

# 和地ひとみレポート No.210

去年の2月23日に改正した『ちょこバス』のルート・時刻表・運賃・・・

## 10月1日より“ちょこバス”が再度ダイヤ改正などを実施

### ■『ちょこバス』、3度目の変更

…9月1日の市報にも書かれていたように、10月1日より『ちょこバス』のダイヤ改正等が実施されます。平成15年に運行がスタートした『ちょこバス』は、平成21年にルートを変更。その変更後のルートが不便だという理由や時刻表が分かりづらいという理由で、乗客数を大幅に減らしていました。そして、昨年2月23日には、平成15年当初のルートを継承した『循環ルート』に玉川上水駅と東大和市駅の間を往来する『往復ルート』をプラスした2ルートに変更。その際には、要望が多くあった駅への乗り入れを実現し、それに伴い¥100だった運賃を路線バスの初乗り料金に合わせた形で¥180（小人¥90）に値上げしました。

（PASMO、SUICAなどのICカードの利用もスタート。ICカードの場合は¥175（小人¥88））

…現在のルートになって約1年半が経過しましたが、改善を求める声も多いため、このたび市はダイヤ改正等を10月1日に実施することになりました。

### ■起終点の変更により、乗り継ぎ時間を短縮

…今回の改正のポイントは以下の4点です。

- ① 循環ルートの起終点を「市役所」から「上北台駅」に変更＝市役所での停車時間を短縮
- ② ダイヤ改正
- ③ 往復ルートの休日（日祝）ダイヤ導入、ならびに往復ルート、循環ルートともに年末年始は休日ダイヤで運行
- ④ バス停の名称変更ならびにバス停の新設

…①の起終点を「市役所」から「上北台駅」に変更した理由は、「循環ルート」と「往復ルート」の乗り継ぎをする場合、現在は市役所で約15分待ち時間があり、2つのルートにまたがり目的地に行きたい人からの改善を求める声が多かったからです。この市役所での待ち時間は、市役所を起終点としてダイヤを組み立てていたことが原因。今回のダイヤ改正で「上北台駅」を起終点に変更（元に戻す）することにより、市役所は「途中の停留所」「通過点」になるため、「循環ルート」と「往復ルート」を乗り継ぐ場合の待ち時間は現在のダイヤより約11分短縮され、約4分になるそうです。

#### 【市役所での乗り継ぎのイメージ】

（循環ルート内回り）⇒（往復ルート）乗り継ぎ  
循環ルート着 7:58 頃⇒往復ルート発 8:03

（循環ルート外回り）⇒（往復ルート）乗り継ぎ  
循環ルート着 8:30 頃⇒往復ルート発 8:35



…市役所の一つ前の停留所から市役所までの所要時間は約1分程度。それぞれのルートの市役所の一つ前の停留所の出発時間から市役所の出発時間までは循環ルートの場合6分。往復ルートの場合11分（例：都立東大和高校南発 7:52⇒市役所発 8:03）と4分（例：市役所入口発 7:21 市役所発 7:25）となっています。到着時間に数分の余裕を持たせているのは道路の混雑状況などを鑑み、バスが停車していても迷惑をかけないバス停で、時間調整をするためとのこと。…また、市役所を起終点としていた際には、市役所の正面入り口前のバスベイに各ルートのバスが約15分間停車していましたが、それぞれのバスの発車時刻が違うのに、先に到着したバスから縦列に停車し、ダイヤの関係で後ろに停車しているバスが先に発車することも。バスの発車がスムーズに行くように、車間距離を取って停車するため、バスベイの点字ブロックの乗車口の表示などとズレて停車するしかないという問題もあったとのこと。しかし今回のダイヤ改正では、循環の各ルートと、往復ルートのバスの発車時刻が同刻となるため、正しい位置にバスを停車することができるようになるという改善もできるとのことです。一方で、今回起終点となったことにより「上北台駅」では、次のバスの発車までに、10分から15分程度停車することとなります。

#### 【循環ルート 内回り】

7:36 着⇒（上北台駅で停車）⇒7:53 発

#### 【循環ルート 外回り】

7:36 着⇒（上北台駅で停車）⇒7:53 発

#### 【往復ルート】

7:25 着⇒（上北台駅で停車）⇒7:35 発

…また、今回のダイヤ改正では、往復ルートにも休日ダイヤを導入し（既に循環ルートでは導入済み）年末年始は全ルート休日ダイヤ運行となります。休日ダイヤは朝晩のダイヤを削減する形になるので、新しい時刻表で確認する必要があります。（9月23日から市役所などで配布）

…また、みのり福祉園が閉鎖されたために「みのり福祉園北」というバス停は「立野東公園南」に、そして「市民体育館」というバス停は「東大和市 Rondomina の体育館（戦災建造物「変電所」）」と改名されます。また10月から開設される「総合福祉センター“は〜とふる”」の前に、施設名と同名のバス停が新たに設置されることが決まっています。（裏面に続く）

## ■乗客数は

…このレポートでも何度かとりあげたように、『ちょこバス』は毎年赤字＝市が運行経費を投入しないと維持できない状況です。昨年のルートとダイヤの改正は、東大和市駅や玉川上水駅に乗り入れてほしい等の市民の要望を取り入れたものでした。しかし、乗客数は当初の市の見込み数より大幅に少ない目標値の64%程度という状況です。昨年のルート改正は、前述のとおり『ちょこバス』運行当初のルートに戻すような循環ルートを基本としているため、市はその頃の乗客数を基準に乗客数の見込みを試算。最初のルートでの乗客数はピーク時で196,000人。そこから、運賃を値上げした時の影響について乗客数を20%減とし（他市の状況などを参考に）さらに新たに作った往復ルートの乗客数を循環ルートと同程度の乗客数と予測して算出したのが現在のルート運行の『ちょこバス』の乗客見込み数とのことです。市の担当者の現状説明では「ざっくりとはあるが、例えば循環ルートは500人の乗客が当初あったので、その20%減の400人を予測していたが、実際には約250人～260人という感じになっている。原因としては2回目のルート変更の際の客離れを予想しきれなかったと考えている」とのことでした。…以前の循環ルートだけの時の市の赤字補てんは毎年約4000万円。昨年のルート改正（循環ルートと往復ルートの2ルート）により、市はおよそ倍の約8000万円の赤字補てんが必要だと試算しています。今回のダイヤ改正は利便性の向上とともに赤字を減らすことが目的だということはいままでありません。

## ■心配なのは

…今回のダイヤ改正で、乗り継ぎ時間が短くなったことは利用者にとっては便利ですが、以前、利用者から苦情が多かったのは、ダイヤが分かりにくいということ。昨年のダイヤ改正では、この苦情を改善すべく、一つの停留所のダイヤは、毎時、同じ分（例：10：05、11：05のように）と変更。便数が少なくてもわかりやすく使いやすくなったという声がありました。今回のダイヤ改正でも、停留所ごとのダイヤは、毎時、同じ分となっていますが、その時間自体が以下の例のとおり変更になったので、改正にともなうダイヤの変更の

告知を徹底しなければ、また、不便になったという声が出る可能性は大いにあります。

### 【循環ルート内回り】

武蔵大和駅入口（現）6:30 発⇒(改正後)6:19 発

### 【循環ルート外回り】

武蔵大和駅入口（現）7:10 発⇒(改正後)7:15 発

…ルート改正により客離れが生じたことと同様に、今回のダイヤ改正で、さらに客離れが生じないように、ダイヤ改正の周知徹底をしっかりと行うことも市はあわせて行うべきです。

## ■市長の考えは

…毎年、大きな赤字をかかえている『ちょこバス』については、議会でも様々な意見が出ています。そんな中、以前の議会本会議での市長からの『ちょこバス』に関するコメントがありました。それは「結論から言うと、『ちょこバス』に関しては廃止をするという考えはない。また、無料にするということもない。昔はなんでも無料が良いという時代だったが、今はそういう時代ではない。現在の状態で、どのように利用者を増やすか、出来ることから取り組むという考えだ。また、これからの時代を考えると高齢者が増えるということのほか、10年、20年単位で考えれば、公共施設の統廃合ということがあり、その施設間の移動を考えると、『ちょこバス』のような公共交通がもっと必要になってくると思う。」というものでした。確かに、これからの時代を考えると『ちょこバス』のような公共交通手段は必要になってくると思いますが、一方で、本当に『ちょこバス』の形が良いのか、どれだけの市民が必要としているのか等も含め、市は赤字削減＝乗客数アップの方策をさらに考えて取り組むべき。そして、今年3月に策定した「東大和市コミュニティバス等 運行ガイドライン」で示した「目標は収支率40%以上とし、概ね25%を下回る場合は、運行日、運行時間帯等の見直し、現行より小型の車両による運行、路線の（一部）廃止・変更などの見直しを行う」という基準と照らし合わせ、市民の納得感の得られる妥当性のある運行状況であると、きちんと説明のできる運行を実現させるべきだと思います。

## ■西武鉄道多摩湖線の運転再開について

…台風9号による法面崩壊の影響により運休していた「西武鉄道多摩湖線」が9月6日（火曜日）初電車から再開となりました。西武鉄道によると運転再開が早まった経緯は「時間経過により、地盤及び流出した土砂の安定が確認できたことによる、現場の車両の搬出が早期に実施できたこと」「荒天の日数が少なく、作業場所に余裕ができたことにより、複数の作業を同時に進行することができたこと」とのことです。また、再発防止・安全対策については「法面全体にシート養生を行うことにより、雨水の影響を低減し斜面の不安定化を防止する」「土のう、H鋼による土留めを行い、土砂流入防止対策を実施する」「雨量計、崩壊センサーを現地に設置し、監視体制を強化した」とのこと。台風による災害とはいえ、多くの武蔵大和駅利用者が大変な思いをした今回のようなことが再発しないよう、西武鉄道には、近年の気候変動を鑑みた安全対策を推し進めてほしいと思います。



東大和市 市議会議員  
和地 ひとみ

市政、議会について「自然体」「ざっくばらん」にレポート。

駅前で配布するレポートは毎回、最新号です。

「私たちの身近にある市政、市議会。伝えることがスタートだと思います。」

■ 連絡先 和地 ひとみ事務所 HP : <http://www.wachi1103.jp>

✉ [wachi\\_hitomi@cocoa.ocn.ne.jp](mailto:wachi_hitomi@cocoa.ocn.ne.jp) 【電話・FAX】 042-516-8546

〒207-0005 東大和市高木3-274-2-102