

# 「平成 18 年の市の公共交通に対する 基本的な考え方」の取組のまとめ（報告書）



令和4年3月  
小平市



## 目次

はじめに.....	1
<b>1 地域公共交通を取り巻く状況 .....</b>	<b>2</b>
(1) 小平市の公共交通機関 .....	2
(2) 国や東京都の動き .....	4
<b>2 市の公共交通に対する基本的な考え方 .....</b>	<b>5</b>
(1) 検討経緯.....	5
(2) 基本的な考え方の概要 .....	6
<b>3 コミュニティバス（にじバス） .....</b>	<b>8</b>
(1) コミュニティバス導入のはじまり .....	8
(2) 運行の経緯 .....	9
(3) コミュニティバスの運行 .....	11
(4) コミュニティバスの運行状況 .....	12
<b>4 コミュニティタクシー（ぶるべー号） .....</b>	<b>13</b>
(1) コミュニティタクシー導入のはじまり.....	13
(2) 運行の経緯 .....	14
(3) コミュニティタクシーの試行運行.....	20
(4) コミュニティタクシー試行運行の状況.....	22
<b>5 地域で支える公共交通の取組 .....</b>	<b>23</b>
(1) にじバス協議会 .....	23
(2) にじバス協議会の取組 .....	24
(3) コミュニティタクシーを考える会.....	26
(4) コミュニティタクシーを考える会の取組.....	30
(5) 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰受賞.....	32
<b>6 コミュニティバスの利用状況等 .....</b>	<b>33</b>
(1) コミュニティバスの乗車実績.....	33
(2) コミュニティバスの運行経費・運賃収入等・補助金.....	34
<b>7 コミュニティタクシーの利用状況等.....</b>	<b>35</b>
(1) コミュニティタクシーの乗車実績.....	35
(2) コミュニティタクシーの運行経費・運賃収入等・補助金 .....	36

<b>8</b>	<b>にじバス協議会・コミュニティタクシーを考える会における検証</b>	<b>38</b>
	(1) これまでの活動の評価	38
	(2) 地域の視点から見える課題	39
<b>9</b>	<b>これまでの総括（平成18年～令和3年）</b>	<b>40</b>
	(1) 市の公共交通に対する基本的な考え方の具体的な取組に対する検証	40
	(2) 利用状況等に対する評価	41
	(3) 地域との協働の取組に対する評価	42
	(4) これまでの取組や現状から見えてきた課題	43
	(5) 目指すべき方向性	44

### <参考資料>

<b>資料1</b>	<b>市報「市の公共交通に対する基本的な考え方特集号」</b>	<b>45</b>
<b>資料2</b>	<b>利用状況等のデータ</b>	<b>49</b>
	(1) コミュニティバス乗車実績の推移	49
	(2) コミュニティバス運行経費、運賃収入等、補助金額の推移	50
	(3) コミュニティタクシー乗車実績の推移	51
	(4) コミュニティタクシー運行経費、運賃収入等、補助金額の推移	52
<b>資料3</b>	<b>アンケート調査結果について</b>	<b>54</b>
	(1) コミュニティバス「にじバス」フォローアップ調査	54
	(2) ぶるべー号利用者アンケート調査（平成23年度～令和元年度実施）	54
	(3) 小平南西部地域 生活交通に関するアンケート調査	55
	(4) 南西部地域コミュニティタクシー<ぶるべー号>に関するアンケート調査	55
	(5) 令和元年度ぶるべー号利用者アンケート調査	56
	(6) 鷹の台駅西側ルート第2期利用者アンケート調査	56
<b>資料4</b>	<b>にじバス車両デザインコレクション</b>	<b>57</b>
<b>資料5</b>	<b>ぶるべー号ギャラリー</b>	<b>60</b>

## はじめに

小平市では、これまで、市内における生活交通の充実を図るため、平成18年にまとめた「市の公共交通に対する基本的な考え方」（以下「基本的な考え方」という。）に基づき、コミュニティバスの運行見直しや市内を4つの地域に分けたコミュニティタクシーの運行に向けて、地域との協働により取り組みを進めてきた。

コミュニティバス及び3つの地域のコミュニティタクシーについては、順調に運行を継続しているが、最後の南西部地域では、平成30年7月から令和2年3月まで3つの実証実験運行を実施したものの、利用実績等から継続的な運行に移行することができなかった。その後、南西部地域においては、コミュニティタクシー以外の新たな交通手段を研究するとともに、既存の公共交通機関の有効活用について検討することとなった。

基本的な考え方については、平成18年から15年以上が経過し、社会状況や公共交通を取り巻く環境が大きく変化しており、それに伴い、地域に求められる地域公共交通のあり方も変わってきていることから、見直しが必要となっている。そこで、基本的な考え方の見直しに向けて、これまでの取組や利用実績等を検証するとともに、顕在化した課題や地域のニーズ等について総括した。

なお、総括にあたっては、にじバス協議会及び各地域のコミュニティタクシーを考える会で示された評価、課題を踏まえ、小平市公共交通の基本的な考え方等検討委員会（令和3年9月設置）において、評価、検証したうえで取りまとめ、報告書として作成した。

### <市内を走るバスとタクシーのリーフレット:表・裏(令和3年10月作成)>







## (2) 国や東京都の動き

### ①国の動き

近年、少子高齢化及び人口減少の加速に伴い人口構造が変化し、交通需要の縮小や交通事業者の経営悪化、運転者不足の深刻化などの要因により、地域の公共交通の維持・確保がますます厳しくなっている。

また、高齢者の交通事故の多発に伴い、運転免許証返納者が年々増加しており、高齢者の移動手段を確保することが重要な課題になっている。

このような状況を踏まえ、交通事業者等の地域の関係者と協議しながら、公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組み等を拡充するための「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、令和2年11月27日に施行された。

これにより、全ての地方公共団体において、地域が自らデザインする地域の交通の実現に向けて、地域の移動ニーズにきめ細かく対応する移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善などに対する国の支援策が示されている。

さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、感染症対策を講じながらの運行、テレワークの普及や移動時間帯の分散によるライフスタイルの変化など、公共交通を取り巻く状況も大きく変化している。

そこで、国では、新たな生活様式に対応した交通需要を的確に把握するとともに、感染リスクの少ない多様なモビリティを柔軟に活用することが重要であるとの考えのもと、地域交通政策のあり方の検討や支援に向けた取組を進めている。

### ②東京都の動き

令和3年3月に策定された「『未来の東京』戦略」で掲げる、移動困難者を含む誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現に向け、「東京都における地域公共交通の在り方検討会」を設置（令和2年10月）し、持続可能な地域公共交通網の在り方等について、将来を見据えた検討を進めている。

「東京都における地域公共交通の在り方検討会」では、東京都が講じるべき支援策として、区市町村による「地域公共交通計画」の策定に対する令和4年度以降の財政支援が検討されている。

また、令和3年度末には、目指すべき姿やその実現に向けた取組の方向性を示し、地域ニーズに応じた持続可能な取組を促進するために取りまとめた東京の地域公共交通が目指すべき姿として、「東京における地域公共交通の基本方針（中間まとめ）」が策定される。

## 2 市の公共交通に対する基本的な考え方

### (1) 検討経緯

平成16年1月にコミュニティバス（にじバス）の試行運行を開始した。その後、コミュニティバスなどの運行に関する請願が5件提出され、市議会で採択された。（平成17年11月に4件、平成18年6月に1件採択）

市では、学識経験者、国土交通省、警視庁、民間バス事業者、タクシー事業者、公募市民等9名で構成される「小平市総合的な交通体系のあり方懇談会（以下「あり方懇談会」という。）」を平成17年5月1日に設置し、同年6月以降、5回の会議を開催するとともに、地域のニーズを見極めるため、4つの地域において、地域懇談会を計12回開催した。平成18年3月には、「小平市総合的な交通体系のあり方懇談会 報告書」をまとめている。

平成18年9月には、あり方懇談会からの提案や各地域の実情・交通課題、市民の意見等を踏まえて、地域ごとのニーズに基づくコンパクトな地域内の生活交通の充実を図る基本方針を示した「市の公共交通に対する基本的な考え方（案）」をまとめた。

#### 【小平市総合的な交通体系のあり方懇談会 参加団体等】

1	学識経験者
2	国土交通省 関東運輸局自動車交通部旅客第一課
3	警視庁 小平警察署交通課
4	西武バス(株)
5	美玉交通(有)
6	公募市民
7	公募市民
8	公募市民
9	公募市民

#### 【小平市総合的な交通体系のあり方懇談会 報告書における提案】

##### 提案①青梅街道幹線軸について

- ・青梅街道沿いは、各地域から共通してアクセスの要望がある市役所周辺地域、公立昭和病院、駅などが集中して存在していることから、市の東西の幹線軸として捉え、公共交通網を構築する。
- ・幹線にふさわしいサービスレベルのバスを民間ベースで確保し、維持するためには、市全域の交通のレベルアップの観点から行政支援も視野に入れる。

##### 提案②青梅街道幹線軸へのアクセス

- ・コミュニティバスに限定することなく、枝葉の地域に入り込んでいく移動手段については、地域に適した方法を地域とともに研究する。

### 提案③運賃について

- ・基本的にコミュニティバスを黒字にするのは難しく、不採算分を行政が補填する考えは間違っていないが、過度に行政に負担が掛かると、路線を維持できなくなる可能性がある。
- ・民間バスの運賃をモデルにし、今後は100円ありきではなく、財政負担の範囲と事業を継続していくための両面から料金を設定する。

### 提案④市民が支える公共交通を目指して

- ・税金だけで不足するコストを賄うには限界があり、地域の交通を確保するためには、地域の支えが不可欠である。
- ・まちづくりとの連携を図ることで、地域間の交流や商店街の活性化、高齢者の外出支援、子育て支援にもつながる。
- ・地域の役割は一通りではなく、それぞれの地域の実情に応じて考える。

### 提案⑤「にじバス」の路線見直しについて

- ・市役所への接続や当初の計画のとおり鷹の台駅までの接続などの要望があることから、市全体の公共交通を考える中で路線及び運賃についても再検討の必要がある。

## (2) 基本的な考え方の概要

### ①基本方針

- ・地域ごとのニーズに基づくコンパクトな地域内の生活交通とこれをつなぐ幹線交通を充実する。
- ・「にじバス」の試行運行は平成19年3月で終了し、平成19年4月から新たな試行運行を開始する。

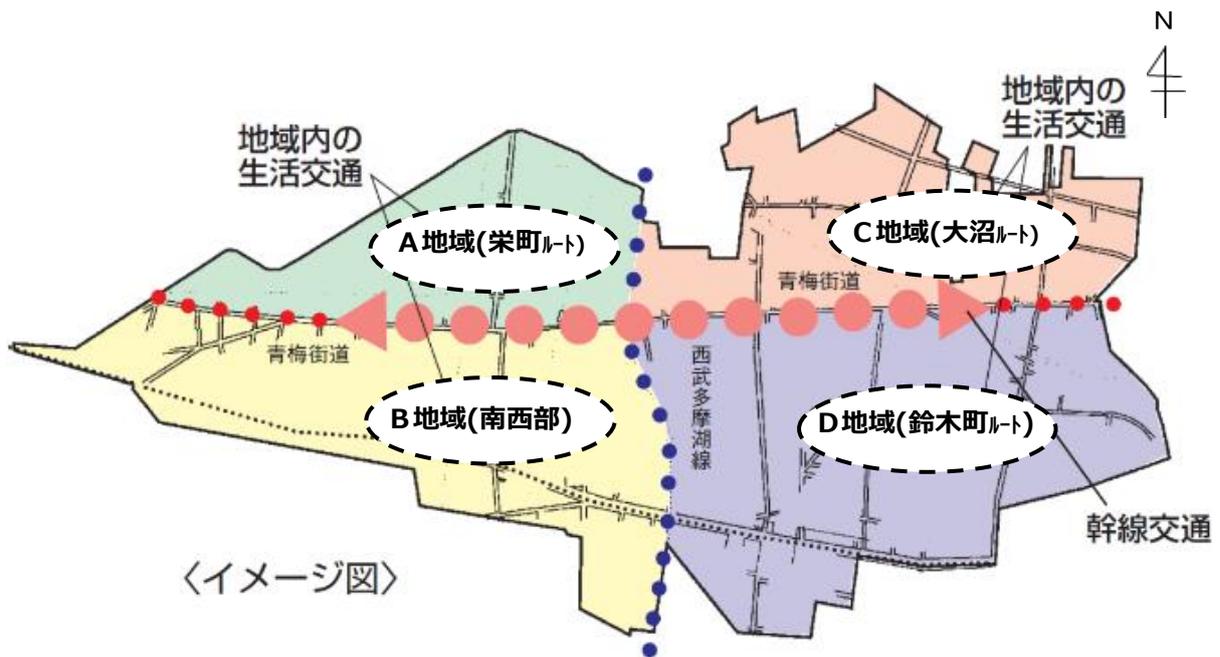
### ②実現のための具体的な方針

- ・コンパクトな地域内の生活交通を目指したコミュニティタクシーを支援する。
  - ➡各地域内の最寄り駅へのアクセスや買い物などの生活の足は、コンパクトな地域内の生活交通としてコミュニティタクシーで移動サービスを提供する。
  - ➡バス事業者へ青梅街道に路線を増やすことや伸ばすことを要望するとともに、地域内の生活交通から青梅街道幹線交通への乗り継ぎについて、運賃、仕組みなどを検討する。
- ・「にじバス」の現行ルート・料金を見直し、平成19年4月から新たな試行運行を行う。
  - ➡市役所周辺の施設を通る路線に変更し、運行間隔は20～30分に1本とする。
  - ➡運賃体系は、既存のバス路線の運賃や運行コスト、公平性の面から170円とする。

### ③実現のための具体的な取組

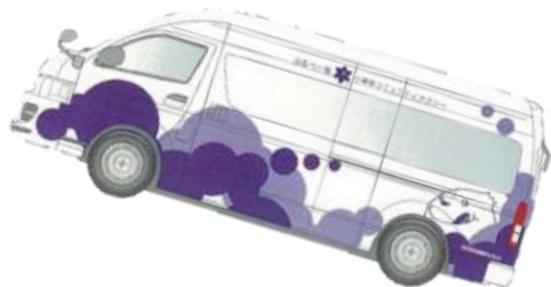
- ・コミュニティバスの全市的な展開については、道路事情や運行経費の面からも困難と判断した。
- ・地域で支える公共交通を目指すため、青梅街道で南北を、西武多摩湖線で東西を分割し、区切った4つの地域をそれぞれA・B・C・Dとして、地域の状況に即した公共交通を構築し、青梅街道幹線軸へつなぐこととした。

#### 【青梅街道と西武多摩湖線で区切った4つの地域（A B C D）】



#### 【市の公共交通に対する基本的な考え方の具体的な取組】

- ① 4つの地域において、コミュニティタクシーの導入に向け地域と協働で検討
- ② 青梅街道幹線軸の充実
- ③ にじバスの新たな試行運行の開始



### 3 コミュニティバス（にじバス）

#### （1）コミュニティバス導入のはじまり

##### ①第二次小平市バス網対策研究会：平成11年12月設置

近隣市等でコミュニティバスの検討や運行が開始され、市においても市内循環バス運行の要望の高まりに伴い、庁内関係課で構成する「第二次小平市バス網対策研究会」を平成11年12月に設置し、市内交通課題の改善策を検討するため、基礎的な調査研究を行った。

##### ②小平市コミュニティバス研究会：平成13年4月設置

コミュニティバスの導入を具体的に検討するため、有識者や国土交通省、警察、道路管理者、バス協会、タクシー協会、公募市民、市職員で構成する「小平市コミュニティバス研究会」を平成13年4月に設置した。

その後、平成14年3月に「コミュニティバス試行運行の基本計画調査報告書」を、平成15年3月には「コミュニティバス試行運行の実施計画調査報告書」をまとめた。

#### 【コミュニティバス試行運行の実施計画調査報告書】

##### \* バス交通のコンセプト

コミュニティと経済が元気になる、利用者と地域で支えるバス交通をつくる

##### \* バス交通の目指す目標

- ・「高齢になってもいきいきと安心して暮らせる、住み続けたい小平」のまちに貢献する。
- ・「にぎわいや集いのあるまちづくり」を支援する。
- ・コミュニティバスは、「動く公共施設」として定着し、発展することを目指す。

##### \* バス交通のねらい

- ・バス交通の不便な地域をできるだけ改善する。
- ・高齢者や主婦などの移動制約者を出掛けやすくする。
- ・まちづくりとの連携を図る。

## (2) 運行の経緯

### ①第1回試行運行：平成16年11月18日～

小平市コミュニティバス研究会の2つの報告書をもとに、平成15年4月から運行の準備を進め、平成16年1月18日から試行運行を開始した。

その後、「小平市総合的な交通体系のあり方懇談会」（平成17年5月設置）が平成18年3月に市へ提出した「総合的な交通体系のあり方懇談会報告書」や、平成18年9月にまとめた「市の公共交通に対する基本的な考え方」では、にじバスの試行運行を平成19年3月で終了し、新たな試行運行を開始することや、運賃は100円ありきではないことが示された。

### ②第2回試行運行：平成19年5月25日～

「小平市総合的な交通体系のあり方懇談会」からの提案や各地域の実情、交通課題及び、市民の意見などを踏まえて、平成19年5月25日から運行ルートの一部変更（市役所周辺地域まで延伸）するとともに、運賃を100円から150円に改定して、新たな試行運行を開始した。

#### ※運行ルートの一部変更

「学園駅前郵便局」停留所から北上した市役所周辺地域までルートを延伸し、「中央公民館」や「小平商工会」、「山王住宅」などの停留所を新たに設置した。

### ③にじバスのフォローアップ調査の実施：平成19年10月～11月

これまでの試行運行の効果を検証するため、利用者アンケートや住民・関係者ヒアリング調査などを実施し、平成20年1月に報告書を作成した。その結果、試行運行のねらいは十分達成していること、マイナスの影響が出ていないことを確認した。

#### 【にじバスのフォローアップ調査の検証結果（平成20年1月）】

##### \* バス交通の不便な地域をできるだけ改善する

➡利用者の約7割が、バス交通の不便な地域（津田町、学園東町・学園西町の一部地域）の住民であったことから、コミュニティバスの運行により、不便性が改善されている。

##### \* 高齢者や主婦などの移動制約者を出かけやすくする

➡高齢者の利用が5割以上、主婦の利用が4割以上あり、移動制約者の外出を支援している。また、利用者の約48%がコミュニティバスの利用により、外出回数が増えていると回答している。

##### \* 東西方向の交通の改善及び駅への交通利便性の向上を図る

➡津田町地域から小平駅や一橋学園駅の間の利用が最も多く、全乗降者数の約4割を占めており、東西方向の交通機能を担っている。また、外出目的は、小平駅や一橋学園駅周辺への買い物、通院や駅利用が多く、駅への交通利便性が大きく向上している。

\*まちづくりとの連携を図る

➡市内での買い物、通院や公共施設への利用が5割以上を占めており、コミュニティや地域経済の活性化に貢献している。また、住宅地にバス停留所を設けたことにより防犯性が高まり安全・安心につながっている、運行ルート上の違法駐車・駐輪の減少に貢献しているとの意見があった。

④コミュニティバスの本運行：平成20年4月1日～

にじバスのフォローアップ調査の結果、平成20年4月1日から本運行へ移行した。それに伴い、子ども（小学生）運賃を100円から80円に改定するとともに、同年9月には運行車両を変更して乗車定員を増やし、交通系ICカードを利用可能とした。

<クセニッツ社 CITY-I >



(定員20名)

<日野自動車 ポンチョ>



(定員27名)

【コミュニティバス運行ルート路線図（平成19年5月25日～）】



### (3) コミュニティバスの運行

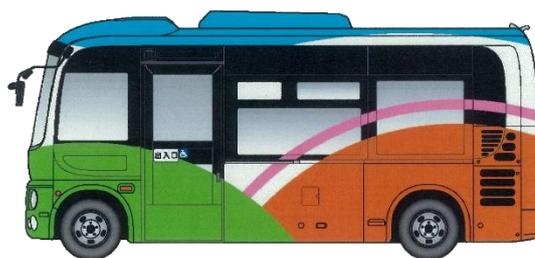
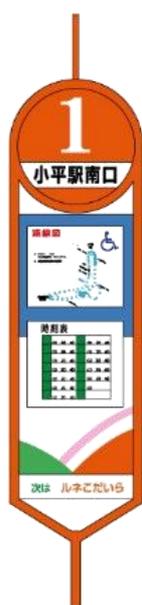
#### ①コンセプト・目的

コミュニティと経済が元気になる、利用者と地域で支えるバス交通をつくる

#### ②運行システム等

- ・運賃：大人150円、子ども（小学生）80円  
※回数券・一日乗車券は、コミュニティタクシーと共通利用
- ・運行日：年中無休

運行開始日	試行運行：平成16年11月18日～ 本運行：平成20年4月1日～
運行時間	7時～19時20分
運行間隔	20分間隔（1日37便）
運行経路 (停留所設置数)	小平駅南口～なかまちテラス（仲町公民館・図書館）～ 一橋学園駅～小平市役所周辺（中央公民館・中央図書館・健康センター・ 福祉会館等）～津田公民館・図書館～一橋学園駅～学園東小学校～ あかしあ通り～小平駅南口 (停留所：41か所、スクールゾーン迂回経路の3停留所含む)
路線距離	7.75km
車両台数	2台（その他予備車両1台）
運行車両	日野ポンチョショート（27人乗り、座席12）
車いす	乗車可能
運行事業者	西武バス(株)



## (4) コミュニティバスの運行状況

### ①利用状況

- ・ 試行運行開始の平成16年1月から平成18年度までは、乗車人数が増加していた。運賃改定後の平成19年度は、対前年度比14%程度減少したものの、令和2年度までは、1日平均の乗車人数が600人台で安定した利用状況となっていた。
- ・ 利用者は、日中の買い物や通院などの生活交通及び、市民活動の交通手段として利用しているほか、通勤・通学などにもコミュニティバスを活用している。

### ②市民の要望等

- ・ 「津田公民館・図書館」停留所から、鷹の台駅までの延伸について
  - ・ 各地域から、市の中心部（市役所周辺エリア）までの交通手段の確保について
  - ・ 運賃に関して、障がい者割引の設定やシルバーパスの適用について
  - ・ コミュニティバス等が運行していない地域やコミュニティバス等を利用しない市民にとっての不公平感（税負担の観点）について
- ➡市民や地域の要望・意見については、内容に応じて運行事業者や関係機関等と調整、協議を図るとともに、にじバス協議会においても情報共有や改善策等を検討している。

### ③新型コロナウイルス感染症等による乗車人数の影響

- ・ 令和元年度は、道路工事等に伴う長期間の迂回運行の影響により大幅に減少したが、平常運行後は回復した。
- ・ 令和2年2月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により急激に減少した。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響による減少率は、民間路線バスと比較すると低く、コロナ禍においても買い物や通院など、市民の生活交通として欠かせない交通手段となっている。
- ・ 令和2年度の利用状況は前年度比約25%減で、今後も人流の抑制や新しい生活様式の定着により、感染症拡大前の状況には戻らないものと見込まれている。引き続き、感染症対策を実施しながら、利用促進活動に取り組んでいく必要がある。

### <公共交通パネル展 バスとタクシーの心くばり>



令和3年10月12日～21日  
市役所1階ロビーで開催

## 4 コミュニティタクシー（ぶるぺー号）

### （１）コミュニティタクシー導入のはじまり

#### ①市の公共交通に対する基本的な考え方：平成18年9月作成

- ・「市の公共交通に対する基本的な考え方」の中で、地域ごとのニーズに基づくコンパクトな地域内の生活交通の充実を図ることを基本方針としている。
- ・最寄り駅へのアクセスや買い物、通院など、市民の生活の足を確保するための移動手段として、コミュニティタクシーの導入に向け、市内を4つの地域（A～D）に分けて検討することとした。

#### ②小平市コミュニティタクシー運行調査：平成19年1月実施

- ・地域の機運が最も高いC地域（大沼町・花小金井地域）において、「小平市コミュニティタクシー運行調査」を実施した。
- ・調査結果に基づき、地域の公共交通の現状・問題点や移動ニーズを把握・分析し、公共交通の利便性向上のための対応方針等を検討した。

#### ③コミュニティタクシーを考える会の発足

- ・平成19年8月に、自治会や商店会等の地域の代表者で構成する「コミュニティタクシーを考える会（以下、「考える会」という。）」が、C地域（大沼町・花小金井地域）において組織された。
- ・地域内の生活交通の充実を図るため、コミュニティタクシーの導入に向けた検討が始まった。

#### ④運行事業者の選定

- ・各地域の実証実験運行ごとに、評価基準等に基づき適正に審査（小平市コミュニティタクシー運行事業者選定審査会）し、運行事業者を選定した。
- ・試行運行に向けては、実証実験の運行状況が良好であったことから、継続して同事業者と協定を締結した。

#### ⑤コミュニティタクシー実証実験運行から試行運行への以降

- ・平成20年3月24日、初めてのコミュニティタクシー実証実験運行が開始された。
- ・C地域で最初の「考える会」が組織されて以降、平成20年12月にA地域（小川・栄町地域）、平成24年10月にD地域（小平南東部地域）、平成28年5月にB地域（南西部地域）において、それぞれ「考える会」が組織され、コミュニティタクシーの導入に向けた取組が始まり、順次、実証実験運行を実施した。
- ・各地域において実証実験運行を実施した結果、平成21年9月14日から大沼ルート、平成23年5月10日から栄町ルート、平成27年3月23日から鈴木町ルートの試行運行を開始した。

※運行開始後も利用状況や地域の状況に応じて、運行ルートや停留所の位置などを改善、見直しをしていく意味を含めて、「試行」という表現を使用している。



## ②栄町ルート（A地域）

ア) 小川・栄町地域コミュニティタクシーを考える会の設置：平成20年12月

小川、栄町地域において、コミュニティタクシーの導入に向け、運行システム、運行ルート等の検討を開始した。

イ) 実証実験運行の実施：平成22年5月10日～

※実証実験運行ルートの一部変更：平成22年11月1日

利用者アンケート調査の結果等を踏まえ、考える会において検討した結果、運行ルートの一を変更した。

ウ) 試行運行の開始：平成23年5月10日

### 【栄町ルートの路線図】



＜運行車両 トヨタハイエース＞

- ・定員：9人乗り（乗務員を除く）
- ・車幅：1.88m
- ・車いすリフト付き
- ・車両デザイン：武蔵野美術大学との連携

### ③鈴木町ルート（D地域）

ア) 小平南東部地域コミュニティタクシーを考える会の設置：平成24年10月

鈴木町、花小金井南町地域において、コミュニティタクシー導入に向け、運行システム、運行ルート等の検討を開始した。

イ) 実証実験運行の実施

鈴木町ルート第1期：平成25年11月25日～平成26年 3月31日

鈴木町ルート第2期：平成26年 4月 1日～平成26年 7月31日

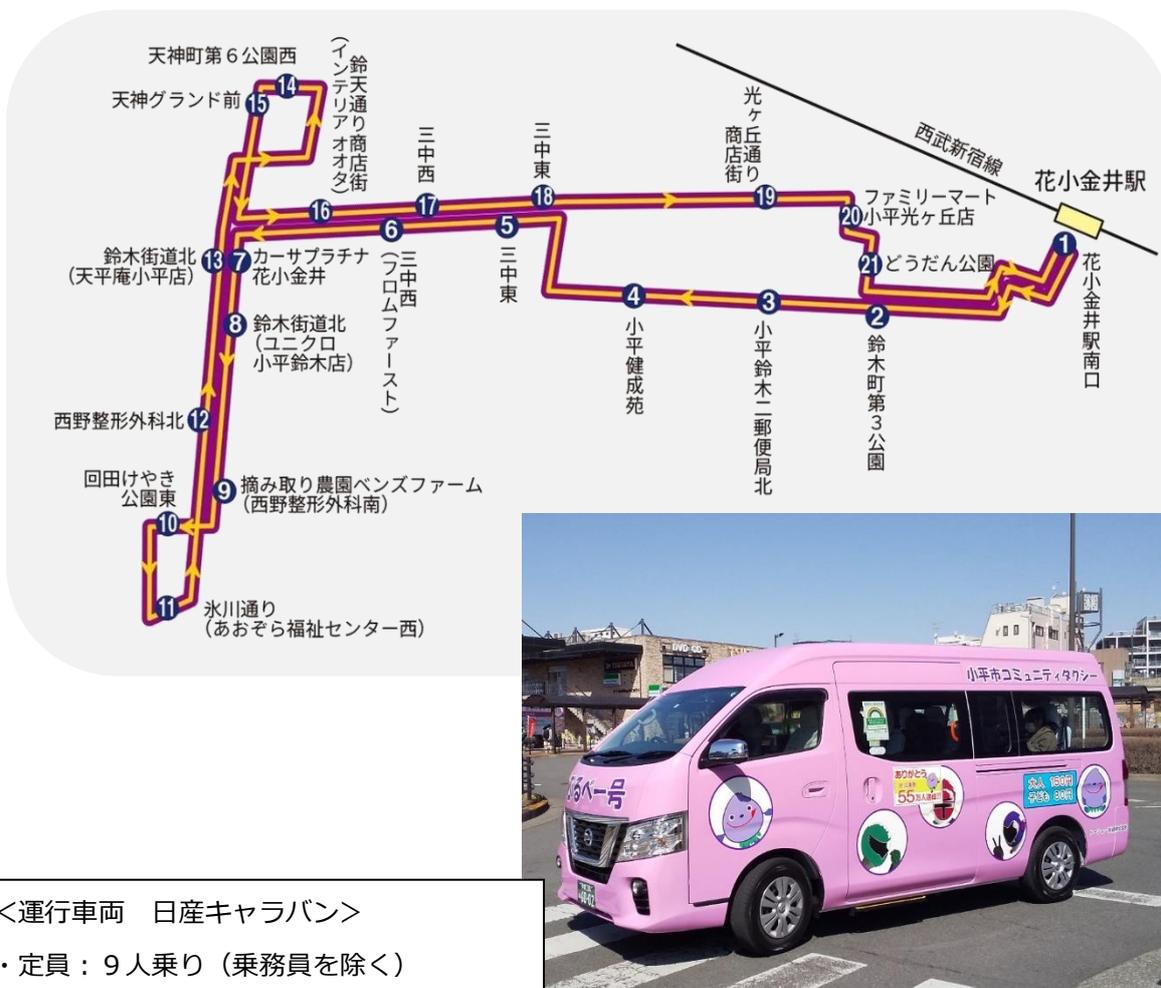
花小金井南町ルート：平成26年 8月 1日～平成26年11月28日

ウ) 試行運行の開始：平成27年3月23日

考える会において、実証実験運行の利用実績等を分析し、効率的な利便性向上策を検討した結果、鈴木町ルート第1期及び第2期の乗車の多い停留所を組み合わせた運行ルートとした。

また、鈴木町ルートは道路幅が狭いため、実証実験運行及び試行運行とも大沼・栄町ルートで使用している車両よりも車両幅の狭い、日産キャラバンを使用している。

#### 【鈴木町ルートの路線図】



＜運行車両 日産キャラバン＞

- ・定員：9人乗り（乗務員を除く）
- ・車幅：1.69m
- ・車両デザイン：嘉悦大学との連携

#### ④南西部地域（B地域）

ア) 小平南西部地域コミュニティタクシーを考える会の設置：平成28年5月  
南西部地域において、コミュニティタクシー導入に向け、運行システム、運行ルート等の検討を開始した。

#### イ) 実証実験運行の実施

鷹の台駅西側ルート第1期：平成30年 7月30日～平成31年1月29日

上水本町・一橋ルート：平成31年 3月 1日～令和 元年8月30日

鷹の台駅西側ルート第2期：令和 2年 1月14日～令和 2年5月 8日

令和 2年10月26日～令和 3年3月19日

※令和2年5月9日～10月25日まで、感染症の影響により運休

#### ウ) 試行運行の開始（開始に至らず）

##### 実証実験運行の結果

3つの実証実験運行を実施してきたが、いずれのルートも乗車人数が当初の目標値を大きく下回るものとなった。考える会では、数値や状況などを検証した結果、利用実績や地域の特性やニーズ等から、コミュニティタクシーの運行システムが地域に即していないことが明らかになったことから、今後、コミュニティタクシー以外の新たな交通手段を研究するとともに、既存の公共交通機関の有効活用について検討することとした。

なお、実証実験運行実施中に緊急事態宣言が発出され、市民の外出抑制などの事態が長期化し、日常的な生活交通としての利用につながらなかったことも、数値が伸び悩んだ一つの要因として考えられる。

南西部地域では、これまでの考える会での取組や実証実験運行の結果を踏まえ、令和3年6月に報告書として「小平南西部地域における公共交通のまとめ」を作成した。

#### 【実証実験運行の利用状況】

(人)

ルート	運行日数	乗車人数	1日平均乗車人数
大 沼ルート	126日	6,009	47.7
栄 町ルート	243日	12,691	52.2
鈴木町ルート	84日	4,393	52.3
鷹の台駅西側ルート第1期	122日	3,795	31.1
上水本町・一橋ルート	122日	1,125	9.2
鷹の台駅西側ルート第2期	173日	2,875	16.6

## 【南西部地域における公共交通のまとめ（報告書）の抜粋】

### ➤ 実証実験運行の利用実績等から見てきた状況

#### （１）地域の特性

##### ①道路事情と地域環境

- ・地域が東西に広く、東西の幹線道路が他の地域に比べて少なく、狭い幅員の道路が多い。
- ・生活圏が玉川上水や鉄道で複数に分断されている。

##### ②人の動きの分散

- ・一つの駅への一極集中ではなく、市を跨いだ複数の駅に向かっている。
- ・買い物や通院先が分散されている。

#### （２）地域の課題

##### ①地域ニーズを反映した運行ルートの設定や停留所の設置

安全性や道路事情等を考慮する必要があったことから、運行ルートの設定や停留所の設置に関して、地域のニーズを十分に反映することができなかった。

##### ②コミュニティタクシーの運行システムとの合致

実証実験運行から継続的な運行へ移行するために、定時定路線での運行、1日平均乗車人数（70人）、市の補助（概ね500万円）を目標としてきたが、地域の特性等とコミュニティタクシーの運行システムが合致しなかった。

#### （３）その他

##### ①新型コロナウイルス感染症拡大の影響

緊急事態宣言が発出され、市民の外出抑制などの事態が長期化し、日常生活交通としての利用につながらなかった。

### ➤ コミュニティタクシーを考える会との協働による目指すべき方向性

#### （１）コミュニティタクシー以外の新たな交通手段の研究

実証実験運行やアンケート調査を通じて顕在化された課題を踏まえ、地域の特性やニーズに即したコミュニティタクシー以外の新たな交通手段を研究する。

#### （２）既存の公共交通機関の有効活用についての検討

既存の路線バスやタクシーを有効活用するため、効果的な交通案内や利用促進策を関係機関等と連携しながら検討する。



<南西部地域のコミュニティタクシー実証実験運行の運行車両>



<南西部地域のコミュニティタクシー実証実験運行のPRリーフレット>

### 主な停留所の発車時刻

鷹の台駅北	9:20/10:00/10:40~18:00	※40分毎に運行
鷹の台本通り	9:21/10:01/10:41~18:01	
小平第五中学校 (南台病院方面行き)	9:25/10:05/10:45~18:05	詳しい時刻表は ホームページ でご案内
小川町一丁目地域センター・児童館	9:28/10:08/10:48~18:08	
小平西高校東	9:31/10:11/10:51~18:11	
若葉町団地北	9:32/10:12/10:52~18:12	
南台病院	9:00 / 9:40/10:20~18:20	
いなげや小平小川橋店	9:03 / 9:43/10:23~17:43	
小平第五中学校 (鷹の台駅方面行き)	9:11 / 9:51/10:33~17:51	

### 小平市 コミュニティタクシー (ぶるべー号) 鷹の台駅西側ルート第2期 実証実験運行中!

運行期間 令和3年3月19日(金)まで

- ◆運行日: 月曜~金曜  
※運休日: 土日、休日
- ◆運賃: 150円 (小学生80円)  
※未就学児: 無料
- ◇1日乗車券: 大人400円、小学生200円  
※1日乗車券は車内で販売  
※にじバスとぶるべー号全ルートで共通利用OK

どこを走っているのかな?

次のページへGo!! →

### コミュニティタクシー (ぶるべー号) 路線ガイド

**毎日のお買い物に**

- いなげや小平小川橋店
- ドラッグストア
- クリーニング店
- デンタルクリニック
- フィットネス

**南台病院**

- 内科、リハビリ科、歯科、皮膚科他
- 地域包括支援センター

★東大和市駅まで送迎バス(無料)  
9:00~12:00 毎時45分発  
16:35/17:20/17:50他

**駅前のご案内**

【鷹の台駅北】停留所への通称

セブンイレブン  
↑  
鷹の台駅

- コンビニ
- 化粧品
- 駐車場
- ケーキ
- パン
- 精肉店
- 日用品
- 飲食店 など

**乗り継ぎのご案内**

「小川町1丁目地域センター・児童館」停留所から徒歩5分⇒西武バス/立川バス「武蔵野美術大学」  
国分寺方面行き平日昼間1時間に3本以上 立川方面行き平日昼間1時間に2本以上

「小平西高校東」停留所徒歩1分以内⇒立川バス「小平西高校」  
立川方面行き平日昼間1時間に2本以上

「若葉町団地北」停留所徒歩2分⇒立川バス「若葉町団地」  
立川方面行き平日昼間1時間に4本以上

**買い物も通院も**

- セブンイレブン
- グルメシティ 立川若葉店
- クリニック

**くらしに便利な商店街**

- 郵便局
- メディカルプラザ (「たかの台本通り」停留所目の前)
- 飲食店
- 不動産屋 など

イベント情報は「おがいちだより」をご覧くださいね!

より効果的にPRするため、考える会の意見を反映しながらカラー版のリーフレットを作成

### (3) コミュニティタクシーの試行運行

#### ①コンセプト・目的

- ・目的

公共交通の利便性の向上（最寄駅や買い物へのアクセス）  
 高齢者、子育て中の方などの活動支援  
 地域全体の活性化（商店街の活性化、市民交流、地域活力）

- ・コンセプト

コミュニティと経済が元気になる  
 利用者と地域で支える交通をつくる

#### ②運行システム等

- ・運賃：大人150円、子ども（小学生）80円

※回数券・一日乗車券は、コミュニティバスと共通利用

- ・運行日：月曜日～金曜日（祝日、年末年始を除く）

運行ルート	大沼ルート	栄町ルート	鈴木町ルート
運行開始日	平成21年9月14日	平成23年5月10日	平成27年3月23日
運行時間	8時27分～ 18時7分	8時45分～ 18時16分	8時38分～ 18時9分
運行間隔	30分間隔 (20便)	30分間隔 (19便)	30分間隔 (19便)
運行経路 (停留所設置数)	小平駅入口～ 大沼公民館・図書館 ～昭和病院 (22か所)	小川駅入口～元中宿通 り～十三小通り ～小平神明宮北 (25か所)	花小金井駅南口～ 山中西～天神グランド ～光が丘商店街 (21か所)
路線距離	6.82km	4.99km	6.05km
車両台数	1台（その他予備車両1台）		
運行車両	トヨタハイエース (10人乗り、車いす使用時は9人)		日産 キャラバン (10人乗り)
車いすりフト	あり	あり	なし
運行事業者	トーショー交通(株)	小平交通(有)	トーショー交通(株)

### ③市の運行経費補助の考え方

- ・ 1日平均乗車人数：目標70人程度（1便4人×18便）
- ・ 年間運賃収入（250日運行）：約300～350万円  
（150円×70人程度×250日）
- ・ 1ルート運行経費：約850万円
- ・ 市運行経費補助（運賃収入－運行経費）：約500～600万円（初期費用を除く）  
➔ 1ルート年間500万円程度を上限とすることとした。

※市の公共交通に対する基本的な考え方において、「公共交通全体に対する市の限度額を設け、補助対象は路線を単位として、運行経費について一定額を限度として補助する。」と示しており、それに基づき、市の運行経費に対する補助額に限度額を設けることとした。

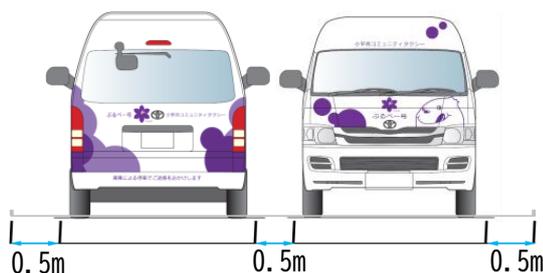
#### <運行ルートに関する規制>

- ・ 運行ルートの設定にあたっては、車両制限令の基準※により、コミュニティバスやコミュニティタクシーの運行に必要な道路幅員が定められている。また、道路交通法の駐停車禁止の規定により停留所設置位置が限られている。
- ・ 通学路では、近年のバスの重大交通事故の発生に伴い、警視庁から「歩車分離されていない通学路の運行」を原則認めない方向性が示されている。
- ・ 住宅地内では、狭隘道路や民家の駐車場出入口が連続している箇所が多く、地域のニーズを反映したルート設定や停留所の設置が困難となっている。

#### ※車両制限令の基準例

【相互通行の場合の車幅】

$$\frac{\text{道路幅員} - 1.5\text{m}}{2} \geq \text{車幅}$$



## (4) コミュニティタクシー試行運行の状況

### ①利用状況

- ・大沼ルートについては、当初乗車人数が伸び悩んだため、考える会において、アンケート調査を実施した。アンケートの回答や利用状況等を踏まえ、運行ルートや停留所の位置などを検討し、平成26年度に一部運行ルートの変更を行った。その結果、乗車人数が増加し、1日平均乗車人数が100人を超える状況となった。
- ・栄町ルートについては、試行運行開始当初より目標の1日平均乗車人数の70人を超え、その後も順調に増加していった。なお、回数乗車券の販売枚数が、3ルートで一番多く、買い物や通院などで定期的に利用されている。
- ・鈴木町ルートについては、試行運行開始直後の乗車人数が他のルートより少ないものの、急激に増加し続け、令和元年度には1日平均乗車人数が100人を超える状況であった。
- ・3ルートともに運行を継続していく中で、考える会による熱心な利用促進活動の成果として認知度が向上し、乗車人数も年々増加した。
- ・3ルートとも利用者の約8割は高齢者が占めており、日中の買い物や通院、地域活動や公共施設への移動を目的とした利用が中心となっている。一方で、子育て世代も保育園の送迎や夕方の時間帯は塾などに通う児童・生徒にも利用されている。

### ②市民の要望等

- ・土日の運行や夕方の運行時間の延長について
- ・ルートの延伸や見直し及び停留所の新設について
- ・交通不便地域における新たな運行ルートの新設について
- ・ICカードの導入など、キャッシュレス決済への対応について
- ・各地域から、市の中心部（市役所周辺エリア）までの交通手段の確保について
- ・コミュニティタクシー等が運行していない地域やコミュニティタクシー等を利用しない市民にとっての不公平感（税負担の観点）について

➡市民や地域の要望・意見については、内容に応じて運行事業者や関係機関等と調整・協議を図るとともに、考える会においても情報共有や改善策等を検討している。

### ③新型コロナウイルス感染症による乗車人数の影響

- ・令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、減少した。
- ・令和2年5月11日から6月26日まで、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、3ルート全てにおいて午後1時以降の便を運休とした。
- ・令和3年度になり、乗車人数は回復傾向にあるが、特に鈴木町ルートにおいて、1日平均乗車人数の目標である70人を下回る状況が続いている。