

# 視察報告書

1 出張期間 平成20年7月30日(水)

2 出張地 東京都小平市

3 出張者 杉並区議会議員 岩田いくま 他5名

4 出張目的

コミュニティタクシーについて

5 調査・視察内容等

(A) 事前確認資料

- ・小平市公表資料(「小平市コミュニティタクシー実証実験運行について」「こだいらの概要」等)
- ・運行会社(東京昭和運輸株式会社)公表資料

(B) 受取資料

- ・小平市が公共交通に取り組む基本的な考え方
- ・小平市コミュニティタクシー運行調査・報告書概要
- ・平成18年9月5日市報
- ・平成20年3月20日市報
- ・小平市実証実験運行(コミタク運行)開始告知ちらし
- ・コミュニティタクシー停留所限定ちらし、新聞折込ちらし
- ・コミュニティタクシー実証実験運行開始にあたっての新聞報道記事
- ・コミュニティタクシー運行開始後のPR、改善点等
- ・ルート変更告知ちらし
- ・コミュニティタクシー実証実験運行乗車人数一覧

(C) 視察時間 13:30~16:00

(D) 説明内容・質疑等

2班にわかれ、

(A班) コミタク乗車 説明受け

(B班) 説明受け コミタク乗車

の形で視察を行う。なお、質疑は両班合同で最後一括で行った。

以下、説明及び質疑に対する応答の要点及びコミタク乗車時の様子等を記す。

## <小平市の公共交通>

- ・ いわゆるコミュニティバスである「にじバス」を、平成16年から試行運行している（平成20年から本格運行）
- ・ 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（コミタク）の実証実験運行を今年（平成20年）3月24日から行っている。

## <にじバス>

- ・ 20分に1本。1周7.75Km。19人乗り。料金は150円。
- ・ 年間利用者数は25.5万人。公費負担額は、年間1,400万円。
- ・ 平成19年5月にルート変更（市役所近辺への迂回）及び料金値上げ（100円→150円）を行った。その結果、収支は改善したが（公費負担額は半減）、利用者数は年間4万人減少となった。
- ・ もうすぐ車両を買い替え、19人乗り→26人乗りに変更となる。同時に、料金決済方法として、パスモを導入する。

## <コミュニティタクシー（コミタク）>

### 【導入の目的】

- ・ 市民活動の架け橋となることを目的として、コミタクの導入（実証実験）を行っている。
- ・ 特に、日中小平市で生活している人の移動支援と捉えている（そのため、事前アンケートも市内高齢女性を対象に行った）
- ・ 導入にあたっては17団体が構成する「考える会」を立ち上げ、議論を行ってきた（平成19年8月から13回の会議を開催）

### 【システム概要 / 実績 等】

- ・ 30分に1本。平日の9時～17時に運行。1周約5Km。10人乗りのワンボックスカーを使用（運転手を除くと、乗客定員は9名）。料金は150円（未就学児は無料）
- ・ 停留所、時刻表による乗合交通である。
- ・ 運行事業者は東京昭和運輸株式会社（公募の結果5社がプレゼンを行い、その中から選定した）
- ・ 乗客が定員オーバーとなる場合には、運転手が本社へ電話連絡し、5分以内に該当停留所へ追加車両が来ることになっている。  
もっとも、現在まで追加車両を出動したことはない。
- ・ 大沼町地域の実証期間は6ヶ月。その後、花小金井地域で6ヶ月の実証実験を行う。  
\*大沼町には以前民間バス路線があったが、約15年前に撤退している
- ・ 公費負担としては、大沼町地域の実証実験で125万円、花小金井地域の実証実験で125万円を想定している。  
ただし、これは「1便4名の乗客」を想定してのものであるため、乗員が少なければ公費

負担は膨らむことになる。

- ・ 実験開始後3ヶ月の利用者実績は、1日平均40名、1便平均2.2名である。
- ・ 8月上旬にルート変更を行う(2箇所の病院前に乗り入れを行う。その結果、1周約7.5Kmとなる)。なお、うち1箇所は居住者専用道路であるが、警察との協議の結果、通行許可を得ることができた。
- ・ 停留所のつくりはきわめて簡素。のぼり旗で示したり、木やフェンスへの貼紙で停留所としている。
- ・ 車を目立たせるための工夫及びコミタク周知策として、該当地域の小学校に絵の制作を依頼。307点の作品が集まったため、車体への掲示にとどまらず、停留所前のコンビニエンスストアの外壁にも掲示してもらっている。
- ・ 実証実験は、道路運送法21条に基づいて行っている。実験は、1年まで行うことができる。なお、国土交通省の審査期間は、約3ヶ月(ルート変更の場合は2ヶ月)。また、実証実験は行政の関与が明確でなければ、行うことが出来ない。

\* 道路運送法21条

(乗合旅客の運送)

**第二十一条** 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

一 災害の場合その他緊急を要するとき。

二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

今後、本格実施となる場合には、道路運送法4条が適用となるため、通常の路線バスと同様の事務手続きが必要となる。

\* 道路運送法4条

(一般旅客自動車運送事業の許可)

**第四条** 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別(前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。)について行う。

- ・ 導入にあたり、参考とした例はあるが、モデルとした例はない。
- ・ 警察との協議/実査の結果、停留所として認められないところもあった。
- ・ コミタクの将来像としては、市内4地域で運行することを描いている(公費負担は各地域500万 計2,000万円)。
- ・ お釣りの心配は、当初想定ほど必要はなかった。

- 所感 -

自治体内の公共交通をどのように構築していくかは、すぎ丸第三路線実施後の当区に課せられた課題である。

そうしたことから、コミュニティタクシーの実証実験を行っている小平市に視察を行った。

まさに「百聞は一見に如かず」であり、その効用と問題点がかなり実感できたように思われる。小平市では、導入地域やルート設定にあたり、移動手法の実態調査をしっかりと行っていた。その結果、大沼地域から小平駅への移動で徒歩・自転車・タクシー等の利用が多いことから、導入地域としている。

また、システム設計にあたっては、自治会・商店会・病院・タクシー事業者等を構成員とした検討会を立ち上げ、検討を行っている。

こうした経緯を経て導入地域・運行ルート設定等を行っても、当初想定に乗車人員には達していない。やはり、「あれば便利」という想いと、「実際にどれくらい利用するか」は必ずしもイコールではない、ということが、いみじくも示されていた。

一方で、実際に乗車して視察した実感としても、

- ・ ルートが限定されすぎている（対象地域が狭すぎる）のではないかと
- ・ 停留所や車両等、手作り感は好感が持てるが、信用度という面でマイナスも大きいのではないかと

といった感もあり、システム設計を工夫すれば十分に、「新たな公共交通」として公費を投入する価値のある施策であると再認識した。

また、通常のバスと異なり、「狭い車内スペースで見ず知らずの人がすぐ隣の席に座る」という側面も、利用を遠ざける一因となっているかもしれない。

このような人間心理に即した分析も今後必要であろう。

いずれにしろ、今後さらなる高齢化が地域で進行することを考えれば、単なる交通施策としてだけでなく、福祉施策として、また環境施策としても公共交通をどのように構築していくかを考えるべきであり、どのような形態での導入が当区としてのぞましいか、今後とも研究を続けていきたい。今回の視察はその端緒として、非常に有意義なものであった。



(E) その他

視察終了後、議場や委員会室を見学させていただいた。

議場の演壇には「発言時間表示器」が設置されていた。

当区でも、これがあると効率的な議会運営に資するのではないだろうか。

以上