

はなバスルート等見直しに関する報告書



平成 22 年 5 月 西東京市地域交通会議

目 次

第1章	はじめに	1
1-1	背景と目的	1
1-2	西東京市交通計画と地域交通会議の位置づけ	1
1-3	検討の進め方	2
第2章	はなバスルート等見直し方針の検討	4
2-1	民間路線バス運行状況の整理	4
2-2	はなバス運行状況の整理	6
2-3	はなバスフォローアップ調査報告書の整理	14
2-4	市役所関係各課に寄せられている市民意見・要望等の把握	18
2-5	はなバスルート等見直しに関する見直し方針の決定	22
第3章	はなバスルート等短期見直し案の検討	23
3-1	目的	23
3-2	見直しの課題、方向性の検証	23
第4章	はなバスルート等中・長期的な見直し案の検討	30
4-1	目的	30
4-2	現状のサービス水準の検証	30
4-3	見直しの課題、方向性の検証	31
第5章	今後の取組方針の検討	40

資料編

資料-1	西東京市地域交通会議委員名簿	1
資料-2	西東京市地域交通会議検討経緯	2
資料-3	西東京市地域交通会議設置要綱	3
資料-4	使用料・手数料等の適正化に関する基本方針(改定版)	4
資料-5	はなバスルート等見直し案に関するパブコメ結果	12

第1章 はじめに

1-1 背景と目的

- ・西東京市は、平成13年1月21日、旧田無市・旧保谷市の合併に伴い誕生した。
- ・市内には5つの鉄道駅があり、その駅を起終点とした路線バスが運行され、市域全体から見れば比較的交通の利便性に恵まれているが、一部の地域ではバス路線網から外れ、公共交通の不便地域が存在している。
- ・このため、地域の道路状況にあった小型のバスを運行させることにより、交通利便性の地域格差をなくし、高齢者の方や障害者の方、お子さんをお連れの方など市民が気軽に外出できる「一人ひとり輝くまち」を実現すると同時に、「地域融合の促進」「商業地域の活性化」「違法駐車・放置自転車の削減」などの効果が期待されていた。
- ・西東京市コミュニティバス（以下、「はなバス」という。）は、既存のバスサービスではカバーしきれないニーズに対応するバスで、利用者の利便性を考慮しつつ、多様化する需要に対応する新たなバスシステムである。
- ・導入にあたっては、合併以前から専門家、国土交通省、警察署を交えた研究会で基礎的な準備を進め、市民説明会・市民懇談会を開催して意見聴取を行い、平成14年3月23日に第2・3ルート、3月30日に第1・4ルート、平成16年9月1日に第5ルートを順次開設、現在、全5ルートを運行中である。
- ・はなバスの運行については、新市建設計画の重点4施策の一つに位置付けられ、合併効果の発現に向けて早期実現が期待されていたため、時間的な制約もあり、基本的に、既存道路幅員で運行可能な道路を選定した上で、可能な限り公共交通の不便地域をカバーできるようルート設定を行い、運行を開始した。
- ・従って、必ずしも理想的なルート設定とは言えず、運行開始当初より市民や利用者からの要望が多数寄せられている。
- ・民間路線バス利用者とはなバス利用者間での料金格差から受益者負担のあり方や、市のはなバス運行に関わる財政負担のあり方なども、市民から意見が寄せられている。
- ・このような背景を踏まえ、はなバス本来の運行目的の実現に課題を残している状況を改善するため、西東京市地域交通会議（以下、「地域交通会議」という。）を開催し、ルート等の見直し検討を行なった。

1-2 西東京市交通計画と地域交通会議の位置づけ

- ・西東京市交通計画（平成19年3月）（以下、「交通計画」という。）は、上位計画である「西東京市基本構想・基本計画」及び「西東京市都市計画マスタープラン」の個別計画として位置付けられ、これら計画との整合を図り、「人と環境にやさしい安全・安心に移動できる交通体系づくり」を基本理念とし、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計画である。
- ・交通計画に掲げられた施策を、表1-1に示す。はなバスルートの見直しに限らず、(1)体系的な道路ネットワークの形成、(2)公共交通システムの充実、(3)交通結節点の整備、(4)人と環境にやさしい歩行者・自転車交通施策の推進の4つの施策方針に基づき23の交通施策を定めている。
- ・地域交通会議は、交通計画にかかげられた施策を着実に実現していくため、学識経験者、市民代表、鉄道・バス事業者、行政機関等のさまざまな意見を反映しながら、計画を推進する体制を確立するために設置された組織である。

表 1-1 交通計画に掲げられた施策一覧

施策方針	交通施策	
(1)体系的な 道路ネット ワークの形 成	1) 幹線道路の整備	
	2) ボトルネック箇 所の解消（交差点 改良、鉄道との交 差の改善)	①交差点すいすいプランに基づく交差点改良の整備
		②連続立体交差事業の推進
		③市内における踏切対策検討
3) 主要生活道路の整備		
(2)公共交通 システムの 充実	1) 既存鉄道サービスの充実	
	2) 市民ニーズに合った 利用しやすいバスネッ トワークの形成	①都市計画道路整備等を機会としたバスルートの拡充
		②コミュニティバス「はなバス」ルートの見直し
		③新たな公共交通ルートの導入の必要性和運行可能性の 検討
	3) バスサービスの向上	①サイクルアンドバスライド用自転車駐車場の整備
		②バスベイや右折レーンの設置など走行環境の改善
		③主要バス停での待合空間の整備
④利用しやすい環境整備		
4) 高齢者、障害者、その他の移動困難者に対する移動支援のあり方の検討		
(3)交通結節 点の整備	1) 駅前広場の整備	
	2) 駅周辺の交通環境の向上対策	
(4)人と環境 にやさしい 歩行者・自 転車交通施 策の推進	1) 歩行者・自転車ネットワークの整備	
	2) 駅周辺での自転車駐 車場等の整備	①自転車駐車場の整備
		②既存ストックの有効活用
		③自動二輪車駐車場の整備
	3) 放置自転車対策等の推進	
4) 自転車利用促進策の 実施	①レンタサイクルシステムの検討	
	②自転車利用PRの推進	

1-3 検討の進め方

- ・地域交通会議で検討を進めていくにあたり、第一に、はなバスの運行に係る状況を整理し、平成18年度に行ったはなバスフォローアップ調査報告書（以下、「フォローアップ調査報告書」という。）による市民アンケート・利用者アンケートの結果や市役所関係各課に寄せられている市民意見・要望等の把握を踏まえて、はなバスルート等見直しに関する見直し方針を定めた。
- ・第二に、短期的な見直しについて、目的を明確化し、見直しが可能な内容について検討を行った。
- ・第三に、中・長期的な見直しについての目的を明確化し、現状のサービス水準の検証、見直しの課題・方向性の検討を行った。
- ・第四に、具体的な見直しを実施いくために取り組むべき方向性の検討を行った。

・以下に、全体の検討フローを示す。

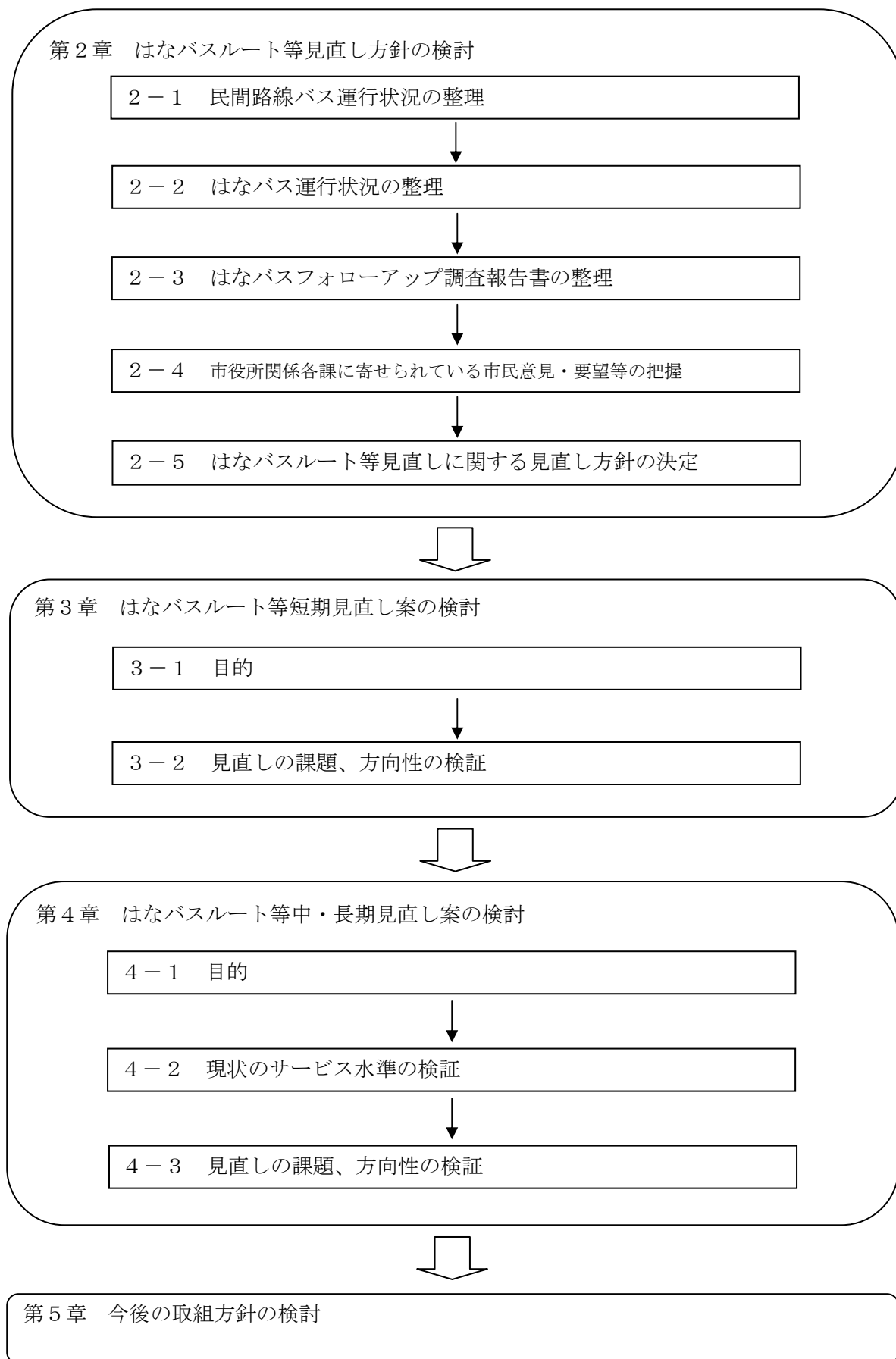


図1-1 検討フロー

第2章 はなバスルート等見直し方針の検討

2-1 民間路線バス運行状況の整理

(1) 路線バス運行状況について

- ・市内を運行している路線バスの運行状況を表2-1に示す。市内を通交する路線バスは28系統、1日往路・復路ともに合計1000便近くが運行されており、充実したものとなっている。
- ・現在、保谷駅南口地区再開発事業に伴い、駅前広場が使用できない関係から、天神山にバス折返し場を設け、暫定的に天神山まで運行を行っている。
- ・市内の路線バスは、乗車距離によって運賃が上昇していく対キロ運賃制を導入しており、初乗り運賃は170円である。

表2-1 市内通交路線バスの運行状況

(平成20年版「統計にしようきょう」より抜粋)

事業者	路線	通行回数					
		平日		土曜		休日	
		往路	復路	往路	復路	往路	復路
西武バス	1 ひばりヶ丘駅～田無駅(谷戸経由)	1	6	1	4	3	4
	2 ひばりヶ丘駅～田無駅(ひばりヶ丘団地西口経由)	26	23	13	13	13	13
	3 ひばりヶ丘駅～田無駅(古河団地経由)	63	62	38	39	38	39
	4 ひばりヶ丘駅～武蔵境駅(谷戸経由)	123	124	105	104	103	104
	5 ひばりヶ丘駅～武蔵境駅(ひばりヶ丘団地西口経由)	78	79	72	73	72	73
	6 ひばりヶ丘駅～武蔵境駅(ひばりヶ丘団地経由)	4	4	1	2	-	1
	7 ひばりヶ丘駅～武蔵境駅(古河団地経由)	44	43	33	32	33	32
	8 ひばりヶ丘駅～三鷹駅	47	47	40	40	40	40
	9 ひばりヶ丘駅～滝山営業所(南沢5丁目経由)	13	17	12	14	12	14
	10 天神山～田無駅	39	42	39	40	39	40
	11 天神山～三鷹駅	30	30	30	30	30	30
	12 天神山～武蔵関駅～吉祥寺駅	15	15	15	15	15	15
	13 天神山～東伏見駅～吉祥寺駅	50	50	47	47	47	47
	14 花小金井駅～吉祥寺駅	36	36	35	35	35	35
	15 文華女子中学高校前～ひばりヶ丘駅	42	40	34	29	34	29
	16 文華女子中学高校前～武蔵境駅	4	3	3	3	3	1
	17 文華女子中学高校前～田無駅	17	18	11	9	11	9
関東バス	18 三鷹駅～田無橋場	34	34	31	31	31	31
	19 三鷹駅～多摩六都科学館	-	-	-	-	8	8
	20 武蔵野営業所～多摩六都科学館	-	-	-	-	-	4
	21 武蔵野営業所～花小金井駅南口	-	-	-	1	-	1
	22 花小金井駅～多摩六都科学館	-	-	18	17	18	17
	23 花小金井駅南口～武蔵境駅	25	25	22	22	23	23
	24 天神山～三鷹駅	10	10	10	10	10	10
	25 西武柳沢駅～三鷹駅	130	129	130	129	101	103
	26 西武柳沢駅～吉祥寺駅	114	114	98	98	100	101
	27 西武柳沢駅～吉祥寺駅(武蔵野市役所経由)	22	22	16	15	16	15
都バス	28 柳沢駅前～青梅車庫(梅70)	17	17	17	17	19	19
合計		984	990	871	869	854	858

(2) 公共交通空白地域について

- ・市内通交路線バスの運行状況からわかるように、市域全体から見れば比較的交通の利便性に恵まれているが、一部の地域ではバス路線網から外れた公共交通の空白地域が存在していた。
- ・バス停を中心として、徒歩5分程度の距離と考えられる半径300mをバス停圏と定義する。この半径300mという数字は、公共交通空白地域を検討する際に、全国的によく使用されている数値である。西東京市内の路線バスのバス停を中心半径300mの円を描くと、図2-1に示すように、はなバスが運行していない場合の市内の公共交通空白地域が明確に現れてくる。
- ・この場合の市内の主な公共交通空白地域としては、①西武池袋線の北側の地域である北町、栄町、下保谷地区、②西武池袋線の南側でひばりヶ丘駅から田無駅へ至る谷戸新道と保谷駅から田無駅に至る保谷新道に挟まれた住吉町、泉町地区、③保谷庁舎の南側の地域で保谷新道とかえで通りに挟まれた中町地区、④田無駅の南西地域である芝久保町、向台地区、⑤田無駅の南東地域である南町、柳沢地区、⑥東伏見駅の北側の地域である東伏見地区の6箇所が該当していた。

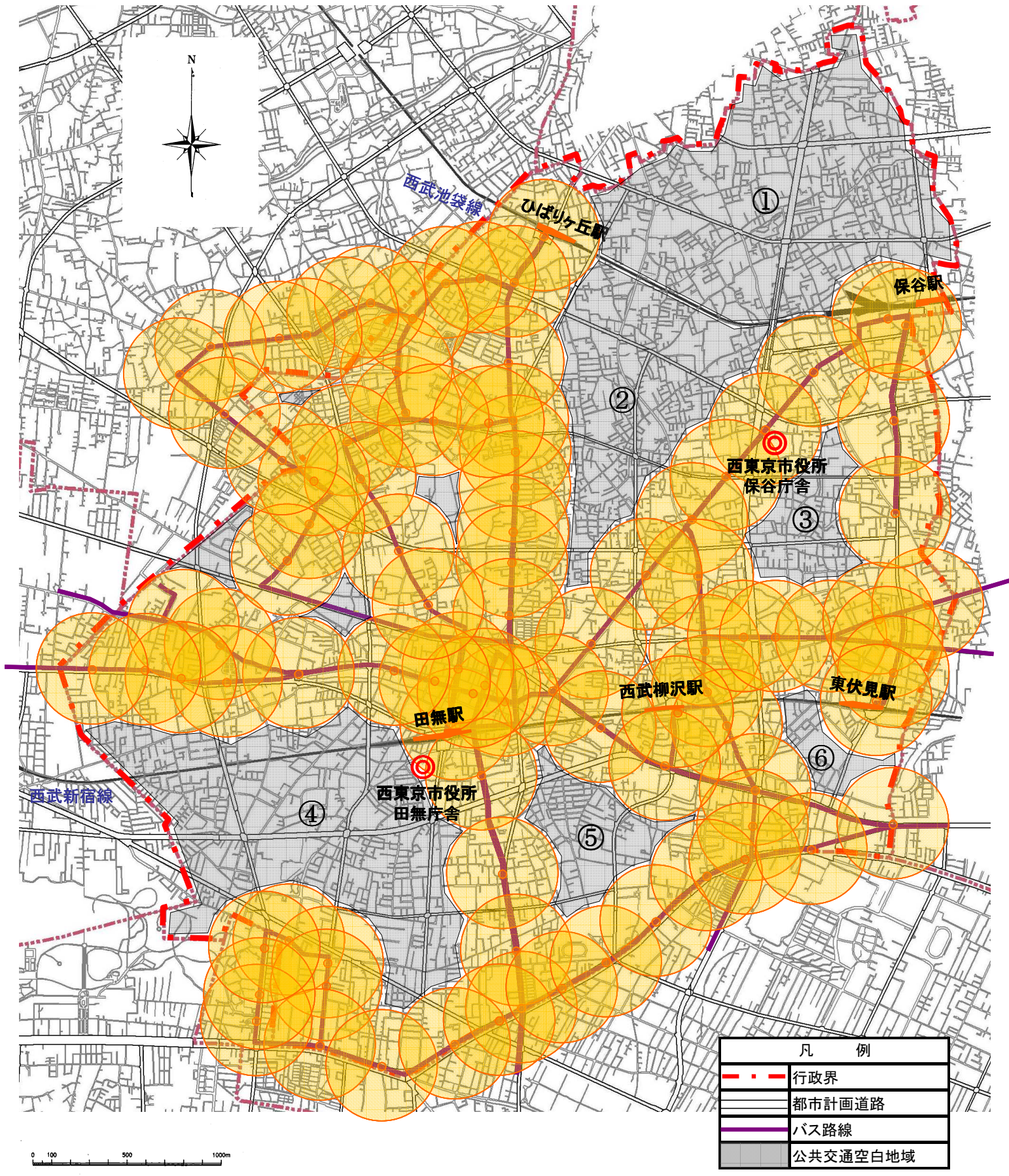


図 2 - 1 はなバスが運行していない場合の市内公共交通空白地域

2-2 はなバス運行状況の整理

(1) はなバス事業について

・はなバス事業概要を下表に示す。

表 2-2 はなバス事業概要

愛称・デザイン	市民公募により「はなバス」に決定。地域ネットワークを表現したデザインに花をペイントして、明るく夢あるまちにしたいという願いを込めて採用したもの。
目的	市内の公共交通空白地域の交通手段と市役所その他公共施設利用へのアクセスを確保するため。
経緯	新市建設計画の重点4施策として位置付けられ、平成12年度において国土交通省、警察署など関係機関の協力を得て研究会を設置、導入の報告書を作成している。合併効果を発現する施策として、早期運行開始が期待されていた。平成13年度の事業実施の際には公募による市民懇談会を設置し、運行後も検証を行ってきた。
運行系統 (市内5路線)	第1ルート：保谷駅北口～北町5丁目～保谷駅北口 第2ルート：東伏見駅北口～保谷庁舎～保谷駅 第3ルート：東伏見駅～柳橋～小金井公園東～田無駅 向台循環（田無駅～田無高校～向台町4丁目～田無駅） 東伏見循環（東伏見駅～東伏見4丁目～東伏見駅） 第4ルート：田無駅～芝久保1丁目～多摩六都科学館 第5ルート：ひばりヶ丘駅～保谷庁舎～ひばりヶ丘駅
運行主体	第1～3・5ルート：西武バス株式会社 第4ルート：関東バス株式会社
事業形態	一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法第4条免許）
運行本数	第1ルート：43便（平・休）、第2ルート：37便（平・休）、第3ルート：70便（平・休）、第4ルート：60便（平）56便（休）、第5ルート：27便（平）25便（休）
運行時間帯	第1～3ルート 6:30～22:00、第4ルート 6:30～21:00、第5ルート 7:15～19:00
料金	1乗車100円均一料金（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、介助者の方は無料とします。 ※他の路線と料金体系が異なるため、PASMO、Suica、バス共通カード、定期券はご利用できません。 ※回数券（11枚1,000円）も利用できます。

(2) はなバス現行ルートについて

- ・ はなバスの現行ルートを下図に示す。

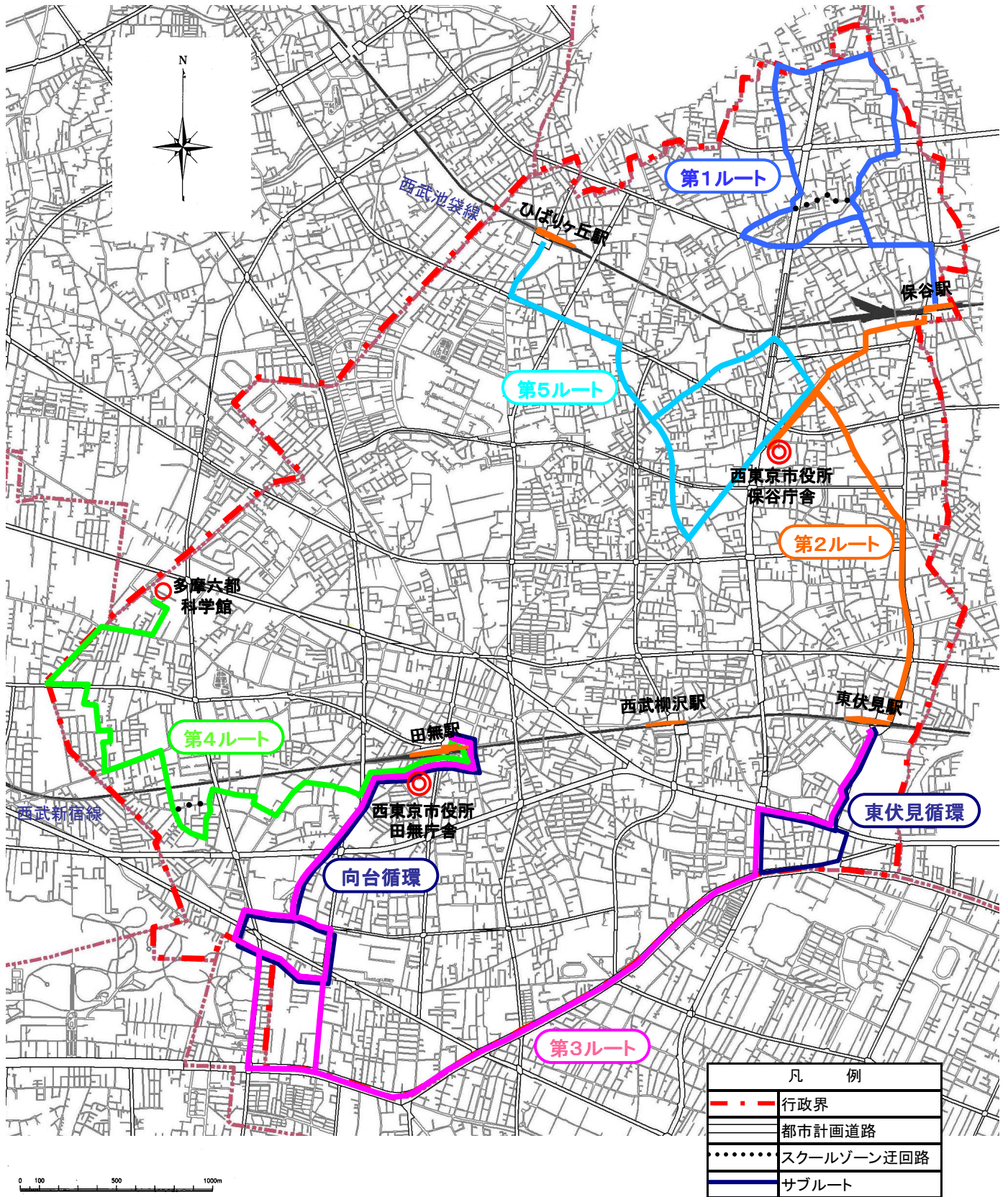


図 2-2 はなバスルート図

・各ルートの詳細は下記のとおりとなっている。

1 第1ルート（保谷駅北口～北町循環）：H14. 3. 30 運行開始

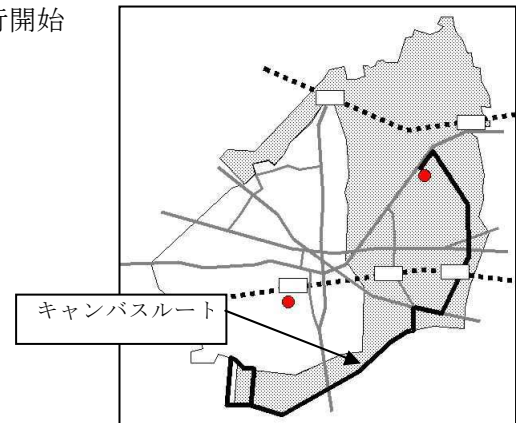
・最も公共交通の利便性が低い、西武池袋線以北にある北町地域の利便性を改善するコース。保谷駅北口の整備が事業中であったため、保谷駅北側約 300mの地点で折返し運行をしていたが、平成15年4月より駅前からの運行をしている。

・起点終点：保谷駅北口～北町5丁目～保谷駅北口（延長約 4.6 km）

2 第2ルート（保谷駅～東伏見駅北口）：H14. 3. 23 運行開始

・西武池袋線保谷駅を起点として、従来の市内連絡バス「キャンバス」の運行ルートを継承して保谷庁舎に立ち寄り、西武新宿線東伏見駅に至るルート。「キャンバス」を短縮化して定時性を確保し、さらに駅間ルートに改善したもの。

・起点終点：東伏見駅北口～保谷駅（延長約 3.3 km）



旧保谷市「キャンバス」

3 第3ルート（田無駅～東伏見駅）：H14. 3. 23 運行開始

・西武新宿線東伏見駅を起点として、「キャンバス」の運行ルートを継承し、空白地域を經由して田無駅まで延長したルート。「キャンバス」は、旧保谷市役所周辺のアクセスを重視した路線であり、田無駅までの需用はあったが市域をまたがるため実現ができていなかった。また、駅から循環して駅へ戻る「向台循環」、「東伏見循環」のサブルートを設定して駅へのアクセスを改善している。

・起点終点：田無駅～東伏見駅（コース延長：約 7.0 km）

・起点終点：田無駅～田無駅（向台循環）（コース延長：約 4.1 km）

・起点終点：東伏見駅～東伏見駅（東伏見循環）（コース延長：約 2.7 km）

4 第4ルート（田無駅～多摩六都科学館）：H14. 3. 30 運行開始

・西武新宿線田無駅を起点として、市の西側に位置する公共交通空白地域を主対象として経由し、終点を多摩六都科学館に設定したコース。公共交通空白地域の解消とともに、広域的教育施設である多摩六都科学館へのアクセスが改善される。

・起点終点：田無駅～多摩六都科学館（コース延長：約 4.9 km）

5 第5ルート（ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環）：H16.9.1 運行開始

・平成15年12月に都市計画道路が開通したため、運行が可能となったルート。公共交通空白地域である、西武池袋線ひばりヶ丘駅から住吉・泉町地区を走行し、保谷庁舎・こもれびホールなどを經由してひばりヶ丘駅に戻る循環型路線。これにより、ひばりヶ丘駅方面から保谷庁舎やこもれびホール・スポーツセンターなどの文化・体育施設へのアクセスが改善された。

・起点終点：ひばりヶ丘駅～住吉・泉町～ひばりヶ丘駅（コース延長：約 5.7 km）

・現在の公共交通空白地域は図2-3のとおりとなっている。はなバスの運行によって、北町、下保谷地区や芝久保、向台地区の交通状況は改善されたが、①西武池袋線の北側の栄町地区、②谷戸新道と保谷新道に挟まれた泉町地区、③保谷庁舎南側の中町地区、④田無駅北側の向台町地区、⑤田無駅南東側の南町地区で依然として空白地域が残っている。

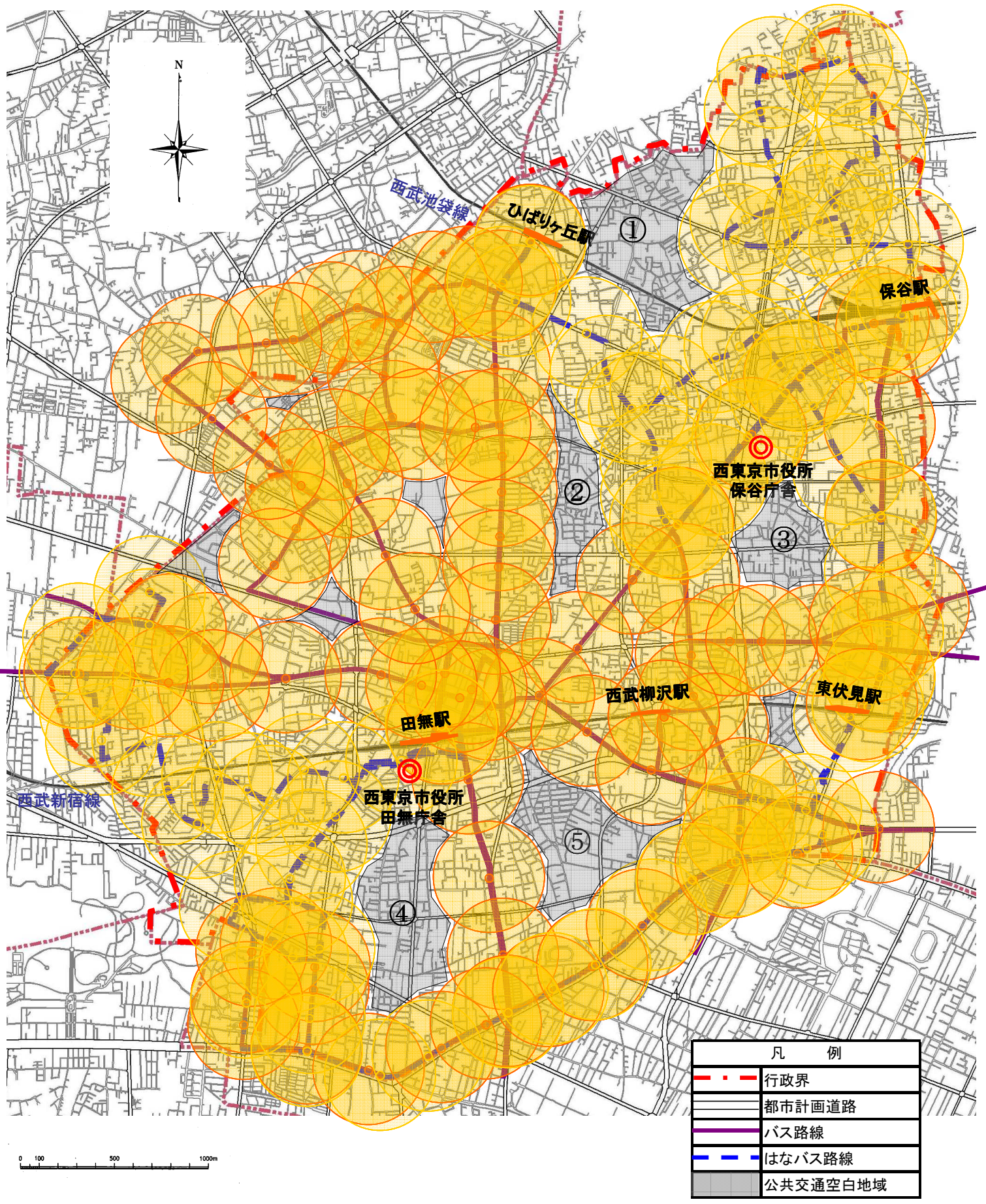


図 2 - 3 現状での公共交通空白地域

(3) はなバス導入車両について

・「キャンバス」ルートを一部修正した第2ルート、第3ルートは、運行ルート全体にわたって道路幅員にゆとりがあるが、第1ルート、第4ルートは、全体的に道路幅員が狭く、「狭さ」に対応した車両を導入する必要があった。表2-3に道路法に基づく車両制限令に定められた規定を示す。はなバスの場合は、車両制限令第5条第2項の規定が適用される。

・また、第5ルートは運行ルートの一部で道路幅員が狭い区間があるが、循環型とすることで小型バスの走行が可能となった。

・ほとんどのルートが閑静な住宅地内を縫うように走行するルートであるため、エンジン音が小さい車両であること、また、排気ガス（二酸化炭素、硫黄酸化物、窒素酸化物）もできるだけ低レベルな車両であることが必要であった。

・高齢者、子ども、障害者が乗り降りしやすいように、可能な限り低床バス（ワンステップバスもしくはノンステップバス）を採用していくことが望まれた。

・はなバス導入車両の概要を表2-4に、導入車両の写真を図2-4に示す。

表2-3 道路幅員と車両幅員の関係

道路の区分		通行できる車両幅	
市街地区域内の道路	一般市街地道路	通常の道路 (車両制限令第5条第2項)	(車道の幅員-0.5m)/2 を超えないもの
		市街地区域内極少指定道路または一方通行とされている道路 (車両制限令第5条第1項)	(車道の幅員-0.5m) を超えないもの
	歩行者が多くて歩道または自転車歩行者道のない駅前・繁華街等の道路	通常の道路 (車両制限令第5条第3項)	(車道の幅員-1.5m)/2 を超えないもの
		市街地区域内極少指定道路または一方通行とされている道路 (車両制限令第5条第3項)	(車道の幅員-1.0m) を超えないもの
市街地区域外の道路	通常の道路 (車両制限令第6条第2項)	(車道の幅員)/2 を超えないもの	
	一方通行とされている道路またはその道路におおむね300メートル以内の区間ごとに待避所がある道路 (道路管理者が自動車の交通量が多いため当該待避所のみでは車両のすれ違いに支障があると認めて指定したものを除く。) (車両制限令第6条第1項)	(車道の幅員-0.5m) を超えないもの	
	市街地区域外極少指定道路 (車両制限令第6条第1項)	車道の幅員を超えないもの	

表 2-4 はなバス導入車両概要（平成 21 年 3 月現在）

導入ルート (運行事業者)	第1ルート (西武バス)	第2・3ルート (西武バス)		第4ルート (関東バス)	第5ルート (西武バス)	第2・3・5ルート (西武バス)	
車種	日野ポンチョ	日野ポンチョ	日野リエッセ	日産小型 ワンステップバス	三菱エアロミディ	日野リエッセ	日野ポンチョ
大きさ	L=6.29m W=2.08m H=3.10m	L=6.99m W=2.08m H=3.10m	L=6.99m W=2.08m H=2.82m	L=6.99m W=2.23m H=3.02m	L=6.99m W=2.06m H=3.015m	L=6.99m W=2.08m H=2.82m	L=6.99m W=2.08m H=3.10m
乗降口	前乗り前降り	前乗り後降り	前乗り後降り	前乗り後降り	前乗り後降り	前乗り後降り	前乗り後降り
定員	27名	36名	37名	44名	32名	36名	36名
台数	3台	2台	1台	2台	3台	1台	1台
車椅子対応	ノンステップ スロープ板	ノンステップ スロープ板	ツーステップ リフト付き車輛	ワンステップ スロープ板	ノンステップ スロープ板	ツーステップ リフト付き車輛	ノンステップ スロープ板
その他	うち予備車1台	—	天然ガス車	—	うち予備車1台	—	予備車
広告掲示箇所数	5箇所	6箇所	4箇所	8箇所	5箇所	10箇所	6箇所

11

第1ルート



【日野ポンチョ（ショート）】

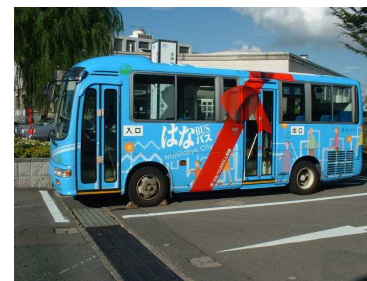
第2・3・5ルート



【日野ポンチョ【ロング】】



【日産ワンステップバス】



【日野リエッセ】

第4ルート



【三菱エアロミディ】

図 2-4 はなバス導入車両

(4) はなバス事業実績について

- ・図2-5に示すように、はなバスの事業運営については、市は民間バス事業者と協定を結び、運行補助金を支出している。
- ・図2-6にルートごとの乗車人数、運行補助金、一人当たりの公費負担額の実績を示す。また、図2-7に全ルート合計での乗車人数、運行補助金、一人当たりの公費負担額の実績を示す。
- ・はなバスは、平成14年から順次運行を開始し、その後年度ごとに利用者数も増え、市が負担している運行補助金についても、毎年度少しずつであるが減少してきた。しかしながら、平成18年度くらいから乗客数は微弱な増加に転じ、その後横ばいに近い状態になってきている。運行補助金についても、今後横ばいとなることが想定される。平成20年度について見ると、乗車人数が増えているにもかかわらず運行補助金は増加している。これは、燃料費高騰の影響を多分に受けている傾向がある。また、キャンバスの車両として使用していたバスが、昨年10月に排ガス規制の関係で使用出来なくなり、車両入れ替えに伴う減価償却費と、はなバスとして使用するためのラッピングなどの整備費が増加したことが原因と考えられる。
- ・一人当たりの公費負担額については、全ルートの合計で考えると、今の乗車人数が確保できれば、料金を180円にすることによって市の負担がなくなることになる。また、第5ルートについては、料金を120円程度にするだけで収支バランスが改善されるが、第2・3ルートは今の倍の200円程度にしなければ、収支のバランスがとれない状況である。

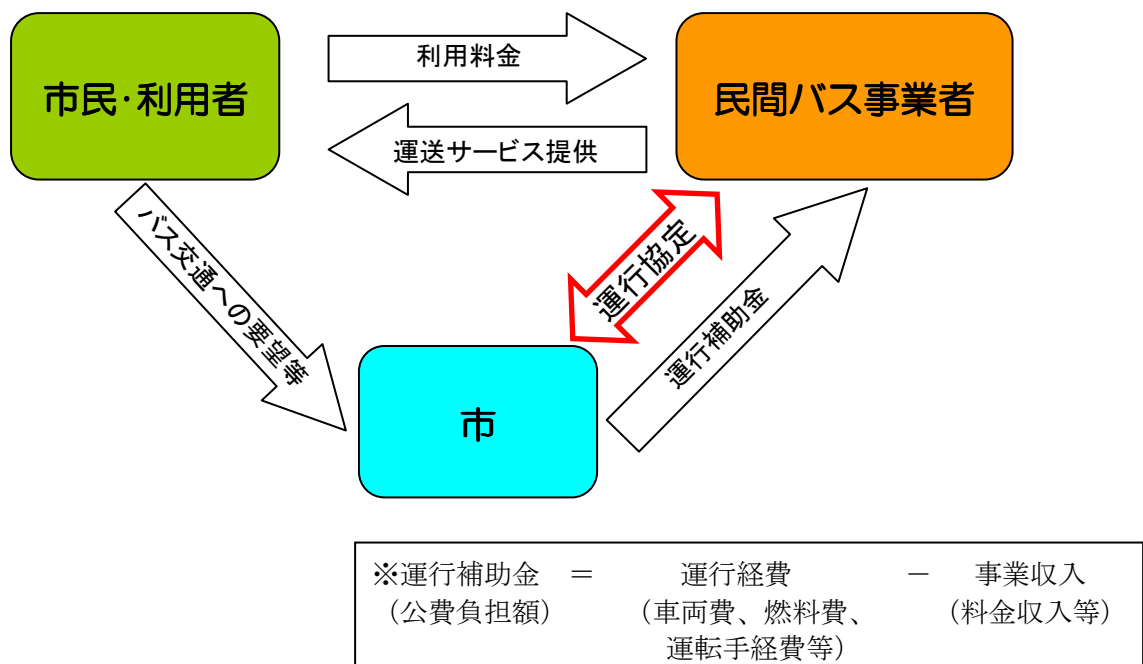
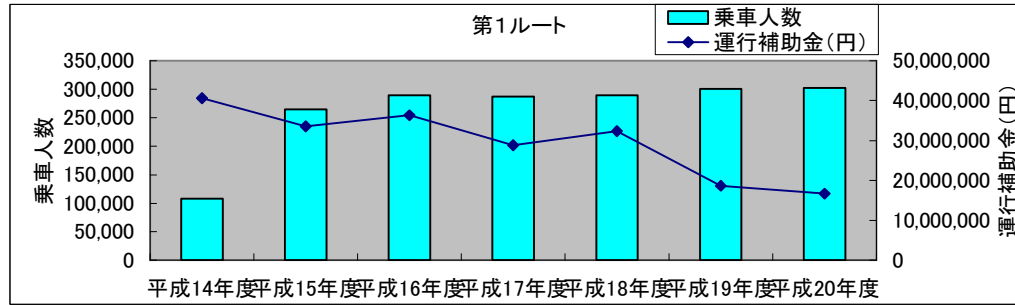
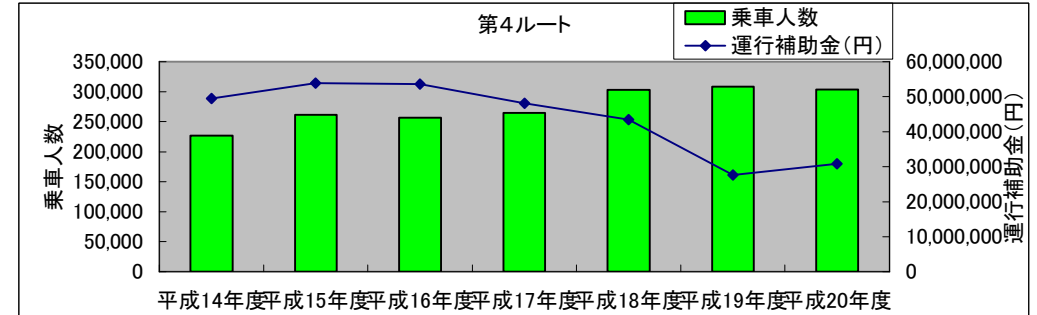


図2-5 はなバス事業運営の仕組み



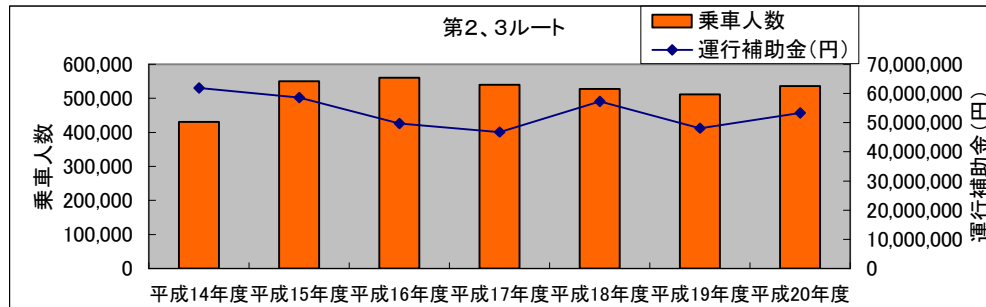
第1ルート(平成14年3月30日運行開始)

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
乗車人数	107,770	264,506	289,276	286,972	289,680	300,603	302,783
運行補助金(円)	40,658,598	33,581,219	36,352,327	28,813,721	32,316,768	18,669,512	16,687,039
一人当たりの公費負担額	377	127	126	100	112	62	55



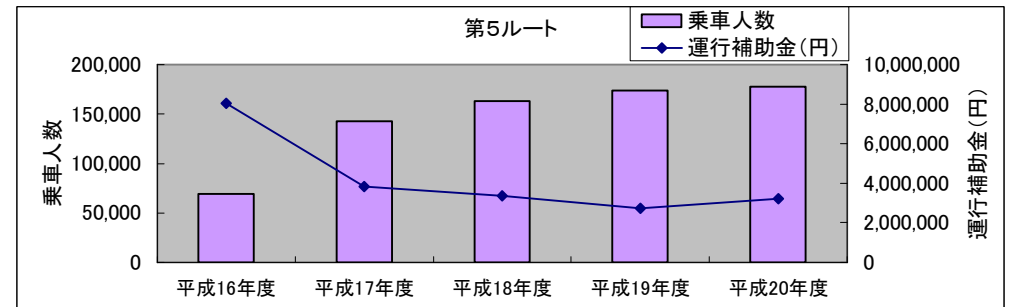
第4ルート(平成14年3月30日運行開始)

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
乗車人数	226,659	261,362	256,216	264,762	302,573	308,582	303,518
運行補助金(円)	49,493,426	53,856,436	53,533,006	48,086,609	43,478,481	27,638,662	30,802,112
一人当たりの公費負担額	218	206	209	182	144	90	101



第2、3ルート(平成14年3月23日運行開始)

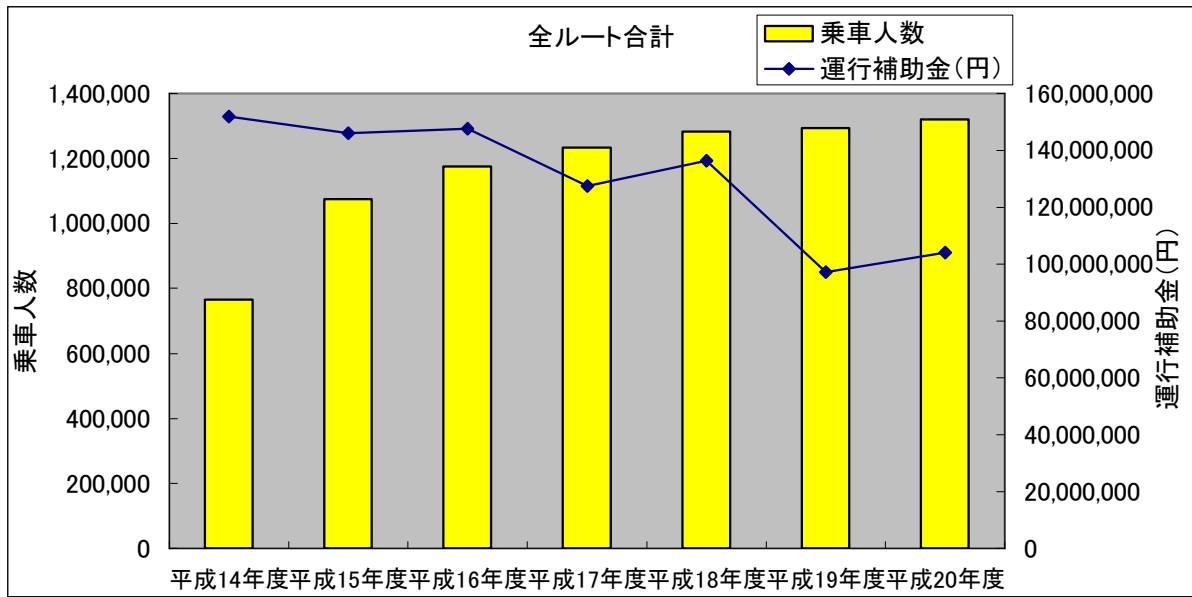
	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
乗車人数	430,779	548,884	561,327	539,725	527,656	511,553	535,459
運行補助金(円)	61,832,644	58,541,938	49,775,238	46,753,226	57,241,408	48,074,437	53,382,960
一人当たりの公費負担額	144	107	89	87	108	94	100



第5ルート(平成16年9月1日運行開始)

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
乗車人数			69,079	142,917	163,072	173,667	177,947
運行補助金(円)			8,034,226	3,835,969	3,369,933	2,738,530	3,219,870
一人当たりの公費負担額			116	27	21	16	18

図2-6 第1～第5ルート事業実績



全ルート合計

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
乗車人数	765,208	1,074,752	1,175,898	1,234,376	1,282,981	1,294,405	1,319,707
運行補助金(円)	151,984,668	145,979,593	147,694,797	127,489,525	136,406,590	97,121,141	104,091,981
一人当たりの公費負担額	199	136	126	103	106	75	79

図 2-7 全ルート合計の事業実績

2-3 はなバスフォローアップ調査報告書の整理

・当市では、はなバスについての今後の見直しや路線拡大などの検討を行う際の基礎資料とするため、市民の交通の利用実態と意識、及びはなバスの利用実態と意識を把握することを目的として、平成18年度に調査を行った。

(1) 調査実施概要について

1 調査方法

- ・調査方法は、以下の2通りである。
 - ・市民アンケート調査
 - ・「はなバス」利用者アンケート調査（平日、休日）

2 調査内容

- ・市民アンケート調査

16歳以上の市民3,000名を無作為抽出し、調査票を郵送配布、郵送回収した。調査内容は市内の交通利用状況について、「はなバス」の運行についての希望などである。
- ・「はなバス」利用者アンケート

「はなバス」の各ルート(5路線)の利用者を対象にアンケート調査票を配布し、郵送にて回収した。調査内容は「はなバス」の利用実態、利用目的、運行についての希望など「はなバス」に対する意見である。

平日は平成18年6月26日(月)、休日は平成18年6月25日(日)に調査を実施した。

3 配布回収状況

- ・市民アンケート調査

配布 3,000件、回収 1,191件、回収率 39.7%

なお宛名不明で配達不能が50件あり、これを考慮すると回収率は40.4%となる。
- ・「はなバス」利用者アンケート

平日：配布 2,197件、回収 893件、回収率 40.6%

休日：配布 1,597件、回収 524件、回収率 32.8%

(2) アンケート結果について【1～10】

・平成 18 年 6 月に実施した「はなバスフォローアップ調査」から「はなバス」の見直しに関する主なアンケート結果を抽出すると、以下のようになる。

各アンケート調査について、下記のとおり記述する。
市民アンケート→「市民」
はなバス利用者アンケート平日→「平日」
はなバス利用者アンケート休日→「休日」

1 日頃バスを利用しない理由について

・「市民」アンケートでは「目的地が異なり利用できない」が 38.1%、「バス停が遠い」が 26.2%、「運行本数が少ない」が 8.1%となっている。

2 外出目的について

・「市民」の平日の外出で多いのが「通勤」33.7%、「買物」33.6%、「仕事」9.3%であり、休日では「買物」52.9%、「レジャー・娯楽」27.7%、「通勤」5.4%である。

・「平日」では、「通勤」36.0%、「買物」26.7%、「通院」10.5%となっており、「休日」では、「買物」43.3%と「レジャー・娯楽」18.2%、「通勤」11.9%が多くなっている。

3 運行の基本パターン

・運行の基本パターンについては、「平日」79.7%、「休日」75.9%が「現在のルートでよい」としている。

また、「駅などの目的地をなるべく短く結ぶ」は、「平日」「休日」ともに 7%台であり、「循環型で、より多くの地域を回る」も、「平日」7.3%、「休日」12.2%となっている。

4 「はなバス」ルートの改良や他市への乗り入れ等の希望について

・「市民」では、37.7%の希望があり、62.3%が希望はないとしている。

また、「平日」では 36.2%の希望があり、63.8%がないとしている。「休日」では、36.7%の希望があり、63.3%が希望はないとしている。

5 始発終発の時間帯

・始発終発の時間帯については、「平日」51.1%、「休日」49.1%が「現在の時間帯でよい」としているが、「始発を早くしてほしい」の「平日」13.1%、「休日」8.7%と比べ、「終発を遅くしてほしい」は、「平日」33.7%、「休日」40.6%と多くなっている。

6 運行本数

・「平日」では「全時間帯で本数が少ない」が 38.5%と最も多い。次いで、「～時台を増やしてほしい」が 30.1%、「現行の運行本数でよい」が 25.0%となっている。

「休日」では「全時間帯で本数が少ない」が 48.1%と「平日」よりも多くなっており、次いで、「現行の運行本数でよい」が 30.8%、「～時台を増やしてほしい」が 15.3%となっている。

7 希望する目的地・経由地

・「市民」、「平日」、「休日」の 3 つのアンケートを合せて、希望する目的地・経由地を集約すると、次頁のようになる。

表2-5 希望する目的地・経由地

発地	件数	経由地	件数	目的地	件数
田無駅	325	保谷庁舎	62	保谷駅	121
ひばりヶ丘駅	157	花小金井駅	34	東伏見駅	68
保谷駅	76	東伏見駅	27	花小金井駅	64
東伏見駅	32	田無駅	26	吉祥寺駅	58
ひばりヶ丘駅北口	15	保谷厚生病院	22	保谷庁舎	43
田無庁舎前	15	西武柳沢駅	19	ひばりヶ丘駅	35
保谷庁舎	15	保谷駅	15	西武柳沢駅	35
西武柳沢駅	14	ひばりヶ丘駅	14	多摩六都科学館	29
保谷駅北口	9	芝久保町	14	昭和病院	29
多摩六都科学館	4	多摩六都科学館	14	武蔵境駅	28
田無駅南口	4	谷戸	12	保谷駅北口	19
境橋	3	府中道	10	三鷹駅	21
ひばりヶ丘駅南口	2	芝久保運動場	9	田無庁舎前	11
ひばりヶ丘団地	2	上後	9	大泉学園駅	10
芝久保町	2	西東京郵便局保谷分室	8	小金井公園	9
新青梅街道	2	田無庁舎前	8	東久留米駅	9
新町	2	ひばりヶ丘団地	7	田無駅	8
西原グリーンハイツ	2	新青梅街道	7	武蔵小金井駅	7
西原町	2	プロムナード東伏見	5	東小金井駅	6
田無駅北口	2	向台町	5	小平駅	6
		芝久保公民館	5	栄町	4
		保谷高校	5	武蔵関駅	4
		北町	5	中央線沿線駅	3
		したみち通り	4	柳沢団地	3
		芝久保1丁目	4		
		新柳沢団地	4		
		大門	4		
		武蔵野大学	4		
		柳橋	4		
		西東京総合中央病院	3		
		田無高校	3		
		東町	3		
		柳沢団地	3		
		鈴木街道	3		

注) は新規で希望の多い目的地

表2-6 駅間希望路線（【考察7】を駅間でまとめたもの及び自由意見を集約したもの）

発着地		市民	平日	休日	小計	自由意見	合計	備考
ひばりヶ丘駅	～ 保谷駅	12	38	28	78	3	81	
	～ 田無駅	19	6	4	29	0	29	路線
	～ 西武柳沢駅	11	3	4	18	1	19	
	～ 東伏見駅	9	10	7	26	2	28	
	～ ひばりヶ丘駅	1	4	1	6	0	6	
保谷駅	～ 田無駅	14	22	12	48	3	51	路線
	～ 西武柳沢駅	1	0	0	1	0	1	
	～ 東伏見駅	6	8	4	18	9	27	
	～ 保谷駅	1	8	4	13	0	13	
田無駅	～ 西武柳沢駅	8	1	0	9	1	10	
	～ 東伏見駅	5	8	9	22	1	23	
	～ 田無駅	5	3	0	8	0	8	
西武柳沢駅	～ 東伏見駅	1	0	0	1	0	1	
	～ 西武柳沢駅	0	1	0	1	0	1	

※経由地はさまざまであるため、発着を駅にしているものを抽出。

※備考欄の「路線」は、路線バスが運行している区間であることを示す。

8 「はなバス」利用頻度の変化（ルート改良・新設後）

・「市民」では、ルート改良・新設後の「はなバス」による利用頻度は、ほぼ毎日が18.6%、週に2～3回が28.4%と大幅に増加すると回答している。ただし、希望するルート・目的地は分散して数多くあげられている。たとえすべてのルート整備を行った場合でも、全員が一致して要望するルートにはならないので、各ルート別にはこれほどの高率にはならない。また、「平日」、「休日」では現状維持のような状況となっている。

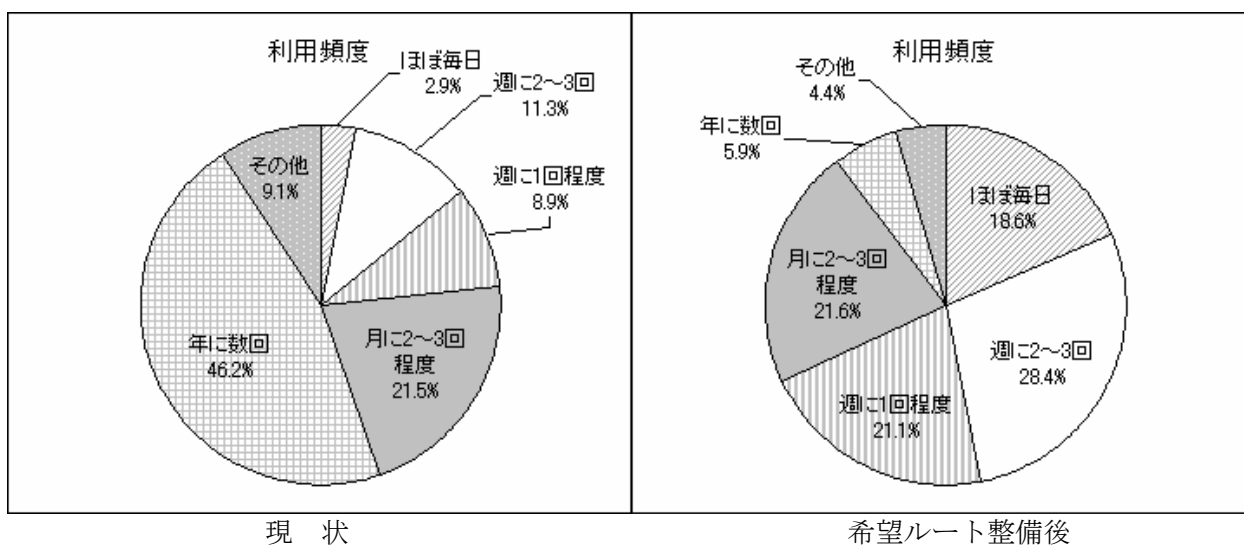


図2-8 「はなバス」利用頻度の変化（ルート改良・新設後）「市民」

9 「はなバス」の運行維持の方策

・「はなバス」の維持の方策としては、現行の料金で維持が「市民」で72.4%、「平日」90.4%、「休日」

90.7%となっている。

次に増便やルート改良には経費が必要になるが、これらのコスト負担については、現行の料金で実施が「市民」で40.4%、「平日」56.0%、「休日」56.9%となっている。

値上げしても実施は「市民」で16.0%、「平日」20.1%、「休日」21.1%に留まっている。

10 主な自由意見（10件以上のものを抽出）

表2-7 主な自由意見

内 容	市民	平日	休日	計
車両に関するもの				
バスの大型化・時間帯により大型のバス	2	29	16	47
クセニツ車両の不便性（故障、冷房がきかない等）	7	4	2	13
運転手に関するもの				
運転が乱暴・バス停通過・早発等の苦情	12	41	16	69
アナウンスに対する要望・苦情	2	7	6	15
運転手のサービスがなっていない	2	3	5	10
料金等に関すること				
シルバーバス、定期券、バスカード等の利用	7	13	3	23
現状維持	4	9	7	20
受益者負担にすべき	10	0	1	11
増便等ダイヤに関すること				
便数が少ない	92	190	94	376
各ルートの増便（第1：5、第2：5、第3：3、第4：43、第5：17）	30	30	13	73
定時性の確保	4	4	4	12
ルートに関すること				
JRを結ぶ	7	5	0	12
その他				
平等・公平性の観点から廃止、利用者が少ないなら廃止、財政困難なら廃止等	19	3	1	23
路線図や時間帯がわかりづらい、ルート図・時刻表を配布して欲しい等	16	1	0	17
経費削減	8	2	1	11

2-4 市役所関係各課に寄せられている市民意見・要望等の把握

・通常の業務を行う中で、はなバスに関して今までに市役所の関係各課に寄せられてきた市民からの意見、要望についてヒアリングを行った。

(1) ヒアリング実施概要について

1 ヒアリング方法

・課長級職員全員にメールにて依頼（平成21年6月15日）、自由様式による回答

2 ヒアリング内容

・各課が所掌している事業や諸計画の策定に関連して、これまではなバスに関して寄せられた意見・要望の具体的な内容

(2) ヒアリング結果

・ヒアリング結果を表2-8、2-9、2-10に示す。

表 2-8 市役所関係各課に寄せられた市民意見、要望①

要望項目	要望内容	対応方針
<p>増便等ダイヤに関すること</p>	<p>はなバスを利用しておりますが、夜の運行時間を1時間延長していただくと一層便利になります。</p>	<p>利用者の利便性が一層向上するよう、できることから改善していく。ただし、市の財政状況を加味すると、車両を大幅に増やすことは現実的ではありません。事業採算性の改善と利用料金の適正化を合わせて考えていく中で、財源をどうするかを含めて検討していく必要があります。</p>
	<p>はなバスの本数を増やしてほしい。1時間に3～4本にしてほしい。最終バスは22時台まで運行してほしい。</p>	
	<p>雨の日の朝7時から8時は、満員で乗車できない場合や混雑して困ることがある。雨の日は増便してほしい。</p>	
	<p>はなバスの運行本数を増やして欲しい。</p>	
	<p>緑がとても多いのは素晴らしいことだと思います。が、一つ本当に腹立たいのは、はなバスの時間についてです。時間通りに来ることの方がめずらしいと思います。朝の通勤、通学時間に10分や20分というレベルでなく遅れてきたことも、私の知る限りだけでも数度あります。これから先も変わらないのであれば、もう私は利用をやめます。</p>	
	<p>はなバスの本数はもう少し増やしてほしい。子供2人連れて乗っても座れず危険だと思う。お年寄りや子供連れ(乳幼児)がよく利用しているので。よろしく願います。</p>	
	<p>乗りたくても便が少なすぎて乗れないはなバス。だからかえて利用者が減少するのではないか？ムーバスのように15～20分に1本必ず運行しているともっと利用できるのに。</p>	
	<p>はなバスの運行回数を増やす。車両が2台ありながら、休み時間(運転手)が長すぎる。回数を増やすごとに利用者増すと予想される。車両の有効利用をすべきである。</p>	
	<p>はなバスの運行数、増やせないのでしょうか？高齢者にとっては、低く乗りやすく助かっています。</p>	
	<p>はなバスをもっと増やすべきだと思う。1時間に2本では不便である。</p>	
	<p>はなバスの運行回数を増やしてほしい。田無に買い物に行くのも、バスならいいが、徒歩ではきつい。</p>	
	<p>第4ルート: 田無駅～多摩六都科学館のルートは、時間帯や天候によって乗車できない場合がある。始発を6時台するなどして増便してほしい。</p>	
	<p>第4ルート: 私達の住んでいる向台町は、交通の便が必ずしも良いとはいえ、はなバスの需要が大きいです。利用者数が増え(マンション等の増加)、お年寄りの方同士で席を譲り合わなければいけない状態です。通勤時間帯は増便する等、検討をお願いいたします。(多摩六都館行きは夕方等大変混み合います)</p>	
	<p>第5ルート: 昼の12～1時の間もはなバスを運行してほしい。</p>	
	<p>第5ルート: 17時台の時間の間隔を空けて欲しい。17時台が全部で3本だが、17:41と17:44と密接しているのは利用しにくい。</p>	
	<p>第5ルート: 12時台保谷庁舎方面が無いのは、ルピナス利用者には大変不便。</p>	
	<p>第5ルート: 住吉会館「ルピナス」へのアクセス本数を日中増設していただきたい。</p>	
	<p>第5ルート: ルピナスでの相談の開始時間に間に合う適当なバスがない。</p>	
	<p>第5ルート: ルピナスでの相談の終了後、うまく帰れるバスがない。</p>	
	<p>第5ルート: 夜の時間もバスがほしい。</p>	
<p>第5ルート: なぜ(ひばりヶ丘行き)のバスが19時台で終了なのか？</p>		
<p>第5ルート: こもれびホールの公演後、(ひばりヶ丘行き)のバスが終わっていた。</p>		
<p>第5ルート: こもれびの施設を借りたが、帰りの(ひばりヶ丘行き)のバスが終わっていた。</p>		
<p>第5ルート: こもれびの公演に合わせた運行を希望する。施設閉館時間まで延長してほしい。</p>		
<p>第5ルート: 保谷庁舎方面行き、7.住吉会館ルピナス経由の時間帯のバスを増やしてほしい。</p>		
<p>第5ルート: 消費者センターから如意輪寺のバス停につながるバスも、住吉会館ルピナスを通るようにしてほしい。</p>		

表 2-9 市役所関係各課に寄せられた市民意見、要望②

要望項目	要望内容	対応方針
ルートに関すること	芝久保公民館を通してほしい。	利用者の利便性が一層向上するよう、都市計画道路等の整備に合わせて、できることから改善していきます。ただし、はなバス事業だけですべてを解決することはできないので、他の分野との役割分担を含めて、全市的に検討していく必要があります。
	南町一丁目近辺は坂道が多いので、はなバスを通してほしい。	
	新町から保谷こもれびホールや市民プールを使用する際の交通機関がなく、不便に感じている。市の施設までの交通機関がない。柳橋からこもれびホール行きのバスを作ってほしい。	
	ひばりが丘団地周辺は駅から駅のタテの線はバスが通るが、福祉会館や西東京病院へ行こうとすると不便を感じる。運行ルートを増やしてほしい。	
	はなバスのルートは再編成した方がよい。	
	JR中央線に通じる交通機関をもっと増やしてほしい。	
	「いいいの森公園」に行けるはなバスを柳沢駅から出してほしい。	
	「はなバス」も田無庁舎と保谷庁舎を行き来してくれれば便利になるのと思います。	
	千川上水脇の道路を通るのではなく、東伏見から柳沢の住宅地内を走っていただけると、私共近所のご老人方も大変助かると思います。杉並区、武蔵野市のコミュニティバスが良い例だと思うのですが、狭い住宅地内を上手にバスが走っています。	
	はなバスをひばり⇄田無便を運行して欲しい。	
	栄町2丁目ははなバスも通っておらず、とり残された感じがします。	
	市のバスを保谷庁舎の方まで直通で(乗り換えしないで)田無～保谷庁までいけるようにしてほしい。こもれびホールでの催しも見にゆけない。	
	市内には5つ病院がある。医療を必要とする弱者のために、病院の近くにバス停を設置して欲しい。	
	保谷駅と東伏見駅のかえで通りにはなバスを運行してほしい。	
	はなバスを西部地区に廻してほしい。病院に通うのに、路線バスの本数が少ない。	
	新しくできたルピナスは、地域的に西東京市の中心から外れているため、利用しにくい。市のはなバスがあると利用できる。	
	保谷庁舎に行けるはなバスがあるとよい。西部地区からこもれびホールへの交通が不便。	
	はなバスが地域の施設に行きやすいように路線を作ってほしい。	
	はなバスを東伏見団地に通してほしい。団地が高齢化しているのに商店もない。	
	はなバスをおあしす(南部地区にある「老人憩いの家」の前などにも通してほしい。	
	地区会館に、はなバスが通っておらず、行きにくい。	
	南部地域を中心に、はなバスが通っていないので、不便である。	
	高齢者向けのはなバスルート(公的施設へ行くための)がほしい。	
	田無総合福祉センターや市内の大きな病院を経由してほしい。	
	各ルートにおいて、できるだけ地域包括支援センターを経由停留するルートとしてもらいたい。	
	保谷駅から住吉福祉会館まで直通で来られるルートはないか。	
	田無駅方面からでは行きにくい。	
	田無から直通で行けるバスはないのか？	
面接相談に行きたくても交通の便が悪くて行けない。		
田無と保谷を結ぶ路線バスが減った。運行ルートは問わないが、田無と保谷庁舎(こもれび)を結ぶルートを望む。		
文化振興に力を入れると言いながら、こもれびホールへのバス便が不足している。特に、田無方面からはなバス運行を希望する。		

表2-10 市役所関係各課に寄せられた市民意見、要望③

要望項目	要望内容	対応方針
運転手に関する事	はなバスの運転手は職員ですか？バス会社の方ですか？あまり対応がよくない。どちらかと言えば、横柄。	はなバスの乗務員は、運行を委託している民間バス事業者の社員であり、ご指摘の内容についてはバス事業者に対して、はなバスが市で運行しているコミュニティバスであることを念頭において、丁寧な運転を心がけるよう、乗務員に対する指導を徹底させます。
料金等に関する事	都バスが無料なのに、はなバスは有料である。地域活動者へ割引や無料などの優遇措置を図ってもらえないか。	はなバスの無料乗車の取り扱いについては、旧保谷市で「キャンバス」として運行していた時にシルバーバスを適用していたことや、高齢者等の外出機会の拡大および「はなバス」をPRし乗車率の向上を図るため、平成14年4月1日から平成16年8月31日まで実施してきました。しかし、はなバスが全ての利用者に対して、低価格で公平な移動機会の提供を目的としていることから、現在は無料乗車の取り扱いを廃止しています。今後は、望ましいサービス水準と利用料金の適正化を考えていく中で、優遇措置についても検討していく必要があります。
その他	バス停の整備。白線の色が薄くなりわかりづらくなっているから。	バス停を含めた周辺の整備については、今後点検を行い、適宜補修を行います。
	わずか数名しか乗っていないはなバスの運行は大変なムダであり、即刻止めるべきである。	はなバスは、交通利便性の地域格差をなくし、高齢者の方や障害者の方、お子さんをお連れの方など市民のみなさんが気軽に外出できるまちを実現するために導入されました。ルートや時間帯によっては、利用者が少ない状況も見られますので、適宜見直しを行い、更なる経費削減と利便性の向上を検討していきます。
	高齢者の引きこもり、閉じこもりを防止するためには、近場で集まれる場所がないとだめ。(足の悪い方が大半なので)3~40人は入れる場所で且つ、はなバスが通っているところにほしい。	高齢者が集まれる場所の確保については、関係部署と連携し、今後検討していきます。
	保谷郵便局のバス停(路線バス)から住吉会館に向かうはなバスに乗り継ぎたいが、時間が合わない。バス停から10分もかかるんですか？そんなに歩けません。	路線バスとはなバスとの乗り継ぎに関しては、はなバスの運行を実施している民間バス事業者と協議し、今後改善を検討していきます。
	バス停を門の中(住吉会館敷地内)にして、玄関の前で降りられるようにしてほしい。	はなバスの住吉福祉会館敷地内への乗り入れについては、関係部署と協議し、その可能性を検討していきます。

2-5 はなバスルート等見直しに関する見直し方針の決定

・2-1～2-4を踏まえ、短期的な見直し、中・長期的な見直しの目的を下記の通り定め、今後、はなバスルート等の見直し案を検討するために、短期的に対応可能な見直し内容と、中・長期的に検討していく見直し内容に分類し、基本方針とルート選定条件を整理した。

はなバスルート等見直しに関する見直し方針

○はなバス運行に係る要望整理結果を踏まえ、見直し（案）を検討するため、下記に示すように、短期的に対応可能な見直し内容と、中・長期的に検討していく見直し内容に分類し、5つの基本方針をまとめた。

(1) 短期的に対応可能な見直し内容

1 運行本数、時間帯及びルートの見直しに関しては、利便性向上の視点から検討を行う。また、増便を検討するにあたっては、経費面を考慮し、増便を検討するルート以外を減便や廃止することにより発生する余剰車両により行うことを原則とする。

(2) 中期的、長期的に実現を目指す見直し内容

2 ルートの見直しについては、現行のままでよいとする意見が多かったが、現行ルートを基本にし、公共施設へのアクセスや都市計画道路等の整備にあわせ、更なる利便性の向上を図るための検討を行う。

3 ルートの変更を検討する際は、駅間の希望が多いことから、発着地を鉄道駅とし、経由地についても希望の多い施設等を対象に検討を行う。

4 利用料金については「現状維持」の意見が多いが、別紙の自由意見にもあるとおり、受益者負担等の考えもあることから、料金の適正化についても検討する。

5 運行にあたり、道路整備が必須条件となる案については、所管課と調整のうえ道路整備計画等への位置づけを検討する。

○基本方針を基にした「はなバス」ルート選定条件

「はなバス」ルートの見直し（案）の作成にあたり、次の6つのルート選定条件を設定する。

- 1 はなバスフォローアップ調査に基づく、はなバス運行に係る要望整理結果「7 希望する目的地・経由地」に抽出された、市内地域へのアクセスを考慮すること。
- 2 市役所の各課へ寄せられた市民意見、要望のあった施設へのアクセスを考慮すること。
- 3 駅へのアクセスを考慮すること
- 4 将来の開発地域を考慮すること。
- 5 ある程度の利用者数が見込めること。
- 6 既存の路線バスルートとの競合を出来る限り避けること。

第3章 はなバスルート等短期見直し案の検討

3-1 目的

・はなバスルート等の短期的な見直しに関しては、現行ルートの利便性向上を目的とする。

3-2 見直しの課題、方向性の検証

(1) はなバス運行に係る要望の整理

1 経由地として要望のあった市内の施設について

・2-3、2-4で要望のあった施設を含めて、市内の主な施設を抽出した一覧を表3-1に、それを図示したものが図3-1となる。また、各停留所から半径300mの円を重ね合わせたものを図3-2に示す。

・図3-2より、2-3、2-4で要望のあった施設を含めて、市内のほとんどの施設については、現状でもわりと近くにバス停が設置されているものの、バスの運行本数が少ないことによる不便さを感じていたり、施設の直近へのバスの乗り入れを希望しているものと推測される。

表3-1 市内の主な施設一覧

番号	施設名	番号	施設名	
1	1 下保谷福祉会館	25	48 西東京中央総合病院	
	2 下保谷児童館	26	49 田無庁舎	
	3 下保谷学童クラブ		50 中央図書館	
4 保谷厚生病院	51 田無公民館			
3	5 西東京消防署保谷出張所	52	南町スポーツ・文化交流センター きらっと	
4	6 ひばりが丘図書館	27	53 山田病院	
5	7 保谷駅前図書館	28	54 柳沢図書館	
	8 保谷駅前公民館		55 柳沢公民館	
6	9 谷戸高齢者在宅サービスセンター	29	56 西東京消防署田無出張所	
7	10 ひばりが丘公民館	30	57 新町福祉会館	
8	11 住吉会館ルピナス		58 新町児童館	
	12 保谷庁舎		59 新町学童クラブ	
9	13 保谷こもれびホール		60	中央図書館新町分室
	14 保谷保健福祉総合センター	31	61 柳橋出張所	
	15 防災センター		62 柳橋第二市民集会所	
	16	スポーツセンター	32	63 柳沢団地
10	17 田無病院	33	64 東京老人ホーム	
	18 田無居宅介護支援事業所		65 特別養護老人ホームめぐみ園	
	19 緑町地域包括支援センター	34	66 東伏見団地	
	20 田無訪問看護ステーション	35	67 老人憩いの家おあしす	
	21 在宅介護支援センター	36	68 高齢者介護総合福祉施設緑寿園	
11	22 谷戸図書館		69 緑寿園ケアセンター	
	23 谷戸公民館		70 緑寿園介護支援センター	
12	24 西東京消防署		71	新町地域包括支援センター
	25	中町分庁舎	37	72 西原総合教育施設
13	26 西東京市医師会	73		西原町地域包括支援センター
	27	訪問看護ステーション	38	74 特別養護老人ホーム保谷苑
	28	ケアプランセンター		75 保谷苑デイサービスセンター
14	29 保谷郵便局	76		保谷苑在宅介護支援センター
	30	プロムナード東伏見		77
15	31 高齢者センター きらら	39	78 老人保健施設ハートフル田無	
	32		富士町地域包括支援センター	79 特別養護老人ホームフローラ田無
16	33 西東京消防署西原出張所		80	向台町地域包括支援センター
	17	34 多摩六都科学館	40	81 ディサービスいずみ
35		芝久保図書館		82 在宅介護支援センターいずみ
18	36	芝久保公民館		83
	19	37	田無総合福祉センター	41
38		田無町地域包括支援センター	42	
20	39	西東京郵便局	43	86 ひばりが丘団地
	40	日本郵便西東京支店	44	87 新青梅街道
	41	ゆうちょ銀行西東京店	45	88 保谷高校
21	42	田無警察署	46	89 したみち通り
	22	43	コール田無	47
23		44	子ども家庭支援センター	48
	45	佐々総合病院	49	92 鈴木街道
24	46	市民会館	50	93 西原グリーンハイツ
	47	公会堂		

：フォローアップ調査に基づく要望整理結果で抽出された施設

：市役所各課に寄せられた意見、要望で抽出された施設

：両方共通で要望のあった施設

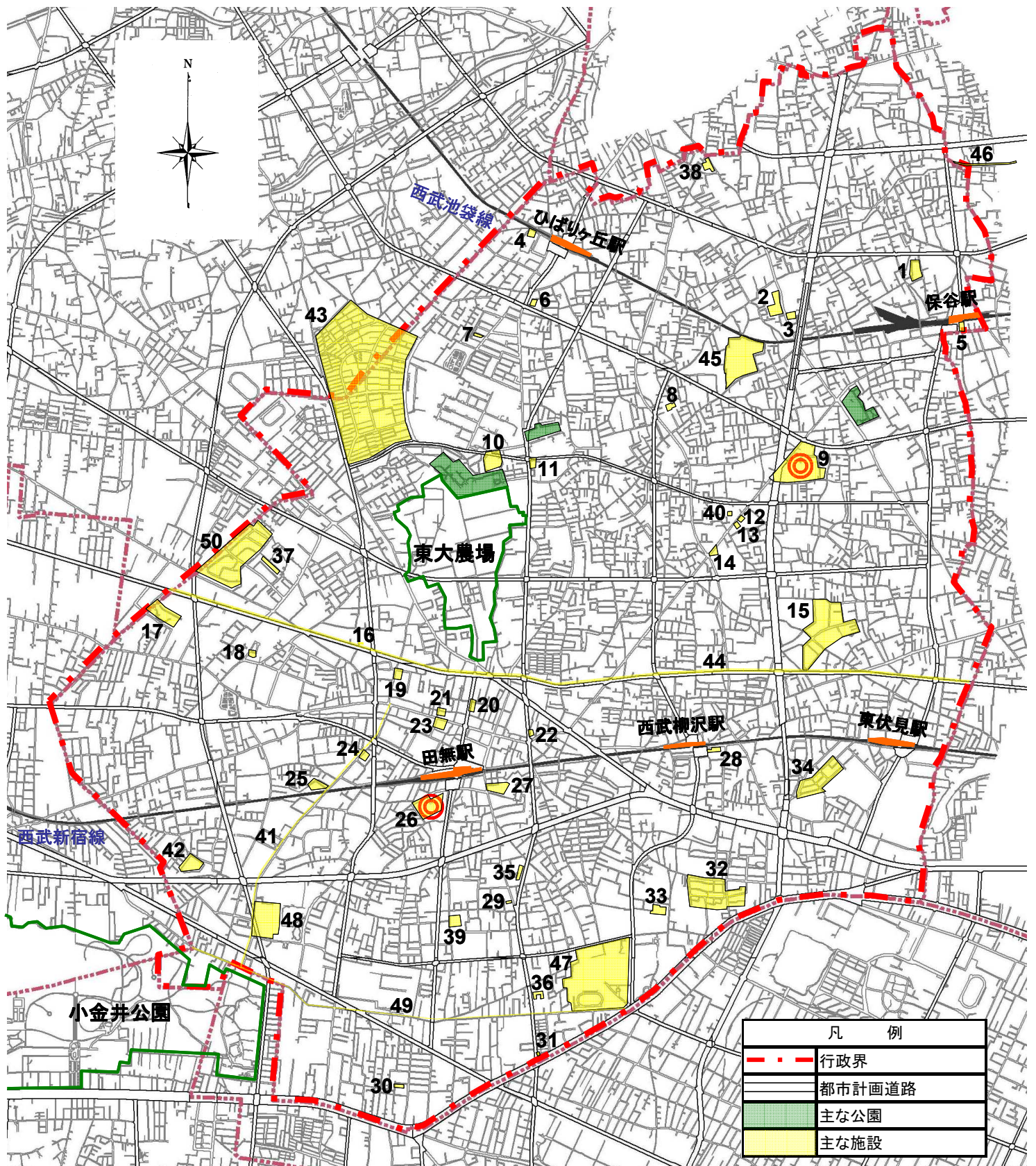


図 3 - 1 市内の主な施設位置図

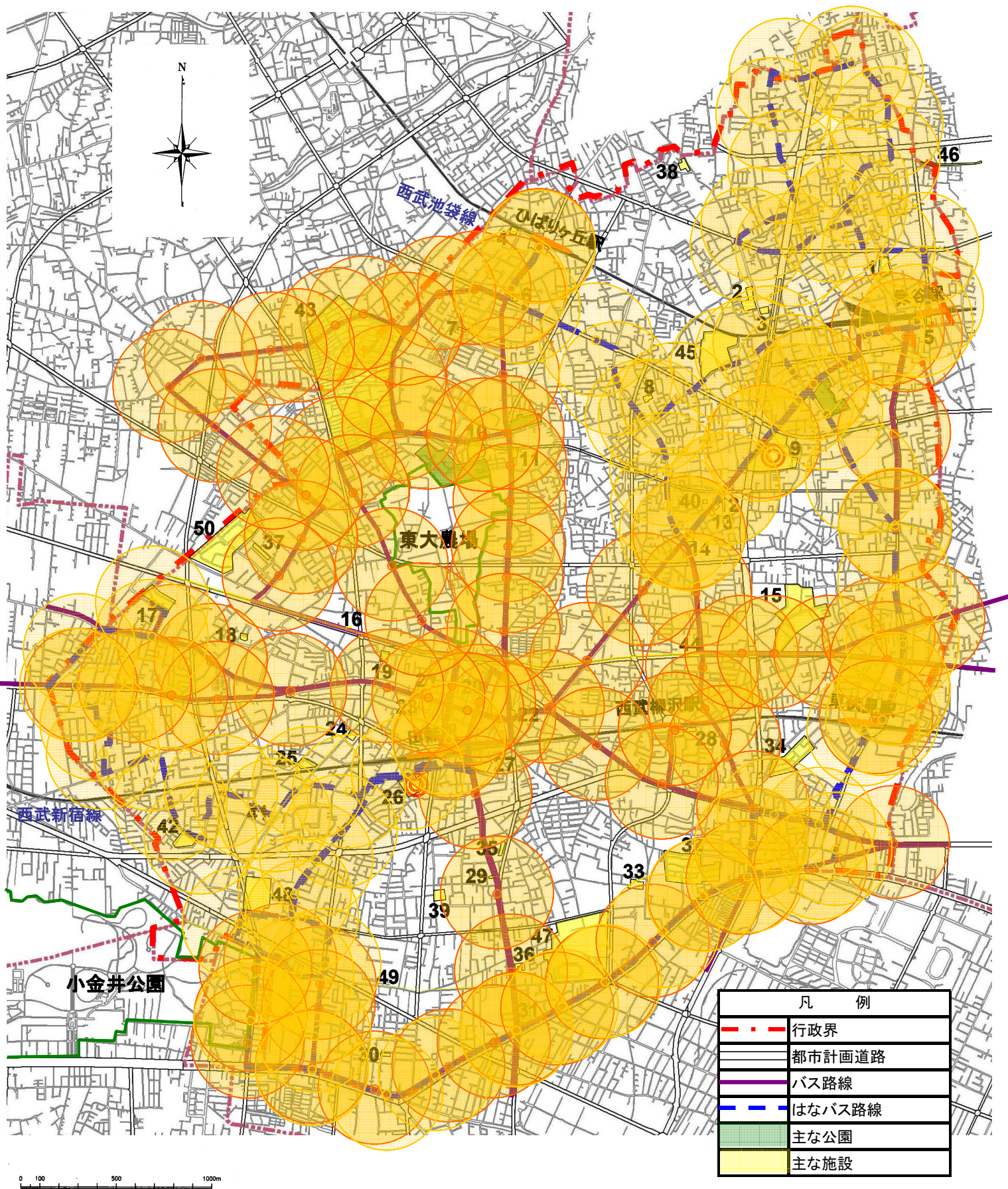


図 3-2 市内の主な施設とバス停圏の関係

(2) ルートごとの検討結果

・現行ルートの利便性向上を図るため、ルートごとの方向性と課題をまとめた。各ルートの詳細は以下のとおり。

1 第1ルートについて

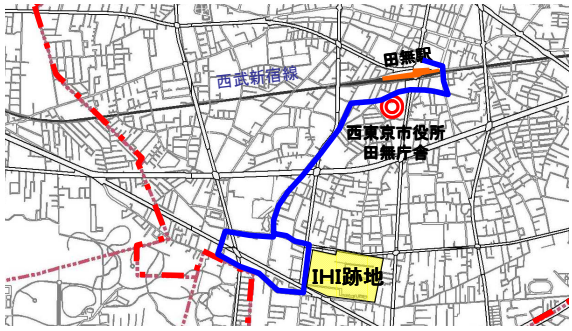

通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
保谷駅北口～102～101～西3・4・13～206～204～201～主24～202～204～西3・4・13～101～102～保谷駅北口	約4.8	15	下保谷福祉会館、保谷駅前図書館・公民館	①	1、2、3、6
<p>○課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行のルートでは、市道207号線が朝7:45～8:45までスクールゾーンとなっており、この時間帯は市道204号線を迂回ルートとして使用している。この迂回ルートは、外環大泉インターから東京の西部へ向かう抜け道となっており、当該時間帯もかなり通過交通が多く、すれ違いに苦慮している。 ・本ルートについては、予備車1台を除く2台で運行しており、特に雨の日の朝の通勤時間帯は満員のため乗車できない状況が発生してしまう場合もあり、増便の要望が多い。 	<p>○現行ルート</p>				
<p>○見直しの方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西東京都市計画道路3・4・13号線の一部未開通箇所が開通したため、現在市道207号線に設置されている東松ノ木停留所を都市計画道路側に移設し、よりわかり易い運行ルートに改善するとともに、幅員の広い道路を利用して運行することにより、安全性を高める。このルート変更により、スクールゾーンの通過と迂回の必要がなくなる。 ・増便には車両の購入が必要となるが、現状の満員状態はほぼ雨天時に特定されている。また、車両購入には、車両購入費に加え、乗務員の確保が必要となり、経常的な経費が増加するため、市の財政負担を考慮した上での検討が不可欠となる。 	<p>○ルート見直し案</p>				

2 第2ルートについて

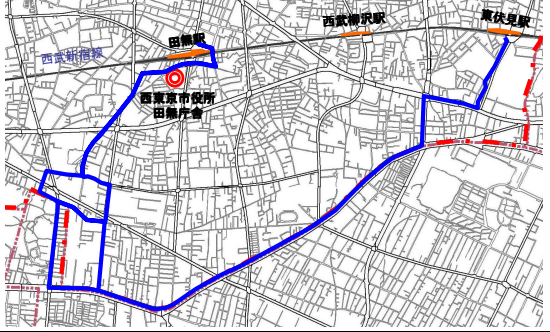
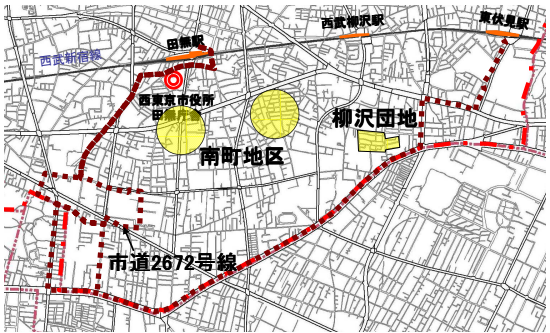
通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
現行ルートに同じ	約6.8	12	保谷駅前図書館・公民館、文理台公園、保谷庁舎	-	-
<p>○課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東伏見駅における第3ルートとの乗り継ぎ改善の要望が多い。 ・かえで通りを利用し、保谷駅～東伏見駅間の最短ルートでの運行要望が多い。 ・中町地区における、交通空白地域の解消。 	<p>○現行ルート</p>				
<p>○見直しの方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルートの変更自体は行わず、第2ルート、第3ルート間の乗り継ぎをスムーズに行えるようにするため、ダイヤの見直しを検討する。ただし、効率的な運行を行うために、運行車両を第2・3・5ルート共用で使用しているため、ルート相互の運行ダイヤ調整が必要になる。 ・最短ルートでの運行要望のある、かえで通りへの乗り入れについては、現在路線バスの運行が始まっており、バス事業者との棲み分けを考慮し、短期的な見直しは行わない。 ・道路運送法に基づく事業認可を取得するためには、車両制限令の基準を満たす必要がある。乗り入れ要望の多いプロムナード東伏見地区の道路状況を見ると、短期的には、それを満たすルート設定は困難である。 	<p>○ルート見直し案</p>				

3 第3ルートについて

①向台循環

通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
田無駅北口～主12～220～2337～2338～220～224～123～226～2408～2672～226～2671～118～224～220～2338～2337～220～主12～田無駅北口	約5.3	10	西東京郵便局、田無警察署、佐々総合病院、山田病院、田無庁舎、田無高校	①	3、4、5
<p>○課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・IHI跡地の開発に伴い、周辺の基盤整備が整い、新設道路の沿道に商業施設、集合住宅が立地されたことから、当該地区への乗り入れ要望が多い。 ・向台町地区の公共交通空白地域の解消。 ・特に雨の日の朝の通勤時間帯は満員のため乗車できない状況が発生してしまう場合もあり、増便の要望もある。 	<p>○現行ルート</p> 				
<p>○見直しの方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行ルートを東側に拡張し、IHI跡地の開発に伴い整備された道路を運行することにより、利用者の増加を見込んだルートに改善する。運行ルートは多少長くなるが、向台町地区の公共交通空白地域の一部をカバーすることができる。 ・現状でも満員のため乗車できない問題が発生しているが、さらに利用者が増加しても現状の車両台数ではこれ以上の増便は難しいので、今後車両台数についても運行収支や利用状況を見ながら検討していく必要がある。 	<p>○ルート見直し案</p> 				

②本ルート

通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
現行ルートと同じ	約7.2	26	西東京郵便局、田無警察署、佐々総合病院、山田病院、田無庁舎、老人憩いの家おあしす、田無高校、新町福祉会館、柳橋出張所、武蔵野大学、東京老人ホーム、柳沢団地、東伏見団地	-	-
<p>○課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東伏見駅における第2ルートとの乗り継ぎ改善の要望が多い。 ・南町地区の公共交通空白地域の解消。 	<p>○現行ルート</p> 				
<p>○見直しの方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・向台循環を東側に拡大する関係から、利用者にとってわかりやすいルートとするためにも、向台町4丁目のバス停を少し東側の市道2672号線に移動し、向台循環の短期見直し案に合わせるルートに変更する。 ・第2ルート、第3ルート間の乗り継ぎをスムーズに行えるようにするため、ダイヤの見直しを検討する。 ・道路運送法に基づく事業認可を取得するためには、車両制限令の基準を満たす必要がある。乗り入れ要望の多い内陸部(柳沢団地から南町方面)地区の道路状況を見ると、短期的には、それを満たすルート設定は困難である。 	<p>○ルート見直し案</p> 				

③東伏見循環

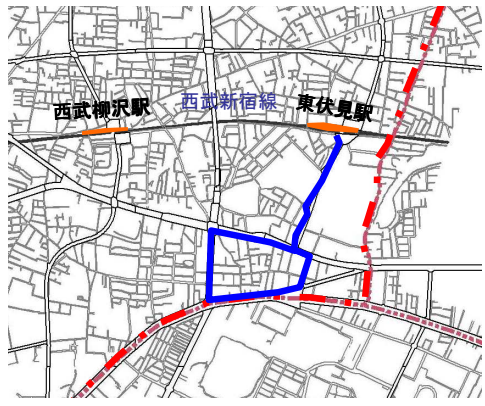
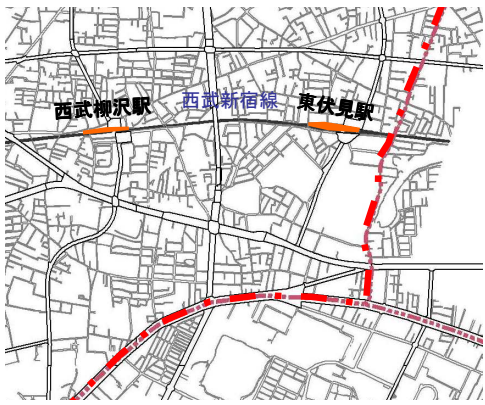
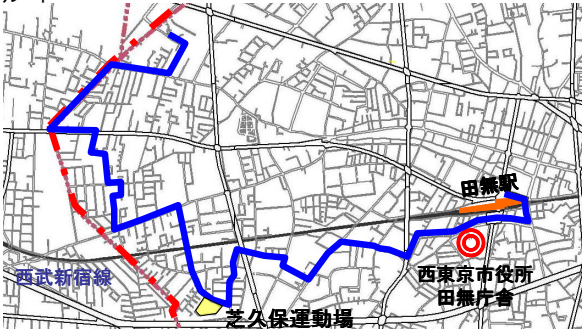
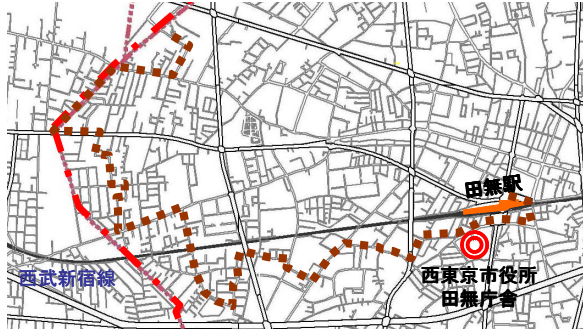
通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
-	-	-	-	①	-
<p>○課題</p> <p>・本ルートについては、現在、2運行/日となっており、利用者も平成20年度実績で1便当たり0.92人とほとんど利用されていない状況である。</p>			<p>○現行ルート</p> 		
<p>○見直しの方向性</p> <p>・運行開始当初は、20便/日の運行をしていたが、その時点でも1便当たり1.43人と利用状況が低かったため、運行経費圧縮の観点から段階的に現在の便数まで減らしてきた経緯がある。現状は、乗客なしで運行していることも多いため、経費節減や環境への配慮の側面からも、本ルートについては廃止の方向で進めたい。</p> <p>・現在の運行が、第2・3・5ルートでの車両相互利用の中で、時間的に他ルートでは1運行できない時間帯に、車両を有効活用して運行している(2運行/日)ため、当該ルートを廃止だけでは、他ルートの増便は難しい。</p>			<p>○ルート見直し案(廃止)</p> 		

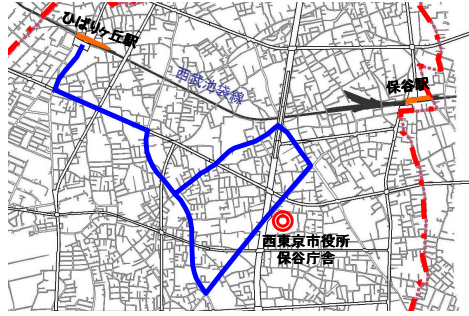

表3-2 第3ルート東伏見循環利用実績

年度	利用者数(人)	年間運行本数(便)	年間日数	1日当り平均乗車人数(人)	1便当り平均乗車人数(人)	備考
14	10,430	7,300	365	28.58	1.43	運行本数:20便/日
15	8,203	4,447	365	22.47	1.84	運行本数:~5/18 20便/日 5/19~ 11便/日
16	5,320	4,026	366	14.54	1.32	運行本数:11便/日
17	988	730	365	2.71	1.35	運行本数:2便/日
18	940	730	365	2.58	1.29	運行本数:2便/日
19	1,225	730	365	3.36	1.68	運行本数:2便/日
20	677	732	366	1.85	0.92	運行本数:2便/日
合計	27,783	18,695	2,557	10.87	1.49	

4 第4ルートについて

通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
現行ルートと同じ	約5.0	16	西東京郵便局、田無警察署、佐々総合病院、山田病院、田無庁舎、田無高校、西東京中央総合病院、市民会館、芝久保運動場、多摩六都科学館	-	-
<p>○課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 近年、芝久保一丁目の大規模な開発により、戸建住宅と共同住宅が建築されたこともあり、朝の通勤時間帯の利用者が増え、特に雨の日などは、満員のため乗車できない状況が発生してしまう場合もあり、増便の要望が多い。 花小金井駅への乗り入れ要望が多い。 	<p>○現行ルート</p> 				
<p>○見直しの方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 本ルートについては、関東バスに運行を委託しており、予備車1台を除く2台で運行している。朝の時間帯においては、現在も「芝久保運動場」で折り返し運転を行うなど、できる限り利用者数が多い区間の便数を増やすなどの対策を実施している。 増便については、基本方針にもあるが、他のルートとのやり繰りの中で行うこととしており、他のルートにおいても、朝の時間帯は利用者数が多く、現実的には便数の調整が難しい。また、車両購入には、車両購入費に加え、乗務員の確保が必要となり、経常的な経費が増加するため、市の財政負担を考慮した上での検討が不可欠となる。 花小金井駅への乗り入れについては、現在小平市でコミュニティタクシーの導入に向けた実証実験を行っており、小平市やバス事業者との調整が必要であるため、短期的には乗り入れは困難である。 	<p>○ルート見直し案</p> 				

5 第5ルートについて

通過ルート	延長(km)	予想バス停数(箇所)	カバーできる公共施設	基本方針との整合	ルート選定条件との整合
現行ルートと同じ	約5.7	19	ひばりが丘図書館、谷戸高齢者在宅サービスセンター、ルビナス、保谷高校、保谷厚生病院、西東京消防署保谷出張所、保谷庁舎、西東京消防署、中町分庁舎、保谷郵便局	①	-
<p>○課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 本ルートについては、こもれびホールやスポーツセンターなどの利用者から、運行時間の延長の要望が多い。 	<p>○現行ルート</p> 				
<p>○見直しの方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 本ルートは他のルートに比べ、比較的収支状況も良いため、ルート自体の変更は行わない。ただし、スクールゾーン規制の名残により、一部運行時間帯で保谷庁舎止まりの保谷高校方面を経由しない便があるが、通常の運行ルートに変更し、利用者にわかりやすい運行ルートに統一する。 本ルートについては、運行時間延長の要望が多く、利用者の利便性の向上という点から運行時間の延長を行う。運行時間帯を延長するためには、現在共用で車両を使用しながら運行をおこなっている2・3ルートとのダイヤ調整等が必要。 	<p>○ルート見直し案</p> 				

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

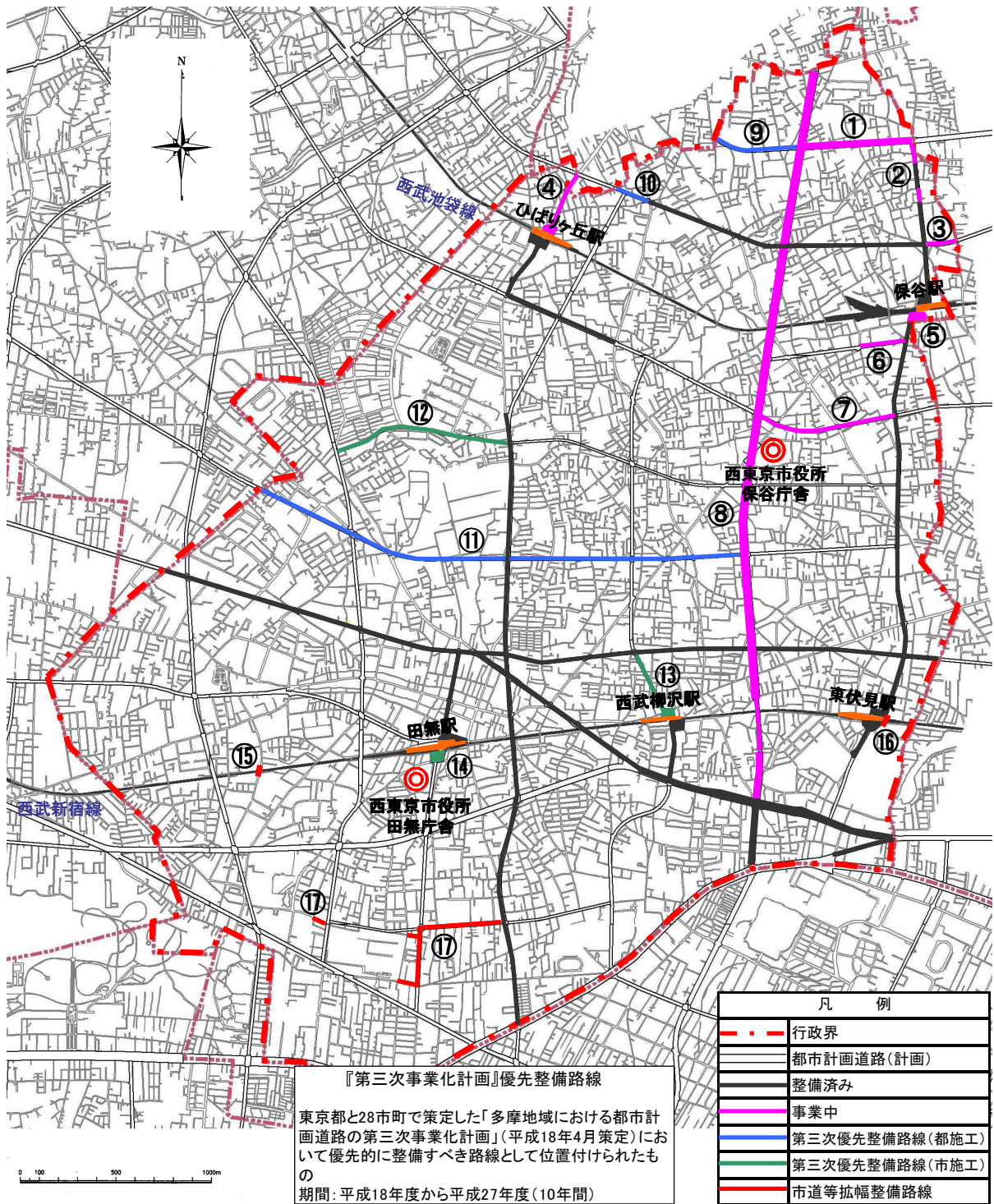
・はなバス利用者については、図2-9に示したように、毎年わずかながら増加しているところであり、利用者が一層増加すれば、運行経費と運行収入のバランスが改善され、市の公費負担額は減少することになる。都市計画道路などの基盤整備の進捗に合わせ、運行の効率化と利用者の利便性向上のための方策を、ルートの再編も含めて検討する必要がある。

・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。



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持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持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。

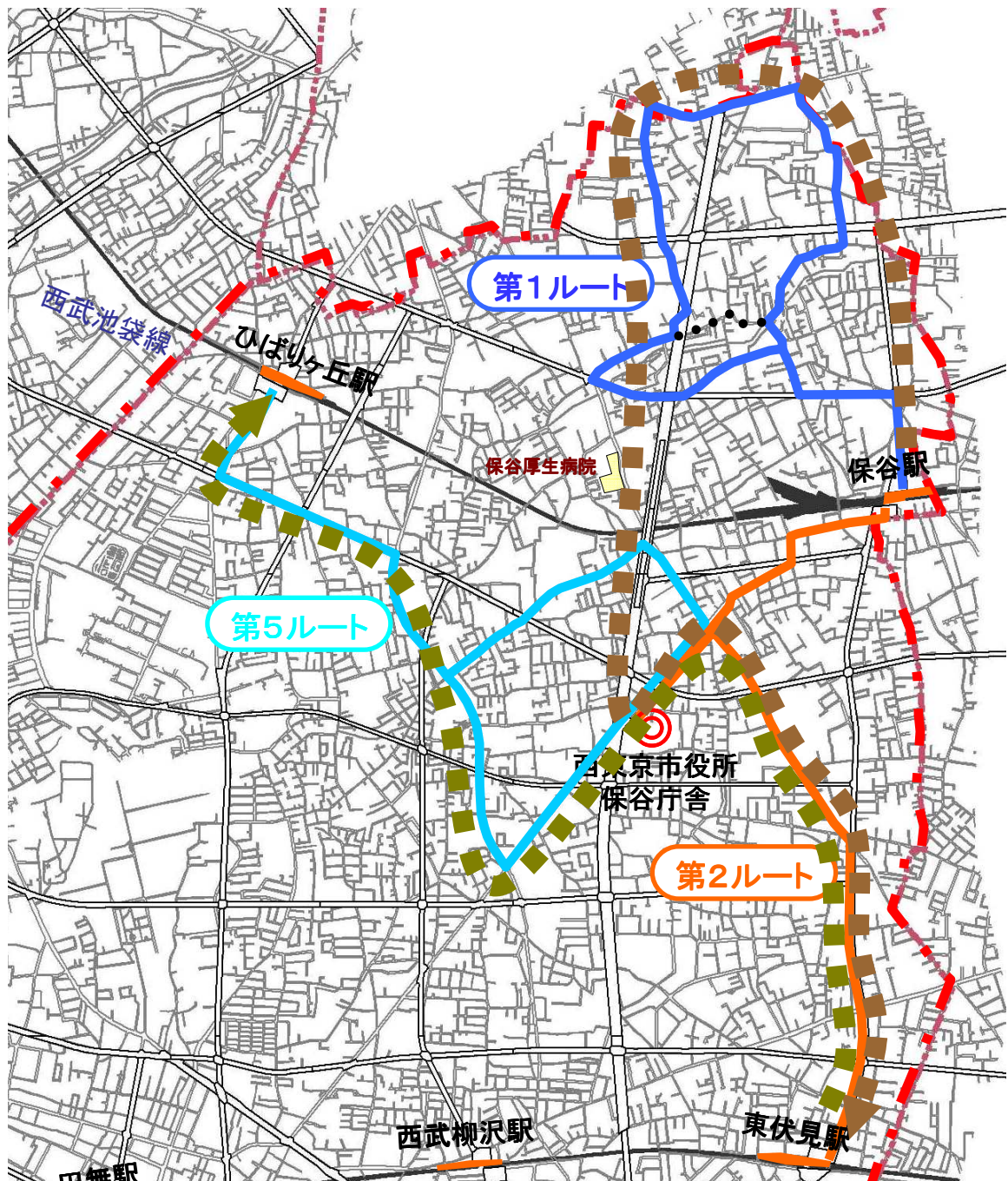


図4-6 中・長期的なルート見直しのイメージ (ルートの結合)

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。

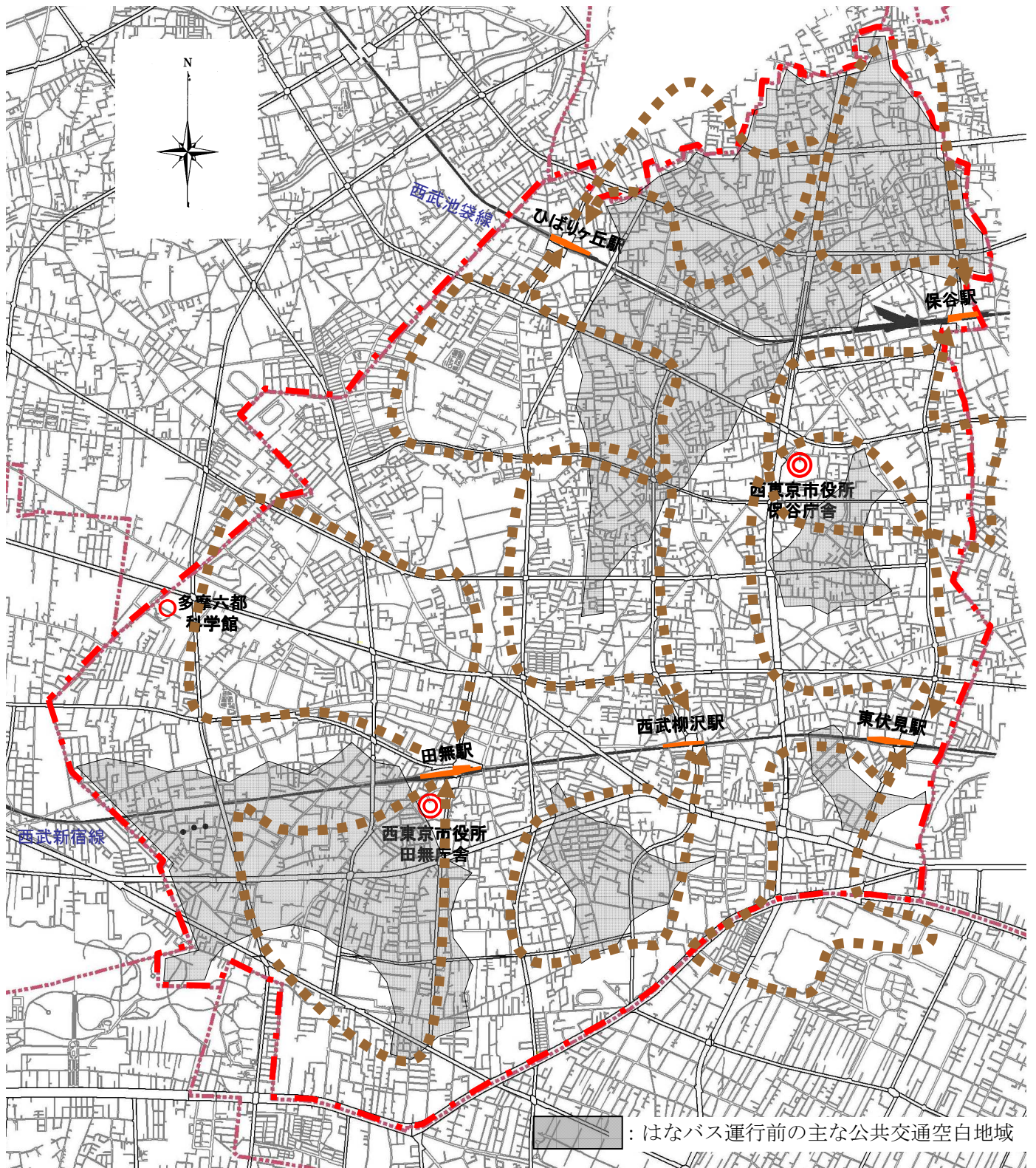


図4-7 地元住民が主体となったルート見直しのイメージ

第5章 今後の取組方針の検討

- ・短期的な見直しについては、具体的なスケジュールを示し、市民や利用者に十分周知した上で実施する。
- ・中・長期的な見直しについては、都市計画道路等の整備の進捗に合わせ、必要に応じて具体的な見直し方法を検討していく。
- ・今後のはなバスルート等の見直しに当たっては、社会・経済情勢や市民ニーズ等の変化に弾力的に対応していくため、定期的に進捗状況、効果等を確認し、必要に応じた見直しを行っていく。

資 料 編

資料－1 西東京市地域交通会議委員名簿

	氏名	備考（職業・所属等）	区分（分野）
会 長	さいとう むつみ 齊藤 睦	社会福祉法人 西東京市社会福祉協議会 総務課長	関係機関
副会長	むらた こうぞう 村田 幸三	西東京市商工会 会長	関係機関
委 員	なかむら まさあき 中村 正明 (第2回会議まで)	東京都北多摩南部建設事務所 補修課長	関係機関
	いかわ たけし 井川 武史 (第3回会議から)		
	おおもり のぶあき 大森 宣暁	東京大学大学院工学系研究科 都市工学専攻 准教授	学識経験者
	はたけやま ひであき 畠山 英明 (第1回会議まで)	関東バス株式会社 運輸部副部長	交通事業者
	たけだ つとむ 武田 勉 (第2回会議から)		
	かげやま けんじ 陰山 健司	西武鉄道(株) 計画管理部計画課長	交通事業者
	せきね やすひろ 関根 康洋	西武バス株式会社 経営企画部運輸計画課長	交通事業者
	かわい まりこ 川合 真理子		市民
	とよふく ちかのり 豊福 親慶		市民

(任期：平成20年11月17日～平成22年11月16日)

資料－２ 西東京市地域交通会議検討経緯

会議等	開催日時、開催場所	主要な議事
第1回地域交通会議	平成20年11月17日（月） 午前10時～ 保谷庁舎東分庁舎 地下1階A・B会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・会長及び副会長の選出 ・会議の運営方法について ・会議の公開、西東京市地域交通会議傍聴要領（案）、会議録について ・西東京市交通計画の概要と西東京市地域交通会議について ・地域交通会議における当面の検討課題について
第2回地域交通会議	平成21年5月22日（金） 午後1時30分～ 保谷庁舎東分庁舎 地下1階D会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・はなバス運行に関する収支状況について ・はなバス運行に係る要望整理結果について ・はなバスルート等見直し方針（案）について
第3回地域交通会議	平成21年7月30日（木） 午前10時～ 保谷東分庁舎地下会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・はなバスルート等見直し方針について ・はなバス運行に係る要望整理結果について ・はなバスルート等見直し素案について ・他市のコミュニティバス状況について
第4回地域交通会議	平成21年8月28日（金） 午前10時～ 保谷庁舎2階第1会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・はなバスルート等短期見直し素案について
第5回地域交通会議	平成21年10月9日（金） 午前10時～ 保谷東分庁舎地下会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・はなバスルート等見直しに関する中間報告について ・はなバスルート等中・長期的な見直しについて ・はなバスルート等見直しスケジュールについて
現行ルート視察	平成21年9月25日（金） 午後2時～	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通会議委員によるはなバス全ルートの車上視察
第6回地域交通会議	平成21年11月24日（火） 午前10時～ 保谷庁舎2階第1会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・はなバスルート等見直しに関する中間報告について ・はなバスルート等中・長期的な見直しについて
第7回地域交通会議	平成22年1月29日（金） 午前10時～ 保谷庁舎別棟C会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・はなバスルート等見直しに関する陳情・請願について ・はなバスルート等中・長期的な見直しについて
第8回地域交通会議	平成22年2月16日（火） 午前10時～ 保谷庁舎2階第1会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・はなバスルート等中・長期的な見直しについて
第9回地域交通会議	平成22年4月21日（水） 午前10時～ 保谷庁舎別棟C会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・はなバスルート等見直しに関するパブコメ結果について ・はなバスルート等見直しに関する最終報告書について

資料－3 西東京市地域交通会議設置要綱

第1 設置

西東京市交通計画に掲げられた施策を推進するため、西東京市交通計画に基づき、西東京市地域交通会議（以下「会議」という。）を設置する。

第2 所掌事項

会議は、市長の依頼により、次に掲げる所掌事項を審議し、審議結果を市長に報告する。

- (1) 体系的な道路ネットワークの形成に関する事。
- (2) 公共交通システムの充実に関する事。
- (3) 公共交通機関の結節点（複数の交通手段の接続が行われる場所）の整備に関する事。
- (4) 歩行者及び自転車の交通施策の推進に関する事。

第3 構成

会議は、次に掲げる委員10人以内で構成する。

- (1) 一般公募による市民 2人以内
- (2) 学識経験者、行政機関の職員及び関係機関の職員 5人以内
- (3) 交通事業者 3人以内

第4 任期

委員の任期は2年とし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

第5 会長及び副会長

会議に会長及び副会長を置き、委員の互選によってこれを定める。

- 2 会長は、会務を総理し、会議を代表する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

第6 会議

会議は、会長が招集し、会長が会議の議長を務める。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開催することができない。
- 3 会長は、必要があると認めたときは、会議に関係者の出席を求め、意見等を聴取することができる。
- 4 会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

第7 公開

会議は、原則公開で行うものとする。ただし、会議の出席委員の過半数をもって決したときは、非公開とすることができる。

第8 報償

行政機関の職員を除く委員が会議に出席したときは、日額2,000円の謝金を支払う。

第9 庶務

会議の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

第10 その他

この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成20年7月1日から施行する。

資料－４ 使用料・手数料等の適正化に関する基本方針（改定版）

はじめに

使用料・手数料の適正化については、「使用料・手数料等適正化委員会」における庁内検討を経て、「西東京市使用料等審議会」で審議を重ね、平成 15 年 7 月に「使用料・手数料等の適正化に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）を策定した。

その後、この基本方針に基づき使用料・手数料の設定・改定を行ってきたが、基本方針策定から三年を経過し、受益者負担の適正化を進める中で、原価との乖離の是正や原価計算の算定項目等に関して見直す必要が生じた。このため、現行基本方針の見直しについて庁内の組織である「西東京市使用料・手数料適正化検討部会」で検討した上で、平成 19 年 10 月に使用料等審議会に諮問し、平成 20 年 1 月に答申を得た。

本方針（改定版）は、その答申を踏まえて定めたものである。

1. 受益者負担に関する基本的な考え方

（１）使用料・手数料

使用料とは、行政財産の目的外使用や公の施設の利用に対して徴収されるもの（地方自治法 225 条）をいい、手数料とは、特定の者に提供される事務についてその対価として徴収されるもの（同法 227 条）をいう。

使用料・手数料は、利益を受ける者がその給付に対して負担するものであり、給付と負担との間に対価関係がある点で非対価性に特質がある租税とは異なる。

（２）受益者負担の適正化

地方公共団体の行政サービスは、住民福祉の実現を目指して行われ、その財源の大部分は租税によって賄われる。

しかし、特定の者がサービスを利用し利益を受ける場合には、その受益の限度において受益者から徴収した使用料・手数料を財源とすることを地方自治法は認めている（地方自治法 224 条、96 条 1 項 4 号、228 条）。

ただし、徴収に当たっては、「特に利益を受ける者から、その受益の限度において」負担を求めることとされており、その受益に見合った適正な価格を定める必要がある。受益者負担導入の根拠としては、以下の三つが挙げられる。

① 負担の公平性

特定の者が利益を受ける行政サービスについては、それに要した費用をその受益者に負担させる方が公平だという考え方である。これは、もし受益者が適正な負担を行わない場合、その費用は、結局は住民全体の税金から賄われることになり、受益者は住民全体の負担で特別の利益を得るのに対して、非受益者は費用のみ負担して利益を享受しないという不公平が生じるからである。

② 資源配分の適正化

受益者負担の徴収は、限られた資源を適正に配分するためにも必要である。

例えば、水道料金を無料にすれば、必要以上に水の消費量が増え、水道の供給確保のために余分な投資と維持管理の増大を強いられることになる。そのため、資源配分の適正なバランスを保つためにも受益者負担は妥当性である。

③ 租税負担の減少及び自主財源の確保

仮に、使用料や手数料を徴収せずに受益者負担を租税で賄う場合、その収入額に見合うだけの租税を徴収しなければならず、租税負担は増大する。使用料・手数料の徴収は特定のサービスに対する財源として租税負担を減ずることになり、かつ自主財源を確保し、財政収支の向上にも寄与することになる。

以上より、原則として、「基本方針」に則り、受益者負担の適正化を図る。

ただし、例外的に、以下に該当する場合は受益者負担の導入を見送る。

- ・政策的に配慮すべきもの
- ・事業廃止となるもの
- ・改定後の価格が改定前と比べて倍率の低いもの
- ・実績件数の変動が大きいことから原価も大きく変動するもの
- ・実績が少なく、適正な原価計算が困難なもの

(3) 原価の削減とサービスの向上のための内部努力

使用料・手数料等における受益者負担の原則は前述のとおりであるが、受益者負担を導入するにあたっては、市は可能な限り、原価の削減を図るとともに、市民の利用満足度を高める努力をする必要がある。

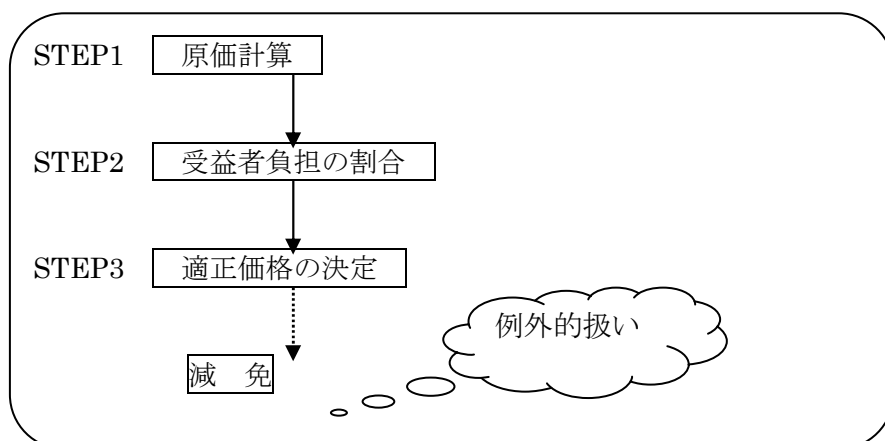
その上で、受益を受ける者が応分の負担を担うことにより、行政サービスの質・量が維持され、市財政の健全化が図られる。

よって、市は、使用料・手数料等の原価や利用者満足度を常に意識して、サービスの提供を行うこととする。

2. 適正価格決定の基本的ルール

受益者負担を踏まえた使用料・手数料等の適正化に関する統一的な考え方として、適正価格の決定の基本的ルールは、次のとおりとする。

1. 使用料・手数料等に係るサービスの原価を、統一的な方式により計算する。
2. 原価計算の結果を、サービスの内容により定められた公費負担と受益者負担の割合により按分し、理論上の適正対価を算出する。
3. 最終的に、近隣自治体や類似施設の状況等、諸々の条件を考慮して、額を決定する。



3. 「原価計算」について

(1) 費用算定対象項目

原価計算に算入する費用算定対象項目は、当面、直接費で現金収支を伴う人件費・物件費・支払利息と、現金収支を伴わない減価償却費（使用料は建物、設備、手数料は設備）とし、それぞれの費用については、次のとおりとする。

①人件費

- ・決算統計人件費内訳のうち、給料、扶養手当、調整手当、住居手当、通勤手当、管理職手当、期末勤勉手当、地方公務員共済組合等負担金、災害補償費の合計を、決算統計職員数（西東京市の一般会計に係る全一般職員（教育長を除く。）の合計で除した数値を用いる。
- ・管理職賃金については、管理監督業務を行っていることから人件費に含めて計算する。

②物件費

- ・賃金（嘱託員報酬を含む臨時職員等に係るもの。上記人件費に計上されるものを除く。）、需用費（消耗品費、印刷製本費、光熱水費、修繕料）、役務費（通信運搬費、火災保険料）、委託料（施設の管理委託料等）、使用料及び賃借料（パソコン等のリース料等）、その他受益者が負担すべきと考えられる当該建物の維持管理や運営に係る経費（報償費等）。

③支払利息

全借入期間にかかる支払利息の総額を、減価償却の耐用年数で割った額とする。

④減価償却費

- ・定額法を用いる。
- ・具体的な算式：減価償却費＝取得価格×（1－0.1）÷耐用年数
- ・耐用年数：「減価償却資産の耐用年数等に関する省令」第1表～第9表までの規定を準用する。なお、具体的な耐用年数については、管財課の施設白書で用いた年数表を活用する。
- ・残存割合：同省令第11表の規定を準用
- ・トイレや廊下等の共用部分については、捕捉が困難なため原価計算に含めない。

※国・都からの補助金のほか、普通交付税の基準財政需要額に算入される地方債元利償還金、市町村に対する東京都の財政補完措置である東京都市町村総合交付金については、補助相当額ととらえ、その分は予め取得価格や経費から除いて計算する。

※土地については、資産として永久に内部に蓄積されているものであり、建物と違い減価償却という考え方がないので、費用に算入しない。ただし、借地代については、他の使用料及び賃借料と同じととらえ、費用に算入する。

※電算に係る費用については、行政が本来行うべきである業務（＝ホストコンピュータの管理・運用）と、個人利用のために本来業務から派生した事務（＝証明書発行用端末機器の管理・運用）とを区別し、後者に係る費用をコストとして算入する。

（2）費用算定方法

①施設使用料

施設使用料の費用算定方法については、費用算定対象項目を合算し、これを総面積・年間使用可能時間で割り、1㎡・1時間あたりの原価を計算した上で、貸出面積・貸出時間に応じた原価を算出する（＜算式－1＞参照）。

$$\text{＜算式－1＞ 使用料} = \frac{\text{（人件費＋物件費＋支払利息＋減価償却費）}}{\text{総面積} \div \text{年間使用可能時間} \times \text{貸出面積} \times \text{貸出時間}}$$

②事務手数料

事務手数料の費用算定方法については、1分当たりの人件費に処理時間を掛けたものと、物件費と減価償却費を処理件数で除したものを足し、1件当たりの費用を算出する（＜算式－2＞参照）。

なお、1分当たりの人件費は、年間人件費を（開庁日数×8時間×60分）で除したものをを用いる。平均処理時間については、実際に数人の作業時間を測定し、平均的な時間を定める。

$$\text{＜算式－2＞ 事務手数料} = \frac{\text{（（1分当たりの人件費} \times \text{処理時間）} + \text{物件費} + \text{減価償却費）}}{\text{処理件数}}$$

③その他

ごみ、し尿処理手数料の原価計算については、市が行うごみ、し尿の収集・運搬に要する費用に加え、柳泉園組合・広域処分組合で行う中間処理（焼却）・最終処分（埋立て）に係る組合分担金（地

方債元利償還金等)を経費に入れ、東京都市町村総合交付金等を引いたものを処理量で除す(＜算式-3＞参照)。

$$\text{＜算式-3＞ 糞、し尿処理手数料} = (\text{人件費} + \text{物件費} + \text{組合分担金} - \text{特定財源(東京都市町村総合交付金等)}) \div \text{年間処理量}$$

4. 「受益者負担の割合」について

市が提供する公共サービスは、道路、公園等の市民の日常生活に必要で市場原理によっては提供されにくいサービスから、宿泊施設や駐車場の運営等のように特定の市民が利益を享受し、民間においても類似のサービスが存在するものまで、多岐にわたっている。このため、一律の受益者負担の原則だけでは料金を設定することは困難である。そこで、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」の割合を設定する。

(1) サービスの分類

サービスの目的や機能について、公共性の強さや日常生活上の必要性、民間においても提供されているものであるかどうかなど、サービスの性質により、二つの基準の組み合わせで区分し、分類する。

- 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のあるものとし、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等

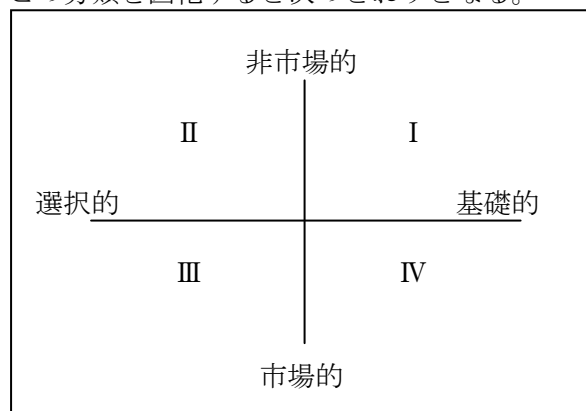
区分Ⅲ…選択的で市場的なサービス

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

区分Ⅳ…基礎的で市場的なサービス

例：住宅関連施設

この分類を図化すると次のとおりとなる。



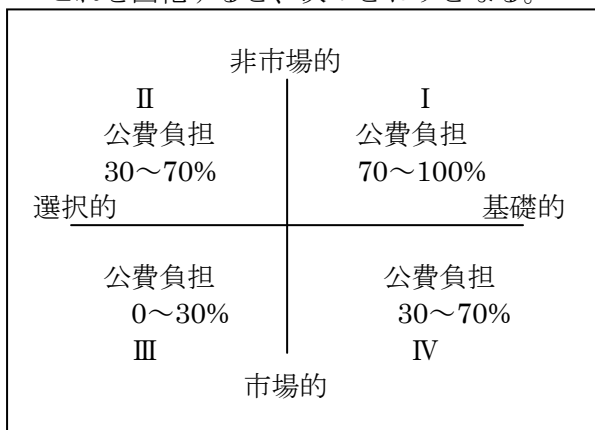
(2) 公費負担と受益者負担の割合

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

これを図化すると、次のとおりとなる。



- Ⅰ 基礎的で非市場的なサービス
- Ⅱ 選択的で非市場的なサービス
- Ⅲ 選択的で市場的なサービス
- Ⅳ 基礎的で市場的なサービス

なお、使用料・手数料の額を決定する際は、当該サービスがどの区分に当たるのか、企画政策課と協議し明確にすることとする。

また、現に使用料・手数料等を徴しないサービスであっても受益者負担に馴染むサービスについては、各課においてどの区分に該当するかを考慮し、受益者負担の適正化に努めることとする。

（3）西東京市における受益者負担の基本的考え方

上記の考え方に基づき、西東京市において提供している公共サービスの額を決定する際には、以下を原則とする。

- ① 市民生活にとって、基礎的なサービスであり、しかも民間では提供されにくく、主として行政が提供するサービスについては、原則として無料とする。
- ② 上記以外は、原則として受益に応じた負担を、市場性・選択性の濃淡に応じて、受益者が負うこととする。

今後は、このような考え方に基づいて市のサービス料金を見直すとともに、使用料・手数料の額についても、これを踏まえ決定する。

また、受益者負担の割合は、時代とともに考え方が変わるので、時代環境の変化に即して見直すこととする。

（4）事務手数料の受益者負担の考え方について

証明書発行等に係る事務手数料は、本来業務から特定の者の利益のために派生した事務に係る経費であり、費用算定もその考え方によって行っている。従って、証明発行に係る費用については受益者が100%負担することが妥当である。

5. 「適正価格の決定」について

原価計算による算出後、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。

さらに、施設使用料については、各施設の設置目的や管理運営についての考え方、施設・設備の立地条件、規模、老朽度合等を総合的に勘案し適正価格を決定することとする。

なお、改定額の上限は、市民生活への影響を考慮し、原価との乖離が著しいなど特別な場合を除き、現行額の概ね 1.5 倍とする。

6. 施設使用料の「減免」について

(1) 減免に関する基本的な考え方

①受益者負担の徹底（減免適用は例外）

施設使用料については、受益者負担の原則に基づき、適正化を進めてきたが、例外として、障害者への配慮や各団体の社会参加の促進等の観点から、減額または免除を実施してきた。

しかし、減免実施による利用者層の固定化や利用者間の不公平感の高まりなどが指摘されている。また、減免に係る負担については租税で賄うことになるため、減免はあくまで政策的で例外的な措置であることを再確認し、その適用については、真に止むを得ないものに限定する必要がある。

②基準の統一・厳格化

減免については、基本方針に基づき、各施設において、障害者や各種団体等を対象に適用してきた。

しかし、基準の詳細については、各施設の規則や要綱において定めてきたため、その取扱いが施設ごとに異なっている。

また、新たに政策的に減免すべき対象も考慮する必要があることから、より公平性・公正性を確保するため、基準の見直し、統一化・厳格化を図る必要がある。

なお、減免の取扱いについても、時代環境の変化に即して適宜見直すこととする。

(2) 減免基準

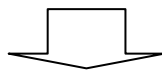
施設使用料の減免については、原則として実施しない。

しかし、政策的事情やその他やむを得ない事情がある場合は、減免基準の適用を認めるものとし、上記「(1) 減免に関する基本的な考え方」に基づき、本方針を整理する。

<現行の減免基準>

現行においては、以下のいずれかに該当する場合は使用料の減免を認めている。

- ・ 公的な使用（市、教育委員会等）は特定施設を除き、免除とする。
- ・ 市、教育委員会が開催する催しもので使用する場合は、免除とする。
- ・ 市、教育委員会が認める市内の団体が、当該施設の利用目的に即し、公共的な理由（広く一般的に向けた催しものの開催等）で使用する場合は、減額とする。
- ・ 施設ごとの固有の事情により減免の必要がある場合は、企画政策課と協議し、個別に方針を定める。ただし、施設利用については受益者負担の原則があることを踏まえ、減免は相当の理由があるときのみとする。



<新たな減免基準>

新たな基準については、利用者が団体である場合と個人である場合に区分して整理する。また、減額する場合の減額率については 5 割を基本として、施設の特性や利用者、非利用者との公平性を勘案し、設定するものとする。

なお、施設の管理運営に指定管理者制度を導入した施設については、別途、減免の取り扱いを定める。

【団体利用について】

- ① 市、教育委員会が主催または共催で使用する場合は、特定施設を除き、免除とする。
- ② 当該施設の管理運営団体が当該施設を公共目的で利用する場合は、原則として免除とする。
- ③ 市内の市立小中学校や市内の特別支援学校が教育目的で利用する場合は、免除とする。
- ④ 市、教育委員会が認める各種の団体が当該施設の利用目的に即し、公的な理由（広く一般に向けた催しの開催等）で使用する場合は、減額とする。
- ⑤ 市内の市立小中学校や市内の特別支援学校以外の市内の学校が教育目的で利用する場合は、減額とする。
- ⑥ 構成員の半数以上が障害者の団体が利用する場合は、減額とする。
- ⑦ 構成員の半数以上が 18 歳以下の団体が利用する場合は、減額とする。

【個人利用について】

- ① 障害者（介助者 1 名を含む）が利用する場合は、減額とする。
- ② 生活保護法（昭和 25 年法律第 144 号）の適用を受けている者が利用する場合は、免除とする。

（3）その他の減免事由

- ① 上記利用の減免以外に、特に必要と認める事由がある場合は、西東京市使用料等審議会に諮り、意見を求めた上で、別途定めることができる。
- ② その他、市長又は教育委員会が特に必要と認める急な事由がある場合は、真にやむを得ないものに限定し、その事由を明確にした上で、免除又は減額することができる。

（4）免除・減額回数の制限

施設の利用に関しては、年間の開館時間から、全体の利用に一定の制約がかかることになる。そのため、より適正かつ公平な施設利用を促進する観点から、免除及び減額の適用について、施設の利用実態等に即して回数制限を設けることができる。

（5）減免資格の確認

免除又は減額を適用するための資格を確認するに当たっては、それぞれ、身分証明書、各障害者手帳、団体名簿等、妥当な方法により確認する。

なお、障害者については、身体障害者福祉法（昭和 24 年法律第 283 号）に規定する身体障害者手帳を提示する者、精神保健及び精神障害者福祉に関する法律（昭和 25 年法律第 123 号）に規定する精神障害者保健福祉手帳を提示する者、東京都知事の定めるところにより交付された愛の手帳若しくは療育手帳制度要綱（昭和 48 年 9 月 27 日厚生省発児第 156 号厚生事務次官通知）に基づく療育手帳を提示する者とする。

（6）新たな減免基準の適用時期

新たな基準の適用については、市民への影響等を考慮し、経過期間を設け、原則として、平成 22 年度から適用する。

7. 使用料・手数料の見直し周期と原価計算

使用料・手数料については、原価との乖離が著しいなど特別な場合を除き、原則として、3 年ごとに見直し作業を行うこととする。

ただし、指定管理等特別な事情がある場合は、委託期間等考慮し、別途定めることとする。

また、原価計算については、原価の削減に努めるため、その変化の推移を把握し、毎年、担当課で実

施して企画政策課へ報告する。

8. 使用料等審議会への諮問

使用料・手数料の適正化の検討は、本方針に従い、それぞれの担当部署において遺漏のないよう個別に対応し、使用料等審議会に諮ることとする（使用料等審議会条例で適用の対象外となっている事項は除く）。

なお、西東京市手数料条例に規定する各手数料徴収事務は、複数のセクションにまたがっているので、企画政策課と関係各課が連携して対応する。

9. その他の受益者負担

使用料・手数料以外の受益者負担に係る事項は、本方針の内容を踏まえ、各課において適切に対応することとする。

資料－５ はなバスルート等見直し案に関するパブコメ結果

検討結果公表日	平成22年5月1日(土曜)
意見募集期間	平成22年3月1日(月曜)～3月31日(水曜)
提出された意見件数	20件(13人)
担当課	都市整備部 都市計画課

項目	お寄せいただいた意見概要と市の検討結果
1	<p>[お寄せいただいた意見概要] 予防接種や育児相談などが保谷庁舎の福祉センターであるときに、田無駅－保谷駅間の路線バスは1時間に2本しかなく、非常に不便である。乳幼児を連れて帰りに30分ほど待つこともしばしばで、同じ日に沢山の母子が同じ目的で移動するため混雑する。そのような保健福祉行事の日だけの臨時でもよいので、保谷庁舎－田無庁舎間のはなバスを運行してほしい。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 保谷庁舎－田無庁舎間は、既に民間路線バスが運行している関係から、新たな競争を発生させるルートの設定は困難な状況です。路線バスの増便については、路線バス事業者に検討を依頼します。</p>
2	<p>[お寄せいただいた意見概要] ルート外の市民にとっては市税の無駄である。あまりにも不公平であり、早急な廃止を希望する。かわりに、市債の削減や福祉への予算配分をすべきである。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] はなバスは運行開始から8年が経過し、市民の移動手段として定着していることもあり、すべてを廃止することは考えておりません。今後とも、ルート外の市民の皆様からより一層のご理解が得られるよう、収支バランスの改善による市負担額の軽減に努めます。</p>
3	<p>[お寄せいただいた意見概要] 検討結果について賛成であるが、かえで通りにおける現行路線バスとの競争が解消する可能性について知りたい。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 現行路線バスは、かえで通りの保谷駅－天神山間を運行しており、はなバスは東伏見駅－天神山間を運行しているため、現在は競争していない状況です。将来的に路線バスが保谷駅－東伏見駅間を運行するような場合は、競争を避けるためにはなバスのルート変更を検討する必要があります。</p>
4	<p>[お寄せいただいた意見概要] 栄町2丁目に今年6月に、住宅街が完成予定だし、栄小の前にも住宅街ができるので、ぜひ、栄町にもはなバスを通してほしい。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 栄町2丁目付近は、道路が狭いため、すぐにバスを通すのは難しい状況ですが、栄町地区については中・長期的な見直しとして空白地域改善の方向性が示されているので、引き続き具体的なルート選定を含めて検討します。</p>

項目	お寄せいただいた意見概要と市の検討結果
5	<p>[お寄せいただいた意見概要] 東伏見駅近辺から、ひばりが丘公民館へ行くのがとても不便であり、そこである講習会や活動には参加したくとも、二の足を踏んでしまうため、見直し案の中の、「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。」という方向性は是非実現してほしい。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 引き続き利用者のニーズを勘察し、具体的なルート選定や運行頻度等について検討します。</p>
6	<p>[お寄せいただいた意見概要] 乗車率が少ない路線を長期間放置してきたことは大きな損失であった。乗車率が一定以下になった場合には路線を見直すというルールを事前に決めておくのとよいのではないか。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 乗車人数が極端に少ない路線については、これまでも段階的に便数を減らすなどの措置を講じてきました。見直しにあたっての指標の設定については、「西東京市地域交通会議」の意見も伺いながら検討します。</p>
7	<p>[お寄せいただいた意見概要] 料金については、たまにしか利用しない人にとって100円でも200円でも大差ないので、通常料金は200円とし、その代わり回数券を発行して実質100円とすればよいのではないか。また、障害者の無料乗車、12歳未満までの半額乗車を実施してほしい。(件数:2件)</p> <p>[市の検討結果] はなバスの利用料金については、中・長期的に適正化を検討していく必要があるとされており、その中で望ましいサービス水準の設定と合わせて検討します。</p>
8	<p>[お寄せいただいた意見概要] ルートの検討においては、近隣他市との共同運行を検討してほしい。例えば武蔵野市住民を市内に誘導できれば市内産業の発展につながるし、交通不便地域の住民が中央線に行きやすくなれば市民サービスの向上につながる。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 近隣他市との共同運行については、「西東京市地域交通会議」の意見も伺いながら検討します。</p>
9	<p>[お寄せいただいた意見概要] 五日市街道は既に民営バスが運行されているので、市営バスを走らせる意味が少ない。武蔵野大学付近の鈴木街道をルートにすることは困難だと判断されているようだが、幼稚園バスが走っていることから考えて物理的には可能ではないか。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 民間路線バスと重複している部分については、はなバスのルートを変更する必要があると考えます。しかし、はなバスは道路運送法第4条に規定されている一般乗合旅客自動車運送事業で許可を取っており、幼稚園バスなどと異なり道路法に基づく車両制限令がより厳密に適用されるため、鈴木街道をルートに設定することは難しい状況です。</p>

項目	お寄せいただいた意見概要と市の検討結果
10	<p>[お寄せいただいた意見概要] 芝久保町住民として行きたいのに行けないところとしては、①保谷庁舎&スポーツセンター&福祉センター、②田無駅、③ひばりヶ丘駅、④いこいの森公園が挙げられる。特に、①は保谷庁舎でしかできない手続きやプール利用時に、お年寄りや子供、車を持たない人は困るのではないか。これから出産を考えているが、車を運転できないので、出産や子供のことで保谷庁舎に行きたい場合、どのような手段で行くべきか悩んでおり、なんとかしてほしい。また、④は直線距離ではそんなに遠くないが、田無駅までいきづらく、そこからバスに乗り換えるのは現実的にとても利便性が悪すぎる。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 今後の具体的なルート検討の参考とします。</p>
11	<p>[お寄せいただいた意見概要] 第1ルートについて、天候が悪い時に利用したいが、バスが上後のバス停に来る時にはすでに満員の状態である。第1ルートは、練馬区・新座市の境を通るルートでもあり、上後のバス停は8～9割は新座市民の利用と思われ、西東京市民が利用出来ないのはおかしい。そこで、1、天候が悪い時は、西東京市民が優先的に乗れるように市民カードを発行して乗車時に提示する。2、新座市・練馬区でもコミュニティバスがあるので、そのバスを走らせる。3、増便するにあたり、新座市・練馬区にも費用負担してもらおう。西東京市民の税金で運用しているので、市民が利用したいときに利用出来ないのはおかしい。増便だけの検討ではなく市民が優先的に利用出来るように検討していただきたい。雨の時は、乗車できないとあきらめている西東京市民が多いはずである。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 西東京市民の優先的な利用方策については、「西東京市地域交通会議」の意見も伺いながら検討します。</p>
12	<p>[お寄せいただいた意見概要] 第3ルート①向台循環の短期的な見直しに伴い、既存の「向台4丁目」バス停の移設や大型マンション前のバス停の設置が必要になるのではないかと。また、現在工事中のマンションが完成し、入居がはじまれば、はなバスの利用者が急増するので、ルートの改善と同時に増便をお願いしたい。(件数:3件)</p> <p>[市の検討結果] 具体的なバス停の位置については、前後のバス停との距離を勘案し、警察署や道路管理者の意見を聞きながら検討します。また、増便については、短期的な見直し実施後、5ルート全体の利用状況や収支バランスを勘案しながら、中・長期的に検討します。</p>
13	<p>[お寄せいただいた意見概要] 第4ルートについて、六都科学館付近の住民または六都科学館へ行く人が田無駅北口→田無駅南口→市役所→芝久保1丁目→田無境通(小平保健所)→六都科学館というルートで行くのは非現実的で時間がかかり過ぎではないかと。また、途中の芝久保2～4丁目の住民も市役所への用事のニーズは満たせるが、田無駅周辺(通勤や買い物)のニーズは遠回りで満たせず、利用者は少なくなってしまうと思う。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] はなバスの導入コンセプトである、公共交通空白地域の解消と公共施設へのアクセス向上を図りながら、利用者のニーズを満たすルートを設定することが重要だと考えます。</p>

項目	お寄せいただいた意見概要と市の検討結果
14	<p>[お寄せいただいた意見概要] 第4ルートをもつに分割するルートとして、①田無駅→市役所→芝久保1丁目→小金井公園近く田無高校西付近、②田無駅→シチズン付近(西東京中央総合病院)→田無自動車教習所→青梅街道→六都科学館→西原グリーンハイツ→いこい森→ひばりが丘(または保谷庁舎)を提案する。②の利用者は市役所に直接行けなくなるが、田無駅北口から徒歩3分ほどでエスカレーターもあるので子供連れやお年寄りでも問題ないのではないか。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 今後の具体的なルート検討の参考とします。</p>
15	<p>[お寄せいただいた意見概要] 第4ルートについて、現状では、車体が小さい上に30分間隔での運行、終車の田無駅発が21時と、およそ「便利」という言葉とは程遠いものとなっている。田無駅北口の乗り場には長蛇の列ができてしまうため、「どうせ乗れないから」と利用をあきらめてしまうことが少なくない。乗り切れなやか、こうした「どうせ乗れないから」という潜在需要も多いはずだ。見直し案の中では、減便や路線の統廃合により捻出した車両等で、増便や路線の新設等を行うことが検討されているようだが、こうしたやりくりだけでは、潜在需要に到底対応しきれものではない。車両や乗務員の確保という問題はあるが、車両を大型化できないことを前提とすると15分間隔(せめて20分間隔)で運行され、終車が少なくとも22時頃まで延長されなければ「便利な足」とは言えない。(件数:2件)</p> <p>[市の検討結果] バスの車体については、通行する道路幅員との兼ね合いでこれ以上大型化することは難しいですが、運行間隔や運行時間については、中・長期的に望ましいサービス水準を検討する際の参考とします。また、増便については、短期的な見直し実施後、5ルート全体の利用状況や収支バランスを勘案しながら、中・長期的に検討します。</p>
16	<p>[お寄せいただいた意見概要] 第4ルートについて、西武新宿線を境に路線を南北に分割することが検討されているようですが、南側路線を芝久保運動場までの運行とするのは、通勤利用に関しては現実的であると思う。しかしながら、休日を中心に多摩六都科学館方面への需要もあり、沿線の南町6丁目や芝久保町1丁目からは直通的な路線が失われることとなるため、北側路線への乗継ぎの便宜について、配慮する必要がある。また、南側路線は田無駅南口発着とすることが検討されているが、田無庁舎に行くのであればともかく、駅北口の商業施設等の利用が不便になる。駅北口と南口とでは、商業施設のほか金融機関その他公共施設の設置状況の格差が大きく、踏切が介在するという事情があるにせよ、利用者から見れば、駅北口発着は変えてもらいたくない。北側路線については、市民会館や西東京中央総合病院等の施設があるので、これら施設の利用者の利便性が望まれる。(件数:1件)</p> <p>[市の検討結果] 今後の具体的なルート検討の参考とします。</p>

はなバスルート等見直しに関する報告書
平成 22 年 5 月

西東京市地域交通会議
西東京市都市計画課（事務局）

〒202-8555 西東京市中町 1-5-1
TEL : 042-438-4050 FAX : 042-438-2022
ホームページ : <http://www.city.nishitokyo.lg.jp/>