地元住民が主体となったルートの設定

・長期的には、市内5駅の南北を発着するバスを1台ずつ運行するとして、地元住民が主体となる地区協議会等を設置し、行政が運行計画の策定支援、民間バス事業者が運行を行うルートを設定する方法も考えられるので、その可能性について検討していく。

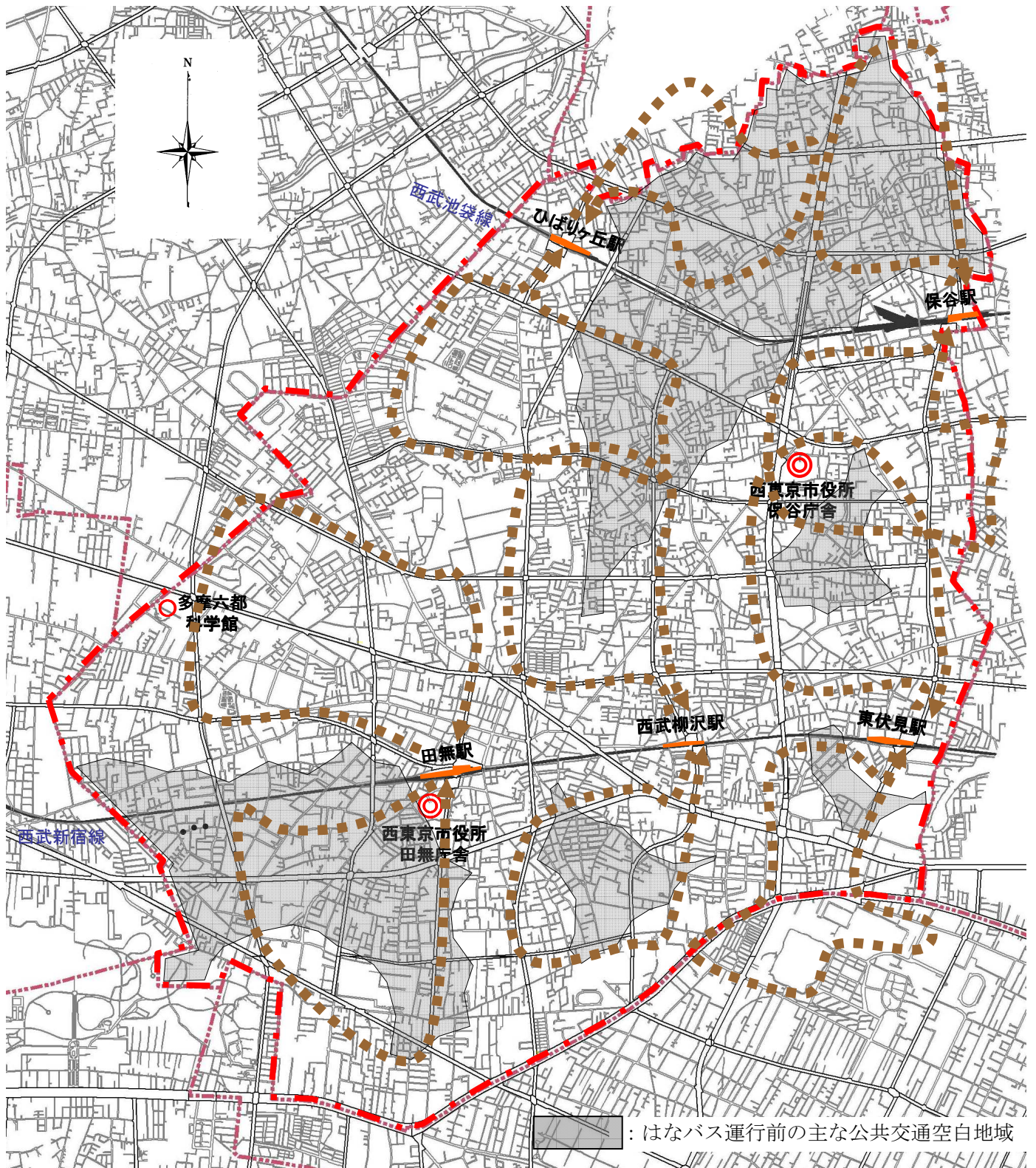


図4-7 地元住民が主体となったルート見直しのイメージ