

平成14年度
小平市コミュニティバス試行運行実施計画策定調査
～ 中央地域試行運行のための実施計画 ～

平成15年（2003年）3月

小平市コミュニティバス研究会

はじめに

姿を見せはじめたコミュニティバスへの願い

小平市らしいコミュニティバスを運行したい、「空気を運ぶ」ことにならないバスをつくりたい 小平市で検討が始まったのは平成13年(2001年)5月でした。その検討は小平市コミュニティバス研究会を中心に行われ、岡並木さんが会長を務められました。そして2年の歳月をかけ、コミュニティバス運行実施計画をつくることができました。

岡さんと言えば、コミュニティバスの先駆けとなった武蔵野市の「ムーバス」の誕生に多大な貢献をされ、小平市のコミュニティバスへも大きな期待を寄せていました。岡さんはいつも、コミュニティバスは新しい交通システムであるから、次のことを大切にしなければならないと話していました。それは、第1に計画づくりから運行、その後の改善・充実までプロセスを大切にすること、第2に高齢者など移動制約者の切実な願いを調査し計画の基本とすること、第3に高齢者が利用しやすければ市民はもっと便利になるというユニバーサルデザインの考え方を採り入れること、第4に地域の寸法を測ってオーダーメイドのコミュニティバスをつくることです。他の都市が成功しているからといって、形だけを小平市に持ち込むようなことをしてはならないとも言っておられました。

その岡さんが昨年(2002年)12月に亡くなりました。岡さんにしてみれば、さぞ心残りだったでしょう。私たちは岡さんの遺志を引き継ぎ、なんとしても愛されるコミュニティバスをつくりたいと取り組んできたつもりです。

小平市のコミュニティバスは、平成15(2003)年度中に運行を始める予定になっています。地域(コミュニティ)のバス、町内のバスになるためには、市民の皆さんをはじめ企業、商店街などから支援されなければなりません。また、応援したくなるようなコミュニティバスにすることも重要なことです。

小平市に新しいバス交通が生まれ、それが文化となって、まちづくりに少しでも貢献できることを願っています。最後になりましたが、2年半にわたって、ご支援・ご協力をいただいた委員、事務局の皆さんに厚く御礼申し上げます。

平成15(2003)年3月

小平市コミュニティバス研究会副会長

高千穂大学客員教授 山本 雄二郎

1 . 調査の目的と方法

(1) 調査の目的

中央地域（試行地域）における「小平市のコミュニティバスの試行運行を事業化するための実施計画を検討する」ことが本調査の目的である。

実施計画の策定は、平成13年度に策定した「中央地域（試行地域）コミュニティバス運行基本計画」の具体化を図ることが基本となる。

(2) 調査の内容

中央地域試行運行実施計画の検討

運行方針の明確化

- ・ 運行のねらい
- ・ 利用対象者
- ・ 「ユニバーサルデザインの考え方（*）」によるシステムをつくる
 - * 高齢者等が利用しやすければ、誰もがより利用しやすいという考え方
- ・ 事業方針（試行運行の方針、評価・改善の方針と方法、本運行への移行方策など）

運行ルートと起終点の確定

- ・ ルートの設定方針
- ・ 運行ルート・起終点の確定（走行空間調査、関係者調整等）

運行システムの確定

- ・ 運行時間帯
- ・ 運行間隔とダイヤ
- ・ 運賃（大人・子どもの運賃、無料対象者、回数券採用など）

車両の方針-----部会の設置による検討

- ・ 車両の選定
- ・ 車両の基本デザイン

- 外観デザイン：基本色を検討する（小平に合った色を開発する）
- 車内デザイン：座席配列、握り棒、コミュニティボード、貸傘などを検討する

バス停の方針-----部会の設置による検討

- ・バス停の設置方針及び設置数（予定数）
- ・バス停の基本デザイン

地域支援及びまちづくりとの連携の方針

- ・ルネこだいら、津田塾大学公開講座、沿線商店街、大型店舗などとの連携の方針及び推進方策の検討
- ・沿線への朝市などの市民交流、地域経済活性化のための産直市場設置の推進方策
- ・昭和病院へのアクセス交通（コミュニティバスとの乗り継ぎシステム）の導入方策

利用者数の想定

- ・沿線人口の確定（地域人口、高齢者数）
- ・想定利用者数（類似事例における利用率を参考に算出する）

事業化の検討

- ・事業方法と運行事業者の選定方針及び方法
- ・イニシャルコスト（車両、バス停、道路改善等）
- ・ランニングコスト（運行経費）
- ・運行への支援費用の想定（運行経費と運賃収入等の差額の小平市の助成額）
- ・関係者との調整

（ 3 ） 調査の方法

「小平市コミュニティバス研究会」及び「車両・バス停検討部会」による検討

- ・小平市コミュニティバス研究会は、平成13年度の委員構成を継承し、更に関係行政庁を加えて実施計画の検討を行った。
- ・車両とバス停については、車両・バス停検討部会を設置して検討を行った。

研究会の開催

- ・ 第 1 回 平成 14(2002)年 10 月 31 日 (木)
- ・ 第 2 回 平成 14(2002)年 12 月 26 日 (木)
- ・ 第 3 回 平成 15(2003)年 3 月 19 日 (水)

部会の開催

- ・ 第 1 回 平成 15(2003)年 1 月 29 日 (水)
- ・ 第 2 回 平成 15(2003)年 2 月 21 日 (金)
- ・ 第 3 回 平成 15(2003)年 3 月 7 日 (金)

* 検討経過、委員構成、設置要綱は巻末を参照

2 . コミュニティバスの導入方針

(1) 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

小平市のコミュニティバスは、移動手段としてのバスから、市民が誇りや愛着をもって育む交通文化となることが期待されている。空気を運ぶバスではなく、「動く公共施設」として市民や地域が運行を支援するコミュニティバスをつくる、それを行政がまちづくりとしてバックアップする、という新しいシステムが求められている。このためには、本コミュニティバスの計画がより多くの市民や地域に理解され、支援されるように推進しなければならない。

「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」のまちづくりに貢献する

- ・コミュニティバスは、高齢者が買物や通院などに安全に出かけやすくなる、高齢者が安心して暮らし続けられるまちをつくることに貢献することをめざす。
- ・高齢者は外出手段がないと閉じこもりがちになりやすいことから、コミュニティバスは精神的・肉体的な健康の維持・増進の手助けとなる生活交通をめざす。そのことが、高齢者の医療や福祉などの財政負担の軽減に貢献することになる。

「にぎわいや集いのあるまちづくり」を支援する

- ・コミュニティバスによって一橋学園駅周辺の商店街や飲食街、小平駅周辺の商店街やルネこだいら、津田塾大学の公開講座、中央公園・市民総合体育館などに出かけやすくし、にぎわいを生み、活発な交流が行われるまちづくりに貢献する。
- ・また、コミュニティバスの運行を契機として、小平市は、沿線に小平市の野菜などの地場産品の市場等の市民が集まり楽しめる施設の開設を働きかけるなどして、にぎわいを創出するまちづくりを支援する。
- ・にぎわいや集いのあるまちづくりによって商業や農業などに活力が生まれ、地場産業の開発や振興など経済の活性化にも寄与することをめざす。

コミュニティバスは「動く公共施設」として定着し、発展することをめざす

・コミュニティバスは、市民のニーズ（街へ出かけたいという切実な願いなど）を実現するために、市民が気軽に出かけられる交通（足）となり、市民、地域（施設、企業、行政など）が育て、維持する交通としての定着と発展をめざす。

・高齢社会を迎え、コミュニティバスによる交通サービスは、「動く公共施設」として新しい行政サービスと位置づけることが必要となってきた。コミュニティバスを公共施設や教育、消防や警察などの公共サービスと同様に捉えることにより、まちづくりの一環として政策化することができる。

* 「動く公共施設」について

コミュニティバスを行政の新しいサービスとするならば、それは「動く公共施設」と考えられる。一例として、「動く公共施設」の考え方をコミュニティバスに採用して取り組んでいる三重県鈴鹿市のC - B U Sが挙げられる。鈴鹿市は人口19万人でC - B U Sの利用者は、年間約33万人（運行経費は7千万円、運行補助費は約3.1千万円）である。これは、鈴鹿市で最も利用者が多い文化会館の年間利用者の約19万人（運営費約1.7億円）を超えていることから、コミュニティバスに新しい政策的な位置付けを与えようという試みをはじめている。つまり、C - B U Sが行政サービスの見直しへ一石を投じているということになる。小平市においても、コミュニティバスの運行をこのような視点で考えることが求められている。

(2) 運行の方針

運行のねらい

次のような市民交通課題等の改善を図ることを運行のねらいとする。

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

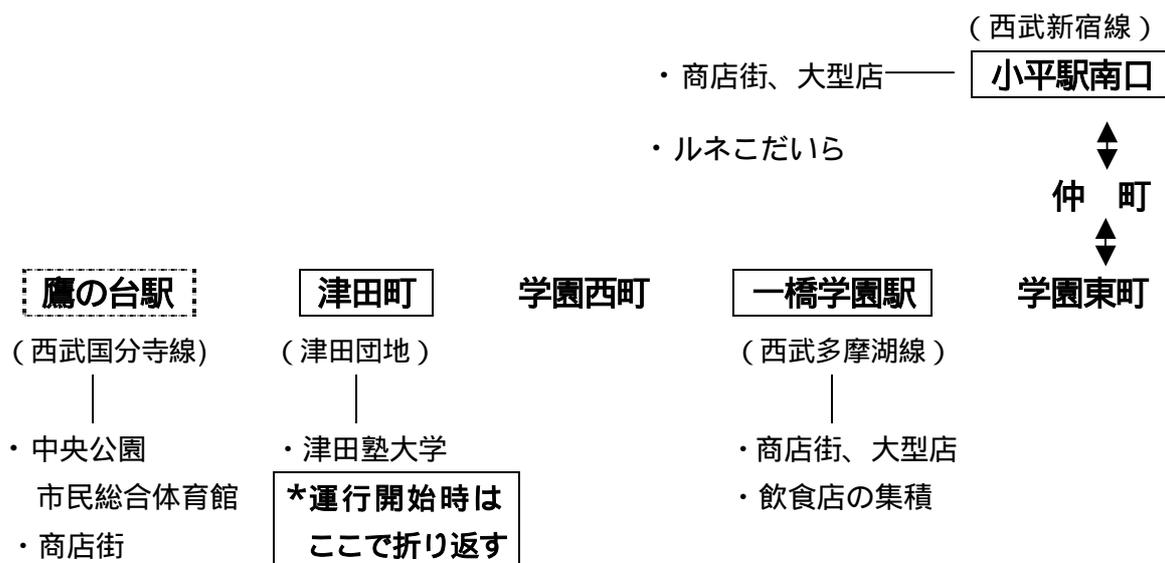
東西方向の交通の改善及び駅への交通利便性の向上を図るため、本試行運行では「小平駅～一橋学園駅～鷹の台駅」の運行をめざす

* 鷹の台駅までの運行は、運行開始時点では見送る

・たかの街道から鷹の台駅へのアクセスするためには、西武国分寺線の踏切の先の市道の拡幅整備が必要となる。運行開始予定の平成15年度に間に合わないことから、運行開始時は鷹の台駅までの運行を見送ることとする。

・鷹の台駅への運行が可能となるよう早期実現をめざしており、道路整備などの条件がととのった時点で検討する。

[運行ルートの基本型]



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「市民交通」をつくる。
- ・病院や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。

* 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」として位置づける。
- ・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 . 公立昭和病院へのアクセス

- ・公立昭和病院へは、西武新宿線の踏切で渋滞することにより、コミュニティバスの魅力の一つである定時運行に支障をきたす恐れがあることから、本試行運行ではアクセスしないこととする。公立昭和病院へのアクセスには別のシステムが必要となる。
- ・小平駅にはエレベーターが設置されているために、北口と南口の往来が比較的しやすい。そこで、小平駅北口から公立昭和病院へのアクセスには、新しい交通サービス導入が考えられることから、本コミュニティバスから乗り継ぐことによるアクセスの確保を検討する。

利用対象者

高齢者や幼児連れの主婦等の移動制約者を主な利用対象者とするが、市民誰もが気軽に利用できるバス交通とする

- ・高齢者が利用しやすければ、市民はもっと便利で利用しやすくなる、というユニバーサルデザインの考え方でシステムを開発する。

福祉移送サービスとコミュニティバスは車の両輪

- ・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。

運行システム

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、ユニバーサルデザインの考え方を基本にして、愛着や誇りをもって生まれ、信頼される小平市の新しい文化となるバス交通をめざす。そのため、市民のニーズ(切実な願いなど)を生かして、ルート、運行方法(運行時間帯、本数、ダイヤ、運賃)、車両、バス停などを計画する。

新たなバス交通の需要を開発(創造)する

・バス交通の潜在需要を掘り起こし、バス利用を敬遠している市民を呼び戻せる魅力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。
・路線バスとの重複を避けたルートを設定する(路線バスの利用者を減らすことは、バス事業者の経営を圧迫して運賃値上げや本数減などを来とし、サービス水準を下げることになりがちである)。

* 1 . 路線バスの利用者のイメージ

(小平市コミュニティバス運行基本計画調査・住民グループインタビュー調査)

・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、あまりよいイメージを持っていない。

* 2 . 武蔵野市・境南ムーバスの利用理由のベスト5

(2001年8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)

・運賃が安い(82%)、バス停が近い(73%)、ほぼ時刻表通りに来る(63%)、ダイヤがわかりやすい(49%)、雨の日・暑い日・寒い日などでも出かけられる(43%)である。

事業方針

試行運行の開始と期間

- ・平成15年度（2003年度）中の運行開始を図る。
- ・試行運行の期間は5年間を目安とし、この間に本運行化をめざす。

試行運行の改善

- ・運行後にフォローアップ調査を実施して、コミュニティバスの評価を行い、効果を検証する。
- ・また、利用実態を把握し、改善課題の整理と改善方策の検討などを行い、より利用しやすい運行システムへの改善や充実を図る。
- ・改善策などの実施は、当面、短期、中期に分けて検討し、効果などを分析しながら行う。
- ・まちづくりとの連携や地域・住民の支援の充実を図る。

試行運行の評価と本運行への移行

- ・運行開始後に、コミュニティバス試行運行のねらいに加えてまちづくりへの貢献などを総合的に分析して評価を行い、事業採算性などを加味して試行運行の政策評価を行う。
- ・本運行への移行の判断は、利用者数、地域経済効果、運行支援額（市補助額）といった数値基準を設けるなどによって行う。

試行運行と他地域への展開

- ・試行運行の検証を踏まえて、小平市の市民交通課題への対応策や政策や他地域への展開などを検討する。

3 . 中央地域（試行地域） コミュニティバス運行実施計画

(1) 運行ルートと起終点

運行ルート

運行開始当初は「小平駅南口～一橋学園駅～津田団地」の往復ルートとする
(小平市中央地域コミュニティバス試行運行ルート図を参照)

運行距離：往復約 8 km

所要時間：往復約 40 分
(時間調整、ドライバーの交替・休憩を含む)

ルートの設定

- ・公共交通の不便な地域をできるだけ広く改善できるルートを設定することに努めた。
- ・マイクロバスでの運行を前提とするとともに、バス停が少しでも近くなるように住宅地内を通るルートとした。
- ・ルートは往復とも同じ道路を通ることが望ましい。しかし、住宅地内道路の一方通行規制や幅員が狭いことなどから、どうしても行きと帰りが異なるルートにならざるを得ない。そこで、行きと帰りのルートをできるだけ接近させて、わかりやすく利用しやすい往復ルートにすることに努めた。
- ・コミュニティバスの信頼性に欠かせない定時運行の確保をめざして、渋滞する道路や交差点をできるだけ避けるルートとした。

ルートの確保と調整

- ・住宅地内のルートは、沿線住民の理解と協力を求めて実施計画の走行路の確保を図る。
- ・路線バスとの重複を避けたルート設定に努めたが、住宅地内の道路状況からマイクロバスの走行路を確保できない地区(仲町)がある。そのため、あかしあ通りにおいて、やむを得ず本コミュニティバスと路線バス(コミュニティバスとは行き先が異なる)のルートが一部重複するルートとすることになった。この間は、路線バス事業者に理解と協力を求めてルートの確保を図る。
- ・また、一橋学園駅～津田町間において、本コミュニティバスのルートと離れてはいるが、平行する路線バスがある。今後、路線バスとの共存・連携策(路線バスの行き先やルートの変更など)について、調整を図る必要がある。

* 運行ルート・バス停への住民ニーズ

(小平市コミュニティバス運行基本計画調査・住民グループインタビュー調査)

- ・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、不便な地域の方が便利になる。
- ・バス停まで歩いて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。

起終点

起終点は西武新宿線の「小平駅南口」とする

- ・バス停は、駅エレベーター直近への設置を検討する。
- ・小平駅南口で時間調整、ドライバー交替・休憩などを行う。
- ・津田町では、津田団地などの道路を活用した小循環により折り返す。

* 1 . 小平駅の特徴

(小平市コミュニティバス運行基本計画調査・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、運賃も安い。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。

* 2 . バスで出かけたいと思う行き先

(小平市コミュニティバス運行基本計画調査・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)、公立昭和病院

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、福社会館、健康センター)、小平駅、公立昭和病院、新小平駅

*これまでの調査から、中央公園(総合体育館)、ルネこだいら、市役所地区へのバスの要望には、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)が入っている意見と考えられる。

* 3 . 日常の買物場所

(小平市コミュニティバス運行基本計画調査・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

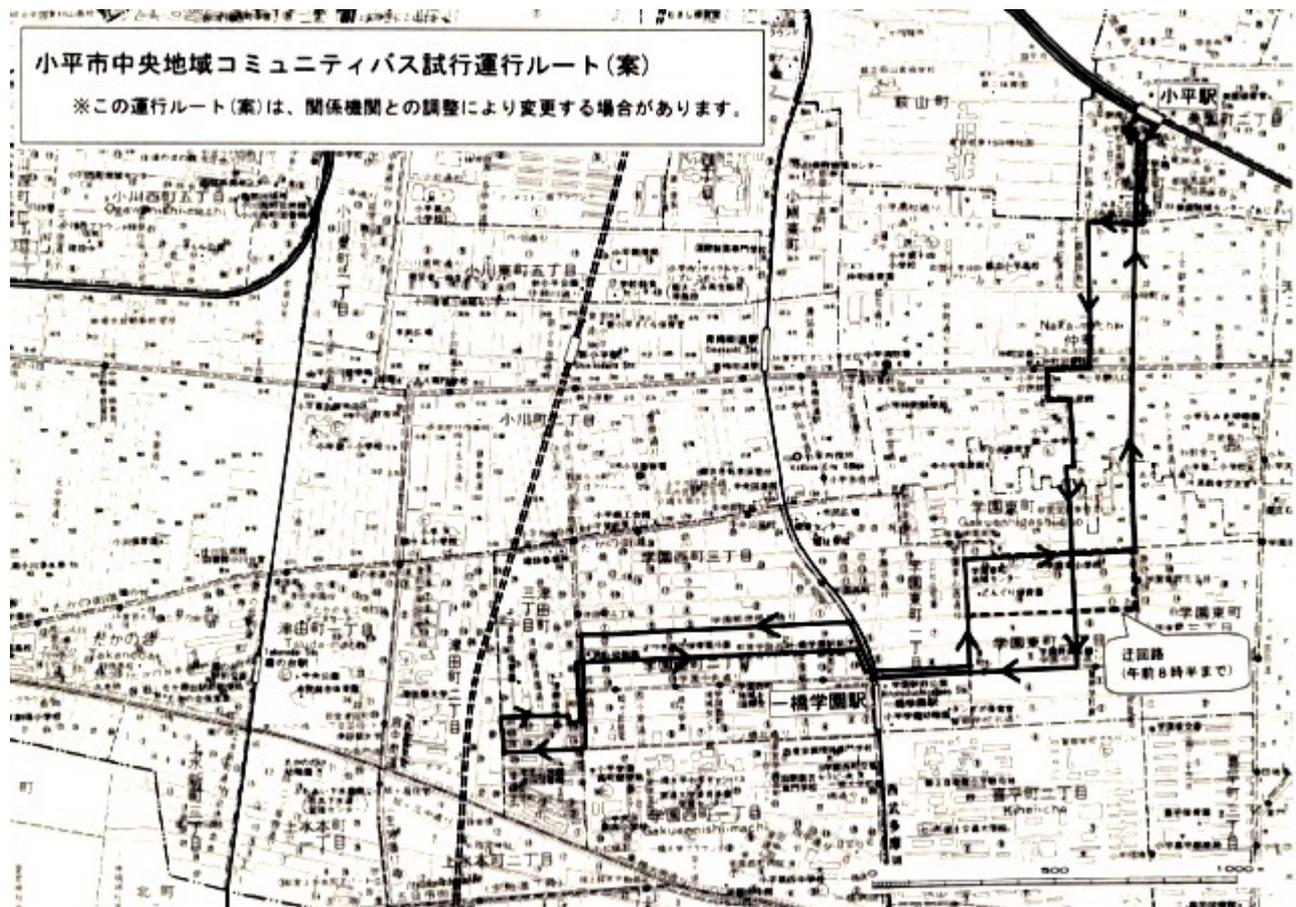
- ・一橋学園駅の学園坂商店会やサンデーマーケットへ、学園西町のいなげやへ、自転車でいる人が多い。この他、サポーレ、JAの野菜や花の直売所(青梅街道駅の近く)などにも行っている。

* 4 . 新小平駅へのバス運行の要望について

(小平市コミュニティバス運行基本計画調査・住民グループインタビュー調査)

- ・JR線を利用した立川・吉祥寺・新宿等への買物や、中央線沿線への通勤・通学などの要望からと考えられる。
- ・また、新小平駅へは西武バスが路線バスの運行を始めた。

小平市・中央地域コミュニティバス試行運行ルート



(2) 運行システム

運行時間帯

7時台～21時台（小平駅の発車時間）とする

* 1. 運行時間帯の設定の考え方

（小平市コミュニティバス運行基本計画調査・住民グループインタビュー調査結果を踏まえて）

- ・始発の7時台は、「公立昭和病院には8：30（初診の受付時間）までに着いていたい」という通院のニーズを踏まえ、また、乗り継ぎによる通院にも配慮して設定した。
- ・終発の21時台は、「ルネこだいら」の終演時刻（21：00）、通勤や学習塾からの帰宅時間を考えて設定した。また、買物や用事の帰りは、多くの人が「18：00までであれば利用できる」という意見である。さらに、飲食や都心方面での買物などによる遅めの帰りにも応えられる。

* 2. 運行時間帯の確定

- ・運行時間帯は、住民ニーズに加えて、利用者数、運賃収入と運行経費などの事業採算性、交通事業者等関係者との調整、沿線住民との調整などを踏まえて確定する。

運行間隔とダイヤ

1時間3本（20分間隔）

- ・車両2台（予備車含まず）での効率的な運行から20分間隔とする。

どの時間帯も同じ時刻、平日も休日も同じダイヤで運行する

* 1. 運行間隔の設定の考え方

- ・住民グループインタビュー調査（小平市コミュニティバス運行基本計画調査）では「15分間隔、20分間隔なら利用しやすい」という意見が多かった。また、「時刻表通りにバスが来るなら30分間隔でもよい」という意見もあった。
- ・15分間隔での運行は車両が3台（予備車含まず）、20分間隔での運行は車両が2台（予備車含まず）で運行が可能となる。
- ・試行運行は運行経費と利用者数（運賃収入）を考慮して、小平市の財政負担が過大にならないよう20分間隔での効率的な運行を行う。運行間隔などは、運行後にフォローアップ調査を行って利用実態や改善ニーズ、事業採算性などを分析して対応策を検討する。

* 2 . ダイヤの設定の考え方

- ・住民グループインタビュー調査では、時刻表を見なくても利用できるように「平日も休日も同じダイヤにして欲しい」「どの時間も同じダイヤにして欲しい」という意見が多かった（時刻表がいない覚えやすいダイヤの効果や評価は、他都市のフォローアップ調査でも実証されている）。

運賃

大人も子供もワンコインの「1乗車100円」とする

- ・降りなければ、何回往復しても100円、起終点の小平駅を乗り越しての利用も100円とする。

未就学児は無料、シルバーパス（東京都発行）は使えないこととする

回数券（11枚綴り1,000円）の導入を検討する

* 運賃の設定の考え方

（小平市コミュニティバス運行基本計画調査・住民グループインタビュー調査結果を踏まえて）

- ・利用してもよいと思う運賃は「1回100円」という意見が多かった。
- ・また、シルバーパスを使えなくても1回100円なら利用するという意見であった。
- ・1回100円というワンコイン方式は、「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」、「払えとしたり片道120円（缶ジュースの値段相当）まで、100円なら手軽だなあと思う」など、気軽に利用できる運賃 という意見が多かった。
- ・回数券は、割安感があること、持っていれば「お金を払わなくても利用できる」という心理から利用促進効果があること、プレゼントに購入してもらえること、商店街のスタンプの景品や買物に対するサービスとして活用できることなどが考えられることから、導入することとした。

(3) 車両とバス停

車両とバス停については、車両・バス停検討部会を設けて、車両選定や基本デザインの検討を行い、小平市コミュニティバス研究会に報告し了承を得た。

基本車種（5車種）の選定方針

求められる機能

- ・ 利用者数の変動に対応できること
- ・ 高齢者が乗降しやすいこと（補助ステップ装備、ノンステップバス等）
- ・ 定時運行を確保しやすいこと（2ドアで乗降口を分けられる）
- ・ 運行時に安全性を確保できること（握り棒の取り付けができるなど）
- ・ 走行安定性を確保できること（CNG車、環境基準適合車など）
- ・ 車いす利用への対応も可能なこと（利用方法の検討が必要となることも考慮する）

乗ってみたいくなるような車両

- ・ 小平市の街並みに合い、需要を掘り起こせる外観デザインを施しやすいこと
- ・ 高級感のある車内に改善しやすいこと
- ・ コミュニケーションを取りやすいこと（利用者間、利用者と街・人など）

購入費用の検討事項

- ・ 路線バス仕様、安全装備等の車内改造、外観デザイン等の費用を含んだ購入価格（予備車を含めて3台を購入予定）がより低廉なこと
- ・ ランニングコスト（維持費、車検料など）が低廉となること
- ・ 故障等の修理費用が少ないこと

基本車種一覧

車 両 名 称	リエッセ (LIESSE)	ポンチョ (Poncho)	エアロミディ (Aero Midi)	CITY -	CITY -
製 造 会 社	日野自動車	ブジョー (仏) + 日野自動車	三菱自動車	クセニッツ社	クセニッツ社
寸 法	全 長 (m)	6.99	5.77	6.99	6.84
	全 幅 (m)	2.08	1.99	2.06	2.13
	全 高 (m)	2.82	2.83	2.975	2.65
車 両 総 重 量 (kg)	7,230	3,800	7,555	4,715	3,750
総 排 気 量 (cc)	5,370	2,798	4,899	2,461	2,461
床 面 地 上 高 (cm)	67.0	30.0	33.5	28.0	28.0
ス テ ッ プ 数	ステップリフトバス (3ステップ)	ノンステップバス (全面)	ノンステップバス (乗降面)	ノンステップバス (全面)	ノンステップバス (全面)
1 段 目 地 上 高 (cm)	16.0 (補助ステップ)	30.0	前扉29.5	前扉28.0	前扉28.0
2 "	35.0	-	中扉33.5	後扉30.0	(ニーリングにより8 cm下がる)
3 "	51.0	-	(ニーリングにより5 cm下がる)	(ニーリングにより8 cm下がる)	
4 "	67.0	-			
乗 客 乗 降 用 座 席 数	2 座 (前扉・中扉)	1 座 (前扉)	2 座 (前扉・中扉)	2 座 (前扉・後扉)	1 座 (前扉)
定 員 (人) [運 転 手 除 け]	・28 (座席13 / 立席15)	・19 (座席12 / 立席7)	・34 (座席15 / 立席19)	・26 (座席16 / 立席10)	・19 (座席12 / 立席7)
車 両 価 格 (消費税及び諸費用を除く)	・CNG 約2,290万円 ・ディーゼル 約1,420万円	・ディーゼル 約1,830万円	・CNG 約2,390万円 ・ディーゼル 約1,540万円	・CNG 約3,070万円 ・GAS 約2,590万円	・CNG 約2,260万円 ・GAS 約1,760万円
特 徴 (長所・短所) ・交通バリアフリー法対応車とすること	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外観デザイン、車内仕様がユニバーサルデザインの考え方で作られ評価が高く、リッチ感のある内装である。 ・ 前扉は、補助ステップにより高齢者が乗車しやすいが、リフトバスのため中扉には降車用の補助ステップを付けることができない。 ・ リフトバスのため前部に座席数が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全面ノンステップ車両のため居住性、移動性が良い。 ・ 定員が少ない。 ・ バスは丸みのある愛らしいデザインで開放感ある大きな窓が特徴。 ・ 1扉のため乗降客が多い時の定時性の確保が難しい。 ・ 輸入車のため、車内の仕様変更が難しい。 ・ 国産車と比べメンテナンス費用がかかる。 ・ CNG、ガソリン仕様の車がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ノンステップ車両のため前部の居住性は良いが、エンジンが後部のため、段差があり、移動性も居住性も良くない。 ・ ノンステップの座席は5席しかなく、他は後部の段差 (3段) 上の席である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全面ノンステップ車両のため車内は広く居住性、移動性が良い。 ・ 振動が少なく、騒音も低い。 ・ バスのデザインに独創性があり、開放感のある大きな窓が特徴。 ・ 輸入車のため、車内の仕様変更が難しい。 ・ 国産車と比べメンテナンス費用がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全面ノンステップ車両のため居住性、移動性が良い。 ・ 振動が少なく、騒音も低い。 ・ バスのデザインに独創性があり、開放感のある大きな窓が特徴。 ・ 輸入車のため、車内の仕様変更が難しい。 ・ 国産車と比べメンテナンス費用がかかる。 ・ 定員が少ない。 ・ 1扉のため乗降客が多い時の定時性の確保が難しい。
小 平 市 と っ て の 導 入 課 題	<ul style="list-style-type: none"> ・ リフトバスのため車いす利用者への対応に時間がかかり、定時性の確保に課題がある。 ・ リフトバスのため、中扉に補助ステップが付けられないため、高齢者の降車に課題がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定員が少ないため乗車人数が限定される。 ・ 1扉のために乗降に時間がかかる。 ・ 30 cmのステップ高は高齢者にとって乗降に不安がある (補助ステップが付けられない) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車内をコミュニティバスらしくにくい。 ・ 30 cmのステップ高は高齢者にとって乗降に不安がある (補助ステップが付けられない) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 28 cmのステップ高は高齢者にとって多少不安がある (ニーリングで車高を8 cm下げられる) ・ 国産車と比べメンテナンス費用がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 28 cmのステップ高は高齢者にとって多少不安がある (ニーリングで車高を8 cm下げられる) ・ 国産車と比べメンテナンス費用がかかる。
運 行 事 例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 武蔵野市 (ムーバス) ・ 杉並区 (すぎ丸)・三鷹市 ・ 鈴鹿市 (Cバス) ・ 稲城市 (Iバス) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 立川市 (くるりんバス) ・ 松本市 (タウンズニーカー) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関東バス・京王バス (杉並区永福町駅~高円寺駅) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 浦安市 (おさんぽバス) ・ 西東京市 (はなバス) ・ 金沢市 (ふらっとバス) 	

車両の選定

車両「CITY - 」(クセニッツ社製)の選定事由

- ・ ノンステップで乗降しやすく、車内の居住性・移動性に優れている
- ・ 車両サイズが、運行ルートの狭隘道路や狭い交差点、クランクの運行に適している
- ・ 大気汚染・騒音等の環境面で受け入れやすい
- ・ 内装の改善に比較的自由度がある
- ・ 購入費用が比較的低廉で、財政負担を軽減できる
- ・ 車両デザインに独創性があり、日本で初めて導入するため話題性がある

CITY - の概要



車両主要諸元表

内容 / 車両名		CITY
ベース車両名		VW T4
車両寸法 (mm)	全長	5730
	全幅	2000
	全高	2600
	ホイールベース 1	3820
	ホイールベース 2	
室内寸法 (mm)	長さ	4440
	幅	1920
	高さ	2150
乗車定員 (人)		20
(座席+立席+運転者)		12 + 7 + 1
車椅子乗車固定具設置可能数		1
車両重量 (kg) 仕様により異なります		2650
車両総重量 (kg) 仕様により異なります		3750
最小回転半径 (mm)		6800

車両の基本デザイン

外観デザイン

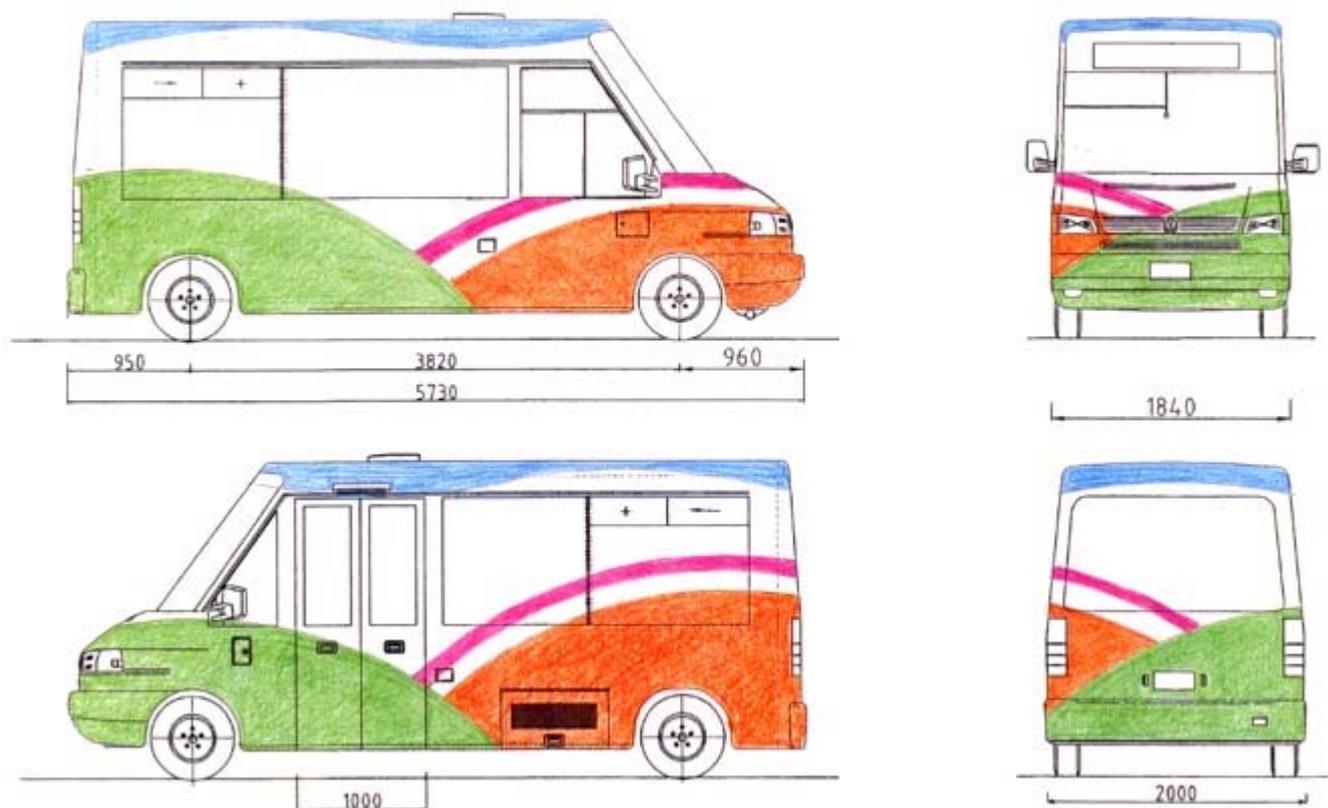
外観デザインの考え方

- ・車両は、コミュニティバスのシステムの最終形として市民の前に現れるものであることから、既存のバスのイメージを一新し、また、動く物体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あったデザインとする。
- ・「遠くから一目でわかり、近づけば乗ってみたいくなる」という新しさがあり市民をひきつける力を持ったデザインとする。

外観デザインの方針

- ・小平市の自然と街並みにふさわしい基本色の検討
- ・けやき（小平市の木）の萌黄色、土の褐色、蒼い空、桜など
- ・遠くから見た時に印象に残る斬新な色分け
- ・街並みに合わせた色の明度、彩度の選択

外観基本デザイン



車内のデザイン

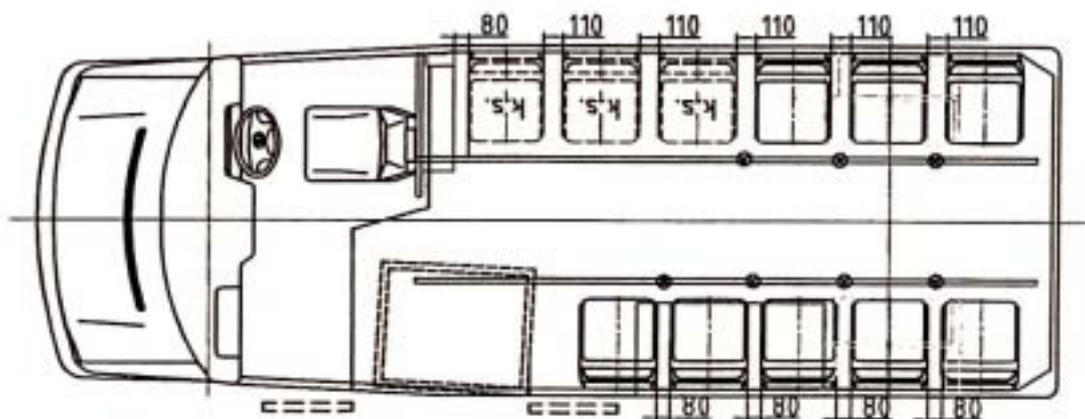
車内デザインの考え方

- ・車内は、親しみやすく落ち着いた雰囲気のある「高級感」のあるデザインとする。

車内デザインの方針

- ・室内の色は、メーカーの指定材料から明るい色を選択する。
- ・座席のテキスタイル（10種）は、グレー地に赤い点のあるもの（A60番）とする。
- ・座席の幅は、シート間を空けてできるだけ広く確保する。
- ・細くて握りやすい握り棒を座席に1本設置し、降車合図ボタンを握り棒に2ヶ所取り付け（座ったまま押せる位置と立って押す位置）
- ・窓ガラスの色は、外から車内の様子が見えるようにする（浦安市のおさんぽバスと同程度 / 乗客と街・人とがコミュニケーションを取れるようにする）。

車内の基本デザイン



バス停の基本デザイン

設置方針

- ・ バス停は、高齢者も利用しやすいよう約200m間隔を原則に配置する。
- ・ 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。
- ・ 強風で倒れることなどが起きないように埋め込みを基本とする。
- ・ 運行の障害とならない場所に設置する。
- ・ 商店街・団地・学校などへのアクセスを高める。
- ・ 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する。また、将来、バス停の照明などを検討する。

バス停のデザイン

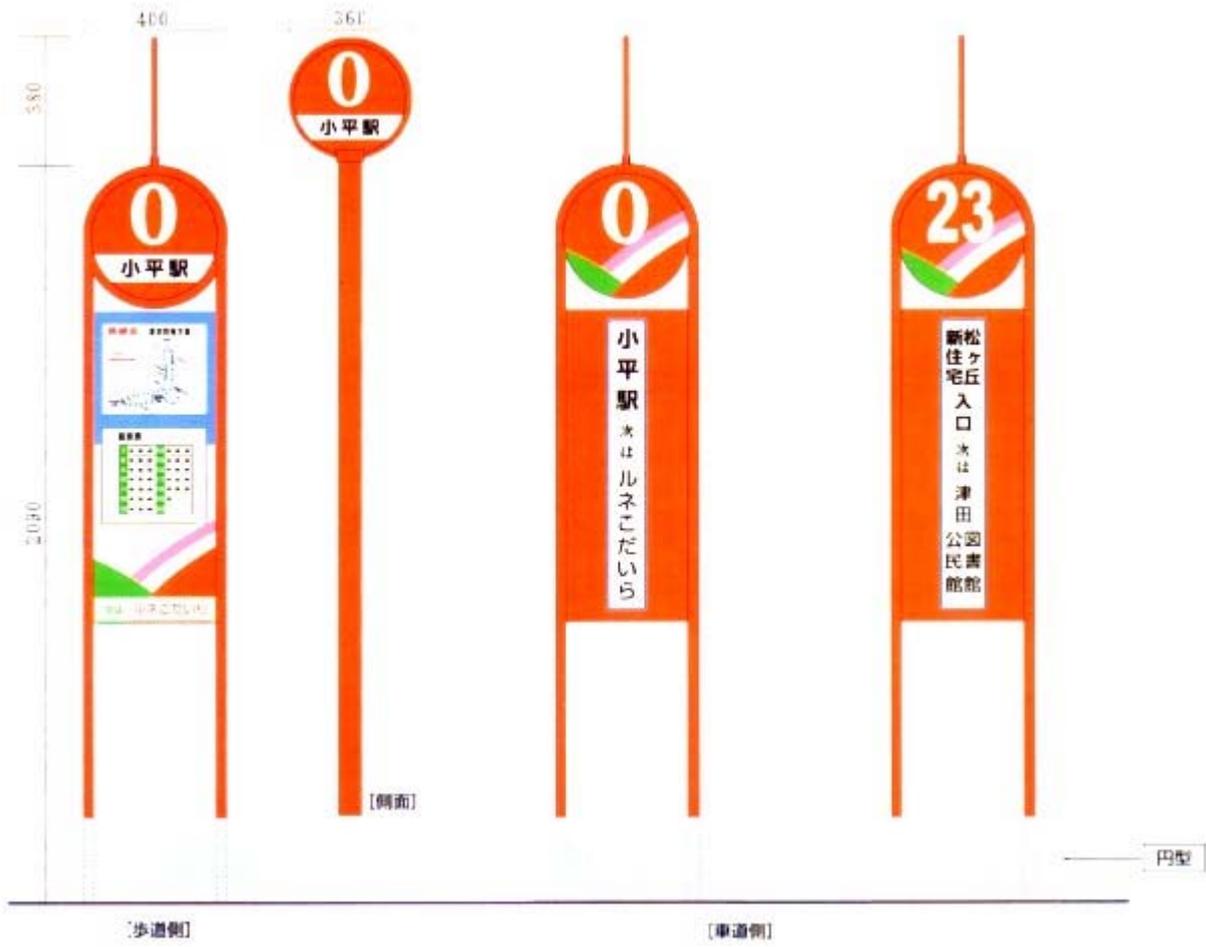
バス停デザインの考え方

- ・ 運行を妨げない高さに、道路と直角になる面を設けるなど、バス停の位置を遠くからでもわかりやすくする。
- ・ 名称に加えて番号などをつ付け、乗り降りするバス停をわかりやすくする。
- ・ 時刻表やルート図は、子どもや高齢者にも見やすい位置に、わかりやすく表示する。
- ・ わかりやすいルート図をつくる。
- ・ 車両と一体になったデザインにする。

バス停デザインの方針

- ・ 車両デザインと一体化した基本色を使用する。
- ・ 路傍にあるコミュニティバスの象徴とする。
- ・ 運行機能を明示化する
- ・ 一目で方向と行先がわかる
- ・ 100m手前からバス停と認識できる形と色
- ・ 動かしにくいこと、倒れないこと（置き石タイプ）

バス停の基本デザイン



4 . 事業化の方策

(1) 利用者の想定

利用者

地域内の移動者

- ・買物、用事、通院、会合、飲食などの外出
- ・施設（ルネこだいら、中央公園・市民総合体育館、地域センター、津田塾大学(公開講座)などの施設)の利用
- ・訪問などの交流

地域外への移動者

- ・買物や用事などの外出
- ・病院（昭和病院など）への通院
- ・通勤、通学の利用

地域外からの来訪者

- ・親戚、友人等の訪問
- ・通院・買物等への来訪

利用者数の想定

想定のお考え方

- ・コミュニティバスに限らず、公共交通機関の利用者数の正確な算定方法については、まだ確立された手法はないと考えられる。
- ・小平市においては、既存の類似の成功しているといわれているコミュニティバスの利用者数の実態（資料が入手可能な例）から算定することとする。
- ・利用者数は、確実に利用する人数という考え方で想定する。
- ・「動く公共施設」としてのコミュニティバスの利用者数（目標値）としては、小平市の人口（約18万人）を越える利用者、つまり市民が年に1回以上利用する、といった利用者の確保が望ましい。

想定の方法

- ・バス停から300m以内に居住する市民を対象として算定する（武蔵野市ムーバス1号線のフォローアップ調査では、バス停から300m以内の居住者の利用が約90%である）。
- ・運行ルートから300m以内の地域の人口に、想定利用率（類似の事例を参考

にして設定) を乗じて 1 日当たりの利用者数を試算する。

利用者数の想定

・次の 2 通りの運行時間帯の利用者数を想定する。

7:00 ~ 21:20 : 買物や用事、通院、通勤や通学、ルネこだいらの帰りなどの利用を考えた運行時間帯

8:00 ~ 19:00 : 買物や用事、通院など、高齢者や主婦を中心とした利用を主に考えた時間帯

・小平市の中央地域コミュニティバス試行運行と、運行地域の特性及び運行形態が類似している「浦安市コミュニティバス・おさんぼバス(*)」の利用率(運行沿線地域人口に対する利用者数の割合)を使って利用者数を想定すると、次のようになる。

7:00 ~ 21:20 の想定利用者数 : 1 日平均約 7 5 0 人 (年間約 2 7 万人)

8:00 ~ 19:00 の想定利用者数 : 1 日平均約 6 3 0 人 (年間約 2 3 万人)

* 1 . 小平市・中央地域コミュニティバス試行運行の沿線地域人口
(運行ルートから 3 0 0 m 以内の人口)

・約 2 8 , 0 0 0 人 (平成 1 4 年 1 2 月 1 日 : 住民基本台帳)

* 2 . 「浦安市コミュニティバス・おさんぼバス」の特徴(小平市との類似性)と運行概要

特徴(小平市コミュニティバスとの主な類似性)

- ・往復運行であること
- ・両端に鉄道駅がないこと(起終点の 1 端のみに鉄道駅がある)
- ・平坦な地形で、坂道がないこと
- ・2 0 分間隔の運行であること

運行概要

- ・運行開始 : 平成 1 4 (2002) 年 4 月 2 9 日
- ・往復ルート : 片道約 6 k m
市民病院 ~ 浦安駅(地下鉄東西線) ~ 新浦安駅(J R 京葉線)
- ・所要時間 : 片道 2 8 分
- ・運行時間帯 : 7 : 2 5 ~ 2 0 : 3 0
- ・本数 : 2 0 分間隔
- ・運賃 : 1 乗車 1 0 0 円(回数券は採用していない)

- ・ 1日平均利用者数：1,182人(運行開始から3ヶ月間の平均)
- ・ 沿線地域人口：約45,000人
- ・ 1日平均利用率：2.6%(運行沿線地域人口に対する1日平均利用者数の割合)

(2) 事業化の検討

事業方法

事業主体は小平市とする

- ・ 車 両：小平市が購入し、運行する交通事業者は無償貸与する。
- ・ バ ス 停：運行する交通事業者が設置・維持管理を行う。
- ・ 運行経費：先行事例からも運賃等の収入を上回ることが予想されるので、交通事業者の協力を得て運行経費の削減に努める。不足額については小平市がまちづくりを支援する負担金として補助する。

運行主体は交通事業者とする

- ・ 小平市が交通事業者を選定する。
- ・ 選定された交通事業者が事業許可等の申請を行い、運行及び運営を行う。
- ・ 事業許可等の申請にあたっては、関係者と十分に協議してスムーズに行う。

交通事業者の努力が報われ、同時に小平市の支援費用が軽減される事業システムの構築に努める

- ・ 交通事業者がサービスの向上やPR等によって利用者を増やす努力をしやすいするための方策を検討する。
- ・ 小平市は、まちづくりや公共施設等との連携、地域・住民の支援確保を積極的に働きかけて利用者の増大に努める。

運行事業者の選定方針

選定の方法

- ・ 小平市は庁内に「コミュニティバス運行事業者選定審査会」を設置して、公平かつ適正に選定する。

- ・選定に当たっては、選定基準を設けて行う。

選定基準（案）の検討

1．対象となる運行事業者

- ・事業許可の取得が可能であること
- ・小平市内での事業実績があること、など

2．コミュニティバス試行運行計画の事業能力を有すること

- ・運行計画の実施、安全かつ安定した交通サービスの供給、住民ニーズに合わせた接客サービスの実施、事故や故障等への対応能力を有すること、バス停の設置・維持管理への協力、など
- ・フォローアップ調査への協力や調査から提案された改善に参画できること、本運行に向けた取り組みに協力できること、など

3．小平市の運行支援費用の軽減に貢献できること

- ・契約社員の採用等の運行経費の軽減策の導入、運行の管理運営の効率化の検討、需要開発（創造）の努力、など
- ・回数券販売への協力、PRへの参加、など

4．小平市のまちづくりや交通サービスの充実に貢献できること

- ・商店街や飲食街、ルネこだいら、津田塾大学の公開講座、中央公園（市民総合体育館）、地場産物市場等へのアクセスとしての利便性向上に協力できること
- ・既存のバス交通や鉄道等とのネットワーク、公共交通による公立昭和病院への新しい交通の導入や乗り継ぎ（提案段階）などへ協力できること

事業化に向けた関係者との調整

関係者調整の考え方

・新しい行政サービスとしての「動く公共施設」であるコミュニティバスは、その事業化や運行にあたっては、行政にとって新しいサービスとしてとらえて対応し、問題の解決を図ることが必要となる。また、沿線地域の関係者の支援が欠かせないことから、事業をスムーズに進めるために調整を積極的に行わなければならない。

・関係者や各機関には、新しい交通システムの実践ということの意義を理解してもらい、協力を求めていく。このようにコミュニティバスの運行には、計画の考

え方をふまえた調整を図るプロセスが必要となる。

沿線の住民・自治会等

- ・バス停の設置・管理への理解と協力を求める。
- ・コミュニティバスの利用やまちづくりとしてのコミュニティバス運行に向けた理解や協力を求めるとともに、運行後の参加や支援を働きかける。

交通管理者・道路管理者

- ・約200m間隔でのバス停設置、ルートやバス停設置場所の交通安全の確保などに協力を求める。
- ・カーブミラーやコミュニティバス走行表示といった交通安全施設の整備などを協力を得て進める。

運行関係者

- ・運輸支局、東京都、西武鉄道、JRなどに、小平市独自の取り組みへの理解や協力、支援等を得るために、積極的に交流・折衝を行い、情報の提供などを図る。
- ・事業化段階にとどまらず、試行運行開始後への支援や協力を要請する。

事業費の検討

車両・バス停の費用

- ・車両購入費：3台（運行車両2台＋予備車1台）の予算計上
- ・バス停設置費：起終点バス停、200m間隔を基本にしたバス停の予算計上

運行費用の想定

- ・運行費用は、既存のコミュニティバスを参考に試算すると、おおよその年間の運行経費は次のようになるものと想定される。
- ・4,000万円前後（8:00～19:00の運行、全員契約社員ドライバー）～6,000万円前後（7:00～21:20の運行、全員正社員ドライバー）。

運賃収入の想定

- ・運行時間帯が 8:00～19:00 の場合は、おおよそ年間 2,300 万円（想定年間利用者数 23 万人×100 円）の運賃収入が見込まれる。
- ・運行時間帯が 7:00～21:20 の場合は、おおよそ年間 2,700 万円（想定年間利用者数約 27 万人×100 円）の運賃収入が見込まれる。

（3）地域支援及びまちづくりとの連携

連携の進め方

「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」コミュニティバスには利用者の増大による事業採算性の向上が欠かせない。小平市が初めて試行運行するコミュニティバスを成功させるための重要な要素である。そこで、地域や市民への働きかけを積極的に行って需要を開発（創造）するとともに、小平市のまちづくりへの参加の一環としてコミュニティバスを支援しやすい環境をつくる必要があるとってくる。

ルート沿線の地域・住民へのPRと働きかけ

- ・生活交通の利用としてだけでなく、まちづくりを支えるサブシステムとしてのコミュニティバスへの理解や協力、参加、支援を働きかける。
- ・コミュニティバスにとってバス停の設置にとどまらず、バス停の上屋やベンチ、プランター等の設置・管理といった「自分たちのバス」の維持・運営への参加が必要となることを訴え、参加を呼びかける（武蔵野市ムーバス、三重県鈴鹿市C-BUSの例を参照）。
- ・沿線地域でのコミュニティバスの利用を促進するため、コミュニティバス回数券を買物へのサービスとして採用するなどといった、まちづくりとの連携方策を働きかける。

市民・地域団体へのPRと参加・支援の要請

- ・小平市の新しい行政サービスとしてのコミュニティバスを積極的にPRし、交流への活用を推進する。
- ・商業者や企業、商工団体と、コミュニティバスの回数券を活用した販売促進、回数券裏面への広告掲載、通勤への利用といった連携策を推進する。
- ・地域団体や公共施設などが運行を支援することが、まちづくりの一環としてのコミュニティバスの利用者を増やし、地域の活性化や事業採算性の向上などに

貢献することをPRする。

コミュニティバスの充実・展開への協力の要請

- ・地域や市民による支援団体（例えば、友の会など）を設立し、コミュニティバスの充実や展開に参加することを提案する。
- ・マイカーや自転車の利用からコミュニティバスへの転換が小平市の「安全・安心」などを向上させることをPRする。
- ・交通不便地域の解消やコミュニティバスの他地域への展開などのために、事業化段階から市民が参加し、支援できる環境づくりを検討する。

* 1 . 武蔵野市ムーバスにおける主な支援の例

- ・大規模小売店舗によるバス停及び上屋の敷地内への設置と管理（吉祥寺北西循環）
- ・大規模小売店舗による回数券裏面への広告掲載による支援（吉祥寺東循環・北西循環、境南循環）
- ・商店街のスタンプの景品への回数券の採用（三鷹駅北西循環）
- ・コミュニティセンター利用者のエリア拡大（全路線）

* 2 . 三重県鈴鹿市C - B U S における地域・住民の協力・支援活動の例

C - B U S では次のような支援活動が地域（商工会、自治会、小学校）や住民から自主的に生まれている。

- ・自治会や住民、企業（工場）によるバス停待合室、ベンチ、駐輪場の設置・管理
- ・商工会や小学生によるバス停へのプランターの設置と管理（水やり、清掃）
- ・会員組織「C - B U S 友の会」の設立と活動（PRのための写真コンテスト等）
- ・商工会によるC - B U S 観光ガイドブックの作成（C - B U S を活用した観光客の誘致）
- ・スーパーマーケットの駐車場への乗り継ぎバス停の設置
- ・ショッピングセンターの正面入口前へのバス停、待合室の設置
- ・商業者による買物客への回数券サービス

JA 東京むさし小平支店との連携

野菜や花の直売市場（週1回の朝市など）の設営

津田団地などスペースを確保できる地区に設けることとなる。コミュニティバスの事業化推進に合わせて検討を働きかける。

- ・津田団地周辺地域は人口密度が高く、周辺には八百屋や花屋などが少ないということ、また、搬出入をしやすい道路環境にあることから、直売市場（朝市など）を実現できる可能性がある。
- ・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「地産地消」という活動を行っていることから、検討を働きかけることが望まれる。

*** JA 東京むさし小平支店の事業**

- ・JA 東京むさし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。
- ・小平市とともに小学生を対象とした学童農園事業を行っている。
- ・小平市は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 JA 東京むさしの直売市場と一体とすることや、コミュニティバスの沿線で開催することも考えられる。

回数券などへの広告の検討

- ・コミュニティバスの回数券の裏面等に JA 東京むさし（小平支店）の広告を印刷することなどを検討する。

***小平市コミュニティバス運行基本計画調査・JA 東京むさし小平支店ヒアリング調査**

- ・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

ルネこだいらとの連携

コミュニティバスとルネこだいらの連携を進める

講演等終了後の帰りの時間帯（20:45～21:15）を考慮した運行を検討する

コミュニティバスを大いに活用できる（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

- ・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、練習の道具を持ち込みにくい場合も起こる。

コミュニティバスは「ルネこだいら友の会」の市内会員を増大できる

- ・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、自主事業にプラスになると考えられる。
- ・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などがあるので検討が必要となる。

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。

沿線の商店街との連携

コミュニティバスをルート沿線の商店街の活性化に生かす

- ・商店街のコミュニティバスへの期待は、次のように大きいものであることから、事業化推進においては他都市の事例などを紹介しながら、積極的に連携を働きかけるものとする。

* 沿線商店街のコミュニティバスへの期待

（小平市コミュニティバス運行基本計画調査・沿線商店街ヒアリング調査）

- ・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。

津田塾大学との連携

公開講座の交通アクセスとしての活用

コミュニティバスを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こと、また、市民受講者が増えることなどが考えられ、コミュニティバスと公開講座の双方に相乗効果が期待できる

- ・ 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で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人近く（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。

公開講座などの市民受講者に交通手段としてコミュニティバスの情報を提供すること、また、沿線住民へ公開講座などの情報（車内、公共施設等）を提供するという連携もできる

- ・ 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。

5 . 小平市コミュニティバス研究会の 検討経過

(1) 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 (2002 年 12 月 7 日逝去)
山本雄二郎	高千穂大学客員教授
山本 仁	東京都立大学大学院工学研究科助教授
舘野 充彦	市民公募
富田 早苗	市民公募
後藤 崇輔	国土交通省関東運輸局自動車交通部旅客第一課長
前田 昭吉	国土交通省関東運輸局東京運輸支局輸送課長
山本喜八郎	警視庁交通部交通規制課課長代理
小島 義雄	警視庁交通部
佐藤 慶治	警視庁小平警察署長 (前任者 : 吾田 健二)
林 眞一郎	東京都北多摩北部建設事務所管理課長
織田 守	(社) 東京バス協会常務理事
眞弓 源吾	(社) 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
因 久志	小平市健康福祉部長
疋田 正博	小平市建設部長
野崎 健雄	小平市都市整備部長

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

(2) 研究会の検討経過

第 1 回 小平市コミュニティバス研究会

日時：平成 14(2002)年 10 月 31 日(木)14：00 於：小平市庁舎 504 会議室
議事

- 1 . 会長挨拶
- 2 . 新委員紹介
- 3 . 市報「コミュニティバス特集号」市民の意見について
- 4 . 小平市コミュニティバス運行実施計画調査の実施方法について
- 5 . 中央地域試行運行のための実施計画案について

第 2 回 小平市コミュニティバス研究会

日時：平成 14(2002)年 12 月 26 日(木)14：00 於：小平市庁舎 505 会議室
議事

- 1 . 副会長挨拶
- 2 . コンセプトについて
- 3 . 車両とバス停について
- 4 . 利用者の想定について
- 5 . 事業化の検討について

試走

- ・ 運行ルートの試走

第 3 回 小平市コミュニティバス研究会

日時：平成 15(2003)年 3 月 19 日(水)10：00 於：小平市庁舎 201 会議室
議事

- 1 . 副会長挨拶
- 2 . 新委員紹介
- 3 . 地域支援及びまちづくりとの連携について
- 4 . 車両とバス停について
- 5 . 小平市コミュニティバス運行実施計画調査報告書（案）について

(3) 車両・バス停検討部会の検討経過

部会の設置目的と構成メンバー

設置の目的

- ・ 車両とバス停は、コミュニティバスのシステムの最終の形、つまり象徴として市民の前に現れるものであることから、既存の路線バスのイメージ(いいイメージが少ない)を一新する車種の選定及びデザインが求められる。
- ・ そのためには、利用者を魅き付け、新しいバスの需要を掘り起こすことができるデザインを施さなければならない。
- ・ そこで、デザイナーと関係者が参画する「車両・バス停検討部会」を設置して検討を行うことが望ましい。
- ・ デザイナーには、コミュニティバスに理解があると同時に、交通機関のデザインに造詣が深い建築家やグラフィックデザイナーがふさわしいと考えられる。

構成メンバー

- ・ デザイナー：三沢 浩(アーキテクト)
- ・ 研究会委員：山川 仁(東京都立大学助教授)
- ・ 事務局：小平市/コンサルタント(地域科学研究会)

検討の経過

第1回検討部会

開催日 平成 15(2003)年 1月 29日(水)

小平市コミュニティバスの実施計画と車両・バス停デザインの方針
車両の選定

現地調査

実施日 平成 15(2003)年 2月 12日(水)

車両の基本デザイン案
バス停の基本デザイン案

第3回検討部会

開催日 平成 15(2003)年 3 月 7 日(金)
車両の基本デザインの決定
バス停の基本デザインの決定

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 制定

登録番号 4 - 2 9

改正 平成 13 年 5 月 23 日

改正 平成 14 年 4 月 1 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事。
- (2) その他コミュニティバス運行に必要な事項に関する事。

(構成)

第 3 研究会は、有識者及び市民の委員 20 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 15 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 14 年 4 月 1 日から施行する。