「小平市コミュニティバス運行基本計画調査報告書」の概要

試行運行ルートの基本型

小平駅南口→仲町→一橋学園駅→学園西町→津田町（津田団地）→鷹の台駅

※鷹の台駅までのルートが困難な場合、津田町での折り返しが考えられます。

運行の方針

①市民交通の改善を図る
②信頼される、利用しやすいバス交通を目指す
③まちづくりとの連携を図る
④既存路線バスとの競合をできるだけ避ける
⑤運行の維持・継続を図る
⑥だれもが利用できるバス交通を目指す

▼こんなバスが検討されています

ルート
▽バス停留所が近くなるように、住宅地の中を通るルート
▽日常の買い物に便利なルート
▽定時運行が可能な信頼性の高いルート

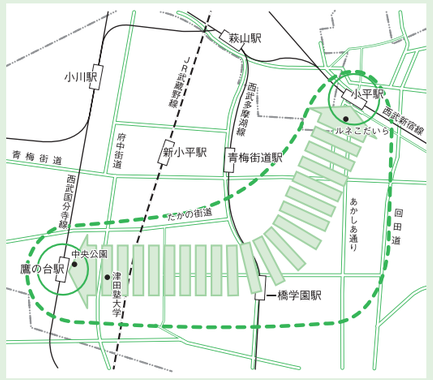
運行方法
▽運行時間帯は午前8時～午後9時（午前7時～午後10時）
▽平日も休日も同じダイヤ
▽15分または20分間隔で運行
▽大人も子どももワンコインおよび定時運行を確保する必要があります。
▽住宅地もすいすい走れる小さなバス
▽高齢者にやさしい、低い乗降ステップ
▽つり革より安定する、つかまりやすい握り棒
▽会話のしやすい座席配置
▽景色が見やすい車内
▽2百メートル間隔のバス停留所

▼試行運行の課題

①津田団地～鷹の台駅間
「津田団地～鷹の台駅」間を運行するためには、走行路の運賃百円
車両・バス停留所
②昭和病院への乗り継ぎ
交通機関
コミュニティバスから乗り継ぐことのできる「小平駅北口～昭和病院」間の交通機関について、交通事業者とともに検討していく必要があります。
③まちづくりとの連携
利用者を増やすくふうの中で、ルネこだいら、JA東京むさし小平支店、津田塾大学、沿線商店街と協力・連携し、元気なまちづくりを考える必要があります。

試行運行にはこれだけの経費がかかります

▽１ルートあたり１時間３本の運行の場合、運行経費は年間６～７千万円程度となります
▽１台あたり10人以上の乗車を想定すると、収入は運賃などで年間３～４千万円程度を見込むことができ、市の負担額は年間３千万円程度となります
▽運行経費のほかに、車両４台（予備車１台含む）、バス停留所の整備費用なども必要です
▽仮にＤ地域（試行地域）以外で運行した場合は、利用者数が少なくなると見込まれるため、１路線あたりの市の負担額はさらに大きくなると考えられます



コミュニティバス事業のスケジュール

平成14年度…試行運行実施計画の策定
平成15年度…住民説明会、バス停留所・走行空間の整備、車両確保、（予定）　愛称募集、広報、試行運行開始

小平市コミュニティバス研究会委員（敬称略、平成14年３月現在）

岡　並木	交通評論家（会長）	林　眞一郎	東京都北多摩北部建設事務所
山本雄二郎	高千穂大学客員教授（副会長）	織田　守	㈱東京バス協会
山川　仁	東京都立大学大学院助教授	真弓　源吾	㈱東京乗用旅客自動車協会
舘野　充彦	市民公募	昼間　守仁	小平市企画財政部長
富田　早苗	市民公募	多々井宏彰	小平市生活文化部長
英　浩道	国土交通省関東運輸局	植原　幹男	小平市健康福祉部長
土屋信乃夫	国土交通省関東運輸局東京陸運支局	船橋真一郎	小平市建設部長
矢板　勝夫	小平警察署長	野崎　健雄	小平市都市整備部長

市民交通の課題

1. 高齢社会への対応
2. 昼間人口の増大傾向への対応
3. 東西の交通利便性の充実
4. 路線バスの不便な地域の改善
5. 「バスで駅に出たい」という市民ニーズへの対応
6. 交通の不便な病院や公共施設の利便性向上

導入のねらい①
高齢者や子育て中の方が気軽に出かけられるようにします

高齢社会の到来による新しい移動手段として、また、増加傾向にある市内の昼間人口への移動サービスとしての対応なども考え、車や自転車を使いにくい高齢者や子ども連れの主婦などの外出をしやすくします。

導入のねらい②
鉄道駅を東西に連絡します

市内の鉄道やバス路線の多くが南北方向の路線で、東西方向の利便性が低い傾向にあります。コミュニティバスで鉄道駅を東西に連絡し、交通のネットワーク化に貢献するとともに、鉄道で分断された市域において人と地域の交流を生み出します。

導入のねらい③
不便な地域に交通サービスを提供します

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人前後の小型バスを使用します。道路幅が狭い、事業採算が合わないなどで路線バスによる交通サービスが不十分な地域の交通改善を目指します。

導入のねらい④
公共施設などへのアクセスについてルート設定の中で配慮します

公共施設などへのアクセスについて、ルート設定の際に、道路条件、ダイヤ、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ます。

試行地域の設定方法

小平市ではコミュニティバスの運行経験がないので、市に合ったオーダーメイドのシステム構築とその検証を行い、導入効果などを具体的に把握するため、一地域での試行運行を考えています。試行運行により、導入効果があると判断された場合、システムの改善などを行い、運行継続の検討を行う予定です。

なお、試行地域の設定は、①鉄道駅を東西に連絡する　②バス交通の不便な地域　③高齢者や子育て中の方などが気軽に利用できることを基本に、Ａ～Ｅの地域に区分けしました（下図）。

試行運行はＤ地域に設定

各地域を比較・検討した結果、試行運行はＤ地域に設定することが報告されました。初めての試行運行の評価は、まず第一に乗車される人数により評価されていくと思われ、かりに乗車人数が少なければ試行運行を継続することはできなくなります。Ｄ地域は、人口・高齢者数が多いこと、高齢化率・人口密度ともに高いこと（右表）、都心に直接連絡している小平駅があることから、最も多くの方の利用が見込まれ、次の地域の検討へつながる可能性があります。また、Ｄ地域での運行によって交通利便性が向上し、商店街がにぎわいの拠点に育っていくことも期待できます。

このほか、研究会ではＣ＋Ｄ地域という意見や、Ｄ＋Ｅ地域で昭和病院へといった意見も出されましたが、現時点では運行経路全体が長くなることや踏切などで渋滞する道路を通ることにより、バスの運行で最も重要な定時運行の確保ができなくなるため、Ｄ地域での試行運行となりました。今後はこの試行運行の状況を的確に判断できる基準を検討していく必要があります。

各地域の比較

平成13年4月1日現在

Ａ地域 小川西町1～5丁目、栄町1～3丁目	人口 高齢者数 高齢化率 人口密度	11,852（人） 2,090（人） 17.6（%） 10,650（人/km²）
Ｂ地域 小川町1丁目、上水新町1～3丁目、たかの台、中島町	人口 高齢者数 高齢化率 人口密度	25,115（人） 3,675（人） 14.6（%） 7,363（人/km²）
Ｃ地域 小川東町、小川東町1～5丁目、仲町、小川町2丁目、美園町1丁目	人口 高齢者数 高齢化率 人口密度	27,717（人） 3,891（人） 14.0（%） 8,224（人/km²）
Ｄ地域 津田町1～3丁目、学園西町1～3丁目、学園東町、学園東町1～3丁目、喜平町3丁目、仲町、美園町1丁目	人口 高齢者数 高齢化率 人口密度	41,756（人） 7,406（人） 17.7（%） 12,671（人/km²）
Ｅ地域 花小金井1～6丁目、大沼町1･2丁目、美園町2・3丁目	人口 高齢者数 高齢化率 人口密度	27,001（人） 4,375（人） 16.2（%） 7,465（人/km²）

ご意見をお聞かせください

コミュニティバスの運行は、民間バス会社の路線バス運行とは異なり、多額の税金の投入が見込まれます。

利用者にどれだけ負担していただき、税金でどれだけ負担するのがよいのか、また、路線設定の問題や規制緩和による交通体系の変化も見極めなければなりません。

市は、試行運行を始めるにあたって、事前に事業効果などについて十分な議論を行うことが必要であると考えています。

皆さんの率直なご意見を左の用紙でお寄せください。ご意見はこのほか、ファクシミリ、電子メールでも受け付けています。

送付先
都市整備部総合計画課
ＦＡＸ
042(346)9590
電子メール
skeikaku@city.kodaira.tokyo.jp

キリトリ線
のりしろ

研究会の報告に対するあなたのご意見をご記入ください。

さしつかえなければご記入ください。

お名前

ご住所