

## 「第62回 小平南西部地域コミュニティ交通をみんなで考える会」の報告

- ▶ 開催日時：令和4年5月11日（水）14時～15時40分
- ▶ 出席人数：会場9人、オンライン0人、（欠席9人） 傍聴：1人

### 1 南西部地域の特性に即した新たな交通手段の研究

#### （1）これまでの検討内容

- ・運行システム（事前登録・乗降方法・運行曜日・運行時間・運賃等）について、他市の事例（①区域運行（西東京市方式）、②既存車両で運行（志木市・東松山市方式）、③専用車両で運行（東久留米市・加須市方式）を提示して、②③をミックスした④既存車両で運行）を元に小平市の方式を検討していくこととなった。
- ・南西部地域内のどこに、いくつ運行区域を設定するのか、また、運行区域を越える場合の方法、運賃についても検討していくこととなった。

#### （2）今回の検討内容

##### 公共交通課からの説明（資料2）

- ・運行区域とは、乗降場所を設定する範囲内で、車両が運行し乗降できる区域のこと。
- ・乗降場所とは、利用者の自宅周辺や駅・バス停・公共施設・公園・病院・買い物先等の目的地のことで、停留所は置かない。
- ・交通が不便なエリアの例として、地図上の白い部分のエリアを3つ（五中通り周辺、上水新町一丁目周辺、上水本町周辺）挙げているので、運行区域を検討する際は、参考にしていただければと考えている。
- ・これまで実施した4回のアンケートや利用実績から、それぞれ3つのエリアの居住者の行き先や目的地（駅、バス停、買い物先、通院、公共施設）を抜粋して示した。  
また、3つのルートの実証実験運行をした際の、利用が多い停留所として、駅、病院、スーパーマーケットが挙げられている。

##### 座長

- ・今後の進め方として、まず運行区域を選定し、資料1の他市で実績のある方式をミックスした④案をベースに検討して、新たな⑤案として運行パターンを考えていく。

### 協議

#### 利用対象者について

- ・利用対象者は高齢者に限らず、誰でも利用できるようにする必要がある。
- ・不便な地域の居住者しか利用できないというわけにはいかない。どこに住んでいる人も事前登録を可能にし、予約をすれば利用できる方が良い。

#### 運行車両等について

- ・1運行区域に1台という考えか。  
→1台を想定している。

- ・運行車両を1台から2台に増やすのは難しいのか。
- ・→（小平交通）それは経費の問題で、現在1地域約500万円の補助金額の基準があるが、2台増やした場合の経費や補助金額の上限にもよる。
- ・タクシー車両を貸切りにする必要があるのか。
  - （小平交通）15分空いたからといっても通常のタクシー業務が出来る訳ではない。通常のタクシーとデマンドの掛け持ちは難しい。長い距離は、予約を受けられる件数が少なくなる。また、コミュニティタクシーとタクシーでは客層が違い、対応も異なるので兼務は難しいと考えている。
- ・予約が一杯だったら受けられない。予約が次の番の人は待ってもらうしかない。
- ・（小平交通）この会で検討して運行方法が決まれば、担当課と調整して運行の準備をしていく。
- ・（公共交通課）1運行区域1台の想定なので、1回の利用の往復が長くなると1日で運行できる回数が少なくなる。1運行が30分から40分の範囲内の運行区域の設定がよいと考えている。
- ・タクシーとの兼務はできるのではないかと。30分単位ではなく、60分単位にすればできるのではないかと。
  - （公共交通課）1台の車両をある時はタクシー、ある時はデマンドとして活用することを想定しており、借り上げると専用車両になってしまうので、費用負担の観点からデマンド交通にする趣旨とずれてしまう。他市では兼用していると聞いているので、調整する中で兼用は可能ではないかと考える。

### 運行区域について

- ・コミュニティタクシーの利用者は高齢者が多いので、高齢者が住んでいる地域を選定してはどうか。
- ・実証実験運行の時に地域を分けてみたが、利用者があまりいなかった。
- ・利用者が多い高齢者が多く住む区域を中心に設定し、目的地は柔軟に設定する。
- ・降車場所は運行区域内に限定するのか、運行区域を越える場合は運賃に反映させるのかも決める必要があるのでは。
- ・上水本町区域の方は、いなげや小平小川橋店には行かないと思われる。行っても鷹の台駅、一橋学園駅、中央公民館前のバス停までではないか。
- ・五中通り付近の方は、実証実験運行やアンケートの結果から、美大通りを境に西側（東大和市駅や南台病院の方面）へは行かない傾向があり、鷹の台駅が目的地になるのではないかと。
- ・上水新町一丁目付近の方は、東大和市駅や立川通りが目的地になるのではないかと。
- ・鷹の台駅を軸に東と西で分けるのはどうか。
- ・鷹の台駅より西側を一つの区域にするのか、分けるのか。
- ・実証実験運行で西側の区域を全部つなげた結果、利用が少なくなってしまった。利用しなかった一番の理由は、行きたい所に行けなかったからであり、分けるべきではないかと。
- ・デマンド交通なら、目的地が柔軟に選択できるので、行きたい所に行けるのでは。

- ・西武国分寺線が境界ではないか。物理的な線だから分りやすい。
- ・上水本町周辺の運行区域については、一つの区域にするのか、地元の自治会等で検討する方が良いのでは。
- ・上水本町周辺の方は、府中街道から西側への利用は少なく、東の方は市役所西通りに路線バスが通っているので、府中街道からロピア付近までの間が空白地域になる。
- ・西側を2つに分けるのであれば、美大通りか十二小通りになるのでは。
- ・(小平交通) 5中通り周辺はアパートや住宅が新しく多く建っていて若者が多い。実証実験運行の時は鷹の台駅まで乗車する若者は多いが、駅まで乗る高齢者はほとんどいなかった。乗車した人数の半分が鷹の台駅で降りている状況だった。高齢者は南台病院やいなげやへ行く人が見受けられた。
- ・美大通り周辺から、健康診断やインフルエンザ予防接種で南台病院へ行く人がいる。
- ・(小平交通) 南台病院の健康診断にタクシーで行く方は、近所同士でタクシーに乗り合ったり、個人で乗る方が多く、コミュニティタクシーの利用者は少なかった。
- ・乗り合いとしていくには、目的地が同じ方向に向いていないとうまくいかない。
- ・(小平交通) 運行区域が南西部地域の真ん中だと、目的地が東方面の場合や西方面の場合、1周して1時間かかってしまうと、乗車しないことにもなる可能性もあるということも考慮しないとイケない。時間ごとに目的地の方面を分けていかないと難しいのでは。
- ・運行区域を分けないメリットは何か。
- ・運行区域を分けた場合、美大通り付近は運行区域内に目的地がなく、運行区域を越えると追加料金が掛るので、利用者がいないのでは。分けなければ運賃が安くなるのでは。
- ・運行区域を分ける理由はあるのか。どこで分けるのか。区域を越えるとプラス運賃が掛るのは、理解が得られにくいのでは。
- ・運行区域を分けての運行は難しいのでは。市が補助金を支出する理由として、乗降場所を設定しての運行になるので、通常のタクシーで家の前までの迎車とは違うからと説明できるのでは。
- ・公共交通は、通勤、通学、通院、買物に利用されており、コミュニティタクシーも通院、買物が多い。昼間の時間帯で例えば立川市との境に行く場合に、そこに乗降場所をつくれれば行きやすくなるのでいいのでは。そういう意味で、運行区域を設ける必要があるのかという話をした。
- ・複数のタクシー事業者をお願いして、予約が入ったら空いている運行事業者が向かえば、効率良く運行できるのでは。
- ・運行区域は西武国分寺線で区切って、上水本町区域と西側にもう一つの区域に分ける。更に西側を2つに分けるのかどうかは、2、3カ月間実証実験運行してみて見直しをすれば良いのではないか。
- ・運行区域を分けなくても、利用実態としては目的地はコンパクトになるのかもしれない。運行区域を越えることはまれかもしれない。
- ・運行区域を分けなくても、利用する範囲は変わらないのでは。
- ・分かりやすさは、利用につながる。

## 乗降方法（予約方法）について

- ・予約はどこで受けるのか。  
→運行事業者が直接受ける。
- ・予約が入った場合、空いている車両が向かえば良いのでは。  
→予約が重なった場合は断ることになる。他市ではそういう事例がある。
- ・通常のタクシーも予約が一杯の時は断られることがあるので、同じで良いのでは。  
→（小平交通）予約が重なった場合は、タクシーと同じで待ってもらうか、予約を断ることになる。

## 運賃について

- ・運行区域を越える場合は、追加料金がかかるようにする。
- ・五中通り付近の人が西武国分寺線を越えて中央公民館へ行く場合と、小川町一丁目の西側の人が鷹の台駅へ行く場合ではほぼ同じ距離なのに、前者が区域を越えるので追加料金がかかるのは納得が得られないのでは。
- ・コミュニティタクシーの一人当たりの公費負担額の平均が300円である。実際に、タクシーを時間指定で予約をすると、予約で400円、迎車で300円、初乗500円で合計1,200円の個人負担となる。その内迎車の300を市が補助して、残りを利用者が負担する方法はどうか。その方が自由度は上がる。
- ・自己負担を避けられないことは、理解していただく必要があるが、公共交通を利用する方の理解が得られるかは難しいかもしれない。多くの人に利用してもらいたいという思いはある。
- ・タクシーの初乗り運賃はいくらか。  
→（公共交通課）1.2キロ500円。料金の設定を安くしまうと、民業圧迫となり国土交通省から運賃設定が認められないということになる。
- ・デマンド交通の運賃は定額にするのか。  
→（公共交通課）他市のデマンド交通の事例では、定額制のほか、タクシーメーター料金が1,000円なら自己負担の運賃が500円、1,500円なら800円などの設定はある。
- ・料金はあまり分けない方がいい。定額料金と追加料金とするなど、分かりやすくして利用につなげる。
- ・南西部地域全域を定額にすると赤字になるのか。予約を受けたら近くにいるタクシーが向かうので、運行区域を越えることはないのでは。
- ・運賃300円で赤字であれば、運行区域を越える場合は追加運賃を負担してもらえば良いのでは。
- ・タクシー事業者としては、1台での運行を想定しているので、運行区域の端から端まで運行すると長距離になるので、300円の運賃では難しい。
- ・デマンド交通は、車両を買う必要も無く、専属の乗務員を確保する必要もないので、運行費用の削減になり、赤字は無いのでは。

→（公共交通課）運行経費には、予約の受付や実績報告など業務があるため事務経費も含まれる。市が補助金を支出することは、コミュニティタクシーと同様に、赤字前提の事業となる。その赤字分を市が補助金として補填し、支援することになる。

### （3）まとめ・その他

- ・運行区域は、上水本町付近と、西武国分寺線より西側の2つとする。
- ・運行車両は、1運行区域1台を基本に、2台が可能な運行事業者と調整する。
- ・事前登録は必要とする。
- ・予約は必要とする。
- ・配車システムは、実証実験運行中はなしとして、予約は電話やメールなどで受ける。本運行に移行した場合はシステムの導入を検討する。
- ・次回、運行区域内の距離が把握できるように準備をする。
- ・資料3は検討に係る取組の流れ（イメージ案）として示した。

## 2 その他

### （1）市からの情報提供

- ・バスとタクシーのひろば in小平2022の開催について  
開催日時：令和4年5月21日（土）午前10時～  
開催場所：ブリヂストン イノベーションギャラリー駐車場  
→開催内容の説明、ボランティアとしての協力依頼を行った。

### （2）参加団体からの情報提供

特になし

《今後の予定》

**第63回 令和4年6月8日（水）14時から開催 ※場所 小川公民館 講座室**

次回は、

- ・運行パターン④をベースに、運行方法や乗降場所などの運行システムについて、議論し、小平方式のパターンをつくっていく。
- ・運行システムについては、検討事項や課題を整理する資料を提示し、それを踏まえ検討を進める。