

5 地域で支える公共交通の取組

(1) にじバス協議会

①目的

にじバスのさらなる充実のため、地域でにじバスを支える仕組みとして、地域の自治会、商店会等で構成された「にじバス協議会」を組織し、自治会や商店会等との連携、協働の取組により、コミュニティの活性化や経済の活性化を図る。

②活動開始時期（会議開催回数：令和3年度末現在）

平成20年11月（27回）

③構成

自治会や商店会の代表者を中心に、商工会やJAを含む8団体

【参加団体一覧（令和3年度）】

1	小平駅前町会	（美園町1丁目）
2	仲町下自治会	（仲町）
3	学園西町自治会	（学園西町2丁目）
4	学園東町自治会	（学園東町1丁目、仲町）
5	松ヶ丘団地自治会	（津田町3丁目）
6	小平商工会	
7	東京むさし農業協同組合	小平支店

④主な活動内容

- ・ にじバスの運行システムに関する検討
- ・ 利用促進活動に関する検討、実施
- ・ にじバスと商店会との連携に関する研究
- ・ にじバスファミリー割引のPR

<PASMO・Suica タッチラリーパンフレット>



<にじバスファミリー割引PRチラシ>



(2) にじバス協議会の取組

①検討事項や主な取組内容

- ・利用促進活動に関する検討、実施
- ・運行状況の改善に関する検討
- ・にじバスファミリー割引のPR
- ・交通系ICカードを活用した商店会との連携に関する研究
- ・時間貸駐車場との連携による割引の研究

②にじバス運行開始10周年記念事業（平成25年度）

子ども車内アナウンス

市内幼稚園児達の元気な声によるバス停留所の車内アナウンスを平成25年7月7日（日）から平成26年3月末まで放送した。

<車内アナウンス収録の様子>



③累計乗車人数300万人達成事業（平成27年度）

にじバスデザインのミニボックスティッシュ

にじバスの車体をデザインしたミニボックスティッシュをにじバス協議会の協力により、協力商店で配布した。

④累計乗車人数400万人達成事業（令和元年度）

- ・乗車400万人達成記念セレモニー：令和2年2月14日（達成当日）
近隣の保育園児や地域の商店街・自治会の皆さんが参加し、小平駅南口停留所前で、記念のセレモニーを開催した。
- ・未来のにじバス絵画展：令和2年2月14日～3月1日
市内の未就学児や小中学生が描いた未来のにじバスの絵を募集し、にじバスの車内や商店街、公共施設で展示した。
- ・記念1日乗車券：令和2年2月14日～3月31日（販売期間）
にじバスをデザインした記念の1日乗車券を、ぶるべー号との共通で販売した。

<乗車400万人達成記念セレモニーの様子>



市内の園児や児童から、なんと237点の作品応募がありました。



保育園児も参加して、セレモニーを盛り上げてくれました。この日（令和2年2月14日）は、偶然にも400万人達成の日でした。

<未来のにじバス絵画展の様子>



<乗車400万人達成記念1日乗車券>

小平市コミュニティバス(にじバス) にじバス・ぶるべー号サンクスクーポン

乗車400万人達成記念 **共通**

400円 **共通1日乗車券(大人)** **見本**

※このサンクスクーポンは、参加店のサービスが受けられます。
 ※このクーポンは使用後、参加店で回収します。
 ※参加店、サービス内容は、毎年10月に更新されます。

に限り有効

(3) コミュニティタクシーを考える会

①目的

各地域の住民等で構成された「コミュニティタクシーを考える会」を組織し、地域の特性に即したコンパクトな生活交通を確立する。

また、利用者と地域で作る交通を実現するため、利用促進策を検討、実施するとともに、継続的に運行システムの検討、見直しを行う。

②活動開始時期（会議開催回数：令和3年度末現在）

- ・ C地域 大沼町・花小金井地域コミュニティタクシーを考える会：平成19年 8月
(33回)
- ・ A地域 小川・栄町地域コミュニティタクシーを考える会：平成20年12月
(29回)
- ・ D地域 小平南東部地域コミュニティタクシーを考える会：平成24年10月
(53回)
- ・ B地域 小平南西部地域コミュニティタクシーを考える会：平成28年 5月
(60回)

※大沼ルート、栄町ルートが試行運行に移行し、共通する課題や検討事項が増加してきたことから、大沼町・花小金井地域と小川・栄町地域の考える会を統合

➡小平市コミュニティタクシーを考える会：平成24年4月
(33回)

③構成

自治会や商店会の代表者、地域の病院や大学、社会福祉施設、交通事業者等

④主な活動内容

コミュニティタクシーの導入に向けた取組（実証実験運行開始前）

- ・ 毎月会議を開催
- ・ 運行システムの検討、運行ルートや停留所の位置についての検討
- ・ アンケート調査の実施にあたって、調査項目の検討や調査票の配布・回収
- ・ 実証実験運行の仮設停留所の設置、駅街頭等でのチラシ配りなどの周知活動

コミュニティタクシー運行開始後の取組

- ・ 年に数回会議を開催
- ・ 運行状況やアンケート調査の結果に基づき、運行ルートの見直しの検討
- ・ 利用促進策の検討、実施
- ・ コミュニティタクシー利用者アンケートの実施（平成23年度～）

利用者に車内で調査票を配布し、満足度や不満の理由、年度ごとに設定した項目の調査を実施。調査結果については、考える会における利用促進策の検討資料等として活用

【参加団体一覧（令和3年度）】

小平市コミュニティタクシーを考える会（A・C地域）

1	栄町神明自治会（栄町3丁目）
2	大沼団地自治会（大沼町7丁目）
3	大沼町北自治会（大沼町2丁目）
4	野中東自治会（花小金井6丁目）
5	小川駅前商栄会
6	小平駅北商栄会
7	小川・栄町コミュニティバスの会
8	小平に循環バスを走らせる大沼会
9	(株)新東京自動車教習所
10	公立昭和病院
11	小平商工会
12	東京むさし農業協同組合 小平支店
13	トーショー交通(株)
14	小平交通(有)

<ぶるべー号 大沼ルート車両>



<停留所へのポスター貼付作業>



「ぶるべー号乗車人数55万人達成」
をお知らせするポスターを考える会の
メンバーが各停留所に貼付しました。
寒い中、お疲れ様でした。



小平南東部地域コミュニティタクシーを考える会（D地域）

1	小平団地自治会	（喜平町3丁目）
2	回田町会	（回田町）
3	鈴木町1・2丁目自治会	（鈴木町1丁目、2丁目）
4	御幸町自治会	（御幸町）
5	光ヶ丘自治会	（花小金井7丁目）
6	武蔵野団地自治会	（鈴木町1丁目）
7	鈴の木台自治会	（鈴木町1丁目）
8	天神町自治会	（天神町4丁目）
9	鈴天通り商友会	
10	せいぶ通り商店会	
11	光ヶ丘通り商店会	
12	小平東部地域にコミュニティバスを走らせる会	
13	嘉悦大学	
14	多摩信用金庫 花小金井支店	
15	小平商工会	
16	東京むさし農業協同組合 小平支店	
17	三幸交通(株) 国分寺営業所	
18	トーショー交通(株)	

<花小金井駅南口で開催した考える会の様子>



<実証実験運行停留所の貼替作業>



<嘉悦大学の学生による車両デザイン>



小平南西部地域コミュニティタクシーを考える会（B地域）

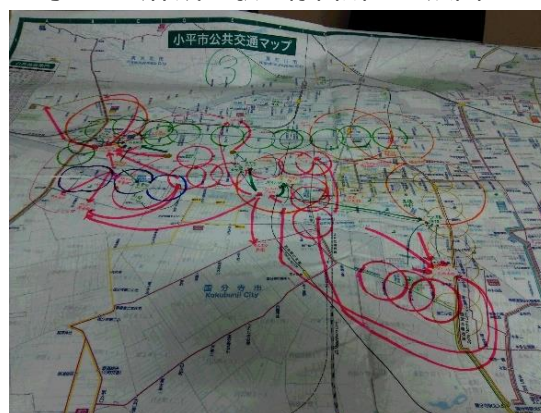
1	上水本町上鈴木自治会（上水本町）
2	白梅北自治会（小川町1丁目）
3	美大前自治会（小川町1丁目）
4	南台自治会（小川町1丁目）
5	武蔵野鷹の台ガーデンハウス自治会（小川町1丁目）
6	上水新町青葉会自治会（上水新町1丁目）
7	たかの台1号自治会（上水新町3丁目）
8	鷹の台団地小平自治会（上水新町3丁目）
9	フェリードスクエア自治会（上水新町2丁目）
10	たかの台地区商店会
11	小平南西部地域にコミュニティバスを走らせる会
12	たかの台駅前郵便局
13	白梅学園大学
14	社会福祉法人 黎明会
15	小平商工会
16	東京むさし農業協同組合 小平支店
17	トーショー交通(株)
18	小平交通(有)

<考える会のグループワークの様子>



（小平市役所会議室）

<考える会作成の駅や停留所の基点図>



※駅やバス停留所の基点

交通の便が行き届くエリアとして、駅から半径500メートル、バス停留所から半径200メートルと位置付けた。

(4) コミュニティタクシーを考える会の取組

①実証実験運行に向けた検討事項や主な取組

- ・各地域において、コミュニティタクシーの運行に向けて、運行システムの検討、運行ルートや停留所の位置に関する検討を実施。
- ・アンケート調査の配布・回収や実証実験運行の仮設停留所の設置、該当でのチラシ配りなど、メンバー自らが実施し、地域で支える交通を実現した。
- ・運行開始後は、年に数回、臨時会議を開催して運行状況を確認し、運行ルートの見直しや利用促進策を検討、実施している。
- ・平成26年5月、大沼ルートの沿線住民の声を反映し、運行ルートの見直しを行った。40分ルートを廃止し30分ルートに統一したことで、利用者の増加に至った。

②コミュニティタクシー利用者アンケート（平成23年度～）

利用者に車内で調査票を配布し、満足度や不満の理由、年度ごとに設定したテーマについてアンケート調査を実施。結果を考える会で検討し、利用促進策等に活用している。

③コミュニティタクシーの運行開始式を地域との協働で開催（平成21・23・26年度）

考える会が主体となって地域の商店会や小学校に声を掛けて、運行開始式を開催した。また、大沼ルートでは、市内事業者の協力を得て、商品（お菓子）を提供していただき、記念に配布した。

<大沼ルートの運行開始式>



<運行開始式での小学校児童の演奏の様子>



<運行開始式で配布したお菓子>



④「地域で支える コミタクは動くギャラリー」事業を実施（平成20年度）

小平第七小学校の児童が描いた絵を、ルネこだいら展示室で全作品（307作品）を展示し、週替わりで車内、コンビニエンスストア、ガスミュージアム、地域センター、小平駅前商店街店舗などでも展示を行った。

<コミタクは動くギャラリーの展示>



⑤ぶるべー号まちなめぐりツアー（平成21・22・24年度）

ぶるべー号のPRと地域の活性化、まちの魅力を再発見するため、コミュニティタクシーに乗車し、地域の協力を得ながらルート上の観光資源であるスポットを巡った。

・大沼ルート

平成22年3月24日：ガスミュージアム、FC東京グラウンド（練習見学）

平成22年7月22日：泉蔵院（史跡）、中村園（農園）

平成23年3月 9日：公立昭和病院（院内見学）

・栄町ルート

平成24年7月18日：小平神明宮、小川農園

※令和3年度：小川西町公民館が運行事業者と連携して、栄町ルート沿線の観光スポットを巡る「小平まちなめぐり講座」を支援した。

⑥クリスマス企画（平成25年度～令和元年度）

平成25年度からコミュニティタクシーの乗務員にサンタクロースの衣装を贈呈し、お菓子をサンタクロースの衣装を着た乗務員から、子どもを中心とする利用者にプレゼントした。その後、大沼ルートや鈴木町ルートでもお菓子をプレゼントする企画を実施した。

<クリスマス企画の様子>



<メンバーが用意したプレゼント>



⑦大沼ルート・栄町ルート10万人乗車達成記念事業（平成27年度）

大沼ルートと栄町ルートの乗車人数累計10万人達成を記念して、乗車予告と達成への感謝の気持ちを表したマグネットを車体に貼付した。

また、ぶるべー号の車体をデザインしたミニボックスティッシュを車内や栄町ルート「小川駅入口」停留所で配布した。

※10万人達成日：大沼ルート12月7日、栄町ルート10月2日

<車体のマグネット表示>



<ミニボックスティッシュ>



⑧累計乗車55万人達成事業（令和2年度）

大沼ルート、栄町ルート、鈴木町ルートの3ルートが合計で乗車人数55万人を達成したことから、車体及び停留所の達成を伝える表示を掲示。また、考える会のメンバーが所属する自治会等の掲示板にもポスターの掲示を実施。

停留場へのポスターの貼り付け作業は、各地域の考える会のメンバーが実施した。

（5）地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰受賞

3つの考える会のこれまでの取組に対して、住民主体で地域協働組織を構築し、定量的な目標を設定したうえで、モニタリングを継続するとともに、利用促進策に取り組んでいる点が評価され、令和2年度地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰を受賞した。

※令和2年度受賞団体：5団体（小平市含む）

<国土交通大臣表彰式での記念撮影>



右側：

南西部地域考える会代表者

中右側、左側：

南東部地域考える会代表者

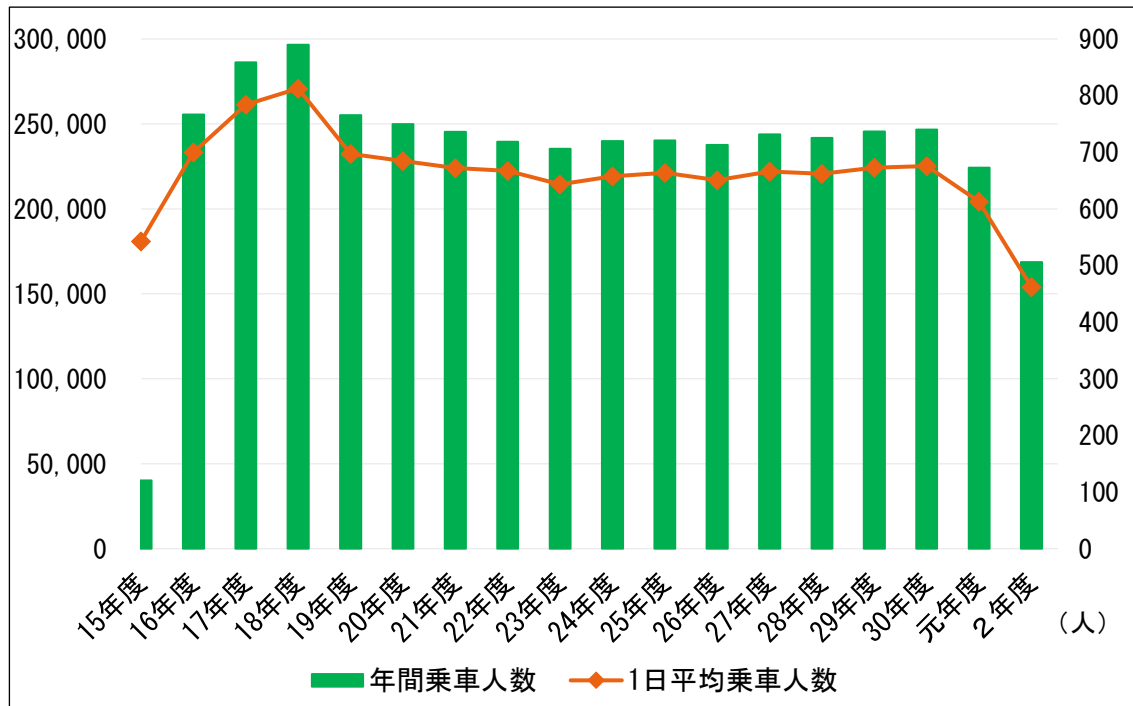
中左側：

国土交通事務次官

6 コミュニティバスの利用状況等

(1) コミュニティバスの乗車実績

【乗車人数の推移】



- ・運行開始後の平成18年度までは急激に増加したが、平成19年度の運賃改定により前年度比14%減となった。
- ・平成20年度以降は安定して推移し、平成28年度以降は上昇傾向にあった。
- ・令和元年度は、道路工事等による長期間（約4か月間）の迂回運行の影響を受け、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を大きく受けたことにより、大幅に減少した。

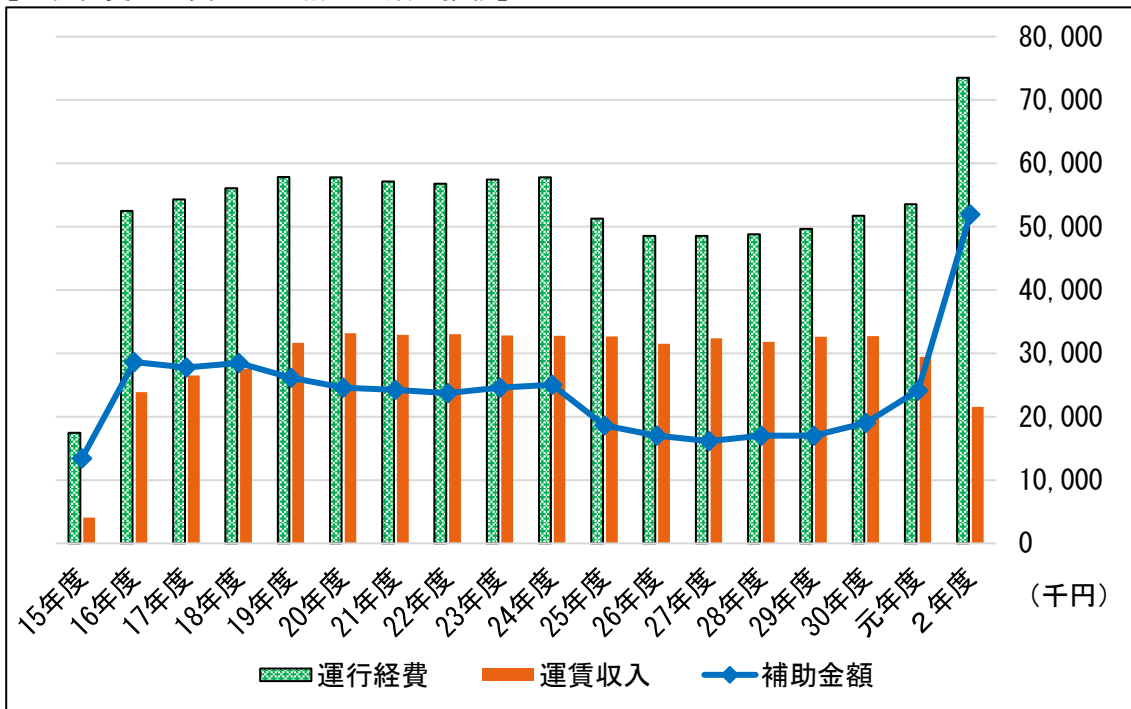
<市制施行50周年記念事業 にじバスがくるよ 運転手になっちゃおう！>



平成24年10月20日
ルネこだいら前で開催

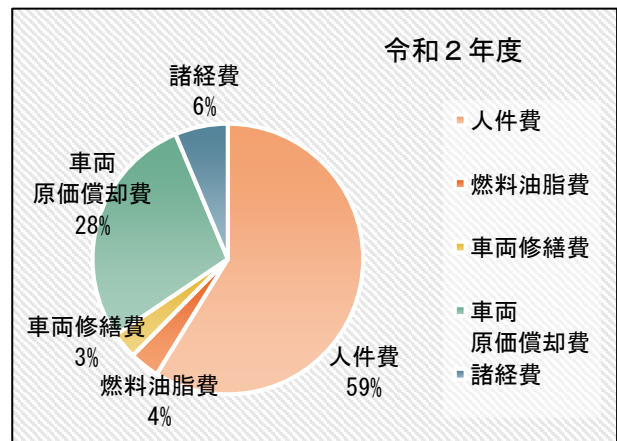
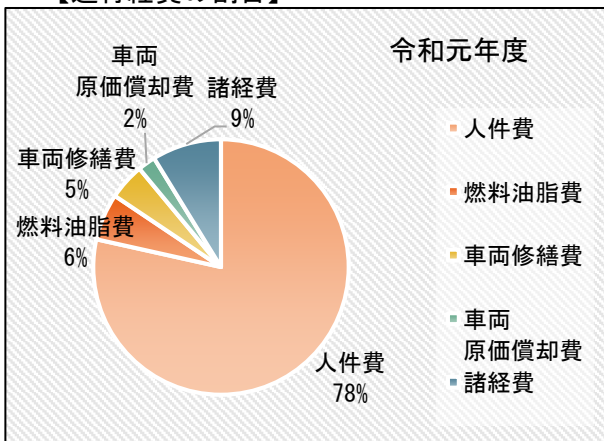
(2) コミュニティバスの運行経費・運賃収入等・補助金

【運行経費・運賃収入・補助金額の推移】



- ・運行経費については、概ね5,000万円台となっている。
- ・車両減価償却期間(60月)が終了した平成26年度以降は、運行経費が減少したことに伴い市の補助金額も減少となり、5,000万円を下回る状況となった。
- ・運行経費の80%近くを占める人件費や燃料油脂費は年々上昇傾向で、この他車両整備費や自動車税、保険料など、運行経費を削減できる要素はほぼ無い状況にある。
- ・令和元年度及び令和2年度は、長期間の迂回運行や新型コロナウイルス感染症の影響による乗車人数の減少に伴い、運賃収入も減少した。
- ・令和2年度は、これまで減価償却により分割していた車両購入費を、国庫補助金を活用して一括購入(1台分)したため、運行経費が増加した。
- ・利用者1人当たりの公費負担額は、平成15年度の運行開始時及び令和2年度を除き、100円前後で推移しており、平成25年度以降の収支率は65%前後で推移しており、運行開始から令和2年度までの収支率の平均は概ね55%である。

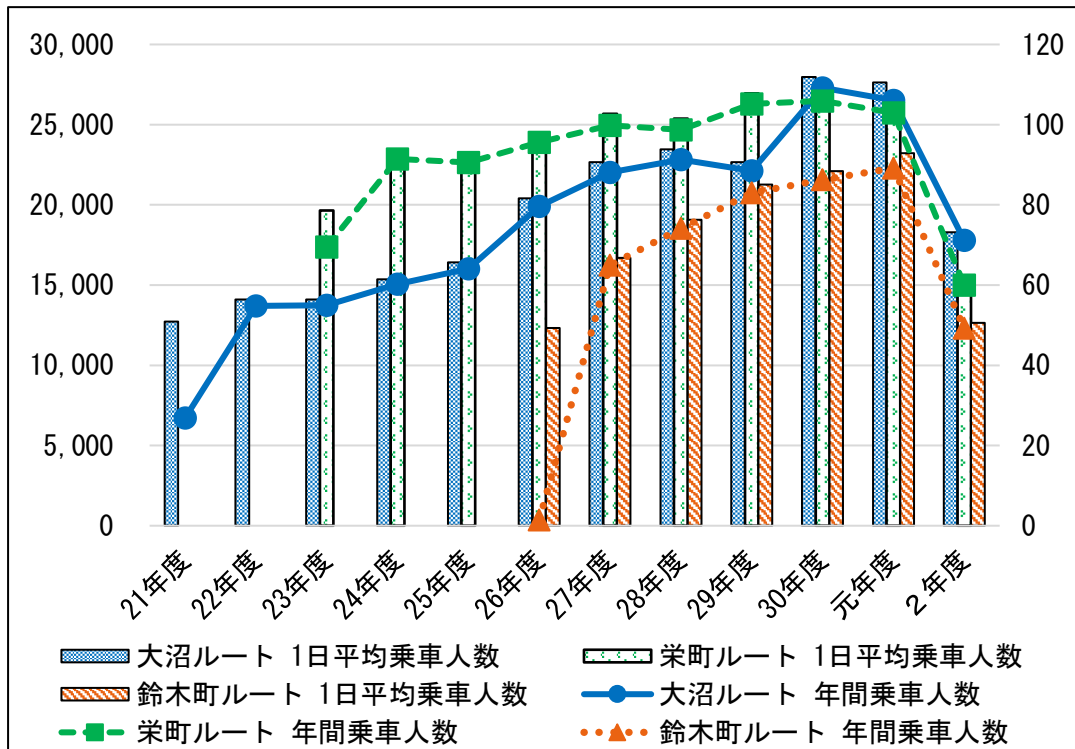
【運行経費の割合】



7 コミュニティタクシーの利用状況等

(1) コミュニティタクシーの乗車実績

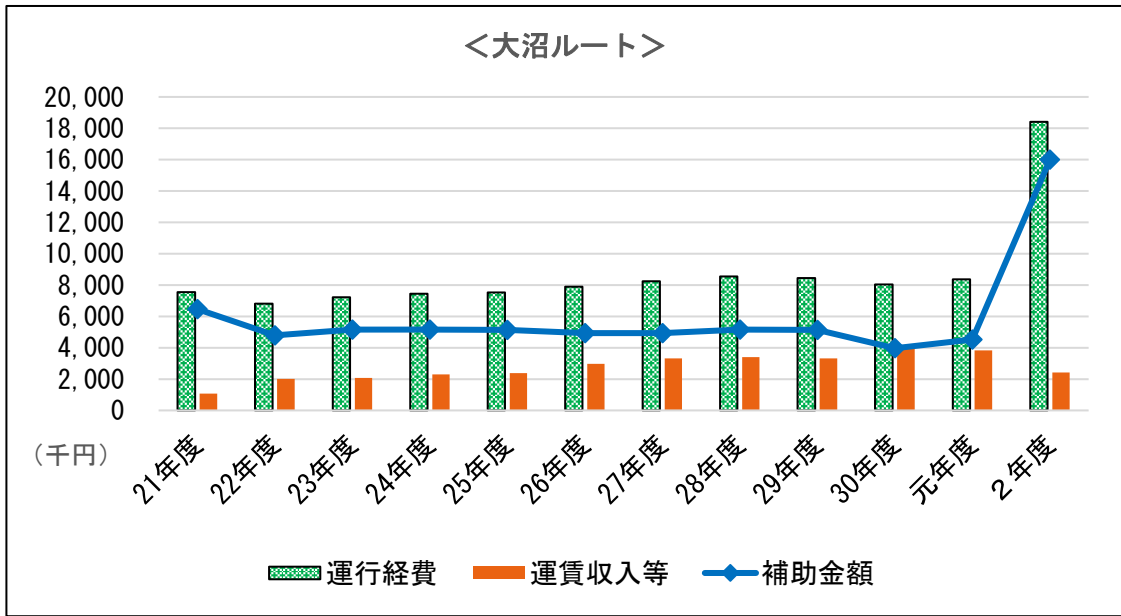
【3ルート乗車人数の推移】



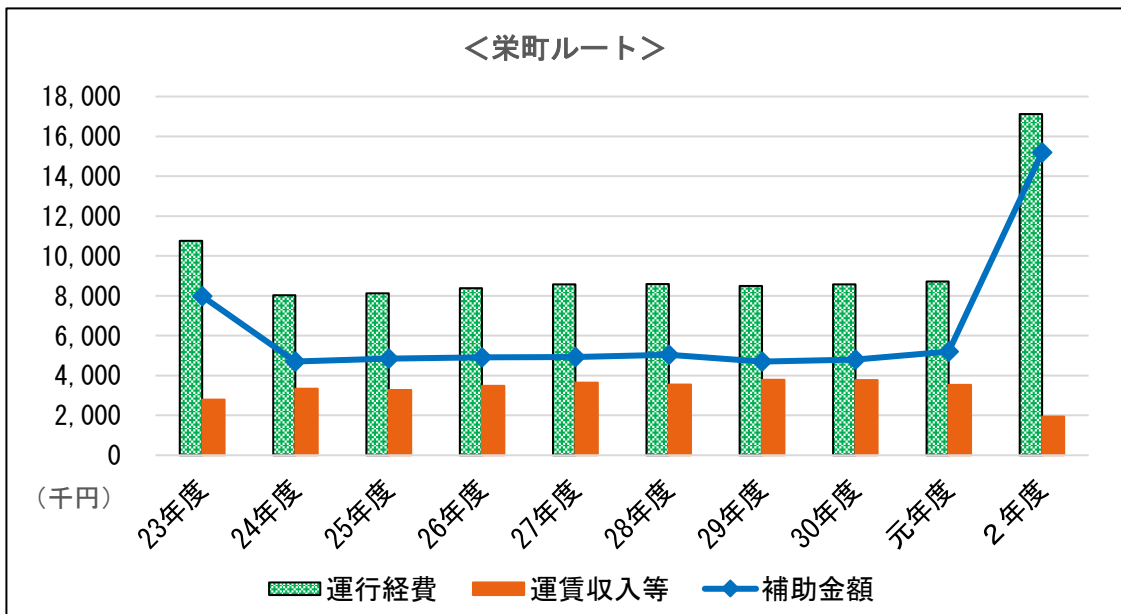
- ・運行開始後、考える会における周知・PR活動や利用促進活動の成果として地域での認知度向上に伴い、毎年度、増加傾向が続いた。
- ・平成28年度には、目標値である1日平均乗車人数70人を3ルートすべてにおいて達成した。
- ・令和2年1月までは、大沼ルート及び栄町ルートでは1日平均乗車人数100人を超え、鈴木町ルートも1日の乗車人数が100人を超える日が大幅に増加し、他2ルートに迫る利用状況であった。
- ・令和2年2月以降は、新型コロナウイルス感染症が拡大し、市民の外出抑制、自粛が長期化し、乗車人数が急激、かつ大幅に減少した。最も大きく影響を受けた時期は、1回目の緊急事態宣言（令和2年4月7日発令）以降の4月から6月までで、3ルートとも感染症拡大前の3割程度の利用状況であった。
- ・緊急事態宣言が発令され、感染症拡大防止を図るための不要不急の外出自粛に伴い、市でも社会的要請としての対応を図ることが求められていたことから、運行事業者と協議を行い、令和2年5月11日から6月26日まで、午後1時以降の便を運休した。なお、コミュニティタクシーは、買い物や通院等の外出支援のための市民の交通手段であることから、全便運休は避けることとなった。

(2) コミュニティタクシーの運行経費・運賃収入等・補助金

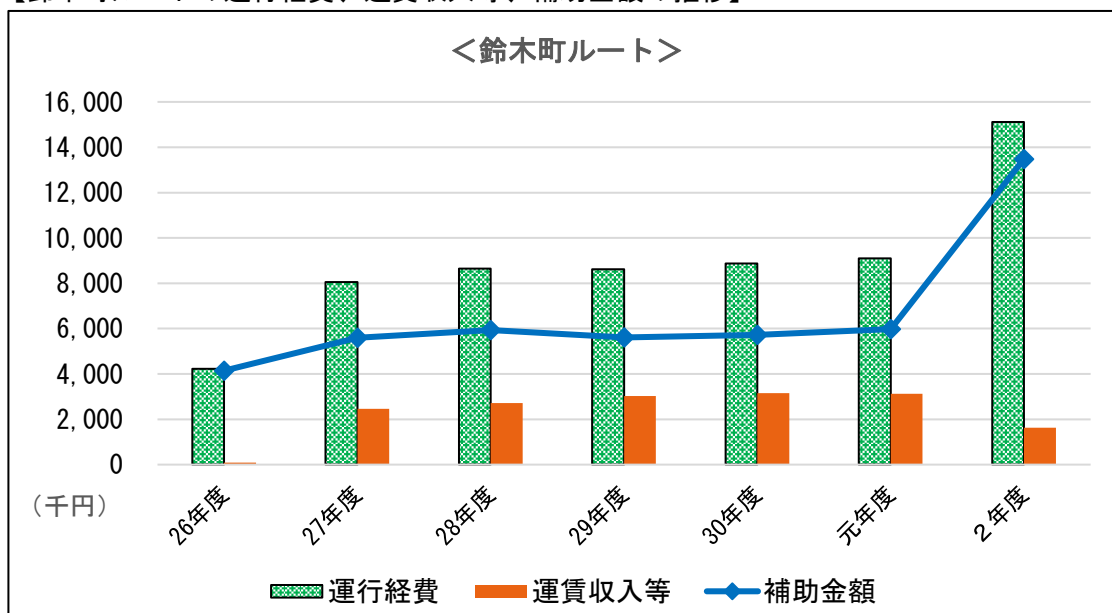
【大沼ルート^①の運行経費、運賃収入等、補助金額の推移】



【栄町ルート^②の運行経費、運賃収入等、補助金額の推移】

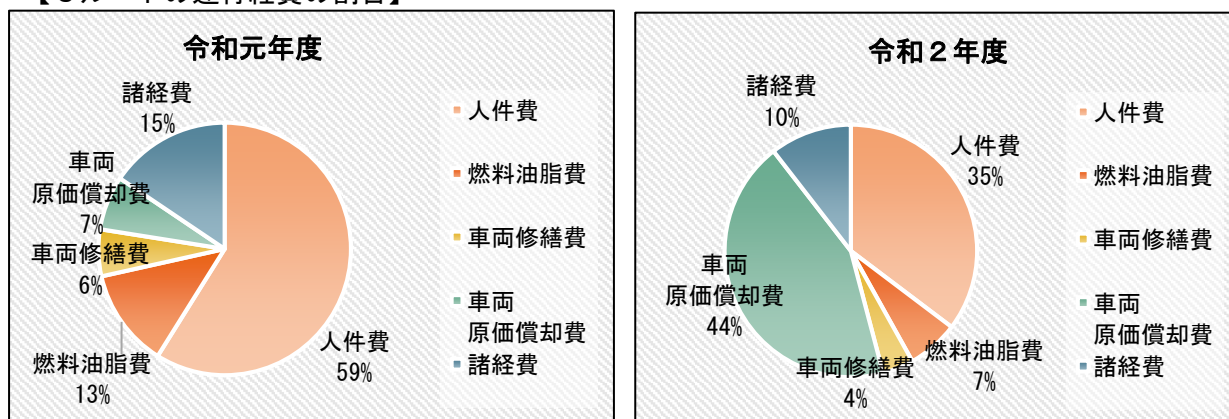


【鈴木町ルート^①の運行経費、運賃収入等、補助金額の推移】



- ・運行経費については、すべてのルートにおいて概ね800万円前後となっている。
- ・車両減価償却期間（48月）終了後は、年間120万円程度が減額となっている。
- ・運行経費の60%近くを占める人件費や燃料油脂費は年々上昇傾向で、この他車両整備費や自動車税、保険料などコミュニティバスと同様に運行経費を削減できる要素はほぼ無い状況にある。
- ・運賃収入については、乗車人数の増加に伴い感染症の影響を受けるまで年々増額しており、平成29年度以降はすべてのルートにおいて300万円を超え、大沼ルートでは平成30年度に400万円を超え、収支率が初めて50%を超過した。
- ・令和2年2月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響による乗車人数の減少に伴い、すべてのルートにおいて運賃収入が減少した。
- ・令和2年度は、これまで減価償却により分割していた車両購入費を、国庫補助金を活用して一括購入（3ルート各1台分）したため、運行経費が増加した。
- ・地域が支える公共交通として、運行経費の赤字分を市の補助金だけで賄うことは限界があるとの考えから、考える会の協力を受けながら、運賃以外の収入としての車内広告料の確保に努めている。また、コロナ禍において乗車人数が減少していることから、考える会とともに新たな利用促進活動を検討しながら、運賃収入の確保に努めている。

【3ルートの運行経費の割合】



(1) これまでの活動の評価

①公共交通の利便性について

- ・コミュニティバスやコミュニティタクシーは、多くの市民にとって欠かせない生活交通となっている。
- ・コミュニティバスやコミュニティタクシーを利用している人にとっては、非常に便利な交通手段となっている。
- ・コミュニティタクシーは、運行開始から乗車人数が年々増加しており、特に高齢者を中心に市民の足となっている。
- ・コミュニティタクシーの運行ルートを検討するにあたって、地域の実情を把握することは、非常に難しかった。
- ・コミュニティバスやコミュニティタクシーを利用せず、その存在自体を知らない人からは不満や不公平の声が出にくい。

②地域との協働、地域で支える公共交通について

- ・にじバス協議会や考える会の活動を通して、地域とのつながりができた。地域が顔を合わせて関わることのできる良い機会となっている。
- ・コミュニティタクシーの導入を目指した取組を通じて、地域の活性化や新たなコミュニティの創出につながっている。
- ・地域の商店会、事業者が、車内広告やサンクスクーポン事業に協力、参加することで、公共交通の維持及び地域経済の活性化につながっている。
- ・コミュニティタクシーは、利用者同士や乗務員と気軽にコミュニケーションを図ることができる、まさにコミュニティの場となっている。

③コミュニティタクシーの運行ルート設定について

- ・3ルートでは、地域の公共交通における状況の把握や課題を共有し、需要を整理しながら検討を重ね、買い物や通院先、公民館・図書館や地域センター、鉄道駅などを経由した、地域のニーズを反映した運行ルートを設定することができた。
- ・南西部地域では、成功している先行地域（A・C・D地域）と同じようにコミュニティタクシーの運行ありきで議論を進めたが、地域の実情に即していなかった。コミュニティタクシーの実証実験運行の結果、継続的な運行に移行しなかったが、実証実験を実施したからこそ、見えてきた地域の実情や人の動き、ニーズがあった。
- ・すべてのルートにおいて、運行ルートの設定や停留所の設置を検討するにあたっては、安全性や道路交通事情、車両制限令を考慮する必要があったことから、ニーズを十分に反映することができない地域が残っている。

(2) 地域の視点から見える課題

①公共交通の利便性の向上

- ・コミュニティタクシーについては、土日や夜間の運行など、サービス拡大の要望が上がっている。
- ・コミュニティタクシーは、東西方向に異動するには便利だが、南北方向の移動や各地域から市の中心部（市役所周辺地域）への移動が不便である。
- ・安全性や道路交通事情等から、コミュニティバスやコミュニティタクシーが運行できず、地域のニーズが反映できない地域が残っている。
- ・コミュニティタクシー等が運行できなかった地域など、交通が不便な地域において、新たな交通手段を検討する必要がある。
- ・高齢者や移動が困難な方への移動支援として、福祉的な視点からも交通の利便性を高める必要がある。

②運行ルートや停留所位置の見直し

- ・変化する街並みに合わせて、運行ルートの見直しも考えなくてはならない。
- ・利便性がより向上するような新たな停留所の設置を行うことが必要である。

③コロナ禍における利用促進

- ・利用者がいない車両を走らせるのではなく、継続して多くの方が利用するための取組が必要である。
- ・新しい生活様式の中で、乗車人数が減少している状況を回復させていくため、継続的に利用促進活動に取り組む必要がある。

④運賃のあり方の検討

- ・運行経費が上昇傾向にあり、市の限られた財政負担の範囲の中で、運行を維持することが困難になっている。
- ・コミュニティバスやコミュニティタクシーは、民間路線バスでは運行できない赤字路線が前提であることから、収支のバランスを考えながら、運行システムを見直す必要がある。

⑤考える会の活性化

- ・コミュニティタクシーの運行が実現しなかった地域はモチベーションが下がり、考える会への活動に消極的になっている。
- ・持続可能な考える会の体制を構築し、さらなる活性化を図るため、参加団体の幅を広げるなど、地域の多様な主体が参加できる仕組みを検討する必要がある。

9 これまでの総括（平成18年～令和3年）

（1）市の公共交通に対する基本的な考え方の具体的な取組に対する検証

① 4つの地域においてコミュニティタクシーの導入に向け地域と協働で検討

➡ 3つの地域でコミュニティタクシーの試行運行が実現（75%達成）

- ・南西部地域（B地域）を除く3つの地域において、考える会や地域の多様な主体との協働により、コミュニティタクシーの実証実験運行を実施し、継続的な運行に移行することができた。
- ・試行運行の3つのルートでは、感染症の影響を受けるまで、目標となる1日平均乗車人数70人を達成し、コロナ禍においても目標値を超えた利用がある。
- ・南西部地域においては、コミュニティタクシーの実証実験運行の利用実績等から、道路事情や地域環境、人の動きの分散化により、運行システムが地域のニーズや特性等に即していない状況が明らかになったことから、考える会において、コミュニティタクシー以外の新たな交通手段の研究や既存の公共交通機関の有効活用について検討することとなった。

② 青梅街道幹線軸の充実（青梅街道沿線にある鉄道駅や路線バス停留所への結節）

➡ 幹線軸となる青梅街道へ結節させるニーズは低いと判断

- ・青梅街道沿線は、市役所周辺地域や公立昭和病院、駅などが集中しているが、各地域の考える会では、コミュニティタクシーの導入に向けた運行ルートを検討する中で、「青梅街道への結節」よりも「鉄道駅への結節」を求めるニーズが高かった。
- ・既存のバス路線への需要や地域のニーズなどの現状を考慮した結果、鉄道駅を基点とした運行ルートが選定され、青梅街道との結節点となる停留所は、大沼ルート「昭和病院」停留所のみとなった。
- ・利用状況等からは、青梅街道で民間路線バスに乗り継いで移動する動きがほとんど無い。青梅街道へ接続するニーズは低いと判断する一方で、青梅街道を運行するバスへの需要や期待が望まれており、市の重要な交通の幹線軸としては捉えられる。
- ・幹線軸となる青梅街道を運行する都営バス（梅70系統）については、市内外を東西に結ぶ長距離路線として、広域的な移動需要にも対応している市民生活に欠かせない重要な交通手段である。引き続き、沿線自治体（4市1町）と東京都が連携しつつ、他の運行事業者に対しても、便数の維持、確保について、機会を捉えて要望していく必要がある。

③ にじバスの新たな試行運行の開始

➡ 平成19年5月から運行ルートを一部見直し新たな試行運行を開始

- ・地域のニーズを反映し、運行ルートを市役所周辺地域まで延伸した。
- ・民間路線バスの運賃バランスや収支バランスを考慮し、運賃体系を100円から150円に変更した。

(2) 利用状況等に対する評価

①公共交通の利便性向上について

- ・コミュニティバスについては、地域のニーズを反映した運行ルートの見直し（平成19年5月）を行った結果、一定の成果が表れ、平成20年4月に継続的な運行へ移行することができた。
- ・コミュニティタクシーについては、3ルート全てにおいて、地域との協働により安定した運行が維持されている。
- ・買い物や通院、地域活動などの目的で定期的に利用している方が多く、回数乗車券での利用も年々増加している。
- ・運行間隔を20分・30分と分かりやすくすることで、発車時刻が把握しやすくなり、日常的な利用につながっている。
- ・感染症の影響を受けている状況であってもコミュニティバス、コミュニティタクシーともに一定の利用があることから、欠かすことのできない市民の生活交通として定着している。
- ・高齢者や乳幼児を抱えた方の利用も多く、移動に困難を抱えている方にとっても必要性の高い交通手段となっている。

②地域のニーズが十分に反映できていない地域について

- ・交通が不便な地域において、コミュニティタクシーの運行に対する要望があったが、安全面や道路交通事情、車両制限令等を考慮する必要があったことから、コミュニティタクシーが運行できない地域がある。
- ・コミュニティバス等が運行していない地域やコミュニティバス等を利用しない市民にとっては、税負担の観点から不公平感が生じている。

③南西部地域における地域公共交通について

- ・コミュニティタクシーの実証実験運行の利用実績等から、道路交通事情や地域環境、人の動きの分散化により、コミュニティタクシーの運行システムが地域のニーズや特性等に即していない状況が明らかになった。
- ・コミュニティタクシーの運行システムよりも、より小さな需要に応える交通システムの構築が求められている。

④コロナ禍における利用状況について

- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車人数が減少し、新しい生活様式の定着から、以前の乗車状況を回復することが困難となっている。
- ・安全、安心に利用していただくための環境整備や、その取組の周知・PRを運行事業者と連携、協力しながら取り組む必要がある。

(3) 地域との協働の取組に対する評価

①地域で支える公共交通について

- ・自治会や商店会、地域の事業者等で構成される、にじバス協議会や考える会が組織されたことにより、地域の交通課題に対して地域が主体となって取り組み、それを支援することができた。
- ・にじバス協議会や考える会では、交通不便地域の課題解決、コミュニティバスやコミュニティタクシーの確保、維持に向けて、熱心に活動が行われた。
- ・公共交通をさらに充実し、利便性の向上を図るためには、引き続き、地域との協働の取組を進めていくことが必要である。

②地域の実情やニーズの反映について

- ・にじバス協議会や考える会との協働の取組を進める中で、地域の実情やニーズを的確に把握でき、それを運行システムや運行ルートに反映することができた。
- ・にじバス協議会や考える会において検討、提案された利用促進策や、運賃以外の財源の確保策について、地域の意向を尊重しながら可能な限り実現することができた。

③地域との協働の取組について

- ・コミュニティバスやコミュニティタクシーの継続的な運行に向けて、自治会や商店会を中心に地域の多様な主体と連携、協力しながら、様々な周知・PR活動や利用促進活動が熱心に行われた。
- ・嘉悦大学や白梅学園大学が考える会にメンバーとして参加しているほか、コミュニティバスやコミュニティタクシーの車両を武蔵野美術大学や嘉悦大学の学生がデザインするなど、大学連携を通じて異世代交流の場が創出された。
- ・コミュニティタクシーでは、車内での乗務員と利用者の会話を通して、車両そのものがコミュニケーションの場として機能している。
- ・今後、コロナ禍において、多くの市民に利用され持続可能な公共交通を確保、維持するためには、地域の課題として、市民や地域が主体となって支える仕組みや取組が不可欠であると再認識することができた。
- ・コミュニティバスやコミュニティタクシーの乗車人数が年々増加し、利用状況が安定してきたことに伴い、にじバス協議会や考える会の活動も安定してきたことから、今後、さらなる活性化や充実を図るため、参加団体の幅を広げ新たな構成メンバーを確保していくことが必要である。

<未来のにじバス絵画展：市内店舗での展示>



にじバス累計乗車人数400万人達成
事業として、子ども達の絵をにじバス
車内や商店会、公共施設で展示

(4) これまでの取組や現状から見えてきた課題

①社会状況の変化や地域のニーズ・要望への対応

➡社会状況の変化や地域のニーズ・要望を的確に捉えるとともに、住環境の変化及び道路整備や駅前再開発事業の進展も見極めながら、地域の実情やニーズに即した運行ルート、停留所の設置が求められている。

②新たな交通手段の研究や既存の公共交通機関の有効活用の検討

➡コミュニティタクシー等が運行できない地域の利便性向上のため、コミュニティタクシー以外の新たな交通手段の研究、既存の路線バス・タクシーを有効活用するための効果的な交通案内や利用促進策を関係機関等と連携していくことが求められている。

③道路事情や運行実態に即したダイヤ改正

➡交通渋滞や高齢化に伴う乗降時間の延長などに起因して、慢性的に運行時間が遅延する状況が生じていることから、道路事情や運行実態に即したダイヤの見直しが必要となっている。

④だれもが安全に安心して利用できる公共交通の環境整備

➡高齢化や移動が困難な方を含め、だれもが安全に安心して利用できる公共交通の充実を図るため、バリアフリー化への対応や福祉的な視点の導入、脱炭素社会の構築など、他分野と連携しながら様々な視点から検討する必要がある。

また、近年の重大な交通事故が全国で発生している状況を鑑みて、運行事業者や関係機関等との連携・協力体制のもと、交通安全対策に取り組む必要がある。

⑤運賃のあり方の見直し（市の補助金額500万円の考え方の見直し）

➡コロナ禍における利用者数の減少、及び上昇する人件費や燃料費に伴う運行経費増額への対応として、地域の実情やニーズを適正に把握しながら、民間路線バスとのバランス、割引運賃の設定などを含め、公平性の観点から運賃や運行経費に係る補助金について検討する必要がある。

⑥広域的な視点での公共交通の充実

➡市境の地域における公共交通の利便性の向上を図るため、広域的な視点で近隣自治体や民間事業者等との連携、協力が重要である。

⑦コロナ禍における利用促進

➡人流抑制や新しい生活様式の浸透など、感染症の影響に伴い移動需要の減少が長期化している。国の交通需要に関する調査内容やバス事業者との意見交換等からも、今後、感染症拡大前の利用状況に戻ることが難しいと想定されているため、中長期的な視点で、交通事業者と連携して、利用促進活動に取り組む必要がある。

(5) 目指すべき方向性

①生活交通の維持

➡コミュニティバスやコミュニティタクシーは、コロナ禍においても一定の利用があることから、欠かすことのできない市民の生活交通として定着している。引き続き、利用状況や社会状況等の動向を的確に見極め、地域で支える公共交通として、地域との協働、連携により地域の実情やニーズに応じた見直しを図りながら、地域の生活交通を維持していく。

②地域との協働による取組の継続

➡地域が支える公共交通を目指し、にじバス協議会や考える会を軸に、地域との協働の取組により進めてきた。持続可能な公共交通を目指し、引き続き地域が主体となって取り組む活動を支援するとともに、協働により取り組んでいく。

③これまでの取組や現状から見えてきた課題への対応

➡人口減少や人口構造、道路環境や住環境、さらに新しい生活様式の普及など社会状況の変化を踏まえ、地域の実情やニーズに即した、だれもが安全に安心して利用できる公共交通の確保、維持が求められている。

また、経済状況の変化により運行経費が増額しており、運賃や運行経費に係る補助金の考え方についても、コロナ禍における利用状況や公平性の観点を踏まえ検討する必要がある。

多様化する地域のニーズや要望を的確に把握し、関係機関等と横断的に連携、協力しながら、前項9(4)で示した課題の解決に向けて、取り組んでいく。



市の公共交通に対する基本的な考え方の見直し

「市の公共交通に対する基本的な考え方」については、平成18年から15年以上が経過し、社会状況や公共交通を取り巻く環境が大きく変化していることから、これまでの取組や現状を踏まえ見直しを行う。

見直しにあたっては、多様化するニーズや地域課題に対し、庁内関係部署が横断的に連携しながら検討する必要があることから、「小平市公共交通の基本的な考え方等検討委員会」(令和3年9月1日設置)において協議する。

また、地域公共交通会議、及びにじバス協議会やコミュニティタクシーを考える会を通じて、交通事業者をはじめ市民、地域からの意見収集等を行う。

