

参 考 資 料

<目 次>

| | | |
|--------|---------------------------|----|
| 参考資料 1 | 市報「市の公共交通に対する基本的な考え方特集号」… | 45 |
| 参考資料 2 | 利用状況等のデータ…………… | 49 |
| 参考資料 3 | アンケート調査結果について…………… | 54 |
| 参考資料 4 | にじバスギャラリー…………… | 57 |
| 参考資料 5 | ぶるべー号ギャラリー…………… | 60 |

躍動をかたちに 進化するまち こだい


 平成18年(2006年)
9/5
 第1113号

発行：小平市
 編集：都市開発部
 まちづくり課
 〒187-8701
 小平市小川町二丁目
 1333番地
 ☎042(341)
 1211(代表)

市報

こだい

市の公共交通(コミュニティバスなど)に対する基本的な考え方特集号

◇小平市ホームページ <http://www.city.kodaira.tokyo.jp> ◇電子メール info@city.kodaira.tokyo.jp

小平市の交通をさらに良くするために

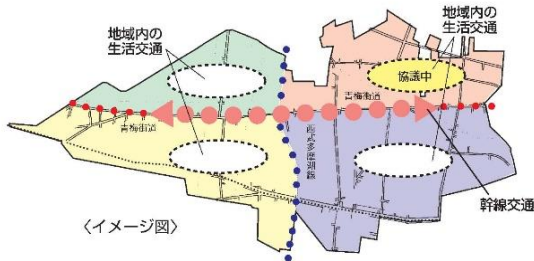
市では、平成16年1月に、コミュニティバス(にじバス)の試行運行を開始し、公共交通のあり方について、検討を重ねてきました。また、市内の各地域から、「市民の移動に際しての足の確保について」請願が出され、市議会で採択されました。そして平成18年3月には、市内における交通体系のあり方について、「総合的な交通体系のあり方懇談会(あり方懇談会)」から提案を受けました。「あり方懇談会」からの提案や各地域の実情・交通課題、市民の皆さんからのご意見などを踏まえて、市の基本的な考え方(案)をまとめました。

現行の「にじバス」の全市的な展開は、道路事情や運行経費の面からも困難と判断し、地域の特性に合った移動サービスとして、路線バス、「にじバス」、コミュニティタクシーなどの組み合わせによって、要望の多い最寄り駅へのアクセスや買い物など地域内の生活交通の足を確保し、これをつなぐ幹線交通を作り上げ、公共交通の充実を目指します。

市の公共交通に対する基本的な考え方(案)

① 基本方針

(1) 地域ごとのニーズに基づくコンパクトな地域内の生活交通^(※1)とこれをつなぐ幹線交通を充実します



<イメージ図>

※1 最寄り駅や買い物などへの移動手段を生活交通とします。

(2) 「にじバス」の試行運行は平成19年3月で終了し、平成19年4月から新たな試行運行を開始します

② 実現のための具体的方針

(1) コンパクトな地域内の生活交通を目指したコミュニティタクシー(コミタク)^(※2)を支援します

「最寄り駅へのアクセスや買い物など、生活の足の確保を目的としたコンパクトな地域内の生活交通」として、コミュニティタクシーが注目されています。高齢者や子育て中の方などにとって利用しやすく、小平の身の丈に合った交通形態といえます。

また、地域で支える公共交通として育てていくため、NPO法人(特定非営利活動法人)の運営によるものとし、市が支援をします。市民の主体的な参加、バス・タクシー事業者などの民間活力および市の財政的支援という役割分担の中で運営する方法です。各地域内の最寄り駅へのアクセスや買い物などの生活の足は、初めにコンパクトな地域内の生活交通としてコミタクで移動サービスを提供します(詳しくは4面をご覧ください)。

そして、各地域内から市役所周辺地域や公立昭和病院へのアクセスについては、青梅街道沿いに、市役所周辺施設や公立昭和病院、駅などが集中しています。このため市は、バス事業者が青梅街道に路線を増やすことや伸ばすことを要望するとともに、地域内の生活交通から青梅街道幹線交通への乗り継ぎについて、運賃、仕組みなどを検討します。

※2 ワンボックスカーを使用し、停留所を設けて時刻表により運行する乗り合いの交通サービスを、コミュニティタクシー(コミタク)と呼びます。

(2) 「にじバス」の現行ルート・料金を見直し、平成19年4月から新たな試行運行を行います

これまでの運行実績、評価を踏まえ、現行路線、料金を見直します。

<新たな試行運行の内容 平成19年4月から>

- 市役所周辺の施設を通る路線に変更し、運行間隔は20分~30分に1本とします
- 運賃体系は、既存のバス路線の運賃や運行コスト、公平性の面から170円とします
- 新たな試行運行についての調査・再評価^(※3)を平成19年10月に行います(これまでの試行運転については2面をご覧ください)

※3 「にじバス」の再評価については、地域内の生活交通の取り組みの経費とのバランスを考えて行い、補助は一定の限度額内として、運行の見通しがつかない場合は、廃止も含めた見直しを行います。



2面以降に、「にじバス」の試行運行の評価、「あり方懇談会」報告書の概要などを紹介しています

◇小平市携帯電話・Lモード用ホームページ メニューリスト内「行政」[テレモ自治体情報]からアクセスできます。

「にじバス」の試行運行を振り返って

小平市内には駅が7駅、周辺地域には2駅あり、駅の数はいくつかでも路線の接続が必ずしも良くない、便利でない、などの課題があります。市内のバス運行は、主に青梅街道以南にあり、JR武蔵小井駅、国分寺駅、立川駅へのバス路線が充実している、という特徴があります。

これらの事情を踏まえ、要望の多かったコミュニティバスの試行運行を平成16年1月から行う中で、地域に合った運行のシステムをつくり、その検証を行い、また導入効果などを具体的に把握するために1地域での試行運行を行ってきました。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こととしました。

フォローアップ調査^(※4)の結果 (平成16年10月調査)

次の結果からも、高齢者、主婦などが出かけやすくなり、移動制約者の公共交通の足が確保されたことが確認できました。

- 利用者の68%の方が女性であり、その中の6%の方が子ども連れである
- 利用者のうち46%程度の方が65歳以上である
- 利用者の44%の方が主婦であり、その中の24%の方が買い物、13%の方が通院である
- 利用者の25%の方が小平駅と一橋学園駅で乗り降りしている

※4 「にじバス」利用者の乗降バス停、目的地、年齢層などを調べるために市が行った調査を、フォローアップ調査といいます。

実施計画での試算と実績との比較

「にじバス」の試行運行前の試算では、利用者を年間23万人(630人/日)と見込んでいました(小平市コミュニティバス運行実施計画調査報告書による)。

これに対して、平成16年度では25万5千人(700人/日)で、見込みより11%増、平成17年度では28万6千人(784人/日)で、24%増の利用があり、当初の計画以上の結果が得られました。

一方、利用者1人当たりの経費は、運賃の100円をはるかに超えた220円となっています(右表のとおり)。

シリーズ
行政コストの公表^①

**コミュニティバスに
税金3,000万円が使われています**

小平市のコミュニティバス「にじバス」は、多くの市民の期待を集めて平成16年1月に試行運行を開始し、3年目を迎えています。

「にじバス」の1年間の運行経費は、おおむね6,240万円かかっています。一方、収入は、運賃収入が2,390万円、東京都の補助金が750万円です(平成16年度決算)。



| 内 容 | | 金 額 |
|-----|--------------------------------|---------|
| 費 用 | コミュニティバス運行等経費(A) (市職員経費を含む) | 6,240万円 |
| | 事業収入等 (B) | 3,140万円 |
| 収 入 | 運賃等収入(1人1回100円) | 2,390万円 |
| | 都補助金(平成18年度まで) | 750万円 |
| 税金等 | 費用(A)-収入(B) | 3,100万円 |

※費用には、バス(3台)の購入費や停留所の整備費などの約6,000万円は含めていません。

利用者1人当たりで見ると、運賃は100円ですが、経費としては約220円かかりました。

市報 平成18年4月20日号より

運行のねらいと効果

| 運 行 の ね ら い | 効 果 |
|---------------------------|--|
| 不便な地域に交通サービスを提供する | 津田町など一部の地域の交通不便が解消されたと考えられる |
| 高齢者や子育て中の方が気軽に出かけられるようにする | フォローアップ調査結果からも、高齢者、主婦の利用が多く、外出の利便が図られたと考えられる |
| 鉄道駅を東西に連絡する | 当初計画されていた鷹の台駅へのアクセスは、道路整備の前提条件が整わなかったため評価できないが、小平駅と一橋学園駅での乗降数がほかのバス停より多いことから、駅への利便性は一部向上したと考えられる |
| まちづくりとの連携を図る | 商店街と連携し、回数乗車券の裏面広告・お得チケット、車内広告により、相互の活性化が図られたと考えられる |

以上のような効果が認められたものの、次のような課題があることも明らかになりました

- 新たな路線を検討した結果、「にじバス」の車両では通行できない地域があります
- 「にじバス」のサービス内容は評価されましたが、経費の55%を市が負担することに厳しい声があり、他の地域に運行する際に市民の理解を得ることが困難と考えられます
- 行政が主体で行うコミュニティバスの運行では、地元の足を

- 確保するという市民の意欲が、生まれにくくなります
- 既存の商店街やタクシー事業者などの経営を圧迫する、という意見もありました
- 「あり方懇談会」の中で、「にじバス」の路線および運賃などについて再検討するよう提案が出されました(3面参照)

あり方懇談会からの提案

平成17年度に、「総合的な交通体系のあり方懇談会（あり方懇談会）」を開催し、初めに地域住民の公共交通に対する真のニーズを見極めるために、4地域で地域懇談会を実施しました。最寄り駅への交通手段や買い物の足の確保、公立昭和病院、市役所周辺施設までのアクセスなどが各地域のニーズとして集約され、検討した結果を考え合わせ、平成18年3月、「あり方懇談会」から市に対して次のような提案をいただきました。

①「青梅街道幹線軸」について

- 青梅街道沿いは、各地域共通に行きたいと要望している市役所周辺地域、公立昭和病院、駅などが集中していることから、小平市の東西の幹線軸ととらえる
- 短い距離で地域内を青梅街道幹線軸に結びつけることで、各地域のサービスレベルを上げることが可能である
- 幹線にふさわしいサービスレベルを現行の都営バスに加えて民間バス路線で確保する

- 市内の全域をカバーする「大循環型」の路線とする意見をいただきましたが、長時間の運行になり、市内の道路事情などから定時性の確保が見込めないこと、本数が少なくなり、目的地まで時間がかかることなどから非効率と判断される



市長への報告

「総合的な交通体系のあり方懇談会」は、将来の公共交通のあり方を検討するため、学識経験者、国土交通省、警視庁、民間バス・タクシー事業者、市民公募委員の計9人からなる懇談会です。5回の検討を行ったほか、地域懇談会を4つの地域でそれぞれ3回、計12回開催し、報告書が提出されました。

あり方懇談会の経過

| 回 | 懇談の内容 |
|-------------------|---|
| 第1回 平成17年6月29日 | ・小平市の公共交通について ・各地域の公共交通の課題について |
| 第2回 8月24日 | ・第1回地域懇談会の報告(厚月・豊望) ・各地域における公共交通の課題 ・今後の方針 |
| 第3回 10月18日 | ・第2回地域懇談会の報告 ・各地域の交通課題の解決策について |
| 第4回 12月27日 | ・第3回地域懇談会の報告 ・青梅街道幹線軸について ・各地域の交通課題の解決策について |
| 第5回 平成18年2月2日 | ・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 |

地域懇談会の経過

| 回 | 懇談の内容 |
|----------------|------------------------------------|
| 第1回 平成17年7月 | ・地域の交通課題について ・地域の交通課題の解決策について |
| 第2回 9月 | ・地域の交通課題の解決策について |
| 第3回 11月 | ・青梅街道幹線軸について提案 ・地域の交通課題の解決策について |

| 総合的な交通体系のあり方懇談会委員 (敬称略、平成18年3月現在) | |
|--------------------------------------|--|
| 鈴木 文彦 | 交通ジャーナリスト(会長) |
| 澤田 孝秋 | 国土交通省関東運輸局長 |
| 本庄千代子 | 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 真鍋 武 美玉交通有限会社 (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 |
| 梅脇 厚子 | 市民公募 |

②「青梅街道幹線軸」へのアクセスについて

- 幹線軸へのアクセスは、既存の路線バス、「にじバス」を利用する地域や、乗合タクシーを利用する地域もある
- さまざまなアクセス形態から、地域にいちばん適した形態・路線を地域住民とともに検討する

③料金体系について

- 運賃は民間バスの運賃をモデルにし、財政負担の範囲と事業を継続していくための両面から料金を設定する

④市民が支える公共交通を目指して

- すべてを税金で賄うことや、運行経費から収入を引いた赤字分を税金で賄うことは限界があるので、何らかの形で地域がかかわり、地域の交通を確保するための地域の支えを求める

⑤にじバスの路線と運賃の見直し

- 市民の要望の多い市役所への接続、当初計画のとおり鷹の台駅までの接続などの路線見直しを再検討する必要がある
- 利用者が多く、効果的なサービスができていた反面、財政的負担が多く、既存路線バスに比較的近い運行路線であるので、路線および運賃についての再検討が必要である

キリトリ線 ✂

のりしろ

市の公共交通に対する基本的な考え方(案)について、あなたのご意見をご記入ください。

のりしろ

✂ キリトリ線

市の基本的な考え方(案)に対する、皆さんの率直なご意見を左の用紙でお寄せください(9月22日(金)までお願いします)。
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
都市開発部まちづくり課
FAX
042 (346) 95 13
電子メール

machi@city.kodaira.lg.jp

コンパクトな地域内の生活交通を目指して

NPO法人によるコミタクの運行

コミュニティタクシー（コミタク）には次のような特色があり、地域内の生活交通としてふさわしい形態です。

コミタクの特色

- 最寄り駅へのアクセスや買い物などを目的とした施設へのアクセスというコンパクトな生活交通を確保できます
- 高齢者や子育て中の方などの生活の足が確保できます
- コミタクはワンボックスカーを使用するため、「にじバス」車両では通れない狭い道も通行可能です。また、車両購入費も低額です

NPO法人による運営

- 地域住民の視点に立った、小回りの利く事業展開が可能になります
 - NPO法人が地域内の生活交通を担うことにより、市民、バス・タクシー事業者、市の三者がそれぞれ連携して、「にじバス」ではできない、きめ細やかな移動サービスが行えます
 - 地域の特性に合った運営ができ、地域住民が自由な発想で運営に参加できます
- ※コミタクを走らせる機運が高まった地域から、順次NPO法人設立の支援と試行運行に向けた支援を進めていきます。

運賃および市のサポート

- 運賃の設定については、市が設けるガイドラインを踏まえ、事業を行うNPO法人が判断します
- NPO法人の活動を、市がサポートします
 - ※運行路線の設定、法人設立などにあたって支援します。
 - ※設立に要した経費は、一定額を限度として補助します。
 - ※コミタク仕様の車両1台分の購入費を、初期費用として補助します。
 - ※公共交通全体に対する市の限度額を設け、補助対象は路線を単位として、運行経費について一定額を限度として補助します。



ご意見をお寄せください

今回、お知らせした「市の公共交通に対する基本的な考え方（案）」について、ご意見を募集します。



問合せ

都市開発部
まちづくり課
☎042(346)9554

〒187-8790

料金受取人私
小平市 承認
481
差出有効期間
平成18年10月
31日まで
(切手不要)

小平市小川町二丁目1333番地
小平市役所
都市開発部 まちづくり課 行

〒187-8790

下記にご記入ください。

【性別】 男 ・ 女
【年代】 _____ 代
【住所】 小平市 _____
※町、丁目までで結構です。

この用紙を切り取り、裏面の のりしろ部分をしっかりとのり付けして、切手ははらずに9月22日(金)までに投かんしてください。

ご協力ありがとうございました。

資料2 利用状況等のデータ

(1) コミュニティバス乗車実績の推移

(人)

| 年度 | 年間乗車人数 | 1日平均乗車人数 | 対前年比乗車人数 | 対前年比1日平均 |
|------|-----------|----------|----------|----------|
| 15年度 | 40,144 | 542.5 | - | - |
| 16年度 | 255,404 | 699.7 | 536.2 | 29.0 |
| 17年度 | 286,196 | 784.1 | 12.1 | 12.1 |
| 18年度 | 296,551 | 812.5 | 3.6 | 3.6 |
| 19年度 | 255,180 | 697.2 | △ 14.0 | △ 14.2 |
| 20年度 | 249,813 | 684.4 | △ 2.1 | △ 1.8 |
| 21年度 | 245,244 | 671.9 | △ 1.8 | △ 1.8 |
| 22年度 | 239,397 | 666.8 | △ 2.4 | △ 0.8 |
| 23年度 | 235,383 | 643.1 | △ 1.7 | △ 3.6 |
| 24年度 | 239,952 | 657.4 | 1.9 | 2.2 |
| 25年度 | 240,244 | 663.7 | 0.1 | 1.0 |
| 26年度 | 237,537 | 650.8 | △ 1.1 | △ 1.9 |
| 27年度 | 243,724 | 665.9 | 2.6 | 2.3 |
| 28年度 | 241,666 | 662.1 | △ 0.8 | △ 0.6 |
| 29年度 | 245,583 | 672.8 | 1.6 | 1.6 |
| 30年度 | 246,651 | 675.8 | 0.4 | 0.4 |
| 元年度 | 224,184 | 612.5 | △ 9.1 | △ 9.4 |
| 2年度 | 168,589 | 461.9 | △ 24.8 | △ 24.6 |
| 合計 | 4,191,442 | 662.5 | | |

(2) コミュニティバス運行経費、運賃収入等、補助金額の推移

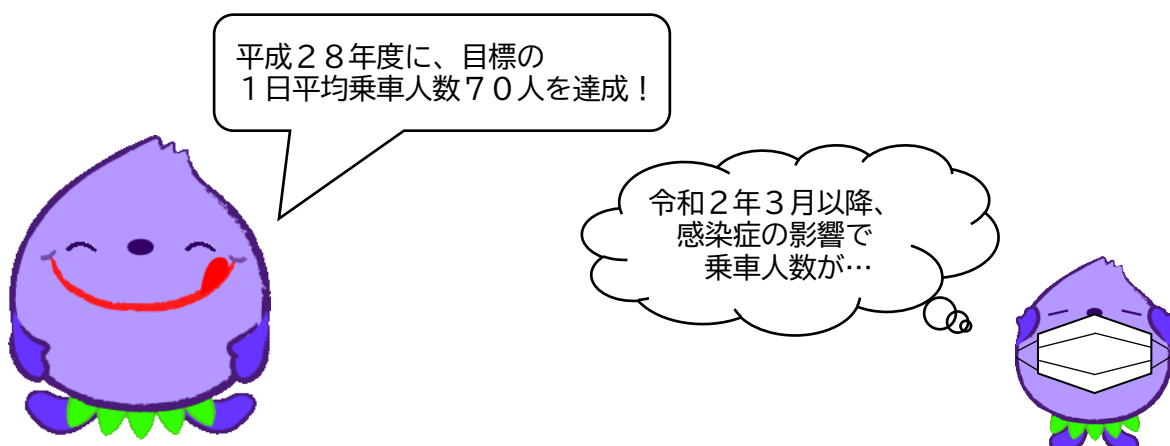
(円)

| 年度 | 運行経費 | 運賃収入 | 補助金額 | 1人当たり 公費負担額 |
|------|------------|------------|------------|----------------|
| 15年度 | 17,468,772 | 4,051,233 | 13,417,539 | 334.2 |
| 16年度 | 52,480,334 | 23,866,675 | 28,613,659 | 112.0 |
| 17年度 | 54,299,324 | 26,517,182 | 27,782,142 | 97.1 |
| 18年度 | 56,051,791 | 27,578,690 | 28,473,101 | 96.0 |
| 19年度 | 57,810,664 | 31,674,800 | 26,135,864 | 102.4 |
| 20年度 | 57,765,429 | 33,159,355 | 24,606,074 | 98.5 |
| 21年度 | 57,118,497 | 32,909,942 | 24,208,555 | 98.7 |
| 22年度 | 56,758,719 | 33,037,550 | 23,721,169 | 99.1 |
| 23年度 | 57,405,853 | 32,808,812 | 24,597,041 | 104.5 |
| 24年度 | 57,787,129 | 32,770,427 | 25,016,702 | 104.3 |
| 25年度 | 51,268,750 | 32,674,718 | 18,594,032 | 77.4 |
| 26年度 | 48,514,393 | 31,511,178 | 17,003,215 | 71.6 |
| 27年度 | 48,536,335 | 32,374,018 | 16,162,317 | 66.3 |
| 28年度 | 48,810,601 | 31,821,668 | 16,988,933 | 70.3 |
| 29年度 | 49,631,719 | 32,624,613 | 17,007,106 | 69.3 |
| 30年度 | 51,734,239 | 32,695,581 | 19,038,658 | 77.2 |
| 元年度 | 53,555,277 | 29,426,387 | 24,128,890 | 107.6 |
| 2年度 | 73,480,135 | 21,552,992 | 51,927,143 | 308.0 |

(3) コミュニティタクシー乗車実績の推移

(人)

| 年度 | 大沼ルート | | 栄町ルート | | 鈴木町ルート | |
|------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
| | 年間乗車 人数 | 1日平均 乗車人数 | 年間乗車 人数 | 1日平均 乗車人数 | 年間乗車 人数 | 1日平均 乗車人数 |
| 21年度 | 6,715 | 50.9 | | | | |
| 22年度 | 13,712 | 56.4 | | | | |
| 23年度 | 13,751 | 56.4 | 17,374 | 78.6 | | |
| 24年度 | 15,060 | 61.5 | 22,865 | 93.3 | | |
| 25年度 | 16,015 | 65.6 | 22,650 | 92.8 | | |
| 26年度 | 19,914 | 81.6 | 23,902 | 98.0 | 345 | 49.3 |
| 27年度 | 22,031 | 90.7 | 24,955 | 102.7 | 16,235 | 66.8 |
| 28年度 | 22,814 | 93.9 | 24,675 | 101.5 | 18,534 | 76.3 |
| 29年度 | 22,117 | 90.6 | 26,303 | 107.8 | 20,754 | 85.1 |
| 30年度 | 27,299 | 111.9 | 26,482 | 108.5 | 21,566 | 88.4 |
| 元年度 | 26,521 | 110.5 | 25,727 | 107.2 | 22,293 | 92.9 |
| 2年度 | 17,794 | 73.2 | 14,996 | 61.7 | 12,306 | 50.6 |
| 合計 | 223,743 | 78.6 | 229,929 | 95.2 | 112,033 | 72.8 |



(4) コミュニティタクシー運行経費、運賃収入等、補助金額の推移

①大沼ルート

(円)

| 年度 | 大沼ルート | | | |
|------|------------|-----------|------------|----------------|
| | 運行経費 | 運賃収入等 | 補助金額 | 1人当たり 公費負担額 |
| 21年度 | 7,544,955 | 1,079,140 | 6,465,815 | 962.9 |
| 22年度 | 6,809,487 | 2,013,050 | 4,796,437 | 349.8 |
| 23年度 | 7,226,953 | 2,067,950 | 5,159,003 | 375.2 |
| 24年度 | 7,452,326 | 2,289,760 | 5,162,566 | 342.8 |
| 25年度 | 7,527,898 | 2,383,640 | 5,144,258 | 321.2 |
| 26年度 | 7,896,505 | 2,964,320 | 4,932,185 | 247.7 |
| 27年度 | 8,245,393 | 3,311,030 | 4,934,363 | 224.0 |
| 28年度 | 8,553,791 | 3,405,840 | 5,147,951 | 225.6 |
| 29年度 | 8,448,928 | 3,315,640 | 5,133,288 | 232.1 |
| 30年度 | 8,033,316 | 4,065,330 | 3,967,986 | 145.4 |
| 元年度 | 8,356,321 | 3,828,442 | 4,527,879 | 170.7 |
| 2年度 | 18,416,420 | 2,424,347 | 15,992,073 | 898.7 |

②栄町ルート

(円)

| 年度 | 栄町ルート | | | |
|------|------------|-----------|------------|----------------|
| | 運行経費 | 運賃収入等 | 補助金額 | 1人当たり 公費負担額 |
| 23年度 | 10,765,623 | 2,790,250 | 7,975,373 | 459.0 |
| 24年度 | 8,033,561 | 3,331,830 | 4,701,731 | 205.6 |
| 25年度 | 8,119,372 | 3,277,230 | 4,842,142 | 213.8 |
| 26年度 | 8,389,038 | 3,478,330 | 4,910,708 | 205.5 |
| 27年度 | 8,579,121 | 3,651,370 | 4,927,751 | 197.5 |
| 28年度 | 8,587,336 | 3,545,490 | 5,041,846 | 204.3 |
| 29年度 | 8,491,835 | 3,791,930 | 4,699,905 | 178.7 |
| 30年度 | 8,578,174 | 3,769,840 | 4,808,334 | 181.6 |
| 元年度 | 8,719,219 | 3,524,037 | 5,195,182 | 201.9 |
| 2年度 | 17,125,028 | 1,935,683 | 15,189,345 | 1,012.9 |

③鈴木町ルート

(円)

| 年度 | 鈴木町ルート | | | |
|------|------------|-----------|------------|----------------|
| | 運行経費 | 運賃収入等 | 補助金額 | 1人当たり 公費負担額 |
| 26年度 | 4,228,204 | 83,280 | 4,144,924 | 12,014.3 |
| 27年度 | 8,058,376 | 2,463,490 | 5,594,886 | 344.6 |
| 28年度 | 8,646,632 | 2,708,970 | 5,937,662 | 320.4 |
| 29年度 | 8,624,842 | 3,020,770 | 5,604,072 | 270.0 |
| 30年度 | 8,872,114 | 3,154,650 | 5,717,464 | 265.1 |
| 元年度 | 9,101,468 | 3,122,970 | 5,978,498 | 268.2 |
| 2年度 | 15,115,191 | 1,633,619 | 13,481,572 | 1,095.5 |

<コミュニティタクシーの運行経費に対する補助金について>

- ・補助金額は、自立性、継続性を維持するため、「市の公共交通に対する基本的な考え方」において、限度額を設けることが示されており、運行経費から運賃収入等を除いた差額に対して補助している。（運賃収入－運行収入＝補助金額）
- ・限度額：1ルートあたり概ね500万円程度※
- ・令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、運賃収入が急激に減収したほか、国の新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用して車両を一括購入したため、運行経費が大幅に増加し、それに伴い、補助金額も増加した。

※市の運行経費補助の考え方（P21再掲）

- ・1日平均乗車人数：目標70人程度（1便4人×18便）
 - ・年間運賃収入：約300～350万円（150円×70人程度×250日）
 - ・1ルート運行経費：約850万円
 - ・市運行経費補助：約500～600万円（初期費用を除く）
- ➡1ルート年間概ね500万円程度を上限とする

資料3 アンケート調査結果について

(1) コミュニティバス「にじバス」フォローアップ調査

| | |
|--------|--|
| 調査目的 | 利用者の属性、住所、利用状況、利用目的などの利用実態を把握する。 ・運行システムの評価、新しい試行運行の評価、改善要望などを定量的に把握する。 |
| 実施時期 | 平成19年11月2日 |
| 調査対象 | コミュニティバス利用者 |
| 回収数 | 286件 |
| 主な質問項目 | 属性、利用形態、通院先、外出目的、運行システム等の評価など |

◆見えてきたこと

- ・にじバスの利用により、バス交通の不便性が改善している。
- ・駅への交通利便性が大きく向上している。
- ・移動に伴う制約条件（天候、荷物や交通手段）の緩和に貢献している。
- ・にじバスの運行は、コミュニティや地域経済の活性化、安全・安心や違法駐車・駐輪の減少に貢献している。
- ・運賃の150円は、高いと感じている人がいる。

(2) ぶるべー号利用者アンケート調査（平成23年度～令和元年度実施）

| | |
|--------|---|
| 調査目的 | コミュニティタクシーの運行ルートを検討するにあたり、南西部地域の住民の外出行動や交通手段の状況などを把握する。 |
| 実施時期 | 平成23年10月、平成24年8月、平成25年9月、平成26年12月、平成27年以降2月～3月 |
| 調査対象 | コミュニティタクシー利用者 |
| 回収数 | 24～134件（平成23年度～令和元年度） |
| 主な質問項目 | 満足度、不満の理由、目的地、外出先など |

◆見えてきたこと

- ・利用者の満足度は、比較的高い傾向にある。
- ・利用者の年齢層は大沼ルートが最も高く、次に栄町ルートが高く、鈴木町ルートが最も若い。
- ・主な目的地は、駅が最も多く、次いで通院もしくは買い物が多い。
- ・不満の理由として、土日の運行がないこと、運行時間が短いことが挙げられている。
- ・運転手の対応への評価が高い。
- ・交通渋滞などにより遅延が続いた場合、満足度が下がる傾向がある。

(3) 小平南西部地域 生活交通に関するアンケート調査

| | |
|--------|---|
| 調査目的 | コミュニティタクシーの運行ルートを検討するにあたり、南西部地域の住民の外出行動や交通手段の状況などを把握する。 |
| 実施時期 | 平成28年9月 |
| 調査対象 | 南西部地域住民 |
| 回収数 | 935件 |
| 主な質問項目 | 買い物先、通院先、買い物・通院以外の外出先、外出頻度など |

◆見えてきたこと

- ・買い物先は、特定のスーパーマーケットへの集中が見られる。
- ・通院先は、市内だけでなく市外にも広域的に分散している。
- ・買い物や通院以外の外出先は、立川市など市外や市役所周辺など地域外へ出掛ける傾向がある。
- ・コミュニティタクシーは、公共施設に行く時に乗るものというイメージが形成されている。

(4) 南西部地域コミュニティタクシー〈ぶるべー号〉に関するアンケート調査

| | |
|--------|---|
| 調査目的 | 地域住民の移動傾向を把握し、併せてコミュニティタクシーの認知度、利用しない理由を確認することで、コミュニティタクシーの需要や行き先を明らかにして運行ルート設定に反映する。 |
| 実施時期 | 令和元年7～8月 |
| 調査対象 | 南西部地域住民 |
| 回収数 | 993件 |
| 主な質問項目 | ぶるべー号の認知度、利用の有無、利用しない理由、外出先など |

◆見えてきたこと

- ・南西部地域における実証実験運行（鷹の台駅西側ルート）の認知度は8割近くであったが、実際の利用は2割を下回っており、認知度が必ずしも乗車につながっていない状況がある。
- ・ぶるべー号を利用しない理由や外出の際に利用する交通手段の回答から、地域内の移動手段として自転車を中心となっている状況がある。
- ・主な外出目的は買い物で、特定のスーパーマーケットへの集中が見られる。
- ・買い物以外の外出先は、「通勤・通学」「余暇活動」が多く、地域外へ出掛けることが多い状況がある。

(5) 令和元年度ぶるべー号利用者アンケート調査

| | |
|--------|---|
| 調査目的 | コミュニティタクシーのさらなる利便性の向上や利用促進を図るため、運行における現状を把握するとともに、課題を抽出し、解決に向けた検討に活用する。 |
| 実施時期 | 令和2年3月 |
| 調査対象 | ぶるべー号利用者 ※南西部地域実証実験ルート含む |
| 回収数 | 114件 |
| 主な質問項目 | 満足度、不満の理由、利用目的、利用頻度など |

◆見えてきたこと

- ・利用者の半数は満足していたが、南西部地域では運行ルートへの不満が多くあった。
- ・利用目的は、買い物や通院が多いほか、続いて駅への利用が多かったことから、地域外へ出掛ける交通手段の一部をコミュニティタクシーが担っていた。

(6) 鷹の台駅西側ルート第2期利用者アンケート調査

| | |
|--------|---|
| 調査目的 | 実証実験運行の結果分析や検証をするにあたり、コロナ禍においてもコミュニティタクシーを利用している方の利用状況や利用目的を把握する。 |
| 実施時期 | 令和3年2～3月 |
| 調査対象 | 実証実験運行利用者 |
| 回収数 | 106件 |
| 主な質問項目 | 利用頻度、利用目的、利用が少ない理由など |

◆見えてきたこと

- ・停留所別の利用状況は、「鷹の台駅北」「南台病院」「いなげや小平小川橋店」及び「小平第五中学校」に集中していた。
- ・停留所の利用状況から、美大通りよりも東側の停留所で乗車する方は「鷹の台駅北」方面に向かう時に、また美大通りよりも西側の停留所から乗車する方は「いなげや小平小川橋店」方面に向かう時に利用する傾向がある。
- ・コミュニティタクシーを利用しない理由として、「知られていないから」の回答が53.8%と最も多かった。また、「他の交通手段を使っているから」の回答が27.4%あり、(2)南西部地域コミュニティタクシー<ぶるべー号>に関するアンケート調査結果からも、同様の回答が56.6%あり、既にある交通手段や自転車、自動車等で移動している状況が顕著に見られる。

資料4 にじバス車両デザインコレクション

<初代の車両（クセニッツ）平成16年1月～平成20年9月>



オーストリアに本社がある
コーチビルダーの車両
「クセニッツ」です。

日本でノンステップバスが普及する
まで、多くの地域でコミュニティ
バスとして導入されました。

<にじバスオリジナルデザイン（ポンチョ）平成20年9月～>



平成20年9月から現在の
日野自動車の「ポンチョ」に
なりました。

「クセニッツ」からの
にじバスオリジナルカラーリングを
継承しています。

<市制施行50周年記念号 平成24年7月～平成25年3月>



市制施行50周年を記念してデザイン
したラッピングバスです。
小平市やにじバスに愛着が持てる！と
人気の車両でした。

<こんなに大好き小平市号 平成25年3月～令和2年3月>



市制施行50周年記念のデザインが、市民の皆さんに大好評だったので、記念事業終業後も50周年のロゴを外して引き続き運行しました。

<こだ健体操号（オレンジバージョン） 平成26年9月～令和元年9月>



いつまでもしっかり歩くために、足・腰の筋力強化と全身のバランス能力向上を目的につくられた、小平市のオリジナル体操「こだ健体操」のPR車両です。

<なかまちテラス号 平成27年1月～平成28年1月>



小平市の新しいシンボル「なかまちテラス」のPR車両です。

地域の皆さんで作った、なかまちテラスのたくさんのキャラクター「あっちこっちナカマッチ」たちといっしょに市内を走りました。



あっちこっち
ナカマッチ



<こだ健体操号（グリーンバージョン） 令和元年9月～>



「こだ健体操」第二弾！
目に鮮やかなグリーンの車体です。

<たべよう！こだいら野菜号 令和3年12月～>



健康に暮らせるまちを目指して職員で
結成した「健康プロジェクトK」に
よる、健康づくりに関する啓発活動の
一環としてデザインされました。



資料5 ぶるべー号ギャラリー

<大沼ルート>



大沼ルートと栄町ルートの車両デザインは、武蔵野美術大学の学生が手がけました。



<栄町ルート>



車両は、トヨタのハイエースを使用しています。
車いす用リフトもついています。

<鈴木町ルート>



より道幅の狭い南東部地域では、ニッサンのキャラバンを使用しました。
車両のデザインは、嘉悦大学の学生が考えました。

<南西部地域実証実験ルート>



「考える会」のアイデアを反映して、ボディの紫色のラインや車体のマグネットは、多くの人に注目してもらえるように工夫しました。

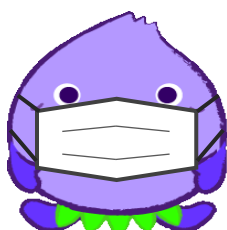
<ぶるべー号の安全対策>



感染症対策として、飛沫感染防止シートや空間除菌装置の設置、抗菌コーティングが施されています。



全ての車両にスライドステップや手すりを設置して、安全に乗り降りができるようになっています。



運行事業者も利用する市民の皆さんも、みんなで感染症対策に取り組んでいます。

「平成18年の市の公共交通に対する基本的な考え方」
の取組のまとめ（報告書）

令和4年3月発行

編集・発行 小平市 都市開発部 公共交通課

〒187-8701

東京都小平市小川町2丁目1, 333番地

電話 042(346)9814

FAX 042(346)9513

電子メール kokyokotsu@city.kodaira.lg.jp