

(仮称) 小平市の地域公共交通の基本方針(素案)に対する市民意見公募手続の実施結果について

1 実施の概要

期 間	令和5年11月20日～12月19日	
意見応募者数	6人(意見の件数14件)	
提出方法	市ホームページ	5件
	メール	-
	持 参	1件
	送 付	-
	ファックス	-

2 意見等に対する対応状況

反映済み(一部反映含む)	4件
反映する	2件
反映しない	3件
参考意見	5件
合 計	14件

※お寄せいただいたご意見について、複数にわたる内容が記載されている場合は、内容ごとに整理して記載しています。

3 意見等への対応状況

No.	ご意見	意見等への対応	結果
1	<p>P1 4目指すべき姿 「地域で支え未来へつなぐ地域公共交通」は行政機関の視点だ。公共交通がなく、生活交通に困っている地域住民の視点を加えていただきたい。 「生活交通を確保し、地域の持続性を支える地域公共交通」</p>	<p>コミュニティバスやコミュニティタクシーの運行に当たっては、地域が主体となって、利便性向上の検討や利用促進活動に取り組み、それを市が支援しながら運行の維持につなげており、このような地域との協働による取組が、市の特性です。今後も持続可能な運行を行うためには、これまで以上に地域の主体性が重要となってくることから、目指すべき姿を「地域で支え未来へつなぐ地域公共交通」と表現しております。</p>	反映しない
2	<p>P2 地域公共交通の課題 小平市の重要プロジェクトである「公共施設マネジメント」は、公共施設を統合していく方針だ。距離が遠くなる公共施設を利用するために、地域公共交通は地域コミュニティ活動にとってさらに重要性を増すことになる。「公共施設マネジメントにおける地域公共交通の重要性」を課題として明記していただきたい。</p>	<p>「公共施設マネジメント」は、市の重要な計画であることから、「6 実現に向けた考え方」における「基本となる柱」の中で、「公共施設の再配置を見据えた交通アクセス」としております。 「6 実現に向けた考え方」と「5 地域公共交通の課題」の関係性を明確にするため、「課題① 地域の実情やニーズへの対応」の記述に追加いたします。</p>	反映する
3	<p>P2 地域公共交通の課題 注記の囲みの中に「鉄道駅から半径500m以上、バス停留所から半径200m以上離れた地域を交通が不便な地域としてきました」とあるが、バス便減少前の古い定義だ。バスの停留所があってもバス便がとても少ない路線があることを調査して認識し、交通が不便な地域として公表していただきたい。今後、人口減少や運転手確保が困難になることから、バス便はさらに減少すると予測されている。個人商店が少なくなり、大型店に集約されていくなか、生活交通の重要性は益々高まる。</p>	<p>注記の囲みにつきましては、説明文のとおり、自治会や商店会等の地域の代表者で構成する「コミュニティタクシーを考える会等」において、コミュニティタクシーの運行ルートや停留所等を検討する際の基準を、参考に示したものです。 なお、交通が不便な地域につきましては、地域ごとの特性などの違いがあることから、今後、利便性の向上について、地域とともに検討する中で、考え方を整理してまいります。</p>	反映しない
4	<p>P3 6実現に向けた考え方 ＜実現に向けた考え方＞ ②地域との協働により創出・維持されている地域公共交通 地域の企業とも協働できないだろうか？花小金井南町を通る鈴木街道を運行する関東バスは、2010年に大幅減便になり、日中の便はなくなったが、「損保会社事務センターの従業員」の通勤での利用のため、平日朝と夕方の便が存続している。</p>	<p>「地域との協働」では地域住民だけでなく、地域の企業、商店、大学なども含めたものとしております。</p>	反映済み

No.	ご意見	意見等への対応	結果
5	<p>P3 6実現に向けた考え方 ④鉄道駅や病院などの公共施設へのアクセスができる地域公共交通生活のための交通は、公共施設だけが対象ではない。食品や生活用品を購入できるお店、特に大型店への交通が重要だ。鉄道駅、病院、大型店いずれも隣接する他自治体との連携が必要になる。</p>	<p>実現に向けた考え方では「鉄道駅や病院など」としておりますが、公共交通の利用目的として買い物のニーズも高いことから、商業施設の文言を記述いたします。</p>	反映する
6	<p>市内の各交通機関と連携して、共通乗車券(一日乗車券、定期券等)[こいだいらパス]の導入。</p>	<p>コミュニティバス・コミュニティタクシーでは、共通の1日乗車券、回数乗車券を販売しております。 民間バス路線等との共通乗車券につきましては、機会を捉えて各交通事業者へ情報共有等を図ってまいります。</p>	参考意見
7	<p>上水本町は公共交通機関を利用しにくい。最寄り駅(一橋学園か鷹の台)や公共施設(市役所、健康センター、中央図書館、中央公民館)に行くコミュニティバスがほしい。以前、コミュニティバスの試運転の時に、行き先が日頃利用する場所でなく利用しなかった。バスを利用したいと感じる体力ならば、運動は中央体育館でなく公民館や健康センターで行う体操で充分。また、家事をやり、日常生活を過ごすことで、1日が終わる高齢者においては、(女性に限らず、男性も)、食事は必ず必要であり、買い物が外出する動機となりやすい。本音は地域で一番安いスーパーに行きたいが、足がなければ、コミュニティバスを利用し、一橋学園商店街で購入するようになる。市民と商店街の双方に利益あるのではないか。</p>	<p>上水本町の周辺地域については、コミュニティバスの運行が道路交通事情等により困難なため、コミュニティタクシーの実証実験運行を平成31年3月から令和元年8月まで実施いたしました。しかし、持続可能な公共交通とするための利用者数の目標値を大きく下回ったため、継続運行への移行はできませんでした。 実証実験の結果を踏まえて地域とともに検討した結果、当該地域については、定時定路線で運行するコミュニティタクシー以外の新たな交通手段として、柔軟に運行ルートや乗降場所が設定でき、予約に応じて乗り合いで利用するデマンド型交通の運行が適しているとの判断に至りました。 現在、デマンド型交通の実証実験運行に向けて、地域との協働により準備を進めております。</p>	反映済み
8	<p>平日、勤務しているサラリーマンは、現在、コミュニティタクシーを利用することができません。 昼間在住の高齢者も、土日外出がとても不便です。 是非、来年度は土日運行、運行時間の拡大を実現して下さい。せめて、土曜日運行の試行運行をしてください。 その際、利用促進の活動に協力します。</p>	<p>土日運行や運行時間の見直しにつきましては、これまで地域とともに利用状況の把握の他、運行事業者との情報共有等を行ってきました。しかし、乗務員の確保や運行経費の増額に伴う財源の確保などの課題があることから、具体的な検討には至っておりませんでした。 本基本方針に基づき、方針1に掲げている目標に向けて、地域ニーズを適正に把握しながら、市の補助金のあり方を踏まえ、地域とともに運行時間の見直しについて、検討を進めてまいります。</p>	反映済み

No.	ご意見	意見等への対応	結果
9	花小金井駅などから以前要望があった、空港連絡バス(リムジンバス)等の高速バスの誘致。	空港連絡バスの誘致につきましては、機会を捉えて民間バス事業者に情報提供いたします。	参考意見
10	<p>一切の議論が見えてきませんが「交通不便地域へのタクシー券配布」を真剣に考える必要があると考えます。現行の福祉タクシー券を拡充して公共交通に統合していく方法でもよいと思います。</p> <p>自治体が独自に公共交通を持つという発想は、高コスト、民業圧迫、柔軟な対応ができないなど様々な課題があり、どこの自治体を見ても同様に困難な状況があります。タクシー券を配布した方がさまざまな観点から効率がよいと思います。これまでの公共交通のやり方とタクシー券を配布した場合とで、同じ年間5千万円かける場合に恩恵を受けられる人の数(延べ数ではなく実数)を比較してみてください。タクシー券を配布すれば、駅からの距離、年齢、歩行困難度など、交通不便地域で困っている方々をピンポイントにターゲットにできます。なにもオンデマンドにする必要もなく、電話やオンライン予約など、タクシー事業者がすでに持っているインフラをそのまま活用できます。</p> <p>タクシー券の余った分は転売を禁止し、人にあげる(無償譲渡)は可能とすればさらに効果は上がりますし、近隣住民の間でチケットのやり取りをする際に新たなコミュニケーションも発生します。</p> <p>タクシー運転手の不足問題は「仕事があれば人が集まってくる・雇用も発生する」と考えます。コミュニティタクシーやコミュバスの乗務員を募集しても数人の雇用にしかつながりませんが、人々が頻りにタクシーを使うようになれば雇用は広がります。</p> <p>また時代はマルチモーダルAIからAGI(汎用AI)へ進展している状況です。そう遠くない時期に、自動運転の技術が飛躍的に向上する可能性があります。自動運転が本格化したとして、小平市のような小さな自治体がそれらの技術を抱え込むというのは現実的ではありません。民間に頼るべきです。そのためにも、今の時点から、タクシー券の配布という形態で、事業展開の道を探っておくべきものと考えます。基本方針に含めていただきたい。もし基本方針に含めることが難しければ、別途真剣に検討していただきたい。</p>	<p>これまで、地域公共交通のあり方を考えるに当たっては、「誰もが利用できる」という視点で、地域とともに検討してまいりました。</p> <p>タクシー券配布につきましては、交通が不便な地域における交通弱者の支援策の一つであると認識しております。</p> <p>一方、配布対象者の範囲によっては、既存の福祉施策との重複や棲み分けの整理、及び対象者の確認方法、タクシー券の転売対策など、課題も多いことから、庁内で検討した結果、現状、配布は難しいとの結論に至っております。</p> <p>タクシー運転手の不足につきましては、全国的にも課題であると認識しております。</p> <p>コミュニティバス、コミュニティタクシーは、市内に営業所や本社のあるバス事業者やタクシー事業者が運行を担っております。このため、コミュニティバス、コミュニティタクシーの運行を維持することで、各運行事業者における雇用の維持、確保にもつながるものと考えております。</p>	反映しない
11	最後に、「地域公共交通への取り組みをスピードアップしていただく」ことを強く要望する。	本基本方針に基づき、地域や交通事業者等の多様な主体と協働・連携・協力しながら、着実に取り組みを進めてまいります。	参考意見

No.	ご意見	意見等への対応	結果
12	花小金井駅、小平駅、市役所等にレンタルサイクルを設置して、設置場所ならどこから乗ってもどこにもどしてもいいようにする。	レンタルサイクルにつきましては、現在、一般社団法人こだいら観光まちづくり協会が実証実験として実施しており、市役所や地域センター等の公共施設に、また運営会社が商業施設等にシェアサイクルポートを設置しております。 本基本方針の方針3に掲げている目標1に向けて、シェアサイクルを含めた多様な交通手段を活用し、目的や行先に応じて円滑に移動できるよう、運行事業者等と連携を図ってまいります。	反映済み
13	鉄道について 西武多摩川線を花小金井駅まで延長させる。 京王井の頭線を花小金井駅まで延長させる。 戦前の一時期あった“東小平駅”(昭和病院前)の復活。 新宿線の高架化または地下化。	鉄道の延伸及び鉄道駅の新設につきましては、現状、困難であると認識しております。 西武新宿線の立体化につきましては、東京都の踏切対策基本方針において、市内では花小金井駅周辺が鉄道立体化の検討対象区間に位置付けられております。	参考意見
14	小平市の地域公共交通の基本方針(素案)について一読させて頂きましたが、特に依存はありません。着実に進めて頂ける様お願い致します。 唯、市内交通網で特に気になる事は西武多摩湖線を介する、東西交通網の分断です。 費用、基幹的には大変とは思いますが、西武線をモノレール等の高架化する事に依り、南北の道路間の拡張と、東西の往来の利便性(踏切を無くす)を計れると思います。是非、長期的な検討事項に加えて頂ける様お願い致します。	小平市は鉄道駅が多いという利便性がある一方で、鉄道路線により地域が分断されている状況がございます。 鉄道の高架化は、道路交通量や踏切による通行遮断時間などをもとに判断されますが、多摩湖線の高架化につきましては、現状、困難であると認識しております。	参考意見