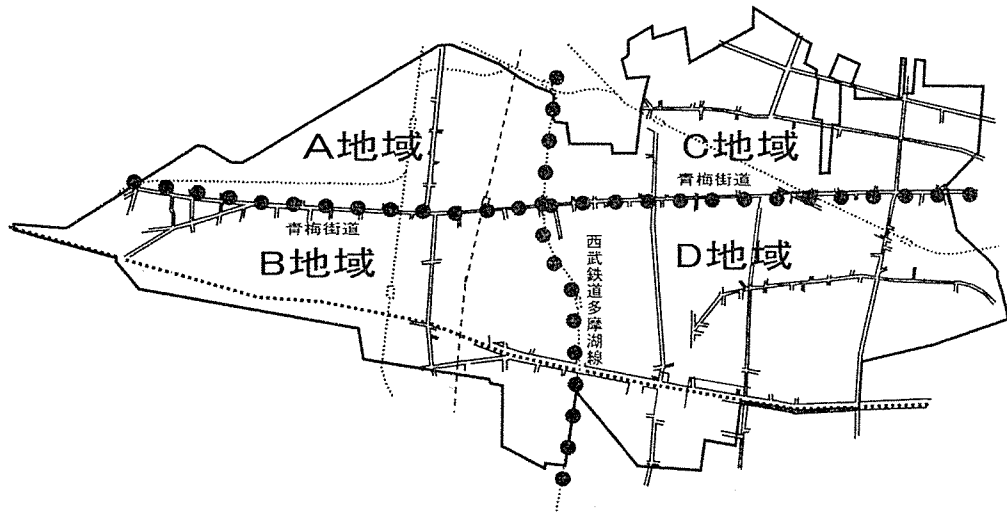


小平市総合的な交通体系のあり方懇談会報告書

<住みやすく、希望のあるまちを目指して>



平成18年3月

小平市総合的な交通体系のあり方懇談会

はじめに

高齢社会の到来、環境保護といった観点から、公共交通の重要性が高まっている。また、今後は生活の安全・安心という観点からも公共交通の意義が強まっていくと考えられる。しかしその一方で、公共交通を事業として運営・維持していくことはなかなか難しい一面を持っている。こうした状況下で、いかに市民の生活の足を確保していくかという観点から、行政主導でコミュニティバスを運行するケースが増えたが、運行する地域の問題やサービスレベル、財政負担などの面で、課題も顕在化しつつあるのが全国的な動向である。小平市においても平成15年度にコミュニティバス「にじバス」の実証運行を開始しており、高い実績を上げている一方で財政負担の大きさや残る交通不便地域のあり方などの問題などが見えてきているところである。

小平市には5路線の鉄道が走り、7駅を擁するほか、主要道路には既存路線バスが走り、たとえば対都心の通勤といった流動にはそれほど不便な街ではない。しかし半面、交通の核となる場所がなく、市民の日常生活の面から見ると、必ずしも十分な交通サービスが提供されているとはいえず、既存の交通から離れた地域も存在する。

そこで、本懇談会では、市民の日常生活における交通ニーズがどこにあるのかを検証することによって、小平市にとって最も適切かつ持続可能な公共交通体系のあり方を探ることを主眼として進めてきた。主たる議論はバスを中心とする公共交通網全般とコミュニティバス等の地域内交通のあり方、運賃などの負担のあり方、市と住民の地域交通に対する役割の整理などである。特に市域を4エリアに区分し、それぞれの地区からの市民公募委員の皆さんにお骨折りを頂いて、地域ごとに市民懇談会を開催して議論をしていただき、それを本懇談会の議論に反映するという手法は、ほかに例のない意義深いものがあつたのではないかと考える。

まだ議論しつくせなかつた部分も残っていると思われ、この本懇談会の報告は、最終的な結論とまではいえないのかもしれないが、方向性は提示できたのではないかと考えている。今後これを事業化など、次の段階に向けて、前進させていただきたいと切に願うものである。

平成18年3月

小平市総合的な交通体系のあり方懇談会会長
鈴木文彦

目 次

はじめに

第1	総合的な交通体系のあり方懇談会設置の背景・・・・・・・・	5
第2	地域懇談会の実施にあたって・・・・・・・・	6
第3	地域懇談会における課題の整理・・・・・・・・	7
	1. A地域・・・・・・・・	7
	2. B地域・・・・・・・・	8
	3. C地域・・・・・・・・	9
	4. D地域・・・・・・・・	10
第4	総合的な交通体系のあり方懇談会での議論・・・・・・・・	11
	1. 本音はどこにあるのか（ニーズの絞り込み）・・・・	11
	2. 各地域のニーズを集約すると・・・・・・・・	12
	3. 青梅街道幹線軸について・・・・・・・・	13
	4. 運賃について・・・・・・・・	15
	5. 交通体系をどう考えるか・・・・・・・・	18
第5	総合的な交通体系のあり方懇談会からの提案・・・・・・・・	20
	1. 青梅街道幹線軸・・・・・・・・	20
	2. 青梅街道幹線軸へのアクセス・・・・・・・・	20
	3. 運賃について・・・・・・・・	20
	4. 市民が支える公共交通をめざして・・・・・・・・	21
	5. 「にじバス」の路線見直しについて・・・・・・・・	21

第6	懇談会の構成委員	22
第7	懇談会の検討経過	23
第8	小平市総合的な交通体系のあり方懇談会設置要綱	27
第9	小平市総合的な交通体系のあり方懇談会会議資料	29

(※その他の会議資料については、小平市ホームページにてご覧いただけます。)

第1 総合的な交通体系のあり方懇談会設置の背景

小平市では市内交通課題の改善策の検討のため、平成12年度に「第2次小平市バス網対策研究会」による調査を実施し、改善策の一つとして新しいバス交通である「コミュニティバス」導入への可能性に対する検討を行った。

そして、平成13年5月に「コミュニティバス」導入の具体化に向け「小平市コミュニティバス研究会」を発足し、2年の歳月をかけコミュニティバス運行実施計画を策定し、現在「にじバス」という小平市の新しい交通が生まれた。

新しいバス交通は「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」をコンセプトに

バス交通の目指す目標を

- ・「高齢になっても、いきいきと安心して暮らせる、住み続けたいくなる小平」のまちづくりに貢献する。
- ・「にぎわいや集いのあるまちづくり」を支援する。
- ・コミュニティバスは「動く公共施設」として定着し、発展することをめざす。

バス交通のねらいを

- ・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。
- ・まちづくりとの連携を図る。

と位置付け、平成16年1月から一定期間の試行運行を行い、その試行期間内に運行についてのフォローアップ調査などを実施し、運行実績の評価を行い、今後の運行に当たって、継続をしていくのか、運行の拡大をしていくのか、さ

らに、評価の内容によっては撤退も視野に入れた判断を行うことを前提にして試行運行を続けている。

運行後一年を経過した時点で、「にじバス」のフォローアップ調査及び運行実績を評価する中で運行経費、利用実態も明らかになった。市民の移動手段として非常に関心が高いこと、さらに、市議会においても請願という形で市内4地域から、公共交通について、市民の移動に際しての足の確保について要望が出され、約1年間の審理の結果、走らせる方向で、昨年12月議会で採択された。

一方、既存の公共交通機関であるバス及びタクシーなどの運行に対しても少なからず影響を与えていることも実態としてある。

このような、新たなバス交通である「にじバス」運行を取り巻く環境の変化及び「にじバス」運行による影響、効果を踏まえ、「にじバス」の運行経費の実態及び利用実態を市民に明らかにするなど、「にじバス」の評価を行いながら、「にじバス」も含めた市内における交通体系のあり方、特に公共交通機関における行政と民間事業者との役割、さらに、行政が公共交通を担う場合における利用者と行政の費用負担について検討するため懇談会を設置したものである。

また、懇談会の開催にあたっては、市内を4地域に分け各地域から市民公募委員を選出し、広く市民の意見を聞くために、市民公募委員と各地域で地域懇談会を開催し意見の集約を行った。

第2 地域懇談会の実施にあたって

地域懇談会(総合的な交通体系のあり方地域懇談会)を実施した目的は、市民の真のニーズを見極めるためである。また、市内各地域の交通については地理的な条件も異なっているため、地域の実情を把握するため市内を4地域に分けた。さらに、市民ニーズも建前ではない本音を聞き出す必要から、通りいっぺんのアンケート調査ではなく地域懇談会を実施した。

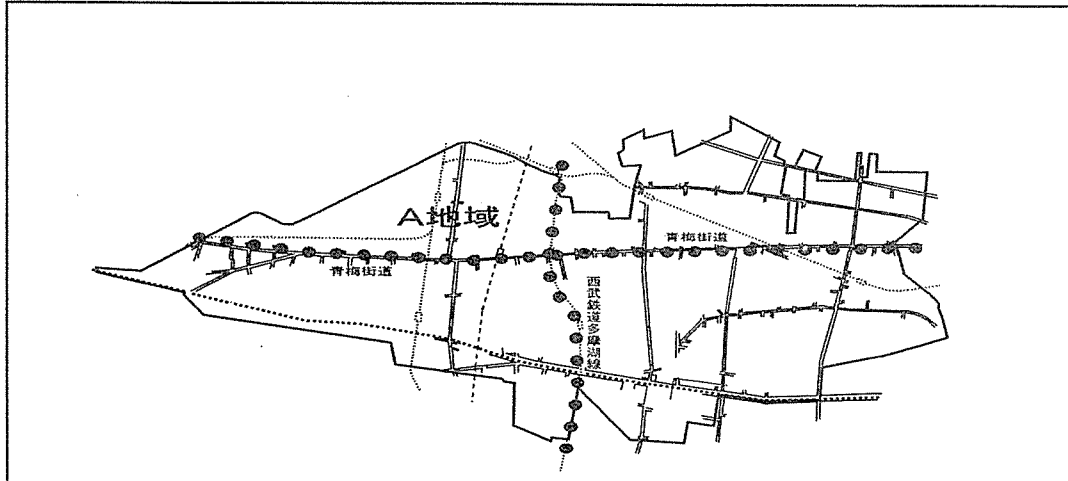
また、懇談会の運営方法であるが、従来の形式だと行政と市民との話し合いが場合によっては対立の構図となり、意見の集約というよりも要望型という一方的な懇談会になる懸念を想定し、当地域懇談会は、総合的な交通体系のあり方懇談会の市民公募委員をコーディネート役として、地域懇談会のとりまとめを行い真の市民ニーズの把握を目的とした。

公募委員が中心に進めることにより、市民同志で意見が出しやすい雰囲気となり、行政からの説明も効果的に行われるようにした。

公募委員は、地域で出された意見(提案など)を総合的な交通体系のあり方懇談会に報告し、次の地域懇談会では総合的な交通体系のあり方懇談会の内容を報告するという形で、地域懇談会を3回行った。

第3 地域懇談会における課題の整理

1. A地域



第1回地域懇談会 (H17.7.30) 開催場所：小川西町地域センター、参加人数：34人
第2回地域懇談会 (H17.9.24) 開催場所：小川西町地域センター、参加人数：12人
第3回地域懇談会 (H17.11.19) 開催場所：小川西町地域センター、参加人数：17人

【現状】

- ・ A地域は、青梅街道と西武多摩湖線で区切られた市の北西部とする。
- ・ 東に小川駅、西に東大和市駅が所在する。小川西町は高齢化率が高く、小川西町一丁目から五丁目まで全て高齢化率が20%を超えている。また、福祉施設が多く、身体障害者や高齢者の方々が多く住む地域でもある。

【どこに行きたいのか・目的は】

- ・ 市役所及び健康福祉事務センター、健康センター、公民館などの公共施設。
- ・ 小川駅、東大和市駅。
- ・ 生活協同組合、府中街道沿いの商店へ家電や雑貨などの買物。
- ・ 公立昭和病院、緑成会病院などへの外来。

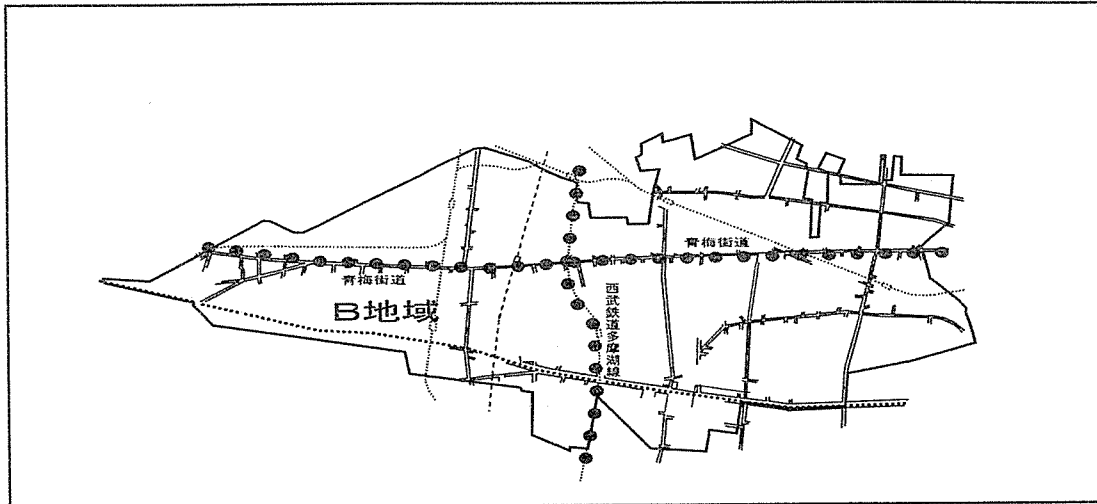
【望む運行形態は】

- ・ 1時間に1本でも定時性を守った運行をする。
- ・ 中型か小型のバスで地域を縫い青梅街道へつなげる。
- ・ 小川西町、栄町三丁目の狭あい道路を乗合タクシーで運行する。

【運賃はどの位まで負担可能か】

- ・ ダイレクトに昭和病院、市役所などへ行くなら運賃200円でも乗りたい。
- ・ 150円でも可能と思われるが、端数の切りがよい料金が望ましい。

2. B地域



第1回地域懇談会 (H17.7.24) 開催場所：小川公民館、参加人数：13人

第2回地域懇談会 (H17.9.23) 開催場所：上水新町地域センター、参加人数：31人

第3回地域懇談会 (H17.12.3) 開催場所：中島地域センター、参加人数：5人

【現状】

- ・ B地域は、青梅街道と西武多摩湖線で区切られた市の南西部とする。
- ・ 鷹の台駅前が未開発で駅前広場がなく、バス車両の駐停車が困難な状況である。玉川上水通りは幅員が狭く、コミュニティバス車両は車両制限令により通行が難しい。府中街道が渋滞するため、現「にじバス」のルートを経由して鷹の台駅まで延ばすことに支障がある。

【どこに行きたいのか・目的は】

- ・ 市役所周辺地域（市役所、中央公民館など）
- ・ 鷹の台駅、東大和市駅。
- ・ 公立昭和病院への外来。

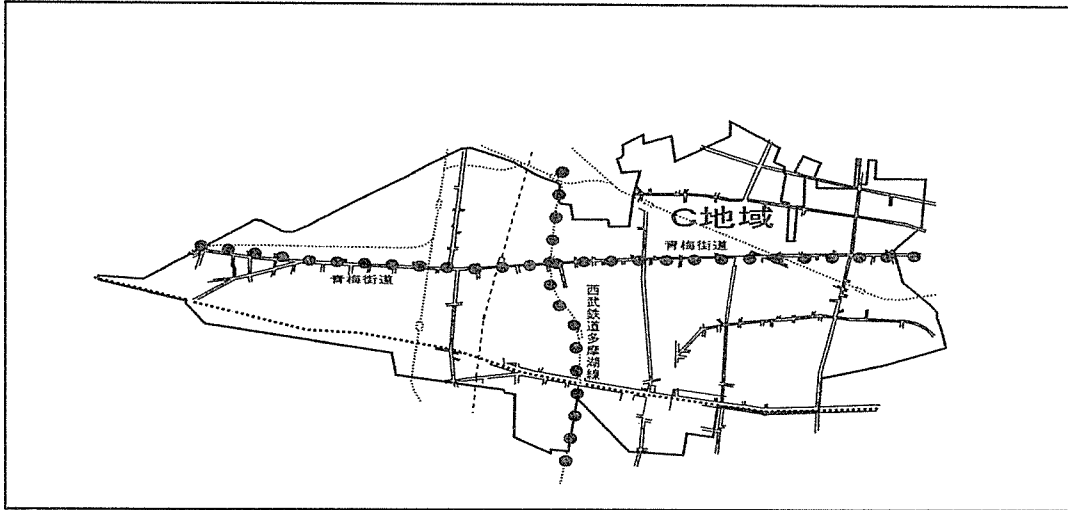
【望む運行形態は】

- ・ 武蔵野美術大学と国分寺駅間の西武バス路線の内、何本かが市役所へ行く。
- ・ 鷹の台駅と小川駅をコの字型で結ぶ。
- ・ 鷹の台駅を経由して、鷹の街道を通過して直接市役所へ行く。
- ・ 玉川上水通りと国分寺市境の道路を一方通行にして鷹の台駅を往復する。

【運賃はどの位まで負担可能か】

- ・ 市役所まで行くという仮定で、運賃は150円や200円でも負担が可能である。

3. C地域



第1回地域懇談会 (H17. 7. 17) 開催場所：大沼公民館、参加人数：52人
第2回地域懇談会 (H17. 9. 25) 開催場所：花小金井北公民館、参加人数：15人
第3回地域懇談会 (H17. 11. 27) 開催場所：大沼公民館、参加人数：26人

【現状】

- ・ C地域は、青梅街道と西武多摩湖線で区切られた市の北東部とする。
- ・ 小平駅と花小金井駅があり、生活圏が2分されている。花小金井駅から東京街道を經由して小平駅北口まで運行していた西武バス路線を撤退し、新たに花小金井駅から東京街道を經由して錦城高校で右折し、東久留米駅への路線が開設されたが、小平駅北口には行かず大沼地域が不便になり、その後完成した都営大沼町一丁目アパートが交通不便地域になった。また、平成18年4月以降新小金井街道が開通予定である。

【どこに行きたいのか・目的は】

- ・ 市役所、中央公民館などへ行きたい。
- ・ 小平駅へ行きたい。(買物、外出支援)
- ・ 公立昭和病院への外来。

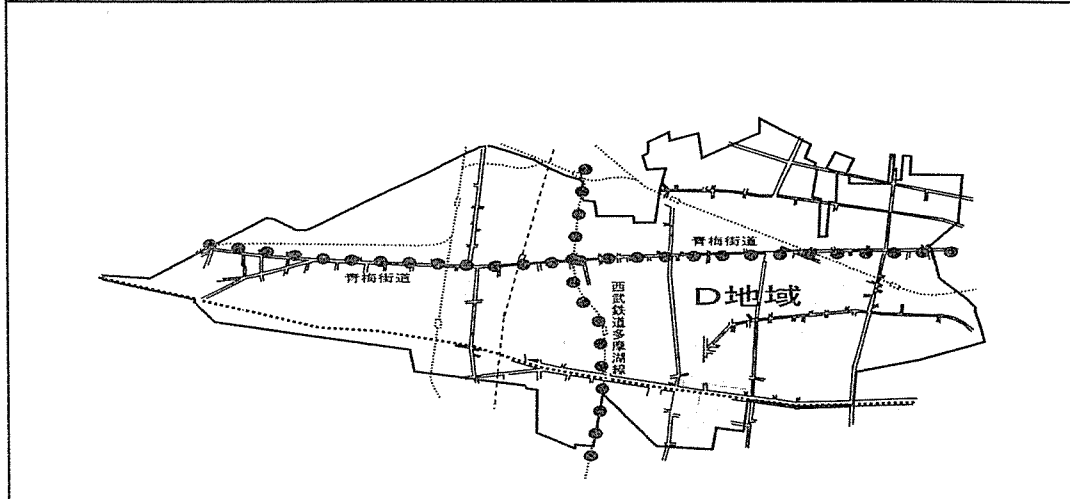
【望む運行形態は】

- ・ 小平駅北口から多摩済生病院を通り、大沼地域センター、都営大沼団地(大沼公民館・図書館)を經由して公立昭和病院まで乗合タクシーでの運行。
- ・ 新小金井街道開通に伴う民間バスの乗り入れを小平駅北口まで運行。

【運賃はどの位まで負担可能か】

- ・ 100円での運行を希望する声が多いが、150円までは負担が可能である。

4. D地域



第1回地域懇談会 (H17. 7. 28) 開催場所：鈴木地域センター、参加人数：26人
第2回地域懇談会 (H17. 9. 30) 開催場所：鈴木地域センター、参加人数：15人
第3回地域懇談会 (H17. 11. 26) 開催場所：鈴木地域センター、参加人数：7人

【現状】

- ・D地域は、青梅街道と西武多摩湖線で区切られた市の南東部とする。
- ・上水南町や花小金井南町の一部が交通不便であり、武蔵野団地等は勾配も急であり狭あい道路が多い。

【どこに行きたいのか・目的は】

- ・市役所周辺の公共施設へ、乗り換えなしで直接行きたい。

【望む運行形態は】

- ・新小金井街道開通に伴い民間バスルートの開設。
- ・市役所を起点にD地域を大回りに回るルートの開設。
- ・武蔵野団地などの狭あい道路を乗合タクシーで通るルート案。
- ・京王バス路線を、小平団地から小平駅まで延伸する。

【運賃はどの位まで負担可能か】

- ・100円での運行を希望する声は多いが、負担しても150円までなら可能である。

第4 総合的な交通体系のあり方懇談会での議論

1. 本音はどこにあるのか（ニーズの絞り込み）

（第1回総合的な交通体系のあり方懇談会）

（各地域の意見・要望・課題）

- ・ A地域は、青梅街道にしかバス路線がない。地域北側はバス、電車の移動手段がない。小川駅利用が多いが、駅までの道が狭いので、路線バスが入れない。
- ・ B地域は、鷹の台駅西部地域にはバス路線が全くない。国分寺には便利な地域と言えるが、市役所等の中央の公共施設への東西間のアクセス方法がない。
- ・ C地域は、かつて東京街道を小平駅入口まで西武バスが走っていた路線が廃止になった為、小平駅に行く方法がない。都心に行くには小平駅に行きたい。
- ・ D地域は、「にじバス」路線も一部入る地域だが、市中央部に行くには乗り換える方法しかない。路線バスの乗り継ぎにも割引を適用すべき。

（会長からの助言）

- ・ バスは地域のニーズがあって走るもの。それをきちんと考えて進めないと利用度の低いものになってしまうことがある。
- ・ 赤字が出て補てんするとしても地域でたくさん乗っているものであれば他地域の人にも合意が得られる。乗ってもらえるものにすることが前提である。
- ・ 本音で一番行きたいのはどこだと思っているのか、議論を重ねて真に必要なところを決めていかなければならない。
- ・ ルートにしても、既存の路線を多少変更することでニーズを満たせることがある。運行方法もコミュニティバスを新たにつくることだけではない。確実な需要があるが、大型車両が入っていけない道路状況であれば乗合タクシーもある。
- ・ 料金にしても、既存のバス路線との公平性、市の財政状況もあり、本音の

実情を議論して決めていく必要がある。

- ・コミュニティバスは、高齢者の外出などに貢献している。経常的に負担でき、継続していけるものにしていくことが必要である。
- ・市民に当事者になってもらう必要がある。これからは、民間と行政の負担で行うだけでは継続・運営は困難である。その地域の人たちが自分たちは何ができるのか考えていく必要がある。

2. 各地域のニーズを集約すると

(第2回総合的な交通体系のあり方懇談会)

(1) 交通ルートの問題

- ・居住地域から最寄り駅までのアクセスをどうするか。
- ・公立昭和病院へのアクセス。
- ・市役所周辺（公民館、図書館、福祉会館など）にアクセスしたい。
- ・市内を一周して欲しい。（名所、史跡など観光目的）

(2) 運行方法の問題

- ・既存の民間バス路線を活性化する。
- ・既存の路線を延長あるいは変更する。
- ・民間の営業ベースで路線の誘致をする。
- ・市が主体のコミュニティバス、乗合タクシーで新たなルートを開設する。
- ・1時間に1本でもいいから乗りたい、200円でも乗りたい。

(3) タクシーの活用をどうするか。

(運行事業者などの委員としての意見)

・小平市は、市内に鉄道駅が7駅あり、鉄道線の利便性の差はあるが、基本的に駅に出られる地域が多く、バス路線は比較的設定しづらい地域である。各地域の話を伺っても、今は自転車を使っているという話も多く、バス路線が存在しても、現実的に乗っている路線と実際には利用されない路線がある。小平市内でも廃止した路線もあるが、現在走っているバス路線は採算が取れていないが、何とか廃止しない程度の路線が多いという見方もできる。

バスは車両と運転士がいれば、直ぐに運行できるものと思われがちだが、365日定時定路線で運行を維持することはとても大変なことである。例えば貸し切りバスでは、運転士がいらないから予約を受けないということができるが、乗合バスはそうではない。運行を確保するために予備の運転士や車両が必ず必要になる。コストが非常に掛かる

ので、採算ラインに乗せるのが難しい。

- ・採算が合えば、1時間に1本位は運行してもいいが、小平駅北口はバスの大きさでは入って行けず、整備されていないので西武バスも撤退したと思う。大沼町周辺で始めるとしたら、バスではなく乗合タクシーだろう。乗合タクシーだと、どれ程の人数が乗れるのか1台で間に合うのか、何台も用意すると人の問題も出てくる。人員を確保するのも人手不足なので、乗合タクシーにその人員を充てるにも無理がある。地域の要望もあるので、1時間に1本位なら乗合タクシーで通すのはいい。
- ・小平市は、市内に鉄道路線がこれ程ありながら、市内の移動が不便という特徴を有する。電車は東京駅を中心に放射状に延びており、大量輸送を前提にしているので、皆が行く方向に交通手段があれば便利ではあるが、電車がいない時は他の交通手段に頼らざるを得ない。中規模の移動であればバスがあり、小規模の移動であればタクシーという交通手段がある。コミュニティバスが武蔵野市を始め、各市で行われるようになり、現に小平市でも「にじバス」が運行された。コミュニティバスは市民の要望で始まり、そこに税金を投入する。市民1人1人の血税により賄われている。それをどういう形で使っていくのが最もいい方法なのか、コミュニティバスの運行を考える上であわせて検討してほしい。

3. 青梅街道幹線軸について

(第3回総合的な交通体系のあり方懇談会)

(会長からの提案)

各地域共通に行きたいと要望している場所は、1つには市役所周辺地域が挙げられる。市役所及び福祉会館・健康センター・中央図書館・公民館などを総称して「市役所周辺地域」と条件付ける。もう1つは公立昭和病院が挙げられる。また、各地域に所在する駅へ行きたいという要望がある。小平市内には鉄道駅が7つも有りながら核になる場所がない。先程から出ている要望の中には、小平駅と新小平駅や花小金井駅がある。今までの意見を集約した中ではわりとニーズがある場所ということが言える。ただし、これらの施設に各地域から直接行こうとしたら大変であり、1時間以上の大回りのルートを構成するか、各地域から公立昭和病

院へ直接行く長距離のルートを設定しなければならない。利用者の利便性を考えるとバスの台数を増やすことになり、当然コストも高くなる。コストを低く抑えようとする、サービスレベルが低くバスとしては使えないものになってしまう。各地域で絞り込まれたニーズに応えようとしてルートを設定すると現実離れしたルート設定になってしまう。

そこで青梅街道沿いにニーズが集まっていることに着目して、青梅街道を小平市の交通軸として位置付け、幹線としての機能を果たせるサービスレベルを確保する。そして、直接ニーズのあるところへ結び付けられる場合は各地域から直接新たな交通手段を計画することを視野に入れるが、直接が非効率であったり、需要量がまとまらない場合は幹線軸にアクセスする域内交通を新設し、幹線軸とセットで（乗り継いで）ニーズのある場所への交通を確保することを考えてはどうか。

(各委員の意見)

- ・いい提案だと思う。本来的に鉄道は幹線輸送で、バスはその間を培養として走る役割がある。小平市は東西に幹線が発達していないので、青梅街道がいかは今後の議論ではあるが、幹線の輸送路を作ってコミュニティバスはその間の培養となる。乗り継ぎ券などの工夫は必要になる。幹線道路は民間バスにお願いする際はいろいろと注文を出すべきである。コミュニティバスが鉄道と幹線道路間を走行することで、全体の交通難を解消する。バスを乗り換えていくと運賃がかさむので、乗車券の工夫が必要になる。
- ・青梅街道は問題の多い道路なので、幹線にするに当たっては警察の協力がないと出来ない。バス専用レーンが引けるような道路であれば、幹線道路に向いている。
- ・幹線を作るという提案についてはいいが、青梅街道にいろいろ施すのは非常に難しいことで、実現するには問題点がある。ただし、問題点が解決された場合のことを考えると、バス事業者としては歓迎すべきことである。西武バスは小平市の路線はほとんど赤字なので、ある程度赤字路線を精算して幹線に集約する。そこから出る枝葉については、行政と共にコミュニティバスで運行していくというのが最も現実的である。
- ・C地域は青梅街道へ出たいというニーズはそれ程ない。青梅街道沿

線というよりは、小平駅北口へ出たいというニーズが多い。東西より南北に移動できることを希望している。青梅街道が幹線になると、どうなのかという疑問はある。

・ 4地域に分けて考えている中で、A・B地域とC・D地域の違いが出たと思う。A地域のニーズは小川駅で、新小平駅はほとんどない。市役所近辺や公立昭和病院やルネこだいらにアクセスする為には、現在運行している都バスを利用するしかない。その都バスにうまく接続していければいいと考えていた。青梅街道に路線が増えることにより、機会が増えることはいい事だと思う。A・B地域は東西に移動したいと思う。C・D地域は南北に移動したい地域だと思う。A地域は市境の栄町三丁目や小川西町一丁目の住民が、バスに限らず行きたい所にアクセス出来るような運行システムが考えられればと思う。小川駅を経由して青梅街道にアクセス出来るような、運行システムがあればいい。

・ D地域は面積的にも広く、不便地域が解消されるのかが心配である。幹線だけが充実して、枝葉が何本になるのかが同時に考えられないと幹線に行くまでが大変である。枝葉も具体的に考えていきたい。青梅街道を幹線にするとしたらバス停も細かく作ってほしいが、バス停の幾つかに駐輪場を増設することなどが考えられる。土地の確保の問題はあるが、自転車ならば青梅街道まで出やすい人もいる。

4. 運賃について

(第4回総合的な交通体系のあり方懇談会)

(会長の運賃についての考え方)

基本的にコミュニティバスを、事業の中で黒字にするのは難しい。コミュニティバスが必要とされている地域というのは、民間の事業ベースで考えたとしても対応出来ない所をカバーせざるを得ない。採算が取れなくて、その分を補てんしていくという考えは間違っていない。しかし、過度に行政に負担が掛かると、それ自体維持出来ない可能性があるのと新たな路線を作っていく時に非常に難しくなる。どの位ならば行政負担が出来るのかを考えていかなければいけない。利用者はどの位まで負担するのが妥当なのか考えていかないと事業として存続出来ない。現在の「にじバス」が運賃収入でまかなっている部分が45%位だとすると、55%をずっと行政が負担し続ける

ことになるが、行政負担が継続出来るか難しい場合が出てくる。どこが妥当なラインかは議論が分かれる点ではあると思うが、45%は全国のコミュニティバスからするといい方だとは思う。コミュニティバスの運賃で負担している比率としては高いと思うが、運賃額は100円ありきという話ではない。既存バスの初乗り運賃170円が1つの参考としてある。地方では200円運賃を取っている所もあるが、東京近辺では既存バス運賃が170円や190円で納まる所が多いので、既存バスの170円が参考となる考えはあってしかるべきである。

(各委員の意見)

- ・運賃の考え方としては、最終的には費用対効果という問題があると思う。運行するバスのコンセプトは何かを考える必要がある。福祉目的に近いものなのか、既存バスの補完という形なのか。福祉目的に近いものなら、より安い低れんな運賃という方向性もあるし、既存バスの補完ということであれば、既存バスの運賃と整合性が取れた形に持っていくことがいいと思う。
- ・運賃の話になると、原則的には受益者が負担する。「にじバス」にしても走るだけでも相当なサービスである。現状では、運賃収入で運行経費の半分もまかなっていない。やはりコストは受益者が負担すべきだが、上限何百円になるかわからないので、運賃は民間バスの運賃を標準にすべきである。以前の路線バス運賃は全ての路線バス会社の原価を横並びにして、比較した上でのモデル原価に基づき運輸審議会において決めている。それを公聴会に掛けて賛否を問うた上で大臣に答申して決定している。内容的にも手続的にも妥当である。原価をそのまま使えないコミュニティバスにおいては、その地域における路線バスの運賃を標準にするのが妥当と考える。初期投資の資金として債権を発行すべきである。
- ・行政は市民の生活を守る義務がある。行政がまちづくりの観点において、市民の足の確保が出来ていない部分についてサービスとして行う。全てが受益者負担ということではなく、行政が行うべき行政サービスの1つと位置付けている。また、他方面から見るとコミュニティバスが走ることで、市民が元気を取り戻して多方面へ出掛けられ、その結果医療費が減ったということも言われている。また、文化面でそこに訪れることにより街が豊かになっていくということもある。目に

見えない部分で市に還元されている。行政が行う市民サービスの一環として料金も決めてほしい。

- ・「にじバス」が運賃収入ではコストの半分もまかなっていない。その赤字は誰が負担するのかというと、「にじバス」を利用出来ない人も負担している。「にじバス」を使う人だけが、何故100円のメリットを受けるのかという説明は十分には出来ない。走らせることと、運賃を100円にすることは必ずしも一致しない。目に見えないメリットは確かにあるかもしれないが、170円なりの運賃を払って活用すればいい。運賃を100円にしなければならないという理屈にはならない。「にじバス」を走らせることと、運賃を100円にすることとは別に考えなくてはいけない。標準を170円にするが、「にじバス」の主旨である移動制約者に対しては福祉という形で別途補助すればいい。その地域を走る全ての路線バスの原価を横並びにして比較した上で決めるということである。
- ・受益者負担という考えでいくと、福祉ということは成り立たない。福祉バス等を使っている人にも、私達の税金は使われている。小平市内の交通を便利にする目的の「にじバス」に税金が投入されているが、これから良くなろうとする先行投資かもしれない。企業の民間バスの運賃を基準にするという考え方も民間バスが値上げしたら同じく値上げをするのか。企業は利潤を追求するのだから、市民生活をどうすべきかを基準に考えていくべきである。民間バスの運賃を基準にするというのではなく参考にするという考え方を取ってほしい。
- ・バスのコンセプト（目的）により全く違ってくると思う。買い物に200円払って、往復で400円払う人などいないと思う。例えば、市役所に行くのに190円を払って、青梅街道駅から歩くとその価値はどれ位に値するものなのか。その徒歩分の価値が50円だとしたら合計で240円になり、往復で500円位になる。現状と同じかそれ以下を求めると思う。それまでの過程、目的地に行くのにも歩いていたという価値を忘れている部分があると思う。身体の不自由な人や健康な人によっても価値が違ってくると思う。

5. 交通体系をどう考えるか

(第4回総合的な交通体系のあり方懇談会)

(会長の考え方)

青梅街道幹線軸案は、市域全体の交通体系という面とそれぞれの地域の交通サービスを拡充する手法としての幹線軸という2つの考え方がある。市役所周辺地域、公立昭和病院、小平駅周辺へのアクセスという要望はどこ地域でもある。どうすればハイレベルなサービスで効率的に要望のある箇所をつなぐことが出来るか。C地域のように小平駅や公立昭和病院へ直接行ける所はいいが、長い路線や非効率な路線であれば幹線軸に結び付けることで、各地域のサービスレベルを上げることが可能になる。これらを勘案して幹線軸を設けたらどうかという提案である。青梅街道というラインが各地域で出された要望のある箇所を通っていることに着目して活用出来る可能性からの提案をした。C地域の住民にしてみれば、青梅街道の幹線に乗り継がなくてもいい。幹線軸を設けても必ず乗り継がなければいけないという話ではない。小平市は駅がたくさんありながら、交通の拠点になる所がない。交通を集約するとか、どこかに拠点を置くことが難しい現状がある。青梅街道だけを幹線軸とすべきではなく、幹線軸を設けつつ各地域の課題を解決していく考え方。

(各委員の意見)

- ・不便地域から1回の乗り換えで幹線軸につなぎ、ニーズの高かった市役所周辺や公立昭和病院へアクセス出来る。いまだ根強いのがダイレクトに行きたいという要望から、循環型や大回りなルートを設けてほしいという意見が出る。時間の問題などを住民がどう受け止めているか。
- ・D地域では幹線軸まで行くのが大変である。電車とバスはあるが、バスの乗り継ぎはあまりしない。雨風が吹いている時はもちろん、道路で待つことはあまりしない。電車の方が時間が正確であるし、電車を乗り継いで行った方が早いという感覚はある。D地域は青梅街道から遠い箇所が多いので幹線軸はあってもいいが、不便地域を解消していく方が大事である。幹線軸を民間バスが走ることは否定しない。地域懇談会では、D地域においても乗合タクシーの提案があり参加者も関心を持った。
- ・バスの乗り換えは料金が倍になっていくという意識がある。乗換券で対応するとか、乗り換える場所に自転車置場があったりすればいい

いのではないか。C地域は大沼公民館・図書館がそういう場所になればいい。JR沿線にも花小金井駅にも西武池袋線沿線にも行けるので便利になる。青梅街道だけではなく、新小金井街道も幹線と考えていいのではないか。

- 青梅街道の朝夕の交通渋滞を警察として、出来るだけ規制して短縮することを検討課題にしたい。朝夕の時間帯の事故が幹線道路に交通量が多いために起こる。これも一つには渋滞することに起因している。安全運転の分野で中長期的に対策を講じていきたい。
- 青梅街道に交通上問題があるということはさんざん言われている。路線バスで問題があるならば、「にじバス」を運行したらなおさら効率が悪くなる。やはり現在ある路線バスを生かして、そこに「にじバス」をアプローチし効率的な運行をするのが悪くないと思う。青梅街道だけを幹線とするのではなく、縦軸の少ないC・D地域にも幹線軸を考え、既存の路線バスを生かした上で「にじバス」が培養されれば双方が効率的になる。
- ダイレクトアクセスは皆が望むことである。現実問題として考えた時に、バスの特性が発揮出来る所にバス路線は引かないと意味がない。ある程度の需要が見込めるというのが、バス路線が走る上での大前提だと思う。各地域の拠点からダイレクトに市役所や公立昭和病院や小平駅などの結節点へ結ぶどれ程の需要があるか。それらの需要に対して特性を発揮できる路線として、青梅街道を幹線軸として需要を集約しバス路線を走らせるという方向性に関しては賛成である。いかにして利用してもらえるかを考え、どれ位の利用客が見込めるかによって適切な輸送機関があると思う。利用率が一定の数字以下であれば乗合タクシーの活用も枝葉の部分については検討していく必要がある。
- 青梅街道幹線軸の話については、事業者としては採算性が最も気になる。市役所や福祉会館にダイレクトにアクセスしたいという気持ちは分かるが、C地域については乗合タクシーで試行してみるという話は、実際に行ってみないとどれ程の利用があるか分からない。他地域についても住民の希望はあると思うが、料金は便利さを選ぶならそれなりの負担をしないとつりあいが取れない。

第5 総合的な交通体系のあり方懇談会からの提案

1. 青梅街道幹線軸

市域全体の交通体系という面とそれぞれの地域の交通サービスを拡充する手法としての幹線軸という二つの考え方がある。市役所周辺地域、公立昭和病院、最寄り駅へのアクセスという要望はどこ地域でもある。どうすればハイレベルなサービスや効率的に要望のある箇所へつなげることができるか、C地域のように小平駅や公立昭和病院へ直接行けるところは直接アクセスする路線でいいが、長い路線や非効率的な路線であれば短距離で幹線軸に結び付けることで、各地域のサービスレベルを上げることが可能になる。これらを勘案して青梅街道を一つの幹線軸として、小平市の公共交通網を構築してみたらどうか。幹線軸については、幹線にふさわしいサービスレベルのバスを現行の都営バスに加えて民間ベースで確保し、その必要なレベルの維持については、これが市全域の交通のレベルアップという観点から行政支援も視野に入れる。

2. 青梅街道幹線軸へのアクセス

幹線軸へのアクセスについては、いろいろな方法がある。既存のバス路線を少し変えることで活用できることもあり、乗合タクシーを利用できる地域もある。コミュニティバスという移動手段に限定することなく、枝葉の地域に入り込んでいく移動手段については、一番地域に適した方法を探っていく必要がある。一番適した形で地域の不便を解消し、地域の人たちの移動に満足してもらえるものを地域と共に研究してみる必要がある。こうした全市的な公共交通のレベルアップによって、マイカーや自転車からの転換をうながし、安全性の向上と安心なまちづくりを目指す。

3. 運賃について

基本的にコミュニティバスを、事業の中で黒字にするのは難しい。コミュニティバスが必要とされる地域というのは、民間の事業ベースで考えたらとても対応できないところをカバーせざるを得ない。採算が取れなくて、その分を補てんしていくという考えは間違っていない。しかしながら、過度に行政に負担がかかると、それ自体維持できない可能性があるのと、新たな事業を展開するとき非常に難しくなる。どの程度までなら財政負担ができるかを考えていかなければいけない。運賃は民間バスの運賃をモデルにし、今後は100円ありきではなく、継続していくための料金設定を検討していく必要がある。

4. 市民が支える公共交通をめざして

民間バスやコミュニティバスを導入するにしろ何らかの形でコストは掛かってくる。それをどのようにまかなっていくのかは、運賃収入とは別に考える必要がある。始めた以上は継続していくことが重要なことである。全てを税金でまかなっていくのか、何らかの形で地域が関わっていくのか、税金だけで不足するコストをまかなってゆこうとすると限界があり、地域の交通を確保するためには、地域の支えが不可欠である。

他市では路線を存続するために住民が何らかの形で負担するという形を取っている地域がある。一定の条件を付けた年間定期券を一定の方法で販売するとか、回数券を地域みんなで負担して買うとか、応援券のスタイルで一定の区間無料で乗車できる特典を付けているケースもある。地元の沿線の商店が独自の広告を出したり、共同事業に特典を設け施設や病院と連携する形を取っているところもある。また、「バス交通のねらい」である、まちづくりとの連携を図ることで商店街や公共施設へのアクセスの利便性も高まり、地域間の交流や市外から小平市を訪れた人の移動支援にもなる。その結果、商店街も活性化し、高齢者が気軽に外出でき、子育て支援にもつながる。地域の役割は一通りではなく、それぞれの地域の実情に応じて考える。これらの考えを取り入れていくと、コミュニティバスを自分たちのバスとして長く継続できることにもなるし、また、これから始めるのであれば、より早く実現することにもなる。そういう動きが出てきた地域からスタートするという考え方もある。どのような形で地域が支えるか、検討する必要がある。

5. 「にじバス」の路線見直しについて

「にじバス」の路線見直しについても、市役所へ行きたい、当初の計画通り鷹の台駅まで接続して欲しい等の要望がある。現行の「にじバス」の利用者が多く、効果的なサービス提供ができている半面、財政負担が少なくない点、既存路線バスのルートに比較的近いところを走っている点など、課題も明らかになりつつあるので、市全体の公共交通を考える中で、現「にじバス」の路線及び運賃などについても再検討の必要があると思われる。

第6 懇談会の構成委員

■小平市総合的な交通体系のあり方懇談会の構成委員

(○会長、順不同・敬称略)

○鈴木	文彦	交通ジャーナリスト 日本バス文化保存振興委員会副理事長
澤田	孝秋	国土交通省関東運輸局自動車交通部旅客第一課長
本庄	千代子	警視庁小平警察署交通課長（前任者：岡部 和男）
神山	理一	西武バス株式会社経営企画部次長
真鍋	武	美玉交通有限会社専務取締役（前任者：真鍋 重治）
高橋	学	市民公募
小森	章	市民公募
富田	早苗	市民公募
楠脇	厚子	市民公募

*オブザーバー

三輪田	優子	国土交通省関東運輸局企画振興部企画課長
-----	----	---------------------

■事務局

小平市都市建設部まちづくり課：出口	拓隆	（課長）
	河原	順一（課長補佐）
	佐々木	貴（主査）
	河野	由里子（主事）

第7 懇談会の検討経過

■第1回 小平市総合的な交通体系のあり方懇談会

□日 時：平成17（2005）年6月28日（火）午後3時
於：中央公民館ホール

□議 事

1. 市長挨拶
2. 委員挨拶
3. 小平市の公共交通について
4. 各地域の公共交通の課題について

■第2回 小平市総合的な交通体系のあり方懇談会

□日 時：平成17（2005）年8月24日（水）午後4時
於：中央公民館ホール

□議 事

1. 新任委員挨拶
2. 事務局より説明
3. 各地域懇談会の報告
4. 各地域における公共交通の課題
5. 今後の方針

■第3回 小平市総合的な交通体系のあり方懇談会

□日 時：平成17（2005）年10月18日（火）午後4時
於：中央公民館ホール

□議 事

1. 新任委員挨拶
2. 市民委員報告
3. 各地域の交通課題の解決策について
4. その他

■第4回 小平市総合的な交通体系のあり方懇談会

□日 時：平成17（2005）年12月27日（火）午後3時
於：中央公民館ホール

□議 事

1. 市民委員報告
2. 青梅街道幹線軸について
3. 各地域の交通課題の解決策について
4. その他

■第5回 小平市総合的な交通体系のあり方懇談会

□日 時：平成18（2006）年2月2日（木）午後2時
於：小平市役所大会議室

□議 事

1. 小平市総合的な交通体系のあり方懇談会報告書（案）について

■A地域 小平市総合的な交通体系のあり方地域懇談会

第1回

□日 時：平成17（2005）年7月30日（土）午後3時
於：小川西町地域センター集会室

□議 事

1. 地域の交通課題について
2. 地域の交通課題の解決策について

第2回

□日 時：平成17（2005）年9月24日（土）午後2時
於：小川西町地域センター集会室

□議 事

1. 地域の交通課題の解決策について

第3回

□日 時：平成17（2005）年11月19日（土）午前10時
於：小川西町地域センター集会室

□議 事

1. 青梅街道幹線軸について
2. 地域の交通課題の解決策について

■ B地域 小平市総合的な交通体系のあり方地域懇談会

第1回

□日 時：平成17（2005）年7月24日（日）午前10時
於：小川公民館ホール

□議 事

1. 地域の交通課題について
2. 地域の交通課題の解決策について

第2回

□日 時：平成17（2005）年9月23日（金）午前10時
於：上水新町地域センター集会室

□議 事

1. 地域の交通課題の解決策について

第3回

□日 時：平成18（2006）年12月3日（日）午後2時
於：中島地域センター集会室

□議 事

1. 青梅街道幹線軸について
2. 地域の交通課題の解決策について

■ C地域 小平市総合的な交通体系のあり方地域懇談会

第1回

□日 時：平成17（2005）年7月17日（日）午前10時
於：大沼公民館ホール

□議 事

1. 地域の交通課題について
2. 地域の交通課題の解決策について

第2回

□日 時：平成17（2005）年9月25日（日）午後2時
於：花小金井北公民館ホール

□議 事

1. 地域の交通課題の解決策について

第3回

□日 時：平成17（2005）年11月27日（日）午後1時半
於：大沼公民館ホール

□議 事

1. 青梅街道幹線軸について
2. 地域の交通課題の解決策について

■D地域 小平市総合的な交通体系のあり方地域懇談会

第1回

□日 時：平成17（2005）年7月28日（木）午後2時
於：鈴木地域センター集会室

□議 事

1. 地域の交通課題について
2. 地域の交通課題の解決策について

第2回

□日 時：平成17（2005）年9月30日（金）午後3時
於：鈴木地域センター集会室

□議 事

1. 地域の交通課題の解決策について

第3回

□日 時：平成17（2005）年11月26日（土）午後2時
於：鈴木地域センター集会室

□議 事

1. 青梅街道幹線軸について
2. 地域の交通課題の解決策について

第8 小平市総合的な交通体系のあり方懇談会設置要綱

平成17年 5月 1日 制定
登録番号 4 - 52
改正 平成17年 9月 1日

(設置)

第1 小平市における総合的な交通体系のあり方を検討するために、小平市総合的な交通体系のあり方懇談会（以下「懇談会」という。）を設置する。

(検討事項)

第2 懇談会は、次に掲げる事項を検討する。

- (1) 市内の公共交通機関における行政と民間事業者との役割分担に関すること。
- (2) 市内の公共交通機関における費用負担に関すること。
- (3) その他市内の公共交通に関すること。

(構成)

第3 懇談会は、別表に掲げる者のうち市長が依頼する委員9人以内をもって構成する。

2 委員のうち4人以内は、一般公募により選任する。

(会長)

第4 懇談会に会長を置き、別表に掲げる者をもって充てる。

2 会長は、懇談会の会議（以下「会議」という。）を主宰する。

3 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(招集)

第5 懇談会は、会長が招集する。

(会議の公開)

第6 会議は、公開する。ただし、会議を公開することにより、公平かつ円滑な会議の運営が著しく阻害されるおそれがあるときは、懇談会の議により非公開とすることができる。

2 会議の傍聴の手続、傍聴人の遵守事項その他会議の公開について必要な事項は、別に定める。

(意見の聴取)

第7 会長は、必要に応じて検討事項に関係がある者の出席を求め、意見を聴くことができる。

(設置期間)

第8 懇談会の設置期間は、平成17年5月1日から平成18年3月31日までとする。

(庶務)

第9 懇談会の庶務は、都市建設部まちづくり課において処理する。

(その他)

第10 この要綱に定めるもののほか、懇談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17年9月1日から施行する。

別表(第3、第4関係)

会 長	学識経験者
委 員	国土交通省関東運輸局企画又は許認可担当職員
委 員	警視庁交通部交通規制担当職員
委 員	民間バス事業者
委 員	タクシー事業者
委 員	市民

第9 小平市総合的な交通体系のあり方懇談会会議資料



第1回 総合的な交通体系のあり方懇談会会議資料

平成17年6月28日

小平市都市建設部まちづくり課

I. はじめに

—小平市総合的な交通体系のあり方懇談会を開催するにあたり—

平成17年度は小平市では、小平市総合的な交通体系のあり方懇談会(以下「あり方懇談会」と言う)を開催し「にじバス」及び市内における公共交通網のあり方について検討を行います。

あり方懇談会が開催されるようになった経緯といたしましては、現在の「にじバス」の運行を「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」、「まちづくりとの連携を図る」の4点を運行のねらいとして、利用対象者を「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。」、「福祉移送サービスとコミュニティバスは車の両輪」と位置付け、平成16年～平成20年まで5年間の試行運行を行い、その試行期間の5年間で評価を行い、平成21年以降の運行について、継続・運行拡大・撤退等の判断を行う予定で開始しましたが、運行後1年を経過する中、市内各地域で運行の要望が出され、市議会においても請願が4地区から提出され移動について市民の関心が非常に高い状況です。

また、1年間の「にじバス」の運行実績から、バス運行に係る運行経費、利用実態等のデータも明らかになってまいりました。

このような、「にじバス」を取り巻く市内交通体系の環境が変化したことを踏まえ、あり方懇談会を開催いたします。

あり方懇談会の内容といたしましては、

(1) 検討内容

「にじバス」を含めた市内における交通体系のあり方、特に市民がどこに行きたいのか、どの年代に公共交通のサービスが必要なのか、また既存の公共交通機関のどこに不満があるのか、市民のニーズをきちんと把握し、その上で「公共交通機関における行政と民間事業者との役割」、「行政が公共交通を担う場合における利用者と行政の費用負担」について検討したいと考えております。

(2)あり方懇談会委員構成

区分	氏名	
学識経験者	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
国土交通省	澤田 孝秋	
警視庁	岡部 和男	
民間バス事業者	神山 理一	
タクシー事業者	真鍋 重治	
市民公募	高橋 学	A地区
市民公募	小森 章	B地区
市民公募	富田 早苗	C地区
市民公募	楠脇 厚子	D地区

(3)地域懇談会

あり方懇談会とは、別に市内を4分割(青梅街道と西武多摩湖線)した地区ごとに市民意見を聞くために地域懇談会を開催します。この地域懇談会の運営は、市と各地区から選出した市民公募委員で行ってまいります。

(4)今後の予定について

日程	
6月	第1回懇談会 28日(火) 中央公民館ホール 午後3時から5時
7月	地域懇談会(第1回) 7月下旬
8月	第2回懇談会 8月下旬
9月	地域懇談会(第2回) 9月下旬
10月	第3回懇談会 10月下旬
11月	地域懇談会(第3回) 11月下旬
12月	第4回懇談会 12月下旬
2月	第5回懇談会 2月下旬

II. 小平市の公共交通の現状と課題

1. 公共交通の現状

(1) 鉄道

市内の鉄道は、西武新宿線、西武拝島線、西武国分寺線、西武多摩湖線、JR武蔵野線の合わせて5本の路線と7駅があり、隣接市の駅も含めると10駅となり鉄道網としては充実している。しかし、直接都心方向に向かう路線は西武新宿線と西武拝島線の一部が乗り入れているのみであり、他の路線を利用した場合には西武新宿線やJR中央線に乗り換える必要がある。

平成15年度の駅別一日平均乗降者人員は、花小金井駅が53,641人と最も多く、次いで小平駅が36,305人であり、区部に直結する西武新宿線の駅での利用客が多い。他の駅については、大規模な工場や学校などの施設がある小川駅、鷹の台駅や一橋学園駅が2万人台であるのに対し、市の中央に位置し市役所に近い青梅街道駅6,290人、新小平駅は乗車人員が10,044人である。(平成16年版 統計書)

(2) バス(小平市内バス路線図参照)

市内のバス交通は、西武バス、京王電鉄バス、立川バス、関東バス、都バスの5社が運行しており、乗降者数が多い路線としては、小金井街道を運行する路線、小平団地～武蔵小金井駅間及び立川駅～東大和市駅経由の路線がある。

市内のバス網は、市内の主要駅から、立川駅、国分寺駅、武蔵小金井駅のJR中央線の各駅への南北方向へのバス路線が多く、運行本数も多い。それに対し東西方向への路線は必ずしも充実しているとは言えない。

(3) 民間タクシー会社

現在、小平市内においては、民間タクシー会社5社が運行している。

	本社・営業所	タクシー保有台数	福祉タクシー等の台数
美玉交通(有)	大沼町1丁目	65台	
三幸交通グループ	小川西町4丁目 小川東町1丁目 上水本町6丁目	59台	介助タクシー事業を実施している。
(有)小平交通	小川町1丁目	21台	
三和八洲交通(有)	花小金井南町2丁目	40台	
東京昭和運輸(株)	天神町2丁目		福祉タクシーが2台

(平成17年6月24日調査)

(4) 自転車駐車場

市営・(財)自転車駐車場整備センター・自転車駐車場は、市内30ヶ所に設置されており、収容台数19,150台であり、大きく分けると市内の駅周辺7箇所に集約される。収容台数は、花小金井駅周辺自転車駐車場が、5,854台と最も多く、次いで

小平駅の3,979台となっており、区部に直結している西武新宿線の駅周辺の収容台数が極めて多く、他市の利用者を含めた通勤・通学者が対象と思われる。

2. 小平市の福祉移送サービスについて

(1) 福祉移送サービスとコミュニティバスの関係

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バスとは車の両輪として位置付けしている。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目指している。

(2) 福祉移送サービス

①福祉バス（リフト）の運行

下肢・体幹機能障害のため車いすを使用しなければ歩行が困難な障害者のために、車いすのまま乗れる福祉バス「おおぞら1～3号」を運行している。(利用者に付き添う方の乗車も可能)

運行は、午前8時から午後5時まで、年末年始を除き毎日運行(土日は2台のみ運行)費用は無料だが、有料道路や駐車料金は利用者負担である。

【平成15年度実績】

バス	3台	利用者	延べ2,626人
経費	22,075,200円		

②福祉タクシー利用料金補助

在宅の心身障害者・児がタクシーを利用したときその料金の一部を補助している。(ガソリン費補助との併給はできない。)

年度単位で利用券を交付 1か月8枚 ただし、人工透析を受けている身障手帳1級の方は、1か月16枚 助成額は1回の乗車につき基本料金が限度。

【平成15年度実績】

対象者数	1,634人(延べ	80,615人)
発行枚数	125,072枚	
経費	58,198,577円	

③心身障害者ガソリン費補助

在宅の心身障害者・児の足として使用する自動車のガソリン費の税額分

(1リットル54円)を補助している。1か月50リッターが限度。福祉タクシー利用料金補助と選択制。

対象は、上肢1～2級、下肢1～6級、体幹1・2・3・5級、視覚1～3級及び4級(1種)、視覚1～3級、平衡3～5級、内部1・3・4級の身体障害者

知的障害者の対象は、愛の手帳1～4度

【平成15年度実績】

対象者数	1,643人(延べ 4,672人)
	567,152リットル(月50リットルまで、@54円)
経費	30,510,676円

④障害者福祉センター等通所者送迎バス

小平市障害者福祉センター、あおぞら福祉センター及び緑成会整育園に通所している障害者の送迎を行い、障害者の通所の利便を図ることを目的とする。

【平成15年度実績】

マイクロバス	6台
小平市障害者福祉センター	70人(延べ 7,472人)
あおぞら福祉センター	50人(延べ 7,818人)
緑成会整育園	7人(延べ 1,374人)
経費	65,696,400円

⑤高齢者クラブ送迎バス運行等業務委託(福祉会館)

福祉会館の和室利用団体である高齢者クラブ※を市内の運行区域から福祉会館まで1日1往復する移送業務が主である業務委託である。高齢クラブの月利用日数は、各団体おおむね2日である。

【平成16年度実績】

利用日	140日	利用人数	3,547人
委託料	約760万円		

※高齢者が健康で豊かな生活を送るために自主的に組織した団体

Ⅲ. 市民からの要望など

平成16年1月19日からにじバスの運行が開始してから、市内の各地域で運行の要望や試行運行についての見直しの意見が、議会の一般質問、請願、市長への手紙により市に集まっています。

○ 請願

受付日	件名	備考
平成16年11月15日	大沼地域にコミュニティバスの運行、小平駅北口にタクシー乗り場を実現することについて	請願36号 署名数 3,656人
平成16年11月15日	鷹の台駅西部地域にコミュニティバスを走らせることについて	請願37号 署名数 3,345人
平成16年11月15日	コミュニティバスの路線を拡充し、小川・栄町地域にも運行の実現を求めることについて	請願38号 署名数 14,355人
平成17年2月7日	小平東部地域にコミュニティバスの運行を求めることについて	請願42号 署名数 2,330人

○ 市議会代表質問・一般質問

議会日程	質問	質問概要
平成16年3月議会	コミュニティバスはなぜ市役所を通らないか	①試行運行後の市民の反応、反響は。 ②近隣市では民間バスと競合していても通常に走行している。何をもって競合と認識するか。 ③許可申請はしたのか。申請を否決される自治体はあるのか。
平成16年3月議会	新小金井街道開通後に小平駅北口にバス路線確保を	①新小金井街道開通後のバス路線確保の研究や、民間バス事業者との検討・協議を行う考えは。 ②都営住宅内等のバス乗り入れ等に向け都と協議する考えは。民間バスで試行運行する考えは。
平成16年3月議会	新小金井街道開通後にコミュニティバスを昭和病院へ	①コミュニティバスを昭和病院へ乗り入れることを検討できないか。 ②各近隣自治体のコミュニティバスと接続できないか。 ③現状の市民の評判等についての認識は。今後の検討課題は。
平成16年6月議会	コミュニティバス運行には広く市民の声を	①利用状況と、利用者の反響は。 ②現ルートでの鷹の台駅までの運行検討状況は。 ③次期ルート選定は、どのような基準を満たせば検討に入るのか。 ④府中市は、各選定ルートで一定期間バスを運行

		しルートを決定したと聞く。この選定方法を小平市でも生かせないか。
平成16年6月議会	小平駅北口から昭和病院への公共バス路線の確保を	①昭和病院までの公共バス路線を確保するに当たり、競争を避ける意味からも、小平駅北口のバス路線がない地域への運行は可能と考える。バス事業者と協議を進め、地域からの要望に答えるべきではないか。 ②8市の拠点病院として、今後交通アクセスをよいものに整備する必要があると考える。各自治体の負担も、病院運営だけにおさまらない地域への配慮が必要と思うがどうか。
平成16年9月議会	鷹の台駅周辺整備とコミュニティバスの今後	①鷹の台駅バリアフリー化、及び東口新設に向けての進捗状況は。 ②まちづくり懇談会等で出された意見は、どのように第三次長期総合計画に反映されるのか。 ③高齢者等のために 駅前無料優先駐輪場を確保できないか。 ④コミュニティバスを不便地域にも、の声にどうこたえるのか。 ⑤まずはせめて鷹の台駅までの声に対して、一日も早く実施するべきではないか。
平成16年9月議会 代表質問	コミュニティバスは試行期間5年は長いのではないか	①試行運行期間は5年も必要なのか。 ②市民の意向をどのようにアレンジしていくか。市民の要望を受けての考えはどうか。
平成16年12月議会	にじバスを含め公共交通機関の今後のあり方	①にじバスの利用者数、運賃収入は。 ②試行運行が5年間の理由は。 ③類似市の試行運転の日数は。 ④フォローアップ調査の結果はどうか。 ⑤公共交通機関と定期的な情報交換をしているのか。
平成16年12月議会	再び、都営大沼町一丁目アパートにバス路線の確保を	①都営住宅へのバス路線実現に向け、バス会社への働きかけは。 ②都営住宅への侵入路が狭隘とのことだが、改善に向けて都と協議すべきでは。 ③現在のバス路線の一部を、試行的に都営住宅まで迂回させられないか。また、新小金井街道開通

		後の公共交通網に関する市の取り組みは。
平成16年12月議会	交通不便地域解消のための総合的交通施策を検討すべきでは。	①交通不便地域解消のために、総合的な交通施策を検討すべきでは。 ②にじバスの平成16年度の乗客数と、市の財政負担の予測は。 ③料金100円の根拠は。 ④年齢別の乗客数は。 ⑤車いすの利用者数は。 ⑥JA 東京むさし小平支店や津田塾大学との連携は。
平成17年3月議会	市長の考えるコミュニティバス構想	①平成16年9月定例会で、コミュニティバスが本格運行となった場合は、今の路線についてだけ本格運行ということではなく、路線をふやしていく方向にならざるを得ないと発言があったが、財源も含めてそのように考えているのか。 ②試行運行と言いつつ、5年間同じ地域にバスを走らせることは、特定地域への偏った利益へのサービスにならないか。

○ 市長への手紙・市政への提言

	件名
平成16年1月	コミュニティバス運行経路について 御幸町へ
平成16年1月	コミュニティバス運行経路について 御幸町へ
平成16年2月	コミュニティバス運行経路について 昭和病院へ
平成16年2月	コミュニティバス運行経路について 鷹の街道経由で
平成16年2月	コミュニティバスについて 市役所経由を
平成16年3月	花小金井三丁目地区の運行を
平成16年3月	中島町へコミュニティバスルートを
平成16年3月	エックス字のルート開設を、及び西武バスに委託を
平成16年6月	花小金井3丁目野中台第1団地にコミュニティバスを
平成16年9月	コミュニティバスの運行路線について
平成16年10月	萩山駅(子供家庭支援センター)や健康センターにコミュニティバス路線を
平成16年10月	新小平駅へコミュニティバスを
平成16年10月	コミュニティバスについて 最終便を延刻してほしい。
平成16年11月	交通不便地域の為コミュニティバスについて

IV. にじバスの運行経費及び利用実態について

【平成15年度】

(初期経費・補助)

車両購入費	1台当り約1,700万円 3台購入	5,098万円
停留所・点字ブロック工事等	バス停留所1基約9万円。約 40基等設置	763万円
東京都補助金	バス車両購入費補助	1,800万円

(運行経費・収入) (平成16年1月19日～3月31日)

運行経費	984万円 (人件費、燃料費、修繕料等)
運賃収入	398万円 (税抜き)
広告収入	7万円
東京都補助金	188万円 (高齢者いきいき事業)
一般財源	391万円

(利用実態) (平成16年1月19日～3月31日)

運行日数	73日
乗車人数	39,026人
1日当り	534.6人
1便当り	14.45人

【平成16年度】 (平成16年4月1日～平成17年3月31日)

(運行経費・収入)

運行経費	5,248万円 (人件費、燃料費、修繕料等)
運賃収入	2,380万円 (税抜き)
広告収入	7万円
東京都補助金	750万円 (福祉改革推進事業)
一般財源	2,112万円

(利用実態)

運行日数	365日
乗車人数	255,404人
1日当り	699.7人
1便当り	18.91人

フォローアップ調査から（一部抜粋）

調査の概要

ア 調査の目的

平成16年1月18日、小平市のコミュニティバス（にじバス）の試行運行が始まった。

本調査は、にじバスの利用者及び沿線住民を対象に、にじバスの評価及び利用実態を把握し、将来に向けてよりよい運営を図るための基礎資料とすることを目的として実施する。

イ 調査項目

- ① 利用者アンケート調査
- ② 乗降者調査（乗降調査）
- ③ 乗降者調査（属性調査）
- ④ グループインタビュー調査

ウ 調査方法・回収状況

① 利用者アンケート調査

平成16年10月15日（金）、24日（日）の2日間、利用者にアンケート用紙を配布し、郵送及びバス車内の回収箱により回収

配布数	15日	530人	、	24日	314人	合計	844人
回答数	15日	310人	、	24日	162人	合計	472人

（55.9%の回収率）

② 乗降者調査（乗降調査）

平成16年10月10日（日）、12日（火）の全便について乗降者を調査（どこのバス停から乗ってどこのバス停で降りたかを目視で調査）

③ 乗降者調査（属性調査）

平成16年10月15日（金）、24日（日）の全便の乗降者を調査（男女別、高齢者、子ども連れを目視で調査）

④ グループインタビュー調査

平成16年11月9日（火）津田公民館、11月11日（木）仲町公民館で沿線周辺住民を対象に懇談的に実施

参加者は津田公民館 14人、仲町公民館 5人

利用者アンケート調査

性別

◇回答者の約3分の2を女性が占める

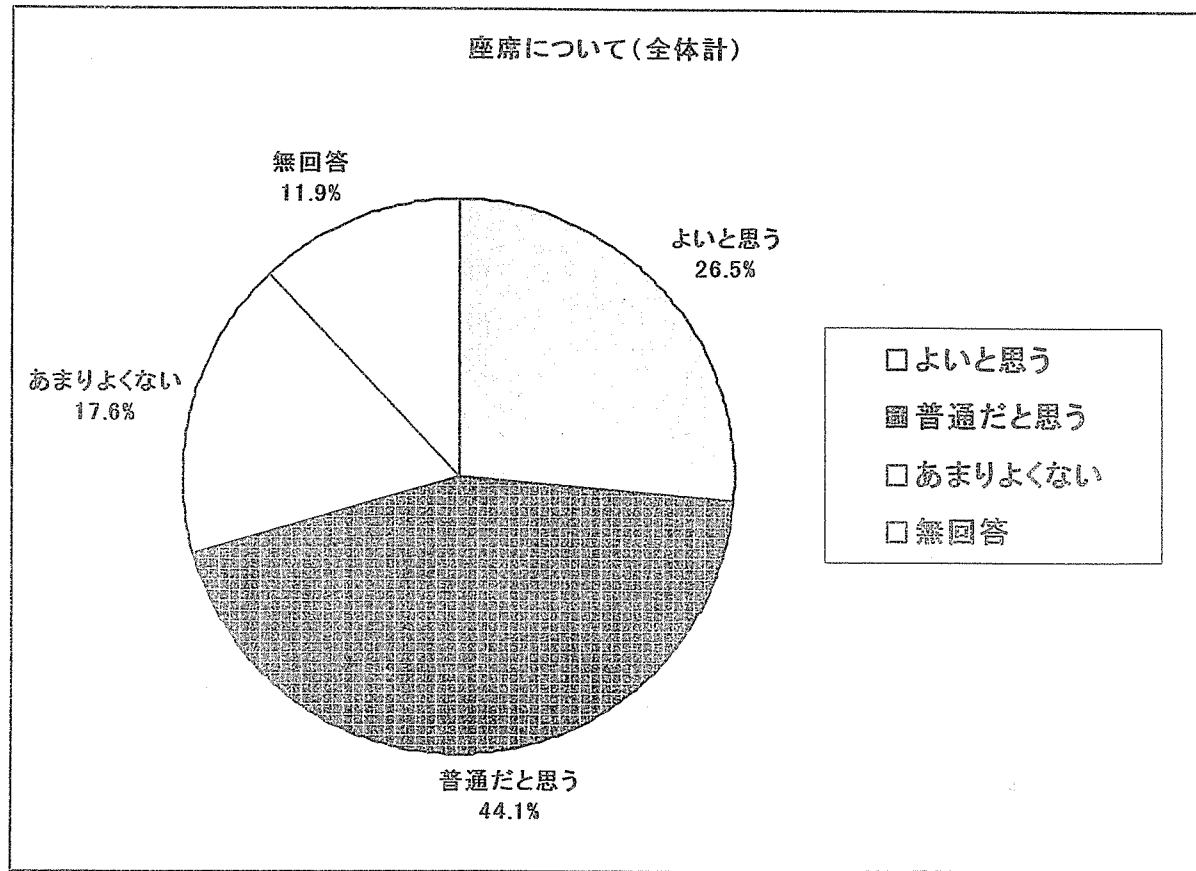
問 あなたの性別は？

- 男性 30.1%
- 女性 67.8%

(%)

		全体計	平日	休日
回収数 (人)		472	310	162
1	男性	30.1	31.0	28.4
2	女性	67.8	67.7	67.9
3	無回答ほか	2.1	1.3	3.7

回答者 (人数)		
平日	休日	合計
96	46	142
210	110	320
4	6	10



■ 年齢

◇ 回答者の5割以上を60歳代以上が占める。60歳代と70歳代がそれぞれ20%以上。

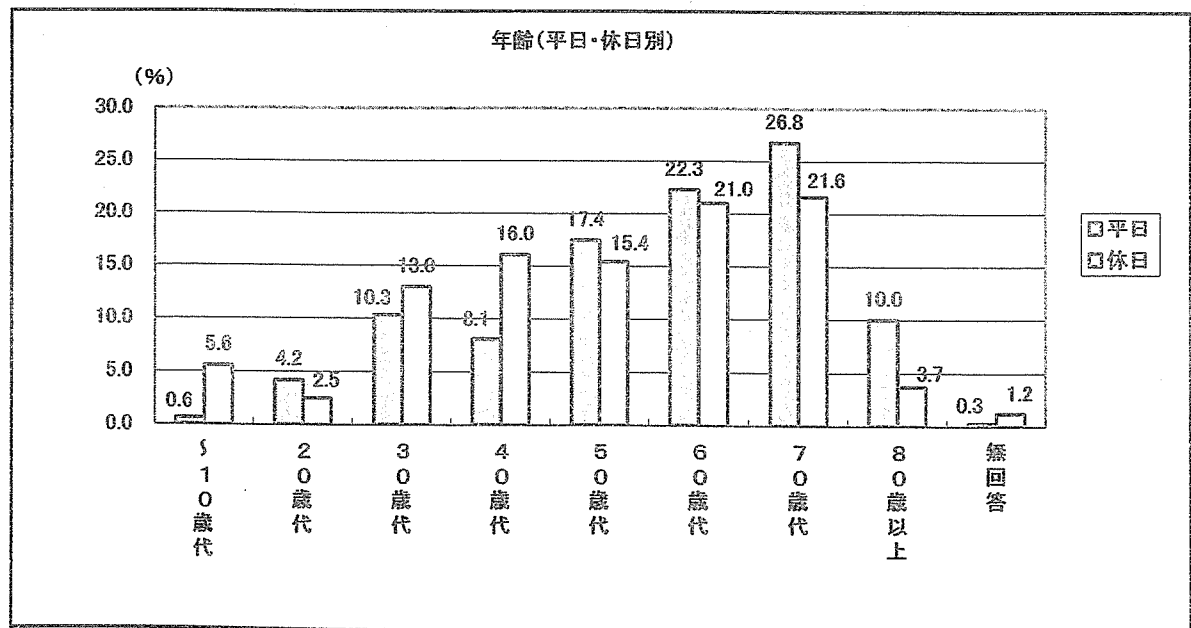
問 あなたの年齢は？

● 20歳代	3.6%
● 30～50歳代	38.7%
● 60歳代	54.6%

(%)

		全体計	平日	休日
回収数 (人)		472	310	162
1	～10歳代	2.3	0.6	5.6
2	20歳代	3.6	4.2	2.5
3	30歳代	11.2	10.3	13.0
4	40歳代	10.8	8.1	16.0
5	50歳代	16.7	17.4	15.4
6	60歳代	21.8	22.3	21.0
7	70歳代	25.0	26.8	21.6
8	80歳以上	7.8	10.0	3.7
9	無回答	0.6	0.3	1.2

回答者 (人数)		
平日	休日	合計
2	9	11
13	4	17
32	21	53
25	26	51
54	25	79
69	34	103
83	35	118
31	6	37
1	2	3



■職業等

◇主婦という回答が4割強を占める。会社員・公務員などの常勤が約2割。

問 あなたの職業は？

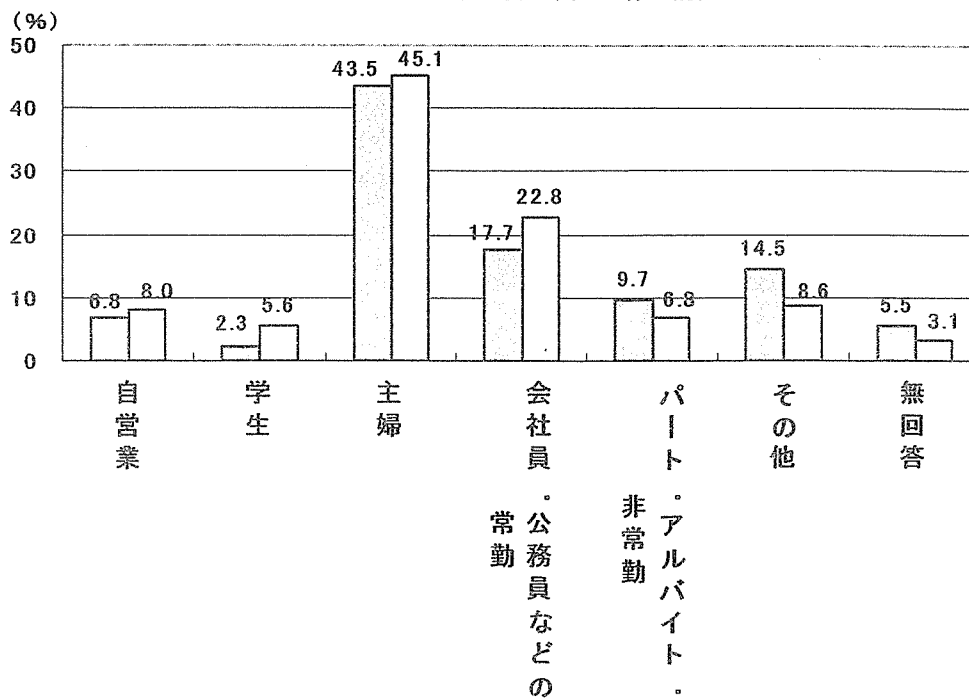
- 主婦 44.1%
- 会社員・公務員などの常勤 19.5%
- パート・アルバイト・非常勤 8.7%

(%)

		全体計	平日	休日
回収数 (人)		472	310	162
1	自営業	7.2	6.8	8.0
2	学生	3.4	2.3	5.6
3	主婦	44.1	43.5	45.1
4	会社員・公務員 などの常勤	19.5	17.7	22.8
5	パート・アルバ イト・非常勤	8.7	9.7	6.8
6	その他	12.5	14.5	8.6
7	無回答	4.7	5.5	3.1

回答者 (人数)		
平日	休日	合計
21	13	34
7	9	16
135	73	208
55	37	92
30	11	41
45	14	59
17	5	22

就業・通学の状況(平日・休日別)



■にじバスの利用目的（複数回答）

◇買い物目的という回答が184人と最も多く。次いで通院と通勤・通学での利用目的が多い。

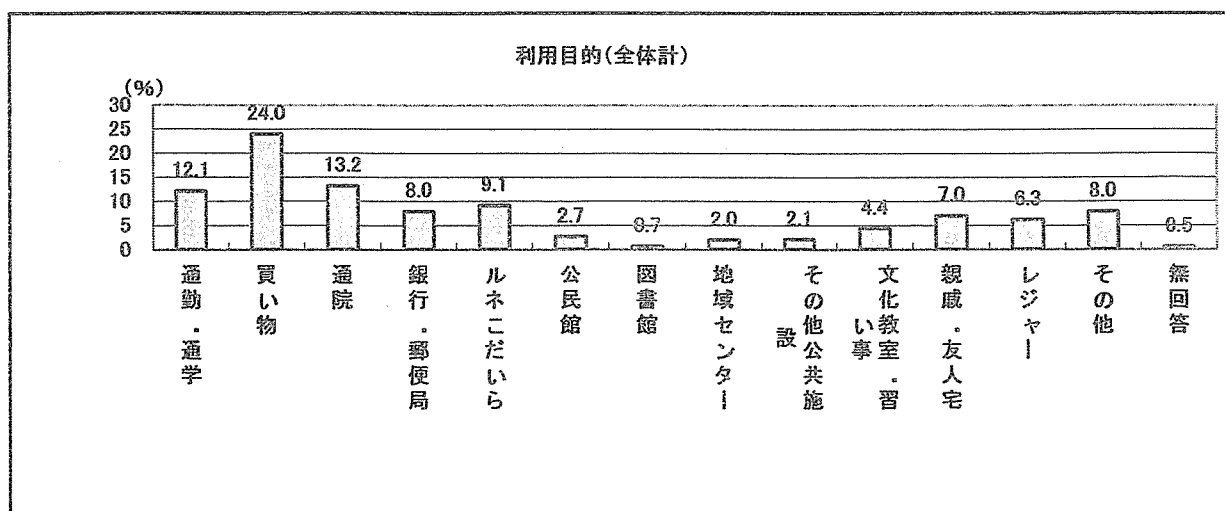
問 本日（アンケート配布日）のバス利用目的をお尋ねします。（いくつでもマルを付けてください）

- 買い物 24.0%
- 通院 13.2%
- 通勤・通学 12.1%

(%)

		全体計	平日	休日
回収数（人）		767	526	241
1	12.1	14.3	7.5	7.5
2	24.0	24.1	23.7	23.7
3	13.2	17.1	4.6	4.6
4	8.0	9.9	3.7	3.7
5	9.1	5.5	17.0	17.0
6	2.7	2.7	2.9	2.9
7	0.7	0.4	1.2	1.2
8	2.0	1.7	2.5	2.5
9	2.1	1.9	2.5	2.5
10	4.4	4.0	5.4	5.4
11	7.0	6.7	7.9	7.9
12	6.3	4.8	9.5	9.5
13	8.0	6.8	10.4	10.4
14	0.5	0.2	1.2	1.2

回答者（人数）		
平日	休日	合計
75	18	93
127	57	184
90	11	101
52	9	61
29	41	70
14	7	21
2	3	5
9	6	15
10	6	16
21	13	34
35	19	54
25	23	48
36	25	61
1	3	4



バス停別乗降者数調査

(1) 乗降者調査 (乗降調査)

平日、休日の全便について乗降者を調査 (どこのバス停から乗ってどこのバス停で降りたかを目視で把握した)

平日 平成16年10月12日 838人

休日 平成16年10月10日 687人

① 乗車の多いバス停

バス停名	乗車人数
平 日 (838人)	
小平駅南口	222人 (26.5%)
一橋学園駅	143人 (17.1%)
津田公民館・図書館	107人 (12.8%)
鎌倉街道公園	43人 (5.1%)
学園東小東	26人 (3.1%)
休 日 (687人)	
小平駅南口	192人 (27.9%)
一橋学園駅	111人 (16.2%)
津田公民館・図書館	92人 (13.4%)
学園東小東	32人 (4.7%)
鎌倉街道公園	27人 (3.9%)

② 降車の多いバス停

バス停名	降車人数
平 日 (838人)	
小平駅南口	229人 (27.3%)
一橋学園駅	190人 (22.7%)
津田公民館・図書館	79人 (9.4%)
仲町公民館	33人 (3.9%)
ルネこだいら	26人 (3.1%)
休 日 (687人)	
小平駅南口	185人 (26.9%)
一橋学園駅	138人 (20.1%)
津田公民館・図書館	65人 (9.5%)

都営学園東町アパート	33人 (4. 8%)
四小通り・学園東小学校	23人 (3. 3%)

③ 区間別の利用者数

乗降バス停	人数	乗降バス停	人数
平 日		休 日	
津田公民館→小平駅	40	津田公民館→一橋学園	42
津田公民館→一橋学園	38	津田公民館→小平駅	39
小平駅→津田公民館	35	小平駅→津田公民館	31
小平駅→仲町公民館	30	一橋学園→津田公民館	29
小平駅→一橋学園駅	30	学園東小東→小平駅	29
一橋学園→津田公民館	30	小平駅→都営学園東町アパート	28
一橋学園→小平駅	29	小平駅→一橋学園	18
学園東小東→小平駅	23	一橋学園→小平駅	18
鎌倉街道公園→一橋学園	22	小平駅→仲町公民館	16
学園野鳥公園→一橋学園	20	鎌倉街道公園→一橋学園	16

<乗車の多いバス停>

平日の小平駅南口が26. 5%、一橋学園駅が17. 1%、休日においても小平駅南口が27. 9%、一橋学園駅が16. 2%と高い数値を示している。その次に津田公民館・図書館が平日12. 8%、休日13. 4%と高い数値を示している。

<降車の多いバス停>

平日の小平駅南口が27. 3%、一橋学園駅が22. 7%、休日においても小平駅南口が26. 9%、一橋学園駅が20. 1%と高い数値を示している。その次に津田公民館・図書館が平日9. 4%、休日9. 5%と高い数値を示している。

<区間別の利用者数>

平日の利用状況を見ると、目的地から小平駅・一橋学園駅へ、もしくは小平駅・一橋学園駅から目的地へ行くのに利用している。

休日の利用状況を見ても、目的地から小平駅・一橋学園駅へ、もしくは小平駅・一橋学園駅から目的地へ行くのに利用している。

(2) 乗降者調査 (属性調査)

平日、休日の全便の乗降者を調査 (男女別、子連れ、高齢者の属性を目視で把握した)

平日 平成16年10月15日 800人

休日 平成16年10月24日 674人

① 平日 平成16年10月15日 800人

時間帯	乗車			子連れ (組数)	65歳以上 (再掲)		
	男	女	計		男	女	計
7時台	34	37	71	0	1	5	6
8時台	23	37	60	4	7	17	24
9時台	18	50	68	2	9	22	31
10時台	24	45	69	2	7	21	28
11時台	15	52	67	2	5	33	38
12時台	23	46	69	2	10	23	33
13時台	16	44	60	1	10	25	35
14時台	12	33	45	2	7	22	29
15時台	31	53	84	4	18	34	52
16時台	15	62	77	2	10	35	45
17時台	23	58	81	1	7	31	38
18時台	14	27	41	0	3	9	12
19時台	2	6	8	0	1	1	2
合計	250	550	800	22	95	278	373

② 休日 平成16年10月24日 674人

時間帯	乗車			子連れ (組数)	65歳以上 (再掲)		
	男	女	計		男	女	計
7時台	5	9	14	0	1	3	4
8時台	18	22	40	1	1	7	8
9時台	18	30	48	4	4	6	10
10時台	27	35	62	7	6	16	22
11時台	24	35	59	3	11	16	27
12時台	22	45	67	3	9	26	35
13時台	18	52	70	3	6	14	20
14時台	27	45	72	9	4	8	12
15時台	30	42	72	6	12	12	24
16時台	33	57	90	7	10	14	24

17時台	15	24	39	3	2	7	9
18時台	16	19	35	2	4	6	10
19時台	0	6	6	0	0	1	1
合計	253	421	674	48	70	136	206

<平日の利用状況>

平日の利用を見ると、68.8%が女性、2.8%が子連れ、65歳以上の高齢者は46.6%を占めている。

また、時間帯別に利用者を見ると、7時から9時までが24.9%、10時から12時までが25.6%、1時から3時までが23.6%、4時以降が25.9%の利用となっており、10時から12時までと4時以降の利用が高い数値を示しているが、比較的平均的な数値を示している

さらに、高齢者の利用は、7時から9時までが16.4%、10時から12時までが26.5%、1時から3時までが31.1%、4時以降が26.0%の利用となっており、1時から3時までの利用が高い数値を示し、7時から9時までの利用が16.4%最も低い数値を示している。

平日の乗車数に対して65歳以上の高齢者の占める率は46.6%である。

<休日の利用状況>

休日の利用を見ると、女性は62.5%と平日と比較すると6.3%減、子連れは逆に7.1%と平日と比較すると4.3%の増、65歳以上の高齢者は30.6%と平日と比較すると16.0%の減少となっている。

また、時間帯別に利用者を見ると、7時から9時までが15.1%、10時から12時までが27.4%、1時から3時までが32.0%、4時以降が25.4%の利用となっており、平日と比較すると10時から3時までの利用が全体の約6割を占めている。

さらに、高齢者の利用は、7時から9時までが10.7%、10時から12時までが40.8%、1時から3時までが27.2%、4時以降が21.4%の利用となっており、10時から12時までの利用が最も高い数値を示している。

休日の乗車数に対して65歳以上の高齢者の占める率は30.6%である。

愛称募集時自由意見のまとめから（一部抜粋）

1. 募集期間 平成16年8月5日（木）～平成16年9月10日（金）

2. 意見件数 1,329件

3. 地域属性

中島町	上水新町	たかの台	小川町1	小川町2	栄町
11件	29件	14件	79件	34件	17件
小川西町	小川東町	上水本町	上水南町	喜平町	津田町
47件	38件	68件	41件	37件	71件
学園西町	学園東町	仲町	美園町	回田町	御幸町
149件	159件	81件	45件	34件	12件
鈴木町	天神町	大沼町	花小金井南	花小金井	市外
78件	37件	58件	52件	81件	41件
不明	合計				
16件	1,329件				

4. 4地域区分（青梅街道と西武多摩湖線を境に区分）

A地域～小川西町、小川東町、栄町（102件）

B地域～小川町1、小川町2、学園西町、上水新町、上水本町、たかの台、津田町、中島町（455件）

C地域～大沼町、仲町、花小金井、美園町（265件）

D地域～学園東町、喜平町、上水南町、鈴木町、天神町、花小金井南、御幸町、回田町（450件）

他地域～市外、不明（57件）

5. 主な意見の概要

①ルート増の要望件数（792件）

※表内の上段はルート要望先、下段は件数

市役所	花小金井地区	昭和病院	小川町	上水本町	鷹の台地区
166件	85件	62件	56件	47件	38件
新小平駅	鈴木町	大沼町	栄町	天神町	回田町
34件	26件	22件	10件	8件	8件
御幸町	その他	合計			
6件	224件	792件			

②各地域の主な意見

A地域（小川西町）

- ・ 現在は一部の地域だけですが、将来は小平全部を運行できる日を。
- ・ 路線ルートを広げて欲しい。東の端から西の端まで。
- ・ 小川西町、栄町など市役所、福社会館に行くにも不便です。市内まんべんなく。
- ・ 小川駅から市役所へバスを走らせて。
- ・ 小川町、小川西町、栄町方面でも運行して欲しい。
- ・ 小川駅から新小平駅までのバスが是非欲しいです。タクシーで 600 円もかかる。

A地域（小川東町）

- ・ 市役所に行くのに萩山乗り換えなので不便。
- ・ 萩山から小平駅まで走って欲しい。
- ・ 新小平駅の近くから小平駅まで行くルートが欲しい。
- ・ 市内をくまなく走って欲しい。萩山駅付近から昭和病院への路線など。
- ・ 小川東町方面も走って欲しい。
- ・ 市内全体をくまなく運行して欲しい。

A地域（栄町）

- ・ 栄町方面にもぜひ走らせて欲しい。
- ・ 小平市全体にバスが走ってくれるとうれしい。
- ・ 小川駅と東大和駅の間にも駅も出来ず不便。
- ・ 一日も早い栄町小川駅方面も運転をお願いしたい。
- ・ 栄町から市役所までを結ぶ路線を。
- ・ 子供のいる親が健康センターに行くのにバスがあったら便利。

B地域（小川町1丁目）

- ・ 中島町からのルート設置を希望。
- ・ 小川町一丁目から昭和病院へ行く、青梅街道往復のルートを希望。
- ・ 小川町から市役所や健康センターに行くルートの拡充。
- ・ 東大和駅にも行って欲しい。
- ・ 新小平駅へアクセスが悪い。
- ・ 市内の全地域で運行出来る様にして欲しい。
- ・ 武蔵野美大まで来て欲しい。

B地域（小川町2丁目）

- ・小川町2丁目周辺のルート拡充を希望。
- ・市役所、公民館、図書館、健康センターなどの公共機関にも行って欲しい。
- ・東大和駅から市役所、昭和病院に行く人が利用できるという。
- ・鷹の街道や青梅街道も走ってほしい。
- ・新小平駅や小川駅までつながるコースもあればいい。

B地域（学園西町）

- ・昭和病院へ行く路線の充実を希望。
- ・新小平駅経由小平駅方面にルートが広がるといい。
- ・中央図書館、公民館の方にも行って欲しい。
- ・小平の端から端まで走り回ってくれたらいい。
- ・市役所方面にも設けて欲しい。

B地域（上水新町）

- ・たかの台周辺にも停留所を設置して欲しい。
- ・上水新町から市役所、福祉会館、公民館等へ行くのに利用できるコースを考えて。
- ・市役所と新小平駅にも寄ってくれればと思う。

B地域（上水本町）

- ・上水本町方面ルートもつくって欲しい。
- ・中央公園、昭和病院を通るルートを検討して欲しい。
- ・上水本町地域センターまで来て欲しい。
- ・小平全域に走らせて。
- ・市役所を中心にした路線を考えて。
- ・小平十小の方にも来て欲しい。

B地域（たかの台）

- ・東西に走って各駅へ行くバスがあると助かる。
- ・市内全域に路線を広げて欲しい。市役所への足の便は悪い。
- ・病院、市役所、駅を必ず通り、鷹の台駅北口ルートがあれば。

B地域（津田町）

- ・たかの台、新小平地区の路線が欲しい。

- ・病院通いをする人のために、昭和病院経由小平駅行きバスを増やして欲しい。
- ・昭和病院、花小金井方面にも行って欲しい。
- ・中央公園まで来て欲しい。
- ・市役所を経由するルートをつくって欲しい。
- ・鷹の台駅か小川駅延長して欲しい。

B地域（中島町）

- ・中島町方面にもバスを走らせて欲しい。
- ・東西を走るルートも拡充して欲しい。
- ・中島町から市役所やその他の公共施設へ行くルートの設置希望。
- ・公団、都営から病院へ行くバスが欲しい。他市のバスとも協力すべき。

C地域（大沼町）

- ・小平駅北口からもバスを走らせて欲しい。大沼団地方面にも。
- ・小平駅から昭和病院経由花小金井方面へ行って欲しい。
- ・小平駅北口から東京街道を田無方面に向かうルートが欲しい。
- ・駅から東方面の人は市役所への足の便が悪いのでバスを走らせて欲しい。
- ・市内をくまなく走って欲しい。
- ・小平駅と滝山団地を結ぶ路線があると有難い。

C地域（仲町）

- ・中央図書館、市役所の方もまわって欲しい。
- ・東村山市と小平市の境にもバスを走らせて欲しい。
- ・小平全域に路線を拡大して欲しい。

C地域（花小金井）

- ・花小金井から市役所までのルートが欲しい。赤ちゃんを連れて健康センターに行くバスも欲しい。
- ・小平市全域に、東西にも走らせて頂けたら嬉しい。
- ・東京街道沿いは小平駅までバスが無い。色々な施設に行く為にバスを待っている。
- ・市内どこからも乗り換えなしで昭和病院へ行けるようなコースを作って欲しい。

C地域（美園町）

- ・市の中央部、市役所、公民館、健康センターへの路線を。
- ・市内の各駅と公共施設を循環するルート希望。
- ・東京街道を走らせて欲しい。
- ・昭和病院への通院者も多く交通機関が不便。
- ・市内全域の人が利用できるのが望ましい。

D地域（学園東町）

- ・東西ルートの拡充。昭和病院、市役所、地域センター、公民館等も通って欲しい。
- ・たかの台、一橋学園駅間を便利にして欲しい。市役所への不便さは以前から。
- ・新小平、小川駅にも通ると嬉しい。
- ・昭和病院方面へも延ばして欲しい。
- ・路線を増やして欲しい。中央図書館、昭和病院、多摩済生病院、中央公園も。

D地域（喜平町）

- ・小平団地を通り、福社会館・市役所へ行くルートの増設希望。
- ・小平団地からルネこだいらへのルートを希望。
- ・子育て中なので特に保健センター行きのルートを。
- ・市役所、福祉センター、大病院もまわって欲しい。

D地域（上水南町）

- ・上水南町から市役所方面、小平駅に行くルートがなく不便を感じる。
- ・新小金井街道にバス路線が無いので是非通して欲しい。
- ・上水南は小平駅も市役所も行きづらい。喜平橋より南にもバスを通して。

D地域（鈴木町）

- ・花小金井方面から市役所、福社会館、中央公民館へ行くルートの増設希望。
- ・鈴木町から健康センター、中央公民館、市役所へ行くルートの拡充を希望。
- ・昭和病院、市役所へのコースも。

- ・バスの範囲が新小金井街道まで広がってくれたら利用しやすい。
- ・運行区域が市全域に広がるといい。

D地域（天神町）

- ・花小金井などの各駅、各施設などをまわって走行して欲しい。
- ・健康センターと市役所をコースに入れて欲しい。
- ・小平駅から昭和病院方面（青梅街道）を通るバス路線が欲しい。
- ・小金井公園行きを作って欲しい。

D地域（花小金井南町）

- ・市内東部、花小金井方面のルート拡充を希望。
- ・小平は広いので地区分けなどして全体に走らせて欲しい。
- ・花小金井から市役所、福祉会館、中央公民館の直通バスが欲しいです。
- ・花小金井方面から新小平、市役所へ行くルートが欲しい。

D地域（御幸町）

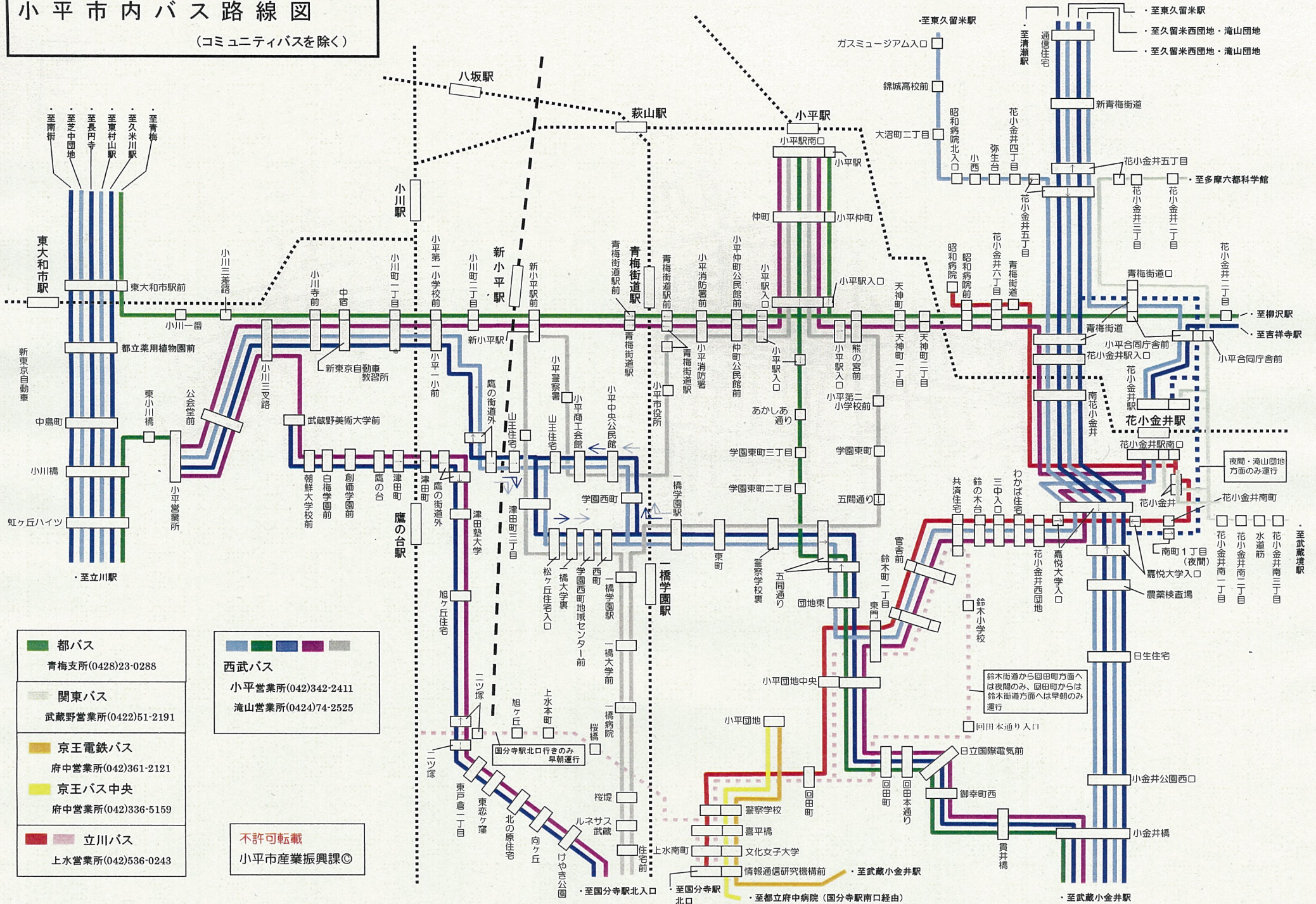
- ・駅に行くルートだけでなく、市役所や病院に行く為街中を走るルートが欲しい。
- ・小平市は東西に広いので花小金井、昭和病院を通過して市役所方面を走るバスを。
- ・御幸町は交通が不便な為、何処へ行くのも大変である。
- ・御幸町から市役所まで行きづらいのでバスを走らせて欲しい。

D地域（回田町）

- ・市役所、健康センター、図書館、公民館に行くのにコースを増便。
- ・回田町、御幸町方面から市役所や駅、病院へ行くルートも欲しい。
- ・新小金井街道から東廻りのコースを希望する。
- ・東側の地域にもバスを早く走らせて欲しい。

小平市内バス路線図

(コミュニティバスを除く)



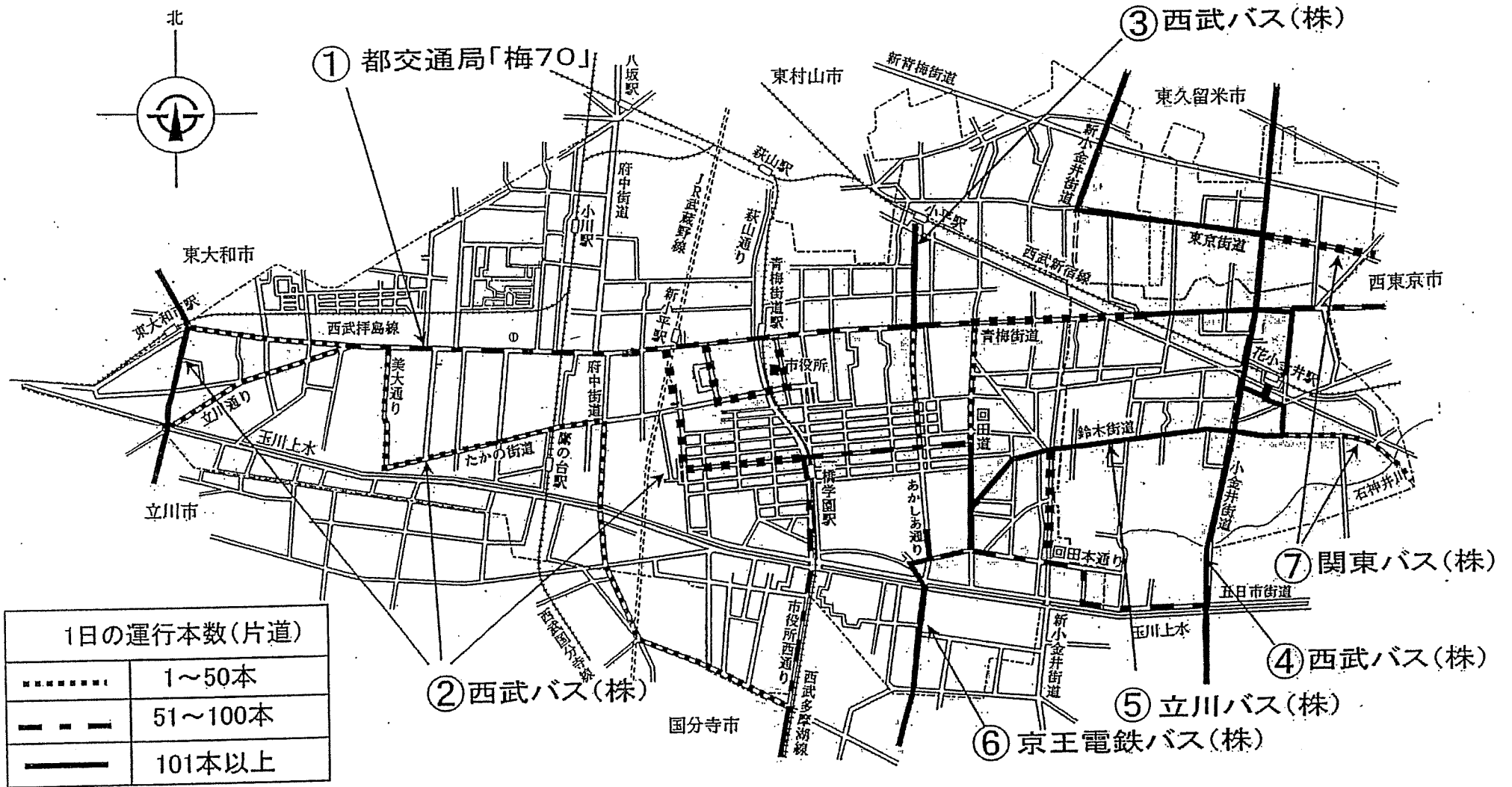
- 都バス**
青梅支所(0428)23-0288
- 関東バス**
武蔵野営業所(0422)51-2191
- 京王電鉄バス**
府中営業所(042)361-2121
- 京王バス中央**
府中営業所(042)336-5159
- 立川バス**
上水営業所(042)536-0243

- 西武バス**
小平営業所(042)342-2411
滝山営業所(0424)74-2525

不許可転載
小平市産業振興課©

市内バス路線図 (にじバスを除く)

於:平成17年7月
地域懇談会資料



小平市総合的な交通体系のあり方懇談会報告書

平成18年3月 発行

編集・発行 小平市都市建設部まちづくり課

〒187-8701

東京都小平市小川町二丁目1333番地

電話番号 (042) 346-9554

電子メール machi@city.kodaira.lg.jp

¥300