

小平市コミュニティバス運行基本計画調査

報 告 書

平成14年(2002年)3月

小平市コミュニティバス研究会

はじめに

小平市コミュニティバス研究会はちょっと変わった研究会と思われるかもしれない。たかが小型バスを走らせるだけなのに、なぜこんなに時間がかかるのか、という声をよく耳にする。

この研究会の発足は平成13年5月だった。その前に市職員で構成された小平市バス網対策研究会から数えると、すでに3年になる。たしかに、これは短い時間ではない。

このように、時間をかけてコミュニティバスについて検討しているのは、それなりに理由があるからである。

まず第1に、小平市の身の丈に合ったコミュニティバスをめざすことに心血を注いだ。わたしたちはかねてから、コミュニティバスは既製服であってはならず、注文服でなくてはならないと考えている。そのためには、小平市の実態を的確にとらえ、市民の真のニーズを見きわめなくてはならない。それに多くの時間を割いた。

第2に、コミュニティバスの場合、実現に至る過程（プロセス）こそが大切であると考え、この過程に時間をかけたのである。市民のニーズにしても、建前ではなく、本音を聞きださなくてはならない。通り一いっぺんのアンケート調査ではなく、グループインタビュー調査という手間ひまのかかる方法を取ったのも、そのためである。

わたしたちは会議の席で資料や調査結果を分析し、意見を交わすだけではなく、自分の目で確かめようと何回も市内を歩き、小型バスで試走してみた。その際、公募で研究会に参加した市民委員の方が果たした役割が大きかったことは特筆されていだろう。

こうして、今回の「小平市コミュニティバス運行基本計画調査報告書」をまとめた。その過程で、わたしたちは確かな手応えを得ている。小平市へコミュニティバスを導入することによって、高齢者や主婦が出かけやすくなる、鉄道を東西方向で連絡できる、といったことが可能になるという見通しを得ることもできた。

小平市がめざす「まちづくりと交通の連携」-----それはアメニティの創出といってもいい。それをいかに実現するか、研究会は平成14年度もコミュニティバス運行実施計画の策定に向けて、調査研究を続ける予定である。この報告書がコミュニティバスについての理解を深める一助になり、その実現の先駆となることを願ってやまない。

小平市コミュニティバス研究会会長 岡 並 木
小平市コミュニティバス研究会副会長 山本 雄二郎

1. 調査の目的と方法

(1) 調査の経緯と目的

調査の経緯

小平市は、鉄道や路線バスによる交通サービスが南北方向に多く東西方向に少ないことなどから、特に東西方向の移動が不便な状況にある。また、駅やバス停から遠い、バス路線があっても本数が少ないなどの交通の不便な地域も存在している。

小平市は平成14年（2002年）1月1日現在の高齢化率（65才以上）が15.4%と、既に高齢社会を迎えている。さらに、高齢化率は高まる傾向にあり、平成27年（2015年）には約21%になることが予想されている。高齢者には、車や自転車を使えない、あるいは使いにくくなってきている、家族から危ないからと車や自転車に乗るのを止められている、また、歳をとるにしたがい歩くのに時間がかかる、歩ける距離が短くなってきているという人など、移動がしづらくなってきているということ訴える人が少なからずいる。

しかし、移動がしづらいということは高齢者に限ったことではない。例えば、自転車は雨天時の利用や幼児を乗せているときに危ない、自転車では買物の量が限定されるといふ主婦、また、夜に駅から歩いて帰るのが怖いという通勤女性などいいて、安全で安心な移動への願いは強い。

このような小平市の交通課題の改善策の検討のため、平成12年度（2000年度）に「第二次小平市バス網対策研究会」（庁内検討組織）による調査が実施され、改善策の1つとして新しい交通である「コミュニティバス」導入への可能性に対する検討が行われた。そして、本調査でコミュニティバス導入の具体化に向けた検討を行うこととなった。コミュニティバスは、既に武蔵野市（ムーバス）、杉並区（すぎ丸）などで、交通不便地域の改善が図られ、高齢者や主婦等の移動制約者が移動しやすくなるなどの実績が上がっている。

調査の目的

小平市は、コミュニティバスの導入を初めて行うということから、まず試行地域での運行を行うこととした。そこで、本調査は試行地域を設定し、小平市の地域特性に合った、地域の市民ニーズ（移動への切実な願いなど）を取り込んだ「小平市のコミュニティバスシステム」を検討し、事業化を前提とした運行の基本計画を立案することが求められた。

(2) 調査の方法

「小平市コミュニティバス研究会」の設置による検討

小平市コミュニティバスの運行基本計画は、検討プロセスに重点を置いて策定することとした。そこで、学識経験者、市民（公募）、関係者などで構成する「小平市コミュニティバス研究会」を設置し、研究会を4回開催して検討を行った。研究会の会長は岡並木氏、副会長には山本雄二郎氏が務めた。

研究会の運営、検討のための基礎調査の実施等は、事務局を設けて行った。

研究会の開催

・第1回小平市コミュニティバス研究会

平成13年（2001年）5月30日 於：小平市庁舎504会議室（現地視察を含む）

・第2回小平市コミュニティバス研究会

平成13年（2001年）8月7日 於：小平市庁舎大会議室

・第3回小平市コミュニティバス研究会

平成13年（2001年）11月13日 於：小平市庁舎大会議室

・第4回小平市コミュニティバス研究会

平成14年（2002年）2月5日 於：小平市健康センター会議室

*研究会の検討経過・構成委員・設置要綱は巻末を参照。

検討のための基礎調査の実施

小平市コミュニティバス研究会での検討のために、地域特性・バス交通等の分析、起終点・ルート調査、中央地域(試行地域)交通ニーズ把握のための住民グループインタビュー調査、運行基本計画検討のための住民グループインタビュー調査、地域関係者ヒアリング調査などを次のような内容で行った。

地域特性・バス交通等の分析

既存データの収集・整理（図示）・分析

- ・土地利用、都市の変遷等
- ・人口構成、人口密度分布、高齢化率と高齢者数、昼間人口等
- ・市民の移動（通勤・通学、買物、通院等）、公共施設の利用状況等
- ・市民意識調査による交通の要望等
- ・交通の利用（鉄道、バス等）、バス交通の不便な地域の分布等

現地視察（研究会、会長・副会長、事務局）

- ・マイクロバスによる市全域の視察（土地利用、道路状況、施設分布等）

起終点・ルート調査

- ・図面等による道路幅員や交通規制等の把握
- ・起終点の小売・飲食等の商業集積、交通結節機能、公共施設等の把握
- ・マイクロバス・徒歩によるルートや起終点の走行可能性等の検討

中央地域(試行地域)交通ニーズ把握のための住民グループインタビュー調査

----平成13年(2001年)9月13、25日

調査対象グループ

- ・小平駅南側地区グループ（高齢者5名、64才以下の主婦2名）
- ・一橋学園駅東側地区グループ（高齢者6名、64才以下の主婦3名）
- ・一橋学園駅・鷹の台駅間地区グループ（高齢者5名、64才以下の主婦4名）

主なインタビュー項目

- ・日頃の外出行動、移動に対する切実な願い
- ・より便利に気軽に出かけたい所
- ・既存の路線バスの評価
- ・新しいバス交通へのニーズ

運行基本計画検討のための住民グループインタビュー調査

----平成13年(2001年)12月20日

調査対象グループ

- ・小平駅・一橋学園駅間地区グループ(高齢者9名、64才以下の主婦4名)
- ・一橋学園駅・鷹の台駅間地区グループ(高齢者12名、64才以下の主婦6名)

主なインタビュー項目

- ・コミュニティバス運行計画試案に対する評価と意見
(起終点、ルート、運行時間帯、本数、運賃、車両、バス停等)
- ・コミュニティバスの利用意向

地域関係者ヒアリング調査

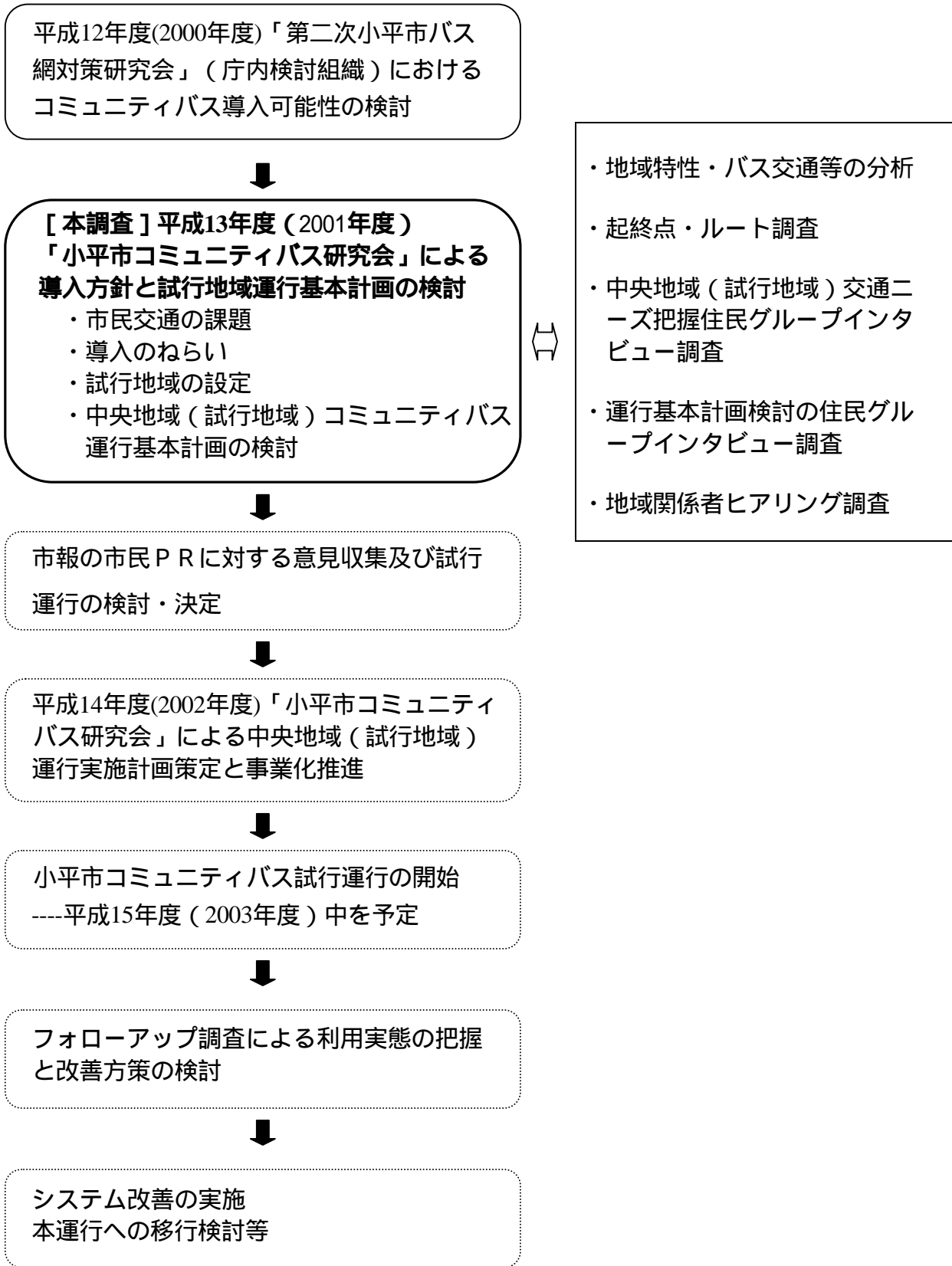
調査対象者

- ・運行予定ルート沿線の商店街
- ・JA東京むさし小平支店
- ・津田塾大学
- ・ルネこだいら

主なヒアリング項目

- ・コミュニティバスの運行に期待すること
- ・施設利用者、学生等のコミュニティバスの利用可能性について
- ・コミュニティバスとの連携及び支援について

小平市コミュニティバス導入の調査と具体化の手順



2 . 小平市の地域特性

* 出典名のないデータは小平市統計書

(1) 都市構造

市 域

1889年7村の合併、面積：20.46km²（東西約9km、南北約4km）

地 形

平坦（初めて開拓された所が小川村、地形が平坦なことから「小平」という名称になった）

土地の形状

青梅街道を軸に、南北に短冊型（農地形状による）

- ・東西方向に道路が少なく、移動がしにくい状況にある。

都市の形成

・玉川上水（1654年開通）の水を活用した新田開発（江戸時代）

・学園都市の開発（1925年頃～）

箱根土地会社による開発（住宅地開発と大学誘致）。

・軍事施設の立地（1940年～）

・日立製作所(1958年)とブリヂストン(1959年)の工場と社宅の進出

・住宅団地の立地（1960年代）

小平団地(1965年)は、日本住宅公団が近代的な住まい方を提案（ダイニングキッチンと設備、水洗トイレなど）した団地である。

土地利用

「住宅、大学、大工場、農地」の構成

・住 宅：都心への通勤者が多い（団地の戸数は全住宅の1割で、高齢化している）。

・大 学：学生数約1万人（戦前：津田塾大学、一橋大学、戦後：白梅学園短期大学、武蔵野美術大学、嘉悦大学、文化女子大学）。

この他、朝鮮大学校、国土交通省国土交通大学校、警察学校、専門学校などがある。

・大 工 場：研究と開発、ハイテク部品製造などへ移行。

・農 地：街道沿いの宅地の内側にある。

・緑が多い：玉川上水、野火止用水、グリーンロード、屋敷森、企業のグラウンドなど。

・そ の 他：石神井川の源流、鈴木遺跡など。

鉄 道

5線7駅が市内にあるが、鉄道が市域を分断している

・西武国分寺線：小川駅 / 1894年開通、鷹の台駅 / 1948年開通

川越などへの絹布等の輸送から旅客へ

・西武新宿線：花小金井駅・小平駅 / 1927年開通

東京区部への通勤

- ・西武多摩湖線：一橋学園駅・青梅街道駅 / 1928年開通
一橋学園の住宅開発へのアクセス
- ・西武拝島線：小川駅 / 1950年開通
東大和への軍事輸送から旅客へ
- ・JR武蔵野線(地下)：新小平駅 / 1973年開通
貨物輸送から旅客と貨物へ

バス交通

5事業者・50系統が市内を通っている：平成12年(2000年)5月

- ・西武バス(37系統)、立川バス(6系統)、京王バス(2系統)、関東バス(2系統)、都バス(3系統)のバス路線がある。

バス交通の不便な地域が存在している

(バス停から200m以遠、本数が片道1日100本未満とした場合)

バス路線は、南北方向が多く(立川駅、国分寺駅、武蔵小金井駅へ)、東西方向が少ない

*バス交通で改善してほしいこと(小平市政に関する世論調査：2000年7月)

- ・運行間隔が25.5%、運行コースが23.0%、時間の正確性が13.6%、運賃が6.3%、バス停の増設が5.1%、運行時間帯が4.4%である。

(2)人口と高齢化

現在人口

平成13年(2001年)4月1日の人口は「175,567人」である

- ・世帯数75,812
- ・世帯人員2.32人

人口推移

1940年(国勢調査)の8,674人から、1975年(国勢調査)の156,181人へ大幅に増加した

近年は、年平均1%弱の微増傾向にある

高齢化

小平市の平成13年(2001年)4月1日の高齢化率は15.1%(26,586人)であり、高齢社会を迎えている。

- ・高齢化率の高い地区は20%を超えている(津田町21.3%、中島町20.9%、小川西町20.5%、美園町20.3%)。
- ・住宅団地は比較的高齢化率が高い。
- ・平成27年(2015年)の高齢化率は、21.2%(38,451人)になるものと予想されている(東京都年令別人口：平成12年版統計書)。

*：WHO(世界保健機構)では、65才以上の高齢者数が7%以上を高齡化社会、14%以上を高齡社会と定義している。

昼間人口

昼間の市内人口は、150,473人（1995年：国勢調査）であり、夜間人口の87.1%とかなり多く、増加傾向にある

- ・昼間人口は、1975年の136,165人から、1995年の150,473人へと、20年間に、14,308人増加している。今後も、昼間人口は高齢者が増加することなどから、増加が予想される。

（3）市民生活

生活圏

駅を中心とした生活圏で暮らしている

市内に市民が集まれる賑わいの拠点がない

- ・市内に買物、飲食、娯楽、銀行、情報などが集積している場所が少ない。

市内の東西間の移動がしにくい

- ・土地の形状が南北方向の短冊型のため東西間の道路整備が遅れている。

買物

買回品の購入は、半日で済ませられる「国分寺、立川、吉祥寺」などが多い

- ・新宿は1日がかかりになる。
- ・交通手段は、高齢者が電車、ファミリー層と若者が車という傾向にある。
- ・時間帯によっては電車は本数が少なく、乗り換えのため時間がかかる。

*** 吉祥寺への車利用：2000年12月調査（2000年度吉祥寺駅周辺交通円滑化方策調査）**

- ・小平市民の買物P & Rのムーパーク利用割合が6.6%（第5位）。
- ・吉祥寺のデパート駐車場利用割合が4.2%（第8位）。

日用品は、自宅や最寄駅周辺の商店街、スーパー、ショッピングセンターなどへ行っている

*** 市内のショッピングセンター**

- ・花小金井駅前（西友）、小平駅前（西友）、八坂駅前（ダイエー）。

*** 日用品類の買物先（小平市政に関する世論調査：2000年7月）**

- ・自宅周辺が63.3%、市内の最寄駅周辺が17.0%である。

*** 買物の交通手段で困ること（小平市政に関する世論調査：2000年7月）**

- ・危険な道を通るが11.4%、目的地までの距離が遠いが10.8%、駐車場がないが10.6%困ることはないが45.2%である。

通院

公立昭和病院へ通院している人が多いが、駅から遠い、青梅街道の踏切渋滞などのため、通院交通が不便な状況にある

- ・公立昭和病院の平成11年度(1999年度)の1日平均外来患者数は、約1,900人（年間451,218人）であり、その内、小平市民は約700人である。
- ・昭和病院は、駅から遠く、バス交通も不便なため、車での通院、車による送迎

が多い。駐車場は約500台あるが、青梅街道の踏切渋滞などのため、車でのアクセスには時間がかかる。

市内には、南台病院、緑成会病院、一橋病院、多摩済生病院などの総合病院がある

小児科（55ヶ所）、小児歯科（25ヶ所）が多く、子育てに安心感がある

* 市内で最も通院する病院（小平市政に関する世論調査：2000年7月）

・ 公立昭和病院が28.7%、緑成会病院が9.0%、南台病院が2.0%である。

* 通院の交通手段で困ること（小平市政に関する世論調査：2000年7月）

・ 目的地までの距離が遠いが16.6%、目的地へ行くバスがないが8.5%、駐車場がないが8.3%、困ることはないが38.7%である。

公共施設の利用状況

市役所、図書館、総合体育館、ルネこだいら、公民館、地域センターなどの利用者が多い

ルネこだいら(市民文化会館：小平駅近接)までの交通機関が充実していない地域がある

【1日平均の利用：平成11年（1999年）】

- ・ 市役所（本庁の窓口取扱件数） 970件（年間件数 / 245日）
- ・ 総合体育館 969人（年間利用者数 / 343日）
- ・ ルネこだいら 910人（年間利用者数 / 335日）
- ・ 地域センター（16ヶ所） 1,873人（年間利用者数 / 336日）
- ・ 公民館（9ヶ所） 1,649人（年間利用者数 / 296日）
- ・ 図書館 1,418人（年間利用者数 / 280日）

* 最もよく利用する公共施設（小平市政に関する世論調査：2000年7月）

・ 市役所が21.0%、地区図書館が14.2%、中央図書館が10.0%、東部出張所が9.0%、地区公民館が5.9%、西部出張所が5.1%、総合体育館が4.4%である。

市民の市内移動

通勤・通学及びコミュニティ活動などは、車や自転車に依存している

・ 平成11年(1999年)の乗用車と軽四輪自動車の合計保有台数は、58,472台（1世帯当たり0.8台）である。

「駅まで遠い地域がある、本数が少ない、乗り換えがある、降りてからも遠い」など交通機関は必ずしも便利とはいえない

昼間人口の増加傾向などから、市民の市内移動も多くなると考えられる

・ 市民の市内への通勤者数は、30,127人（*）で、就業者総数(87,076人)の34.6%に当たる（1995年国勢調査、15才以上）。

*：自宅外就業者が22,658人、自宅就業者が7,469人である。

・ 市民の市内への通学者数は、6,361人で、通学者総数(17,690人)の36.0%に当たる（1995年国勢調査、15才以上）。

通 勤（市外へ、市外から）

- ・市民の市外への通勤者数は、56,949人であり、そのうち東京都区部へが52.2%、東京都市部へが40.0%などである（1995年国勢調査、15才以上）。
- ・市外から小平市への通勤者数は、30,075人であり、そのうち東京都市部からが67.6%、他県からが22.4%などである（1995年国勢調査、15才以上）。

通 学（市外へ、市外から）

- ・市民の市外への通学者数は、11,329人であり、そのうち東京都市部へが49.7%、東京都区部へが39.1%などである（1995年国勢調査、15才以上）。
- ・市外から小平市への通学者数は、15,703人であり、そのうち東京都市部からが50.1%、他県からが32.3%などである（1995年国勢調査、15才以上）。

* 通勤・通学の最寄駅（小平市政に関する世論調査：2000年7月）

- ・花小金井駅が18.6%、一橋学園駅が14.5%、小平駅が13.6%、国分寺駅が8.9%、小川駅が8.2%、鷹の台駅が8.0%、武蔵小金井駅が8.0%である。

* 通勤・通学の最初の交通手段（小平市政に関する世論調査：2000年7月）

- ・鉄道が53.6%、自転車が14.1%、車が13.3%、バスが8.7%である。

学生の移動

大学の最寄り駅と国分寺駅間など駅間移動のみで、街に出てこない

（市内に学生の集まる場所がない）

- ・「鷹の台駅、小川駅、花小金井駅」は、周辺に大学や高校などが多く、学生の乗降が多い。

青梅街道の渋滞

- ・西武新宿線の踏切、府中街道や小金井街道との交差点などが、朝夕にかなり渋滞する。

コミュニティバス導入に関連するデータ(コミュニティバスの安全・安心効果から)

交通安全への期待効果

- ・人身事故件数は増加傾向にあり、平成11年(1999年)は836件である。
- ・高齢者や自転車の事故も増加傾向にあり、平成11年(1999年)でそれぞれ124件、316件である。

夜間の女性のひとり歩きなどの安全の確保

- ・刑法犯発生件数は増加傾向にあり、平成11年(1999年)で2,480件である。

福祉交通との調整

- ・身体障害者手帳交付数は増加傾向にあり、平成11年(1999年)で3,851人（人口の2.3%）である。

「小平市政に関する世論調査」による新しいバス交通へのニーズ

アンケート調査：平成12年(2000年)7月

バス交通で行きたい場所は、「駅、病院、市役所」という声が多い。

〔循環バス等が運行された場合の最も行きたい場所〕

・ 駅	24.0%	・ グリーンロード	5.0%
・ 病院	10.3%	・ 商業施設	4.2%
・ 市役所	9.2%	・ ルネこだいら	3.9%
・ 図書館	6.3%	・ 公園	2.4%
・ 中央公園	5.6%	・ 公民館	2.2%

〔同60才以上男性の回答〕

・ 駅	17.2%
・ 病院	13.8%
・ 市役所	11.0%
・ 図書館	6.2%
・ 中央公園	6.2%

〔同60才以上女性の回答〕

・ 病院	18.1%
・ 駅	14.5%
・ 市役所	13.9%
・ グリーンロード	7.8%
・ 公民館	5.4%

3. 市民交通の課題

小平市の「市民交通（＊１）」の課題を、地域特性、小平市政に関する世論調査、小平市の福祉移送サービス（＊２）の分析などから、また、コミュニティバス試行地域で実施した住民グループインタビュー調査の結果から小平市に共通する事項を取り込み、以下のように整理した。

＊１：「市民交通」について

- ・ 「市民交通」を買物に行く交通、病院へ通う交通、会合に出かける交通、遊びに行く交通など、市民の日常生活に欠かせない「市民の移動手段」として位置付ける。
- ・ また、「市民の移動手段」が確保されなければ、特に高齢者や買物の荷物を持つ主婦などの移動制約者は病院や買物・用事に出かけにくくなり、日常生活に支障を来たすことになる。健康な方でも、行きたい所への交通がなければ行動が制限されることを意味する。一方、街や施設は、市民が出かけにくいことから賑わいを失い、また、地域経済が低迷する要因にもなる。

＊２：福祉移送サービスとコミュニティバスが車の両輪

- ・ コミュニティバスは、行政の新しい「交通サービス」として運行するものであるため、コミュニティバスと福祉移送サービスは車の両輪として位置付けることができる。コミュニティバスは、従来の交通システムを利用できない高

齢者などの移動制約者への交通サービスであり、「交通」としての機能性やサービスを阻害しない範囲で、福祉移送サービスに貢献することをめざしている。

- ・小平市では、ドア・ツー・ドアの多様な福祉移送サービスが実施されてきている。「国際障害者年(1981年)」をきっかけに、全国に先駆けたサービスが行われ、充実してきている。

(1) 高齢社会への対応

高齢社会を迎えて、高齢者や主婦などの移動制約者を出かけやすくする

- ・小平市の高齢化率は、平成13年(2001年)4月1日で15.1%(26,586人)と、WHO(世界保健機構)が高齢社会と定義する14%を超えている。今後、高齢化率はさらに高まり、平成27年(2015年)には高齢化率が21.2%(38,451人)になるものと予想されている(東京都年齢別人口：平成12年版統計書)。高齢者への外出支援は行政の新しいサービスとなりつつある。

(2) 昼間人口の増大傾向への対応

増大傾向にある昼間市民(住民、就業者、学生等)の市内移動をやすくする

- ・昼間人口は、1975年(国勢調査)の136,165人から、1995年(国勢調査)の150,473人へと、20年間に、14,308人増加している。今後も、昼間人口は高齢者が増加することなどから、増加が予想される。

(3) 東西方向の交通利便性の充実

南北方向の利便性は高いが東西方向の利便性が低いので、東西方向の交通を充実する

- ・市内には5線7駅の鉄道が通っている。しかし、ほとんどが南北方向であるため、東西方向の交通は不便な状況にある。
- ・バス交通は、5事業者50系統が市内を通っている。本数の多い行先は、立川駅、国分寺駅、武蔵小金井駅など南北方向であり、バス交通も東西方向の充実が求められている。

鉄道で分断された市域を、東西方向の交通の充実で連携を図る

- ・まちづくりの観点からみると、南北方向の5線の鉄道が市域を東西に分断している状況を改善するため、東西方向の交通の充実によって市域を連携させたいという要望がある。

(4) 路線バスの不便な地域の改善

市内のかなりの地域が不便な状況にあり、改善が求められている

- ・バス停から200m以遠、本数が片道100本未満(昼間1時間4本未満)とした場合、市内のかなりの地域がバス交通の不便な状況にある。

* バス交通の不便な地域とは

空白地域-----バス停・鉄道駅から200m以遠の地域を考える

以下の条件を踏まえて200m以遠と設定した

- ・高齡者路上追跡觀察調査、高齡者グループインタビュー調査において足腰の弱い高齡者は、歩行で「100mに1回程度の割合で休んでいる、休みたい」ということが明らかになっている。
- ・武蔵野市ムーバス東循環の利用実態調査では、バス停から200m以内の居住者が利用者の75%を占めている。

不便地域-----バスの本数が昼間の片道で1時間4本未満(1日片道100本未満)の地域を考える

- ・武蔵野市、杉並区などでは、沿線住民のグループインタビュー調査などから、バスの本数が昼間の片道で1時間4本未満(1日片道100本未満)の地域としている。

(5) 「バスで駅に出たい」という市民ニーズへの対応

「駅・バス停まで遠い、降りてからも遠い、本数が少ない」というバス交通の不便さの改善が求められている(小平市政に関する世論調査等の分析)

- ・買物、用事、通院、通勤、通学などで、バス交通が不便なため、自転車に依存せざるを得ないという状況があり、改善が求められている。

安全で安心できる移動手段が求められている

- ・人身事故件数、高齡者や自転車の事故は増加傾向にあり、また、犯罪発生件数も増加傾向にあることから、安全で安心できる移動手段が求められている。

(6) 交通の不便な病院や公共施設の利便性向上

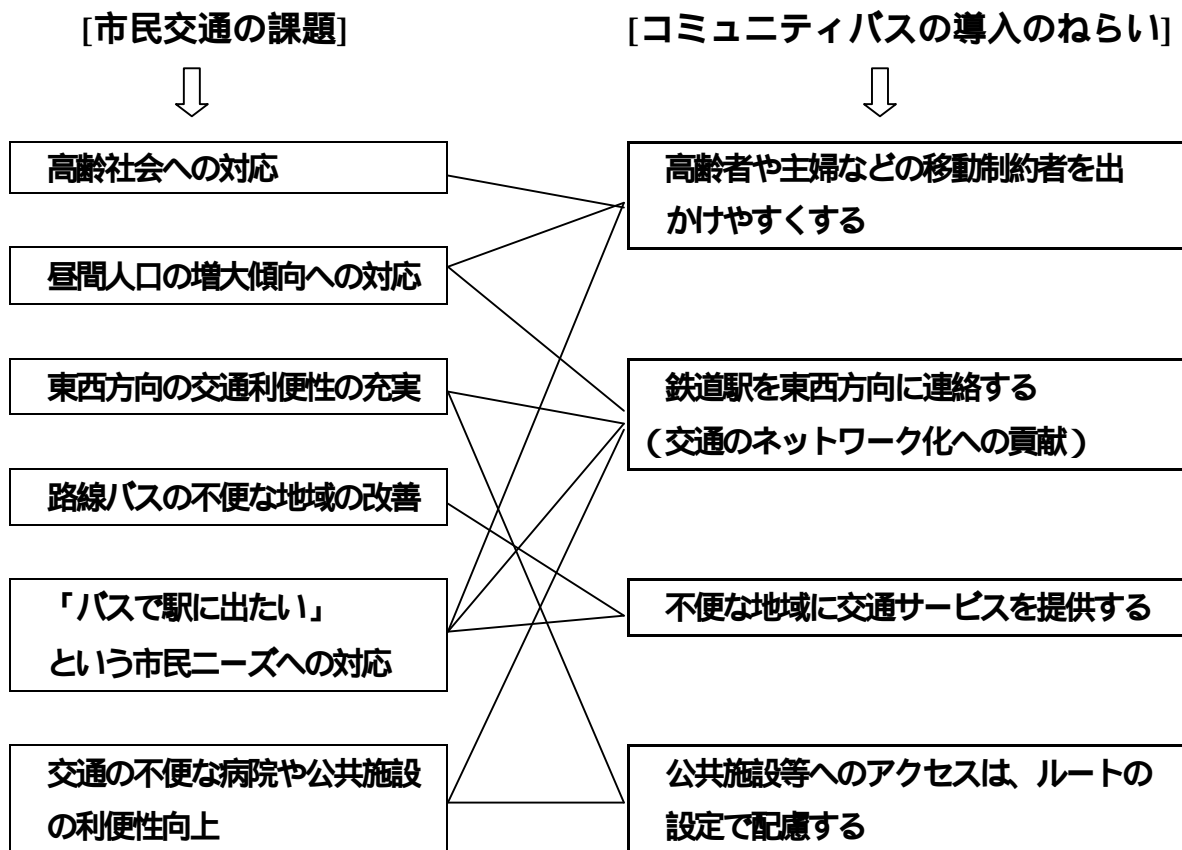
交通の不便な病院、市役所、ルネこだいら、図書館、中央公園などへのバス交通の充実が求められている

- ・小平市政に関する世論調査による「バス交通で行きたい場所」は、駅、病院、市役所、図書館、中央公園、グリーンロード、商業施設、ルネこだいらなどという順である。

4 . コミュニティバスの導入のねらい

市民交通の課題の改善策の1つとして、コミュニティバスの導入を図るが、コミュニティバス導入には、主に次のようなねらいが考えられる。また、コミュニティバスには、新しい交通システムとして、地域のコミュニティ活動や経済を活性化するなどの「まちづくりと交通の連携」を図ること、さらに、地域参加による町内会バスのような運営・維持をめざすことなども効果として期待されている。

(1) 市民交通の課題の改善に対する導入のねらい



高年齢者や主婦などの移動制約者を出かけやすくする

- ・高年齢社会の到来による新しい移動手段として、また、増加傾向にある昼間市民への移動サービスとしての対応なども考え、車を使えない、使いにくい高年齢者や主婦などの移動制約者の外出をしやすくする。

鉄道駅を東西方向に連絡する（交通のネットワーク化への貢献）

- ・市内には鉄道駅が7駅あるため、これらの駅を東西方向にコミュニティバスで連絡して、東西方向の交通を充実させ、交通のネットワーク化に貢献する。また、東西に鉄道で分断された市域の連携も図る。駅間のルートは、バス交通の不便な地域をできるだけ改善するように努める。

不便な地域に交通サービスを提供する

- ・コミュニティバスは、地域が求めている移動手段を実現するために、定員30人程度のマイクロバスでの運行を基本とし、従来の路線バスシステムでは道路幅が狭い、事業採算が合わないなどで交通サービスが及び難い地域の交通改善をめざすものである。なお、マイクロバスの入れない地域などでは、他のシステムの検討が必要となる。

公共施設等へのアクセスは、ルートの設定で配慮する

- ・コミュニティバスは、バス交通の不便な地域を改善する、鉄道駅を東西方向に連絡する、高齢者や主婦などの移動制約者を出かけやすくする、という市民交通の基本的な課題を改善することを主目的にしている。そこで、公共施設等へのアクセスについては、ルート設定の際に、道路条件、ダイヤや運行の効率などを総合的に検討して、できるだけアクセスするように努める。

(2) まちづくりとの連携を図る

コミュニティや地域経済の活発化

- ・コミュニティバスは、市民の移動を容易にするため、交流を活発にする、商店街の振興等の地域経済の活性化に寄与する、高齢者が元気になることで福祉サービスコストを軽減できるなどの効果が期待できる。

市民の集まれる場所の検討との連携

- ・「市内に市民の集まれる場所がない」というまちづくりの課題があるが、コミュニティバスの導入と関連して検討する。

安全で安心できる「動くカプセル」としての効果

- ・コミュニティバスは、高齢者や女性等の移動において、安全で安心できる「動くカプセル」として、交通安全性や防犯性を高める効果が期待される。

新しい行政サービス「動く公共施設」としての検討

- ・障害者などの福祉移送サービスは年々充実してきているが、元気な高齢者や小さな子ども連れの主婦、公共交通不便地域の市民などにとっての交通サービスは十分とは言えない。外出の移動では、誰もが気軽に利用できる交通サービスは欠かせないものとなってきている。また、高齢社会への進展により、移動制約者の増大が予測される。
- ・移動制約者が気軽に出かけられる環境づくりを進めることは、交流などによってコミュニケーションが活性化する、買物などによる商業活動も活発になる、外出によって高齢者は健康を維持でき福祉サービスのコストを抑制するなどの効果がある。公共交通は、新しい行政サービス「動く公共施設」として見直されようとしている。

(3) 地域の参加による運営・維持をめざす

- ・コミュニティバスは、地域の移動困難性などを改善する効果に加えて、コミュニティ＝地域（市民、事業者、行政）の参加による運営・維持をめざす必要がある。

＊地域参加による運行・維持は、東京・武蔵野市や三重・鈴鹿市等で、大型店の店舗入口へのバス停設置、バス停の屋根やベンチの設置、回数券の裏への広告、貸し傘の提供、買物のパーク・アンド・バスライドへの活用などが行われている。

5. 試行地域の設定

(1) 導入は1地域での運行から始める

- ・小平市は、コミュニティバスの導入が初めてであるので、小平市に合ったオーダーメイドのシステム構築とその検証、導入効果の把握などを具体的に見極めるため、1地域での運行を行う。
- ・運行により、導入効果があると評価された場合、システムの改善などを行い、運行を継続する。

(2) 試行地域の設定

設定の方法

- ・コミュニティバスの導入の主なねらいである「バス交通の不便な地域を改善する」、「鉄道駅を東西方向に連絡する」、「高齢者や主婦などの移動制約者を出かけやすくする」ということを基本にして試行地域を設定する。
- ・まず、バス交通の不便な地域において、「鉄道駅を東西に連絡することを前提に地域区分」を行う。
- ・次にこれらの区分された地域の中から、コミュニティバスの試行地域にふさわしいと思われる地域を検討し、試行地域を設定する。

バス交通の不便な地域

- ・花小金井南町、鈴木町、回田町、上水南町など、他の地域に比較してバス交通の便利な地域が部分的に存在するが、これら以外の市内の大部分の地域はバス交通が不便な状況にある。 P38「公共交通不便・空白地域図」参照

バス交通の不便な地域における「東西方向の交通を前提とした地域区分」

- ・次の5地域で区分される。 P39「バス交通不便地域の地域区分図」参照

A地域-----西武国分寺線「小川駅」と西武拝島線「東大和市駅」の間の地域

B地域-----西武国分寺線「鷹の台駅」と西武拝島線「東大和市駅」の間の地域

C地域-----西武新宿線「小平駅」と西武国分寺線「小川駅」の間の地域

D地域-----西武新宿線「小平駅」と西武国分寺線「鷹の台駅」の間の地域

E地域-----西武新宿線「花小金井駅」と西武新宿線「小平駅」の間の地域

5 地域の人口・高齢者数等

- ・地域別の人口や高齢者数、主な施設、特徴等は次の通りである。特にD地域は、地域人口、高齢者が最も多く、また、高齢化率、人口密度も最も高い。

P40「人口密度図」参照

地域別の特徴

- ・地域人口----- 1番多い：D地域、2番目に多い：C地域
- ・高齢者数----- 1番多い：D地域、2番目に多い：E地域
- ・高齢化率----- 1番高い：D地域、2番目に高い：A地域
- ・人口密度----- 1番高い：D地域、2番目に高い：A地域

地域別の人口・高齢者数等

平成13年(2001年)4月1日

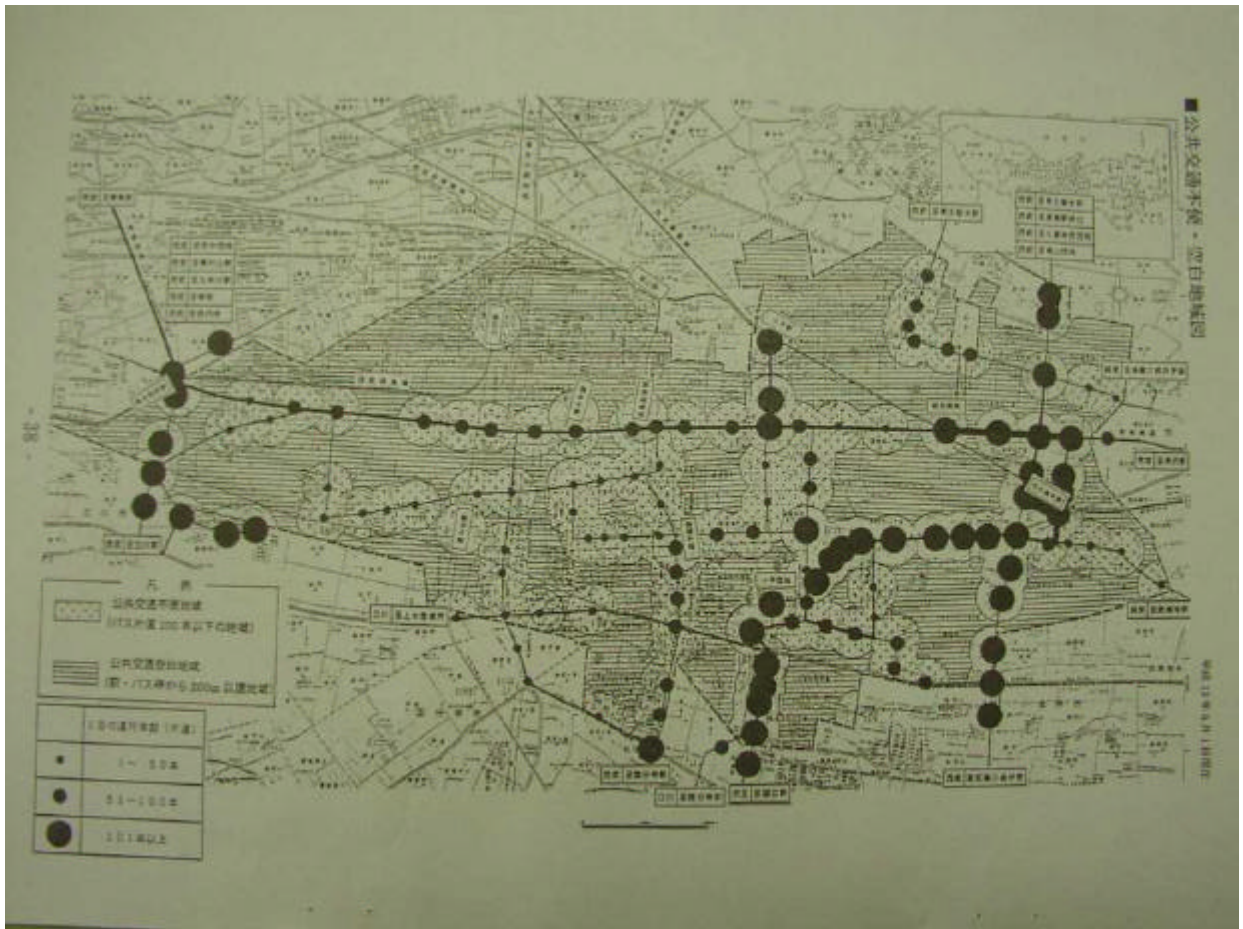
地 域	人 口 (人)	高齢者数 (人)	高齢化率 (%)	人口密度 (人/km ²)	主な施設等
A地域 小川西町、栄町	11,852	2,090	17.6	10,650	駅前商店街
B地域 小川町一丁目、 上水新町、たかの台、 中島町	25,115	3,675	14.6	7,363	駅前商店街 中央公園
C地域 小川東町、小川町二 丁目、仲町、 美園町一丁目	27,717	3,891	14.0	8,224	駅前商店街 ルネこだいら 市役所
D地域 津田町、学園西町、 学園東町、喜平町三丁目、 仲町、美園町一丁目	41,756	7,406	17.7	12,671	駅前商店街 ルネこだいら 中央公園
E地域 花小金井、大沼町、 美園町二・三丁目	27,001	4,375	16.2	7,465	駅前商店街 ルネこだいら 公立昭和病院
小平市	175,567	26,566	15.1	8,581	

試行地域は「D地域」を設定する

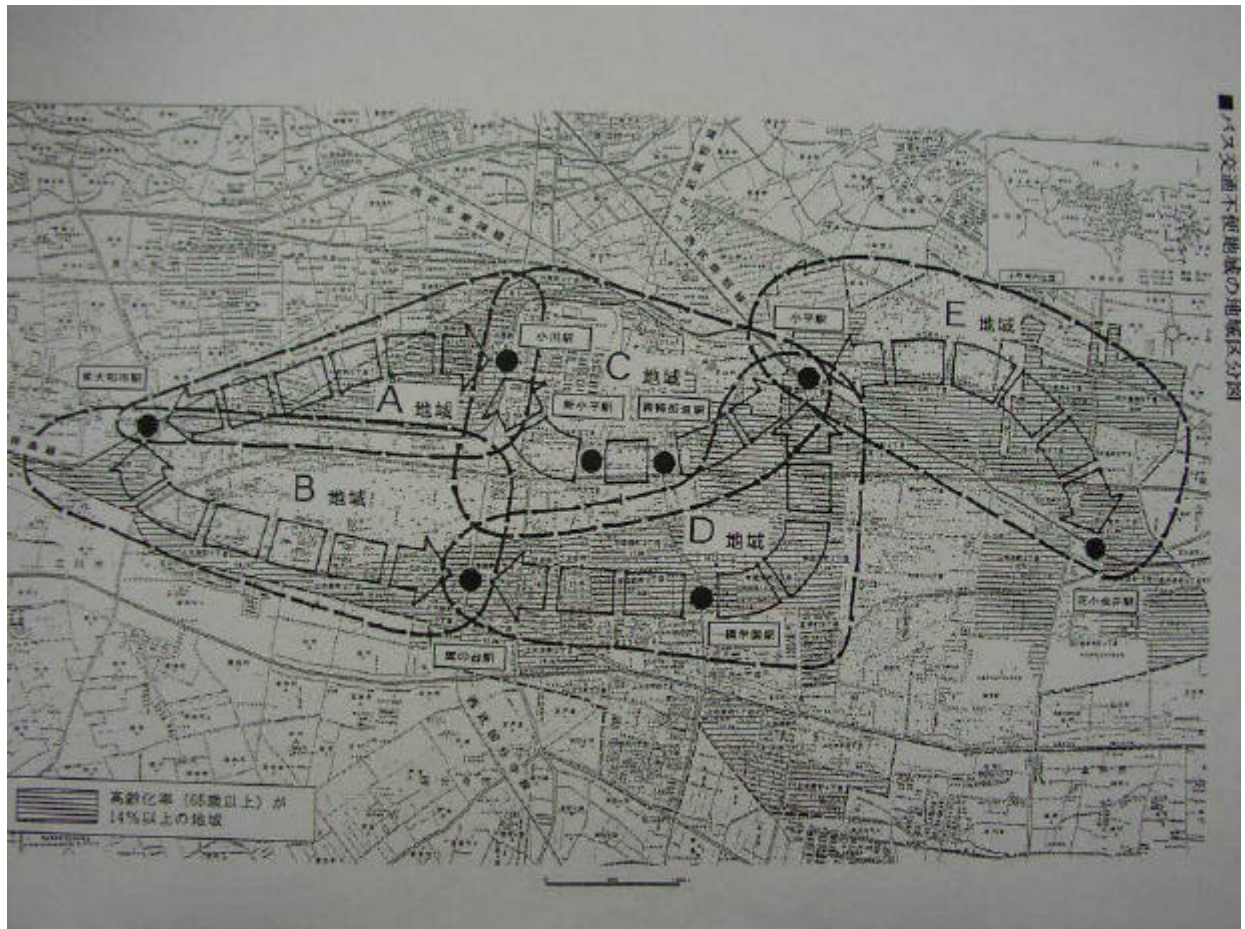
- ・小平市コミュニティバスの試行地域は、導入のねらいから、高齢化率が高い、高齢者が多い、人口が多く人口密度が高い(多くの市民の利用が期待できる)ことを基本に考えて、「D地域」を設定する。
- ・D地域には、新宿や都心に出るのに便利な西武新宿線の小平駅があり、交通のネットワーク機能を高められる利点がある。

- ・小平市には、「市内に市民の集まることができる場所がない」というまちづくりの課題がある。D地域には、小平市で最も充実した商店街や飲食店が一橋学園駅の駅前地区にあるので、コミュニティバスの運行によって交通利便性が向上し、ここが小平市の賑わいの中心拠点に育って行くことを期待できるからでもある。
- ・D地域以外にも、例えば、C・D地域への導入、A地域への導入なども考えられるが、この運行を契機としてコミュニティバスの充実・展開を図ることが求められていることから、より多くの市民の利用が期待できるD地域を試行地域として設定することとした。

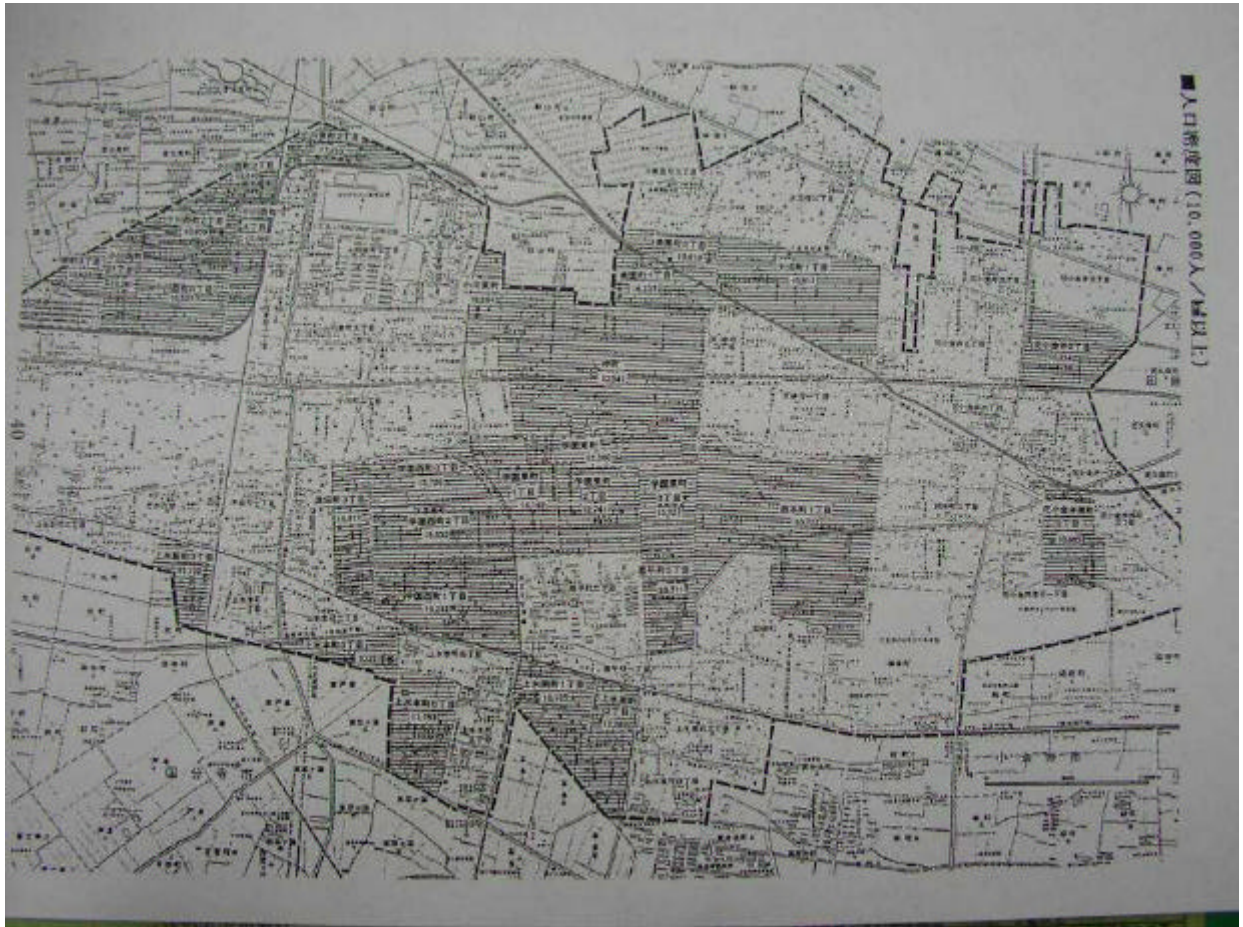
公共交通不便・空白地域図



バス交通不便地域の地域区分図



人口密度図 (10,000人 / km²以上)



6. 中央地域（試行地域）コミュニティバス運行基本計画

* 試行地域として設定した「D地域」は、小平市の中央部に当たるので、「中央地域」という名称で呼ぶことにする。

* 中央地域の概況-----平成13年(2001年)4月1日

- ・ エリア：津田町、学園西町、学園東町、喜平町三丁目、仲町、美園町一丁目
- ・ 地域人口：41,756人、
- ・ 高齢化率：17.7%（高齢者数：7,406人）

（1）運行の方針

市民交通課題の改善を図る

- ・ 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かけやすくする。
- ・ 鉄道駅を東西方向に連絡する「小平駅～一橋学園駅～鷹の台駅」を基本にする。

信頼される、利用しやすいバス交通をめざす

- ・ 公共交通として、高齢者などが利用しやすければ、市民だれもが利用しやすいというユニバーサルデザインの考え方を基本にして、ルート、運行方法（運行時間帯、本数、ダイヤ、運賃）、車両、バス停を計画する。
- ・ バス交通の潜在需要を掘り起こせる魅力のあるコミュニティバスのシステムを開発する。
- ・ 定時運行を確保するため、渋滞する道路や交差点などを避けたルートにする。
 - * 高齢者や主婦は、路線バスについて「バス停が遠い、遅れるので信頼性に欠ける、本数が少ない、日中や休日に本数が少なくなる、運賃が高い、目的地へは乗り継ぎが必要である、乗降ステップが高い」など、よいイメージを持っていない（住民グループインタビュー調査）。
 - * 武蔵野市ムーバス東循環の利用理由のベスト3は、バス停が近い（80%）、運賃が安い（75%）、定刻通りに来る（58%）である（1996年3月武蔵野市ムーバスフォローアップ調査・利用者アンケート調査結果）。

まちづくりとの連携を図る

- ・ 商店街へのアクセスの利便性を高める。
- ・ 公共施設等へのアクセスの利便性を高めることにも配慮する。
- ・ 市民（住民、就業者、学生）が集まって楽しめる場所の育成、地場産業の振興などに貢献する。

既存路線バスとの競合（サービスの重複）をできるだけ避ける

- ・ 既存路線バスのルートとの重複をできるだけ避ける。
- ・ 既存バスの利用客を奪うのではなく、バスを利用したくてもできない、バス離れた利用者呼び戻すという潜在利用者を喚起することをめざす。コミュニティバス運行による路線バスのサービス低下を招かないことに留意する。

運行の維持・継続をめざす

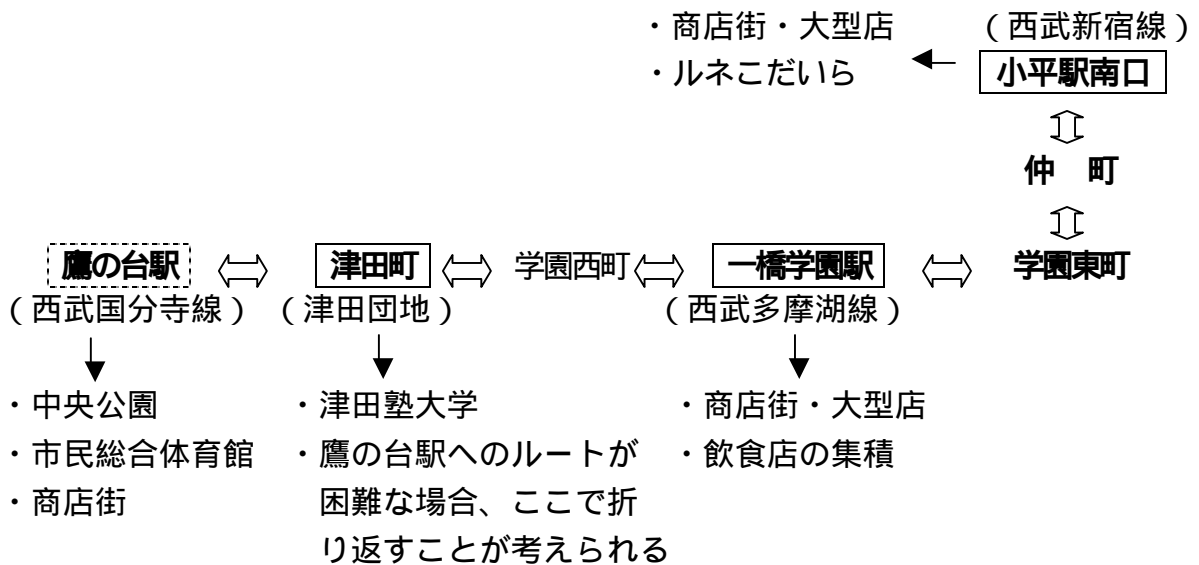
- ・運行は維持・継続をめざすが、その場合、コミュニティバスの導入効果が問われ、その指標の1つとして利用者数が使われることになる。利用者数は、わかりやすく説明しやすい指標であるので、できるだけ多くの利用者を期待できる運行ルートを設定する。

誰もが利用できるバス交通とする

- ・市民交通課題の改善から、高齢者や主婦等の移動制約者を主な利用対象者として計画するが、誰もが利用できるバス交通として運行する。

(2) 運行ルートの設定

運行ルートの基本型



運行距離と所要時間

- ・小平駅南口～津田団地-----片道約4km、片道約24分(時速10km)
- ・小平駅南口～鷹の台駅-----片道約5km、片道約30分(時速10km)

* 武蔵野市ムーバス東循環路線は時速10km

起終点

起 点

小平駅南口

- ・乗降バス停(駅エレベーター前)、時間調整場所を確保できる。

*小平駅について(住民グループインタビュー調査)

- ・小平駅は、新宿へ行くのに、中央線より早いし、安い。また、新宿へは吉祥寺へ行くより早く行ける。
- ・小平駅は、エレベーターとエスカレーターがあり、高齢者が利用しやすい駅である。

終 点

終点は、鷹の台駅付近案と津田団地案が考えられるが、平成15年度中に運行を開始できることを前提に、関係者との調整などを検討して終点を設定する。なお、津田団地を終点とした場合、現状の道路を利用できるので、15年度中の運行は可能である。

鷹の台駅付近を終点とする案（走行路改善や関係者調整等が課題）

コミュニティバスの導入のねらいの1つとして、「鉄道駅を東西方向に連絡する」ことが挙げられているので、鷹の台駅あるいはその近くを終点にすることが望ましい。その場合、終点は、鷹の台駅西口、中央公園駐車場、中央公園周遊路などが考えられるが、それぞれ次のような課題や問題点がある。

- ・鷹の台駅西口を終点にするには、たかの街道から駅西口へのアクセス道路の改善などが必要であり、時間がかかる。
- ・中央公園駐車場を終点にすると、道路混雑の激しい府中街道を通るため、定時運行を確保しにくくなる。特に、朝夕、雨天日などは定時運行を確保できない。
- ・中央公園周遊路を終点にするには、たかの街道から南下して中央公園にアクセスすることになるが、中央公園内における折返し空間の整備が必要となる。また、たかの街道は、府中街道を越える交差点の混雑の影響を受けるので、定時性の確保に課題が残る。
- ・中央公園周遊路を終点とする場合、津田塾大学の校内を通る案も考えられる。しかし、校内へのアクセス道路が狭いこと、大学は休日（土・日・祝祭日）及び夜間は閉門していることなどから困難な状況である。

津田団地を終点とする案（既存の道路空間を利用できる）

- ・既存の道路空間を利用してバスは折り返せるが、住民の希望する中央公園の総合体育館まで約800m、鷹の台駅までは約1,000mの距離がある。

* バスでよく行きたいと思う行き先（住民グループインタビュー調査）

一橋学園駅東側地区グループ

- ・小平駅、ルネこだいら、中央公園（総合体育館）、昭和病院

一橋学園駅・鷹の台駅間地区グループ

- ・小平駅、鷹の台駅、中央公園（総合体育館）

小平駅南側地区グループ

- ・中央公園（総合体育館）、市役所地区（市役所、福祉会館、健康センター）、小平駅、昭和病院、新小平駅

- * 中央公園（総合体育館）、ルネこだいら、市役所地区へのバスは、市の主要公共施設なので、行ってみたいという願望（出かけることは少ない）も入っている意見である。

運行ルート設定の留意点

「小平駅～一橋学園駅」の間は、よりバス交通の不便な「あかしあ通りから西側の地域」の改善を図る

- ・小平団地は、JR中央線（国分寺駅、武蔵小金井駅）、西武新宿線（花小金井駅、小平駅）、昭和病院、府中病院への路線バスがある。
- ・回田道沿いの地域は「小平駅～国分寺駅」の路線バスが増便され、交通利便性が向上している。
- ・コミュニティバスは、よりバス交通の不便なあかしあ通りから西側の地域へのルート設定を考える。

バス停が近くなるように、できるだけ住宅地の中を通るルートを考える

*住民グループインタビュー調査

- ・バス停まで歩いてもよいと思う時間と距離は、「3～5分以内、100～300m」という意見である。
- ・住宅地の中を、きめ細かく走るバスが欲しい。
- ・既存の路線バスが走っていない地域に走らせて欲しい。そうすれば、不便な地域の人が便利になる。
- ・仲町と学園東町の境界地域が、バス交通の不便な地域である。そのため、「一中通り」を走らせて欲しい。

日常の買物場所を通るルートを考える

*日常の買物場所（住民グループインタビュー調査）

一橋学園駅東側地区グループ

- ・一橋学園駅の学園坂商店会やサンデーマーケットへ、自転車か徒歩で行っている人が多い。この他、小平駅南口の西友、天神町のいなげやなどにも行っている。

一橋学園駅・鷹の台駅間地区グループ

- ・一橋学園駅の学園坂商店会やサンデーマーケットへ、学園西町のいなげやへ、自転車で行っている人が多い。この他、近くのサポーレ、JAの野菜や花の直売所（青梅街道駅の近く）などにも行っている。

わかりやすく、利用しやすいルートを考える

- ・ルートを覚えられるようなシンプルな形状のルートを基本にする。
- ・道路状況により、行きと帰りのルートが異なる場合は、往復運行であることから、ルートをできるだけ接近させる。

信頼性が高く、既存路線バスとできるだけ重複しないルートを考える

- ・定時運行を確保するため、渋滞する道路や交差点などを避けたルートにする。
- ・既存路線バスのルートとの重複をできるだけ避ける。

(3) 運行方法

運行時間帯

運行時間帯は「8:00～21:00」とする

平日も、休日も同じ時間帯で運行する

*利用する場合の運行時間帯（住民グループインタビュー調査）

- ・「8:00～18:00」であれば、通院、買物、用事などに利用できる。
- ・通院は、病院に8:30には着いていたい。
- ・18:00は、夕食の準備などに間に合う時間である。
- ・ルネこだいらの終演時刻、学習塾からの帰宅時刻などを考えると、終発は21:00まで欲しい。
- ・役員会（自治会等）の一次会の終わる時間は、21:00である。

運行間隔とダイヤ

15分間隔、または20分間隔（1時間3～4本）にする

ダイヤは、平日も休日も同じ、どの時間も同じ時刻にする

*「小平駅～津田団地」の場合の車両台数

- ・15分間隔：4台＋予備車1台
- ・20分間隔：3台＋予備車1台

*利用してもよいと思う本数（住民グループインタビュー調査）

一橋学園駅東側地区グループ

- ・「15分、20分間隔（1時間3～4本）」という意見である。
- ・目的地（病院等）が決まっていて、時刻表通りに来るなら「30分間隔」でもよい、という意見もある。

一橋学園駅・鷹の台駅間地区グループ

- ・バス停で待てる時間から「15分間隔程度（1時間4本程度）」ではないかと思われる。
- ・タクシー代を考えると、バス停で30分まで待てるという高齢者もいる。

*ダイヤについて（住民グループインタビュー調査）

- ・平日も休日も同じダイヤにして欲しい。
- ・どの時間も同じ時刻のダイヤにして欲しい。

運賃

大人も子供もワンコインの「1回100円」とする

未就学者は無料、シルバーパスは使えないこととする

回数券（11枚1,000円）を販売する

*利用してもよいと思う運賃（住民グループインタビュー調査）

- ・「1回100円」がおおよその意見である
- ・シルバーパスを使えなくても1回100円なら利用する、と考えている。
- ・路線バスの高いと思う運賃より安い運賃、時間が正確な電車より安い運賃にして欲しい、というのがほぼ共通した考え方である。

[次のような意見もある]

- ・ワンコイン、1回100円は、細かいお金を用意しなくてすみ便利だ。
- ・1回100円だと、時間コストを計算しないで乗れる。
- ・払えるとしたら片道120円(缶ジュースの値段)まで、100円なら手軽だなあと思う。
- ・片道100円でも往復すると200円になるので、自転車利用と較べて、利用するかどうか考えてしまう。
- ・家の近くまで来るなら片道200円でも喜んで利用する。
- ・市内を巡るバスで、運行を維持できる運賃として、200円でもよい。
- ・年間パスのようなものがあれば、いちいちお金を払う必要がなく便利である。

(4) 車両・バス停

車両

基本車両の選定

- ・住宅地の狭い道路にも入れるマイクロバスとする。
- ・乗降時間の短縮(定時運行の確保)、乗り降りのしやすさに配慮して、2ドアの車両にする。
- ・低公害の車両にする。
- ・交通バリアフリー法(*)に対応できる車両の導入が求められる。
* : 正式には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」である。平成12年(2000年)5月に成立し、法律の大部分は同年の11月に施行された。駅のエレベーターの設置、周辺の歩道整備、ノンステップバスの充実などを目的とした法律である。

車両の仕様

- ・低い乗降ステップ、握りやすい細い握り棒などの利用しやすい仕様にする。
- ・車内での会話が弾む座席配置、車内から景色が見やすいなどの仕様にする。

車両のデザイン

- ・車両は、コミュニティバスのシステムの最終の形として市民の前に現れるものであることから既存バスのイメージを一新し、また、走るものであることを意識したデザインをほどこす。
- ・外観は、小平市や運行地域の街並みなどに合ったデザインとする。また、「遠くから一目でわかり、近づけば乗ってみたいくなる」という市民をひきつける力を持ったデザインにする。
- ・車内は、親しみやすく落ち着いた雰囲気のある「リッチ感」のあるデザインとする。

バス停

設置方針

- ・バス停は、利用しやすいように200m間隔を基本に配置する。
- ・安全に待てる、沿道住民の迷惑にならない場所に設置する。

表示とデザイン

- ・道路と直角になる面を設けるなど、バス停の位置をわかりやすくする。
- ・名称に加えて番号などを付け、乗り降りするバス停をわかりやすくする。
- ・時刻表やルート図を、わかりやすく表示する。
- ・車両と一体となったデザインにする。
- ・夜間運行への対応として、バス停は街灯のある付近への設置を考慮し、また、バス停の照明なども検討する。

(5) 地域支援及びまちづくりとの連携

市民の集まることのできる場所の検討との連携

小平市には、「市内に市民の集まれる場所がない」というまちづくりの課題がある。そこで、コミュニティバスの導入と関連づけて、また、地場産業の振興に寄与できることを考えて、「小平地場産物市場（仮称）」の開設などを検討する。

「小平地場産物市場（仮称）」の開設の提案

～100円バスに乗って、100円市場で買物をする～

- ・小平市の特徴である「農業」などを活かした「地場産物市場」を、ルート沿線に、農家や農協、商工会などに協力を求めて開設する。
- ・コミュニティバスの導入、すなわち、交通が地場産物の地場消費、市民と農家の交流促進に寄与するという効果も期待する。
- ・コミュニティバス導入に対する地域支援の1つとしても考える。

*住民グループインタビュー調査

- ・JAの野菜と花の直売所（青梅街道駅の近く）や農家から野菜を購入している人もいる。

昭和病院までの交通機関の検討

「小平駅～昭和病院」間の交通機関の運行を検討する

- ・「小平駅北口～大沼町～昭和病院」という、青梅街道の踏切渋滞を避けたルートへの交通機関の運行を、昭和病院やバス事業者等に協力を求めるなどして検討を進める。
- ・小平駅は、エレベーター、上り下りのエスカレーターが設置されているので、中央地域コミュニティバスから乗り継げれば、昭和病院への通院や見舞いがしやすくなる。

*住民グループインタビュー調査

- ・「小平駅～昭和病院」に、無料のマイクロバスを運行して欲しい。このバスが出来れば、小平駅でバスを乗り継いで行けるので便利になる。

地域支援の検討

コミュニティバスは、地域の移動困難性などを改善する効果に加えて、コミュニティ＝地域（市民、事業者、行政）の参加による運営・維持をめざす。

商店街・大型店による支援の検討

- ・回数券の裏面の広告
- ・貸し傘の提供
- ・回数券の販売、けやきスタンプの景品
- ・買物に対する回数券のサービス等
- ・バス停の屋根やベンチの設置・管理等

地域住民による支援の検討

- ・バス停のタバコの吸い殻等の清掃
- ・バス停の屋根やベンチの設置・管理等

*住民グループインタビュー調査

- ・市民は暖かい期待を持って、市民が移動しやすい環境の実現を望んでいる。
- ・市民参加を促し、小平市はよい「まち」だと思えるようなバスをつくって欲しい。
- ・小平市民が、一生懸命に育てるコミュニティバスになるとよい。

* 地域参加による運行・維持は、東京・武蔵野市や三重・鈴鹿市等で、大型店の店舗入口へのバス停設置、バス停の屋根やベンチの設置、回数券の裏面への広告、貸し傘の提供、買物のパーク・アンド・バスライドへの活用などが行われている。

(6) 事業化に向けて

事業スケジュール

小平市コミュニティバスの運行は、平成15年度(2003年度)中の開始をめざすが、今後、次のような事業スケジュールにより具体化を図る。

運行は、システムの改善、地域支援の活発化、まちづくりとの連携などを図りながら継続をめざす。

平成14年度(2002年度)

- ・実施計画の策定
- ・車両とバス停の基本デザイン
- ・事業採算性の検討
- ・事業者、関係者の調整
- ・地域支援及びまちづくりとの連携の検討

平成15年度(2003年度)

- ・事業者・関係者の調整
- ・住民説明会の開催
- ・事業許可等の申請
- ・車両の確保
- ・事業費の検討
- ・バス停の設置と走行空間の改善

- ・地域支援及びまちづくりとの連携の具体化
- ・愛称募集・P R
- ・デモ走行・式典・運行開始：平成15年度(2003年度)中を予定

運行後

- ・フォローアップ調査（利用実態の把握、評価、改善方策の検討）

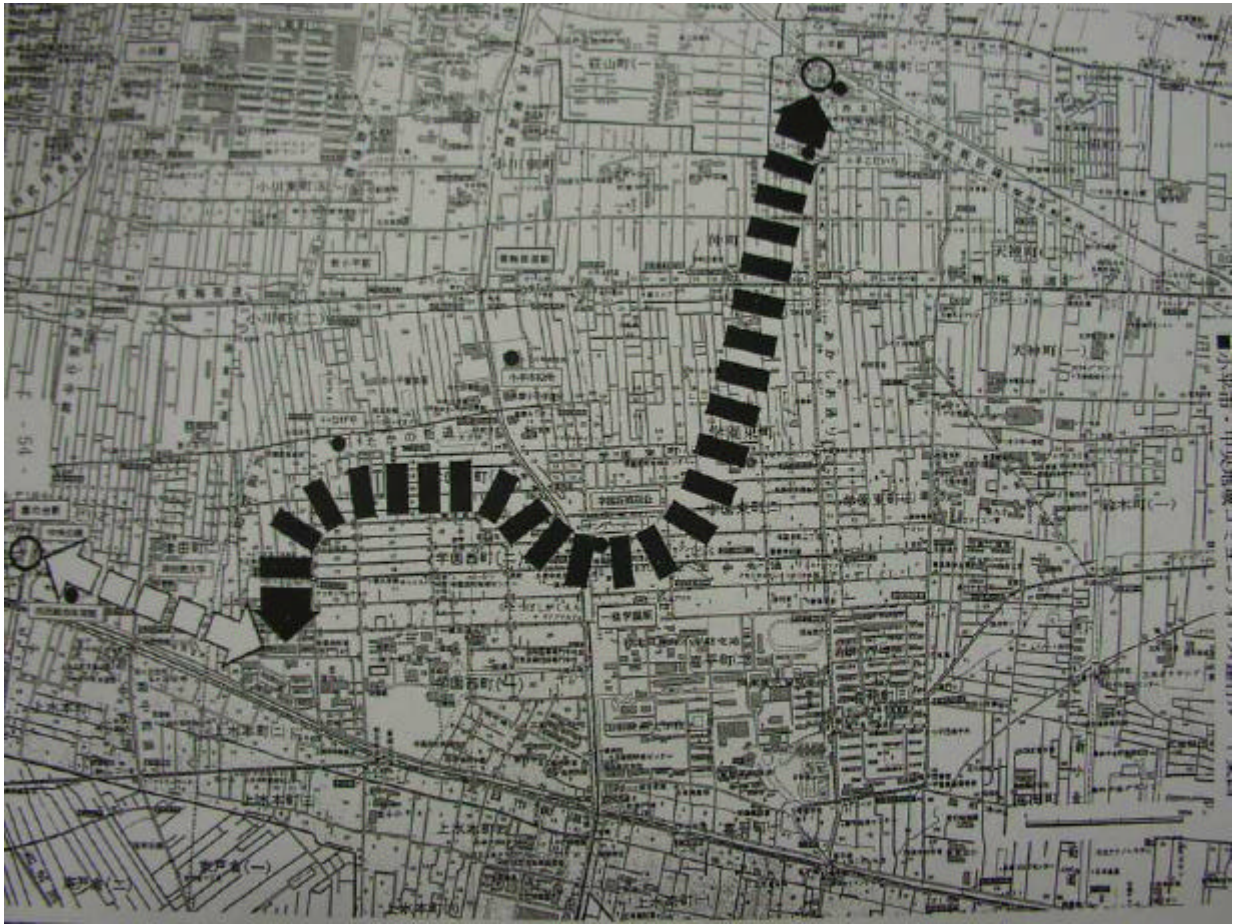
事業費のめやす

運行計画は検討段階であり、不確定要素が多いのでおおよその事業費を検討した。1時間3本の運行とした場合、運行経費は年間6～7千万円程度かかるものと思われる。

収入は運賃などで年間3～4千万円程度を見込めると想定すると、市の負担は年間3千万円程度になるものと思われる。

また、運行経費の他に、1時間3本の運行とした場合には車両が4台（予備車1台含む）の購入費用や、バス停等の整備費用なども必要となる。

小平市・中央地域コミュニティバス運行ルート案図



7. 運行の実施に向けた検討項目

運行の事業化推進に向けて、試行地域における「運行基本計画検討のための住民グループインタビュー調査」、「地域関係者ヒアリング調査」を実施した。その調査結果の分析などから、次年度に予定している実施計画の策定に向けた検討項目を整理した。

(1) 運行基本計画などについて

コミュニティバスの早期運行

「バス交通が不便なので早く走らせて欲しい」という意見が多い

- ・バス停が遠い、本数が少ないなどでバスを利用しにくい。
- ・駅や商店街などへ、歩くには遠いがタクシーはもったいないなどから、家に引きこもりがちになっている。
- ・若い頃はどの駅にも10分程度で出られたが、歳をとって15分から20分かかるようになった。

「車や自転車が使えない、使いにくいので早く走らせて欲しい」という意見が多い

- ・車を使えないので自転車で出かけるしかないが、青梅街道など走るのに危ない所が多い。
- ・自転車で転んでから乗れなくなり、出かけにくくなった。
- ・妊娠中や幼児を連れている時は、買物や通院などに自転車を使いにくい。
- ・眼科への通院には自転車が使えない。
- ・自転車は、雨の日や荷物がある時は利用できない。
- ・ルネこだいら、市民総合体育館、昭和病院などは、自転車で行くには遠い。
- ・小平駅やルネこだいらなどは、駐車場がないので行きにくい。

運行基本計画案への意見

起終点

走行路や定時運行の確保を前提に、早期運行を図るということでは「小平駅」、「津田団地」が起終点になる。

津田団地～中央公園・鷹の台駅の運行は今後の課題である。

- ・小平駅・一橋学園駅間の地区では、コミュニティバスで中央公園、市民総合体育館などへ行きたいという意見が少なからずあった。また、市民総合体育館へは、津田団地から歩けそうなので利用するという意見があった。
- ・一橋学園駅・鷹の台駅間の地区では、コミュニティバスで小平駅（西武新宿線への乗り継ぎ、買物、ルネこだいら等）へ行きたいという意見が多い。
- ・この他、国分寺駅、花小金井駅、新小平駅などへ行きたいという意見もあった。

運行ルート

道路条件などを考慮すると、計画ルート案がベターという意見が多かった。

小平駅・一橋学園駅間の住宅地内の道路などは、マイクロバスでの運行が可能な道路が少ないので、運行ルートは部分的に路線バスと重複せざるを得ないことを念頭に置いて、バス交通の不便さの改善と運行の安全性の確保などを基本として検討する。

- ・小平駅と青梅街道駅間の仲町も交通が不便であるという意見があった。
- ・青梅街道と学園中央通りを結ぶ道路は、幅員が狭く擦れ違いがしにくい通りが多いという意見があった。

***交通規制等について交通管理者との調整は実施計画策定の中で行う。**

運行方法

運行時間帯は「8:00～21:00」とする案については、「7:00～22:00」にして欲しいという意見が多かった。

- ・7:00は、通院（昭和病院等）や子どもの通学の利用のために欲しいという意見である。
- ・22:00は、ルネこだいらからの帰りにちょっと買物ができる、公民館の終わりなどを考えた時間である。また、夜は、ルネこだいらの終了などに合えば少ない本数でもよいという意見もある。

運行間隔の「15分間隔、または20分間隔（1時間3～4本）」は、ほとんどの人が利用できるという意見であった。

運賃の「大人も子どもも1回100円」は、ほとんどの人が利用しやすいという意見であった。

利用動向

小平駅・一橋学園駅間の地区では、コミュニティバスが必要なので運行して欲しい、また、運行を継続してもらうためにもできるだけ利用したいという意見が多い。

- ・小平駅・一橋学園駅間のグループの参加者は、あかしあ通りの東側のルートより遠い地域に住んでいる人、一橋学園駅に比較的近い人など、利用がしにくい状況になるため、週1回、月に1～3回の利用と、利用できないなど、の利用意向であった。
- ・利用目的は、小平駅周辺での買物、小平駅から西武新宿線で都心へ、ルネこだいら、一橋学園駅周辺での買物、市民総合体育館、中央図書館や中央公民館、散歩の帰りなどである。

一橋学園駅・鷹の台駅間の地区では、「小平駅へ往復利用する」という意向が多い。

- ・この他、一橋学園駅周辺へ買物に行く、一橋学園駅（多摩湖線で国分寺へ）へ行く、ルネこだいらへ行く、などという利用意向もある。
- ・雨の日を利用する、自転車に乗れなくなったら利用する、という意向もある。

昭和病院までの乗り継ぐ交通機関について

コミュニティバスから乗り継ぐ「小平駅～昭和病院」間の交通機関の早期検討が求められている

(小平市の役割や事業方法は、システムなど全体像の検討をしながらよりよい方法をとる)

- ・昭和病院は通院の交通が不便なため、早期改善を望む切実な意見が多い。
- ・小平駅北側地域から小平駅前の商店街に買物に来ている人が多いが、バス路線がなく買物にも不便な状況にある。そこで、小平駅から北側の交通の不便な地域を通して昭和病院に行くバスを早く整備して欲しいという意見があった。

昭和病院までの乗り継ぐ交通機関が整備されれば、相乗効果が生まれコミュニティバス利用者の増大が見込める

- ・コミュニティバスから昭和病院までの乗り継ぎができる交通機関によって、コミュニティバスの利用が増えるという積極的な考え方はできないだろうかという意見があった。

(2) 地域支援及びまちづくりとの連携について

ルネこだいら

市内からルネこだいらへの交通アクセスとして、コミュニティバスは大いに活用できる(正装で行きやすくなる、練習の楽器等の道具が運びやすくなるなどの効果もある)、

ルネこだいらの市民利用者の増大が期待できる、

講演等終了後の帰りの時間帯(20:45～21:15)を考慮した運行が求められる

- ・年間約30万人(自主事業3万人、貸館事業27万人)の利用があり、1日平均では約1,000人(休館日を除く)になる。大ホールが1,230席、中ホールが555席、レセプションホールが150名の規模である。
- ・ホールに来館する時間帯は18:30～19:00、帰りの時間帯は20:45～21:15である。利用者の7～8割は西武線を利用している。その他の来館者は、来客用駐車場がないので、ほとんどが自転車(駐輪場500台)であり、バスを利用する人は少ない。自主事業の利用者は50代、60代の年齢層が多く、7～8割が女性である。
- ・市民のピアノ等の発表会は9～12月に集中して行われている。正装の場合、自転車に乗りにくいので、家族(父親)が送迎していることが多い。
- ・練習室(3室)は常に利用されている状態にあるが、駐車場利用を1室当たり2台に限定しているため、練習の道具が持ち込みにくい場合もある。

コミュニティバスの運行によって「ルネこだいら友の会」の市内会員の増大が期待できる

- ・会員数3,000人の「ルネこだいら友の会」のうち、市内会員はその約6割である。自主事業では、友の会がチケットの2～4割を購入してくれている。コミュニ

ティバスによって市内からの交通が便利になれば、市内の「友の会」の会員が増え、自主事業にはプラスになると思う。

- ・「友の会」の会員にコミュニティバスの回数券を配布することも考えられるが、運行される沿線の会員しか利用できないので検討が必要である。

連携の方法として、ルネこだいらの玄関付近にバス停を設置する、「ルネこだいら情報紙」に交通の案内を掲載する、回数券を販売する、車内に広告を出すなどの可能性が考えられる

- ・「ルネこだいら情報紙」は、A3版のカラー両面印刷の新聞折り込みで、年間6回、1回当たり約40万部（市内全世帯の約10万部、西武線沿線約30万部）を配布している。

JA東京むさし小平支店

津田団地などでの野菜や花の直売（週1回の朝市など）は考えられるので、コミュニティバスの事業スケジュールが決まれば検討する

- ・津田団地周辺地域は人口密度が高く、周辺には八百屋がないということもあり、また、搬出入をしやすい道路環境にもあるので、直売（朝市など）を実現できる可能性はある。
- ・姉妹都市である北海道の小平町（おびらちょう）の物産販売（ホタテ、サケ、米など）のイベントを行っている。これをコミュニティバスの沿線で行うことも考えられる。
- ・JA東京むさしは、生産者と消費者が連携し、地元で取れたものを地元で消費するという活動を行っている。
- ・小平支店に併設して、小平農産物の共同直販所をアンテナショップとして事業化している。野菜（単価は100円が中心）と花が中心で、平成13年(2001年)で年間約3千5百万円の売上があった。
- ・農業と関連した収穫体験付き定期貯金の発売、また、小学生を対象とした学童農園などを小平市とともに計画中である。
- ・コミュニティバスの運行は実現すべきである。新しいものはおもしろいということから、コミュニティバスに賛同する発言があった。

コミュニティバスへの広告（車内、回数券など）は、費用対効果を基本に考える

津田塾大学

コミュニティバスは公開講座などの市民受講者の交通アクセスに活用できる、また、市民受講者が増えることも考えられ、相乗効果を期待できる

公開講座などの受講者に交通手段としての交通にコミュニティバスの情報を提供する、また、沿線住民へ公開講座などの情報（車内、公共施設等）を提供することができる

- ・大学の教室や津田梅子記念交流館で、学生以外の一般の人も受講できる公開講座や津田塾フォーラムなどを平日に週平均2回程開講している。1回の受講者は30～100人程度（一般の人は7～8割）であるが、魅力のある講師の場合は

700人（教室の最大規模）になることもある。一般の人の受講者は中高年の女性が多い。

- ・コミュニティバスが運行されれば、津田団地から大学の東門まで歩いて1～2分なので、公開講座などへの市民の交通手段として利用されるものと思われる。また、交通アクセスが不便な学園東町方面からの受講者も期待できる。

大学への通学や通勤、寮生の利用はあまり期待できない

ルート沿いに学生などが行きたくなる魅力づくりが必要である

- ・学生と教職員は合わせて約3,000人いるが、通学や通勤にはほとんど鷹の台駅を利用している。新小平駅を利用している人もいるが1日約240人程度である。アパートを借りている学生などは、近いので自転車で通学している。このため、コミュニティバスは大学への通勤や通学にはあまり利用されないものと思われる。
- ・校内に300人の寮生がいるが、自炊である。日常の買物は自転車であり、都心等へは鷹の台駅が近いので、コミュニティバスは利用されないものと思われる。

運行予定沿線の商店街

商店街に駐輪場が少ないので自転車の利用を少なくするために、コミュニティバスを運行して欲しい

雨の日の交通手段としても、コミュニティバスを運行して欲しい

店内のコミュニティボードに、コミュニティバスのPRや時刻表の表示などを行いたい

回数券はけやきスタンプの景品として利用できる

小平市コミュニティバス研究会の検討経過

(1) 検討の経過

第1回 小平市コミュニティバス研究会 於：小平市庁舎504会議室

日 時：平成13年（2001年）5月30日（水）13：00～

議 事

1. 市長挨拶
2. 委員及び関係者紹介
3. 会長・副会長の選任及び挨拶
4. これまでの経緯について
5. 今年度の調査とスケジュールについて
6. 小平市の地域特性について

現地視察：14：50～ / マイクロバス使用

・市役所 新小平駅 ブリヂストーン東京工場 小川駅 都営小川西町五丁目
アパート 東大和市駅 南台病院 武蔵野美術大学 中央公園・市民総合
体育館 一橋学園駅 国土交通大学校・関東管区警察学校 公団小平団地
仲町公民館・図書館 市役所

第2回 小平市コミュニティバス研究会 於：小平市庁舎大会議室

日 時：平成13年（2001年）8月7日（火）10：00～

議 事

1. 会長挨拶
2. 新委員紹介
3. 市民交通の課題について
4. コミュニティバスの導入のねらいについて
5. 試行地域の設定について
6. グループインタビュー調査の実施について

第3回 小平市コミュニティバス研究会 於：小平市庁舎大会議室

日 時：平成13年（2001年）11月13日（火）14：00～

議 事

1. 会長挨拶
2. 新委員紹介
3. 中央地域住民グループインタビュー調査結果について
4. 中央地域コミュニティバス運行計画の検討について
5. 運行計画検討のための住民グループインタビュー調査及び
地域関係者ヒアリング調査の実施について

第4回 小平市コミュニティバス研究会 於：小平市健康センター会議室

日 時：平成14年（2002年）2月5日（火）14：00～

議 事

- 1．会長挨拶
- 2．運行計画検討のための住民グループインタビュー調査結果について
- 3．地域関係者ヒアリング調査結果について
- 4．小平市コミュニティバス運行計画検討調査報告書（案）について

（2）研究会の構成委員

小平市コミュニティバス研究会の構成委員

（ 会長、 副会長、 順不同・敬称略）

岡 並木	交通評論家
山本 雄二郎	高千穂大学客員教授
山川 仁	東京都立大学大学院工学研究科助教授
舘野 允彦	市民公募
富田 早苗	市民公募
英 浩道	国土交通省関東運輸局自動車第一部旅客第一課長
土屋 信乃夫	国土交通省関東運輸局東京陸運支局旅客課長
矢板 勝夫	小平警察署長
林 眞一郎	東京都北多摩北部建設事務所管理課長
（前任 青戸 好久）	
織田 守	社団法人 東京バス協会常務理事
（前任 榎本 治雄 専務理事）	
眞弓 源吾	社団法人 東京乗用旅客自動車協会専務理事
昼間 守仁	小平市企画財政部長
多々井 宏彰	小平市生活文化部長
植原 幹男	小平市健康福祉部長
船橋 眞一郎	小平市建設部長
野崎 健雄	小平市都市整備部

***オブザーバー**

平井 滋樹	東京都交通局自動車部計画課長
（前任 片岸 輝雄）	
神山 理一	西武バス株式会社運輸部計画課長
若山 正	立川バス株式会社運輸部運転計画課長
堀内 徹	京王電鉄株式会社自動車事業部乗合担当課長
阿部 末広	関東バス株式会社運輸事業本部事業部主査
眞鍋 重治	小平市管轄駅前広場使用タクシー協議会会長

事務局

- ・小平市都市整備部総合計画課：小貫 晴信(課長) 出口 拓隆(課長補佐)
奈良 勝己(主査) 平田 尚子(主事)
- ・(株)地域科学研究会(コンサルタント)：緑川 富美雄 加藤 廣 中島 偉雄

小平市コミュニティバス研究会設置要綱

平成 13 年 4 月 1 日
登録番号 4 - 29
改正 平成 13 年 5 月 23 日

(設置)

第1 コミュニティバスの導入を検討するため、小平市コミュニティバス研究会(以下「研究会」という。)を設置する。

(検討事項)

第2 研究会は、次に掲げる事項を検討する。

- (1) コミュニティバスに関すること。
- (2) その他コミュニティバス運行に必要な事項に関すること。

(構成)

第3 研究会は、有識者及び市民の委員16人以内で構成する。

- 2 研究会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。
- 3 市民の委員は、一般公募により2人を選任する。

(会議)

第4 研究会の会議は、会長が招集するものとする。

- 2 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求めることができる。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代行する。

(設置期間)

第5 研究会の設置期間は、平成13年4月1日から平成14年3月31日までとする。

(庶務)

第6 研究会の庶務は、都市整備部総合計画課において処理する。

(その他)

第7 この要綱に定めるもののほか、研究会の運営について必要な事項は、会長が別に定める。

(施行期日)

この要綱は、平成13年5月23日から施行する。