

## 「第70回 小平南西部地域コミュニティ交通をみんなで考える会」の報告

- 開催日時：令和5年2月8日（水）14時～15時15分
- 出席人数：会場9人（欠席9人） 傍聴：5人

### 1 南西部地域の特性に即した新たな交通手段の研究

#### (1) 今年度の振り返りと確認

公共交通課より、考える会での検討状況について説明

##### 運行エリアについて

- ・1回の運行距離・時間を短縮することで、効率的に運行することができ、また、より多くの予約に対応し、運賃収入の増を図ることができるため、2つのエリアに分けて運行する。
- ・南西部地域は、西武国分寺線の東西で生活圏が異なるため、上水本町エリア（上水本町～中央公民館周辺）と、鷹の台駅西側エリア（鷹の台駅西側～中島町周辺）に分ける。

##### 運行車両について

- ・検討開始当初は、経費を節減するために、既存のタクシー車両と共用することを考えていたが、車両の確保や乗務員の関係から課題が多く、また事前予約により車両を確保することが困難なため、専用車両1台で運行する。
- ・実証実験運行時の車両が空いているのでこれを活用することが考えられる。

##### 運行方法について

- ・運行エリア内の指定の乗降場所間を運行する。
- ・タクシーとの競合を避けるため、乗降場所に自宅を含めない。
- ・運行エリアを超える利用はできない。

##### 乗降場所について

- ・駅・バス停・公共施設・病院・買い物先等、目的地となる場所を設定する。
- ・路線バスや実証実験運行の停留所よりも自宅から近い場所に設定することができる。
- ・定時定路線運行ではないため、車両制限令等の規制が緩く、柔軟に乗降場所を設定することが可能となり、ニーズを反映した目的地を設定することができる。
- ・安全運行だけでなく、安全に待機できる場所に設定する必要がある。
- ・乗降場所には、看板等の表示物や目印を設置する。
- ・現時点で、上水本町エリア59か所、鷹の台駅西側エリアの駅西側～武蔵野美術大学36か所、12小～中島町55か所を選定しているが、今後、現場の確認や警察署との調整等で変更することがある。

### 運行曜日について

- ・コミュニティタクシーに準じて、月～金曜日（平日）とする。
- ・土・日曜日の運行はしない。
- ・車両1台で運行するため、エリア別に運行曜日を分ける。（週2日と3日）  
上水本町エリアは、週2日運行で、鷹の台駅西側エリアは、週3日運行する。
- ・運行日数については、実証実験運行の乗車人数の実績、面積、人口を考慮して配分した。

### 運行時間について

- ・8時30分～18時とする。
- ・コミュニティタクシー3ルートの実績から、利用が少ない12時台に1時間の運行休止時間（予約不可時間）を設ける。

### 運賃について

- ・300円の単一運賃とする。
- ・路線バス（初乗り180円）よりも自宅に近く、タクシー（1.2<sup>キ</sup>500円）のように自宅からは乗車できない中間の交通手段としての位置づけと考える。
- ・コミュニティタクシーと同程度の運賃収入（約250万円）と利用想定者数（1日平均36人）を考慮して算定した。

※コミュニティタクシー：70人×240日×150円＝2,520,000円

デマンド型交通：36人×240日×300円＝2,592,000円

### 利用対象者について

- ・65歳以上、妊産婦、未就学児とその保護者とする。（家族等の付添人含む）
- ・当初は「誰でも」を想定していたが、運行車両が1台のため予約が受けられない可能性を懸念して、実証実験運行開始当初は対象者を限定する。
- ・但し、実証実験運行の状況や、今後の検討状況によっては、見直しの可能性がある。

### 利用方法について

- ・利用登録を必要とする。
- ・事前予約を必要とする。（前日 or 利用時間の1時間前まで）
- ・利用登録や事前予約等の詳細は、今後、予約受付システムの導入の可否に合わせて検討する。

### 配車システムについて

- ・予約受付・配車システムについては、導入に向けて検討する。
- ・当初はシステムを導入しない前提で検討を始めたが、先行自治体の事例から利便性、

効率性の観点からAI活用は必要と考える。

- ・システム導入経費は、他市の事例では600～700万円と伺っている。
- ・予約受付は、電話とアプリの併用を検討する。

#### 実証実験運行の期間・方法について

- ・実施期間は、1年程度は必要であると考えている。（これまでの実証実験運行期間は、1ルート6～8カ月）
- ・新たな交通手段のため、適正に利用状況等を把握するためには、周知や定着する期間がこれまで以上に必要であると考えている。
- ・2つのエリアを同時に実施することで、実証実験運行期間を長く確保することができる

#### デマンド型交通の乗降場所の候補地について

- ・公共交通課で、安全に乗降や待機できる場所であるか、付近の状況から利用が見込める場所であるかを考慮し、191か所から150か所へ精査して、「デマンド型交通の乗降場所の候補地一覧表」を更新した。

#### 質疑

- ・予約受付システムの導入費用には、東京都の補助金が活用できるのか。  
→（公共交通課）システム導入に係る経費も対象となる。また、システムの選定に当たり、コンサルタント会社等の専門事業者の支援を受けながら検討する必要があるが、この費用も補助対象である。補助割合は2分の1である。
- ・実証実験運行に向けた予算はどうなっているのか。  
→（公共交通課）システム導入の可否に応じて初期費用や運行経費が変動するので、現時点では予算要求ができない。まずは、システム導入について検討し、その上で導入の可否が決定してから、具体的に運行経費について見積もりが可能となる。その上で、運行経費に係る予算について要求していく流れになる。
- ・運行経費の内訳は。  
→（公共交通課）乗務員や運行管理者の人件費、車両整備費、燃料費、保険料等である。予約受付等システムを導入した場合は、その経費も含まれる。
- ・上水本町エリアのこれまでの取組状況は。  
→（公共交通課）平成31年3月から令和元年8月まで、実証実験運行を行ったが、交通安全に係る取扱いが厳しくなったこともあり、停留所を設置したい場所に設置できなかったり、ニーズに即した運行ルートが設定できなかった。そのため、目標乗車人数に達せず継続運行にはならなかった。
- ・実証実験運行に当たり、市報や市ホームページでの周知の他、考える会ではチラシを戸別配布したり、駅前での配布を行った。また、コロナ禍での実証実験運行であったこと

もあり、目標乗車人数に達しなかった。

- ・デマンド型交通についても、目標値を決定し、それに達しないと継続運行にならないので、実証実験運行を行う際は、地域の方々に声掛けを行い、利用していただけるよう、仕組みについて十分説明していく必要がある。
- ・デマンド型交通は新しい交通なので、PRが大切である。自治会においても周知をしっかりと行う必要がある。

## (2) 今後の予定について

公共交通課より説明

### 公共交通課

- ・庁内関係部署や運行事業者との調整
- ・警察署、国土交通省との調整
- ・予算確保（庁内関係部署、東京都、市議会等）
- ・実証実験運行に向けた準備、周知活動

### 考える会

- ・実証実験運行システム等の最終調整
- ・乗降場所の確認、整理
- ・実証実験運行に向けた準備、周知活動

## 2 その他

### (1) 市からの情報提供

- ・「市の地域公共交通の基本方針」策定に当たり、市民ニーズや意見収集のための、アンケート調査、ヒアリング調査、ワークショップ・にじバス協議会やコミュニティタクシーを考える会等の合同意見交換会を開催した。結果については、3月に市のホームページでお知らせする。

### (2) 参加団体からの情報提供

- ・白梅北自治会の会長が、令和5年4月に代わり、今後は新会長が考える会に出席する。
- ・都内のコミュニティバスの運行状況について、新聞の記事があったので情報提供する。  
(東京民放、令和4年12月11日)

《今後の予定》

**第71回 令和5年4月12日（水）14時から開催 ※場所 小川公民館 講座室**

次回は、今後のデマンド型交通の導入に向けた考え方やスケジュール等について、情報共有する。