

## 平成31年1月16日開催 小平市地域公共交通会議

### 1 日 時

平成31年1月16日（水）15時00分から16時00分まで

### 2 場 所

小平市役所5階 505会議室

### 3 出席者

小平市地域公共交通会議委員 11人  
事務局（都市開発部 公共交通課） 3人  
（傍聴者 0人）

### 4 会議次第

- 1 開会
- 2 小平南西部地域コミュニティタクシー（鷹の台駅東側ルート）実証実験運行の実施について
- 3 バスとタクシーのひろば in 小平 2019の開催について
- 4 小平南西部地域コミュニティタクシー（鷹の台駅西側ルート）実証実験運行の利用状況について
- 5 その他
- 6 閉会

### 5 配布資料

- ・鷹の台駅東側ルート実証実験運行概要（資料1）
- ・鷹の台駅東側ルート案（資料2）
- ・鷹の台駅東側ルート案迂回ルート（資料3）
- ・バスとタクシーのひろば in 小平 2019開催について（資料4）
- ・鷹の台駅西側ルート利用実績報告（資料5）

### 6 会議内容

都市開発部長の挨拶、出席委員及び資料の確認、傍聴者への対応

#### 会長

それでは、平成30年度第2回小平市地域公共交通会議を始めます。

協議事項 「小平南西部地域コミュニティタクシー（鷹の台駅東側ルート）実証実験運行の実施について」事務局より説明をお願いします。

#### 事務局

それでは協議事項、次第2小平南西部地域コミュニティタクシー実証実験運行について説明申し上げます。

小平市では、市の公共交通に対する基本的な考え方として、市の東西を西武多摩湖線、南北を青梅街道で区切り、4つの地域それぞれにおいて、コンパクトな地域内の生活交通としてのコミュニティタクシーの運行を支援しております。

現在、4地域のうち北東部、北西部、南東部では継続的な試行運行を行っております。4地域の最後として南西部地域を検討していることにつきましては、昨年5月に開催いたしました今年度第1回のこの会議でご説明いたしました。この南西部地域は、現在1つ目の実証実験運行として、「鷹の台駅西側ルート」を昨年7月30日から本年1月29日まで、6か月間の運行を行っております。今回はこの南西部地域の2つ目の実証実験運行ルートの実施につきましてご協議をいただきます。

委員の皆様にご協議いただく内容を説明申し上げますので、資料1をご覧ください。

1 点目は、実証実験運行の目的についてです。小平市南西部地域のコンパクトな生活交通を確立するため、平成28年5月から、地域住民などで組織される「小平南西部地域コミュニティタクシーを考える会」において、移動における課題や需要を整理しながら、ルート案及び運行システム案について検討してまいりました。これらの案に沿った実証実験を通して、さらなる検証を行うことを目的とします。

2 点目は、実証実験運行システム等についてです。時間帯や停留所別の乗降状況を把握するため、資料2と3で示しております運行ルートを一定期間、案として6ヶ月間、実証実験運行を行いたいと考えております。

運行期間は、この会議で協議が整った後、運行事業者から路線の認可申請を行い、目途として、平成31年3月1日から平成31年8月30日までの6カ月間を考えています。

運行システムは、ワンボックス車両1台による定時・定路線運行。運行日は月曜日から金曜日までとしますが、祝日と休日は除きます。

運行時間は、中央公園入口9時発を始発便とし、最終便17時20分発まで40分間隔、1日15便とします。

今回の運行予定地域には小平第十小学校がございます。この小学校の通学路としている十小通りは、運行ルートと一部が重なっております。今回は児童の安全面を優先に考え、下校時間である13時から15時30分発の6便は30分間隔で迂回ルートを設定いたしました。

乗車定員は乗客9名、運行車両はニッサンキャラバンです。これまでの他の地域のコミュニティタクシー実証実験運行と同様、移動円滑化基準適用除外の認定を受けたいと考えております。

予備車両は運行事業者が管理する同等車両とし、乗客定員が超過する際は他の地域のコミュニティタクシーと同様、追走により対応するものとします。

運賃は今回の実証実験運行が運行距離や運行時間帯、運行間隔など、他の地域のコミュニティタクシーのサービスレベルが同等であることから、同じ、大人150円、子ども(小学生)80円、未就学児は無料の運賃とします。また利用促進を図るため1日乗車券を設け、大人400円、子ども200円とします。

運行収支として運行経費のうち運賃収入等で賄えない部分は、予算の範囲内で小平市が補填するものとします。

運行事業者は、鷹の台駅西側ルートの実証実験運行から引き続き、小平交通有限会社としております。

次に、運行ルートにつきましてご説明いたします。資料2をご覧ください。こちらは通常時間帯のルートになります。

西武国分寺線鷹の台駅東側に隣接しております小平中央公園の駐車場入口、左上①の停留所を出発し、一度公園駐車場に入ります。駐車場内では左上の青い見取り図のように転回し、府中街道へ出まして、旭ヶ丘中通り、五日市街道を通り、③停留所の上水本町クリニックモールの敷地内へ入ります。そして十小通りを東に向かい、小平第十小学校の西側を通り、五日市街道を東へ向かいます。さらに、市役所西通りを北へ向かい一橋病院、一橋学園駅付近を通り、学園西町2丁目の住宅街を西へ向かいます。その後、四小通り、一橋大南通りから、再び、五日市街道、十小通り、府中街道を通り、中央公園入口へ戻るルートとなっております。

次に、迂回ルートをご説明いたします。資料3をご覧ください。

小平中央公園入口を出発し、③停留所の上水本町クリニックモールの敷地内へ入るところまでは、通常ルートと同じになります。ここから十小通りではなく、五日市街道に入り東へ向かいます。そして、一橋病院、一橋学園駅付近、学園西町2丁目、四小通りは通常ルートと同じです。その後、十小通り方向ではなく、五日市街道を西に進み④の停留所で一部十小通りに入り、通常ルートと同様に中央公園入口へ戻ります。

先程、資料1の運行システムでもご説明いたしましたが、今回のルートは小学校の通学路と運行ルートとが一部重なるため、下校時間(13時から15時30分発の便)に迂回ルートを設定しております。

この迂回ルート設定に関しましては、小平第十小学校関係者として校長、副校長、PTA役員、地区委員、青少年委員等の方々からご意見をお聞きし、また、交通管理者とも協議を重ね、運行

ルート、停留所案を設定しております。今後も、必要に応じて保安器具の設置等、十分な交通安全対策を実施いたします。

なお、停留所の位置につきましては、今後近隣住民に了承を得る必要のある箇所もございますことから、本日の地域公共交通会議でのご意見を含め、今後、若干の調整等を行うこともございます。

ご協議いただく実証実験運行の内容の説明は以上です。よろしくご協議の程、お願い申し上げます。

**会長**

ただ今の説明について、何かご意見、ご質問はございますか。

**委員**

運行車両ですが、これは今回新たに増やすものですか、それとも事業者が今お持ちのものですか。

**事務局**

現時点では、小平交通有限会社で所有している車両をそのまま使う予定でございます。

**委員**

このルート案の選定にあたっては、相当、公共交通課の方で苦労した経緯があります。図面で見ると、十小通りを小学校からまっすぐ自動車教習所まで通してくださいという意見がかなりあり、実際にその周辺には住宅がたくさんありますので、小学校の通学路であったり、停留所が設置できないなど、道路が狭くて安全が保たれるのかという状況の中で、今回このようなルートになった経緯があります。住民からこの実験が始まった段階で同様の話がでてくる可能性もありますが、そういった経緯の下でこのルート案に決まりましたので、ご了承いただければと思います、補足させていただきました。

**会長**

それでは、資料1、2に示されているルートで、実証実験運行を行うということで、この会議の合意を得たということにさせていただいてよろしいでしょうか。

**委員**

異議なし。

**会長**

それでは、今後、実際の申請の作業に移らせていただきたいと思います。

続いて、協議事項「バスとタクシーのひろば in 小平 2019の開催について」事務局より説明をお願いします。

**事務局**

協議事項、次第3「バスとタクシーのひろば in 小平 2019」の開催について説明いたします。資料4をご覧ください。

今年度の「バスとタクシーのひろば in 小平 2018」は昨年5月19日に開催し、前回の第1回（5月23日開催）会議でご報告をいたしました。例年、地域のご家族連れや、バスやタクシー等の乗り物好きの方々など多くのご来場をいただき、公共交通に親しむイベントとして大変好評をいただいております。また、ご来場の皆様からは開催を継続するご意見が多いことから、来年度も引き続き、皆様のご協力をいただきまして、「バスとタクシーのひろば in 小平 2019」を開催したいと考えております。

開催時期につきましては、5月第3土曜日の5月18日を第一候補に考えております。会場はこれまでと同様にブリヂストン today 駐車場を予定しており、今後、(株)ブリヂストンと日程の調整

をいたします。内容につきましては、バスやタクシーの車両展示を基本として、今後、協力事業者と検討してまいりたいと考えております。

来年度の開催につきまして、ご協議いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

**会長**

既に恒例のイベントになっており、昨年が3,200人の来場者を集めるという、(株)ブリヂストンに伺っても当該会場で行われるイベントの中で一番多い人が集まるイベントになってきております。以前にも申し上げたことがあるかもしれませんが、バスとタクシーが一緒になったイベントは、まだ全国に多くないので、特に色々な種類のタクシーを用意してくださることもあって、なかなか今まで触れることのなかった部分というのが、かなりいい形で市民に浸透してきているのではないかと考えております。そのようなことで、来年度もぜひと考えておりますが、何かご意見、ご質問はございますか。

**委員**

小平警察では、協力しておりますが、開催が5月18日ということで、今年の場合は改元や即位の関係があるので、日程を調整して参加の可否を回答させていただきたいと思っております。

**会長**

開催が決まれば、具体的に何をやるかはまた担当と打ち合わせの会議は持たせていただくことになると思いますので、内容以外で、これまでの流れの中でお気づきの点があればお願いしたいと思います。

それでは、引き続き来年度も開催するというところで、進めさせてよろしいでしょうか。

**委員**

異議なし。

**会長**

それでは、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

**委員**

日時の決定はいつ頃になりますか。

**事務局**

来月、日程及び打ち合わせの連絡をさせていただきます。

**会長**

今まで同時期に開催しており、会場も空いているので、恐らくこの日程となる見込みでございます。それでは来年度も開催するというところで、進めさせていただきたいと思っております。

続いて、報告事項「小平南西部地域コミュニティタクシー（鷹の台駅西側ルート）実証実験運行の利用状況について」事務局より説明をお願いします。

**事務局**

南西部地域コミュニティタクシー鷹の台駅西側ルート実証実験運行の利用状況につきまして報告いたします。資料5をご覧ください。

運行開始した7月30日から12月末時点までの月ごとの運行日数、乗車人数及び1日平均乗車人数を示しております。運行日数105日間で、3,298名、1日平均で31.4人の乗車がありました。1日平均乗車人数は8月が31人、9月が38.2人となり増加傾向と思われま

したが、10月以降減少し、30人前後を推移しております。この間、最も乗車が多かった日は9月21日で58人、最も少なかった日は11月13日で13人でした。

参考として、他の3ルートの実証実験運行時の乗車実績を掲載しております。1日平均を見ますと、大沼ルートが47.7人、栄町ルートが52.2人、鈴木町2期は52.3人となっております。現在運行中の鷹の台駅西側ルートはこれらの実績を下回る現状にあります。また、他のルートは実験運行が進むにつれて、認知度が向上し、乗車実績も増えていったのに対し、現在の実験ルートは、9月移行減少傾向にあることが、他のルートと異なった傾向と言えます。

次に停留所ごとの乗車状況について報告いたします。机上配布いたしました、コミュニティタクシー鷹の台駅西側ルート運行実績年間集計表をご覧ください。文字が小さくて恐縮ですが、乗車集計表の左側の表が乗車実績、右側の表が降車実績となっております。表の下2行が停留所ごとの乗車人数とその割合、各表の右から2列目が時間帯ごとの乗車人数の合計となっております。

まず、乗車からみると、南台病院前での乗車が22.9%ともっとも多く、ほぼ並んで鷹の台駅北での乗車が22.8%となっております。時間帯は午前中の早い時間帯が多くなっております。次に降車を見ますと、鷹の台駅北が49.0%でほぼ半数を占め、次いで南台病院前が16.9%となっております。このことから、このルートは駅と南台病院との往復、特に駅へ戻る交通手段として利用されていることが伺えます。このほかに特徴的な点として、小平第五中学校での乗車が17.8%と3番目に多い点があげられます。運行事業者によると、この辺りの住宅地から駅に向かうのに、徒歩だと15分~20分程度かかってしまうため、コミュニティタクシーがちょうど良い交通手段となっているようです。

最後に、国分寺市内に設置した北町二丁目、北町四丁目停留所ですが、乗降ともにさほど多くはありませんが、北町四丁目については、付近の施設への通勤に利用しているという声もあり、市内の停留所である上水新町一丁目と同等の利用がありました。国分寺市のコミュニティバスぶんバスと接続する北町二丁目については、ぶんバスのご利用もあまり多くないこともあり、乗降ともに低い水準となっております。ぶんバスは今年の12月にルートを変更して西国分寺駅まで延伸し、乗客が増えているようですが、ぶるべ一号の利用には影響を及ぼしていないようです。

南西部地域コミュニティタクシー鷹の台駅西側ルート実証実験運行の利用状況について、報告は以上でございます。

#### 会長

ただいまの説明について、ご質問、ご意見はありますでしょうか。

#### 委員

今回実証実験運行ということで、平均乗車人数が他のルートに比べて少ないが、今後どういったステップを踏んでいくのですか。

#### 事務局

今後の展開ですが、まずは先ほどご協議いただきました、鷹の台駅東側ルートについて実証実験運行を行い、その乗車状況、運行状況を確認してまいります。その結果と合わせて、今後継続的な運行へのルート選定や停留所の選定を行っていく予定でございます。

#### 委員

東側とセットということですか。

#### 事務局

現在のところ南西部地域で1ルートと考えておりますので、東側ルートの状況がわからないので、両ルートを合わせたルートや乗車状況が非常によければ東側をメインとしたルートを考えることもあり得ます。

#### 会長

他にいかがでしょうか。

1月の終わりで西側の実証運行が終わるわけですが、この後の展開については、今説明のあったとおり、東側ルートの実証実験を行い、その結果をみてどのように今後展開していくかを、改めて分析しつつ考えてまいります。この辺は、南東部についても同様のやり方をとった経緯がありますので、経過としては同様の経過を辿ることになると思います。

それでは、今の段階では、12月までの実績をご承知いただいて、今後東側の状況を見ていくということにしたいと思います。

それでは報告につきましては、終わらせていただきます。  
議題については、ここまでですが、その他何かございますか。

#### 事務局

小平市では現在、地域のコンパクトな公共交通を目指してコミュニティタクシーの運行を進めているところでございます。本日協議いただきました南西部地域のコミュニティタクシーの運行が実現いたしますと、以前小平市で考えた公共交通の基本的な考え方に基づいた市内の交通が整備されることとなります。

しかし、近年の高齢化によりまして、移動に不便を感じられる方がまだまだいらっしゃいます。近くにバスが走っていない、バス停まで行けないといった方も実際に多くいらっしゃって要望も聞いているところでございます。

そのため、小平市といたしましては、これからの小平市の公共交通のあり方についても、検討する時期であると考えているところでございます。これからの公共交通を考える上で、現在市内で民間事業者様が運行されております交通がどのような状況にあり、どのような課題を抱え、今後はどのような見通しなのかを把握しておく必要があると考えております。

そこで、この機会に各バス事業者に小平市内を運行している路線バスの現状、課題、今後の見通しなど情報提供をお願いいたします。事業者、関係機関から、小平市の公共交通についてもご意見等いただければと思います。

#### 会長

各バス事業者さんに現状や課題等あればお話ししていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

#### 委員（交通事業者）

昨年同時期と比べて、バス利用者は増えている状況です。これは特別区、三多摩地区でも若干お客様が増えているというのが現状でございます。

運行上の課題と言いますか、バス会社の課題ですが、運転手が高齢化しており、50歳以上が半分を超える状況で、ここ数年で退職し新しい人が入ってこないことには、人員の確保が難しいことが大きな課題であると思います。今の若い世代は自家用車の運転免許も取らない人が多く、二種免許を取得する人も減ってきている状況があります。各バス会社が多くある中で、弊社に来る人がそれほど多くない実情がございます。

こういったことを踏まえて、乗車は増えているが乗らない路線は自然淘汰してゆき、乗車があるところに輸送力を充てていくということが、今後の見通しになると思います。

#### 委員（交通事業者）

小平市内のバス路線は、ほとんどお客様が乗っていないという状況が続いています。ただ、全体的に見ますと、運転手不足ということで新規採用が追いついていないことから、バスを走らせたらず乗客が見込まれる路線があるものの、新たに路線を引いたり、需要に答えられるだけのバスの本数確保は課題であると認識しております。今後のことに関しましては、大きなバスで大量の人員を運んでいるという時代はもうそろそろ終わってしまうと認識しております。そうすると1社の力だけでは、公共サービスという観点では難しいと考えております。

#### 委員（交通事業者）

各社と同様に乗務員の人員不足は、弊社においてもかなり響いている状況で、なかなかバス路

線が引けなかったり、運行ダイヤの見直しが進んでいる状況でございます。

**委員（交通事業者）**

タクシーも乗務員の高齢化が言われております。

**委員**

労働時間の管理もしっかりしなければいけないということで、今までと同じ人数であってもこういった状況ですので、市とのつながりもしっかりやっていかなければならないと考えております。

乗務員に関しても今まで経験者が入ってくることが多かったですが、今はバスの運転手になるハードルも高いので、教育についても会社として力を入れております。

**会長**

各社から現況報告等をしていただきましたが、今の話を聞いて何かご質問ございますか。

**委員**

個人的な意見ですが、道路が広がらない中で、バスが大型化しており、運転手の技術も相当上がっているのではないかと感じております。小平市内は小川駅、小平駅と再開発事業もあって、ロータリーができたり大きな道路も計画されており、交通の流れが変わってくる中で、そういったところを走っていただくのが良いかと思えます。

バス停の近くでの話声やタバコの意見もある中で、公共交通は大切なので協力していきたいと思えます。

**事務局**

コミュニティタクシー、コミュニティバスはあくまでも、民間事業者の路線を補完する役割で走っております。これからバス運転手の不足のお話もありました。新たなことを実施するにあたって、担っていただける事業者がいなくてできない面もありますので、市としてもできることは取り組んでまいりたいと思えます。

**会長**

今、特に乗務員不足という課題は、全国共通の課題となってきております。概ね2016年頃から地方でこの傾向が顕著になってきており、乗務員が不足して減便をするというようなところが目立ってきましたが、ここにきて、首都圏でもかなりそういった動きになってきております。これはもう全国的な課題と言って良いと思えます。

これから市の交通政策を考えていく上でも、今までのような新しいものをどんどん作っていくことや、拡大一辺倒のことは物理的に無理になってくる。なるべく限られた資源をいかに有効に使って効果的に地域のモビリティを守っていくかということを中心に、考えていく必要がでてくると思えます。

それと同時に新しい担い手を育てていくことも、これまでの状況の中では各事業者の問題であったのかもしれませんが、今後、人がいなくて本当に地域にとって必要な移動手段が確保できないとしたら、個々の事業者の個別の問題ではなく、地域社会全体の問題と捉えて良いと思えます。これは医療や介護分野での人手不足の問題とほぼ同じことだと思います。そういう意味で地域としてもこの問題に今後取り組んでいく必要もあると思えますので、私も色々なところで既に様々なことをやり始めていますが、この地域でも人の確保やいかに現有資源を上手に活用するかといった視点での議論を、今後こういった場でしていきたいと思えますので、よろしく願いいたします。

それでは本日予定しておりました議事はすべて終わりましたので、以上で平成30年度第2回小平市地域公共交通会議を閉会させていただきます。

熱心なご議論をいただきまして、ありがとうございました。