

令和 7 年 12 月 10 日

立川市議会

議長 福 島 正 美 殿

立川市議会厚生委員会

委員長 山 本 洋 輔

行政視察報告

このことについて、下記のとおり報告いたします。

記

1 視察月日

令和 7 年 10 月 23 日（木）

2 視察地及び視察事項

視察都市名	視 察 事 項
小平市	コミュニティタクシーについて

3 視察の概要及び所感

別紙のとおり

厚生委員会 視察報告書

【日 時】2025 年(令和 7 年)10 月 23 日 14:00～15:30

【視 察 先】小平市役所（東京都小平市小川町 2 丁目 1333）

【視察項目】コミュニティタクシーについて

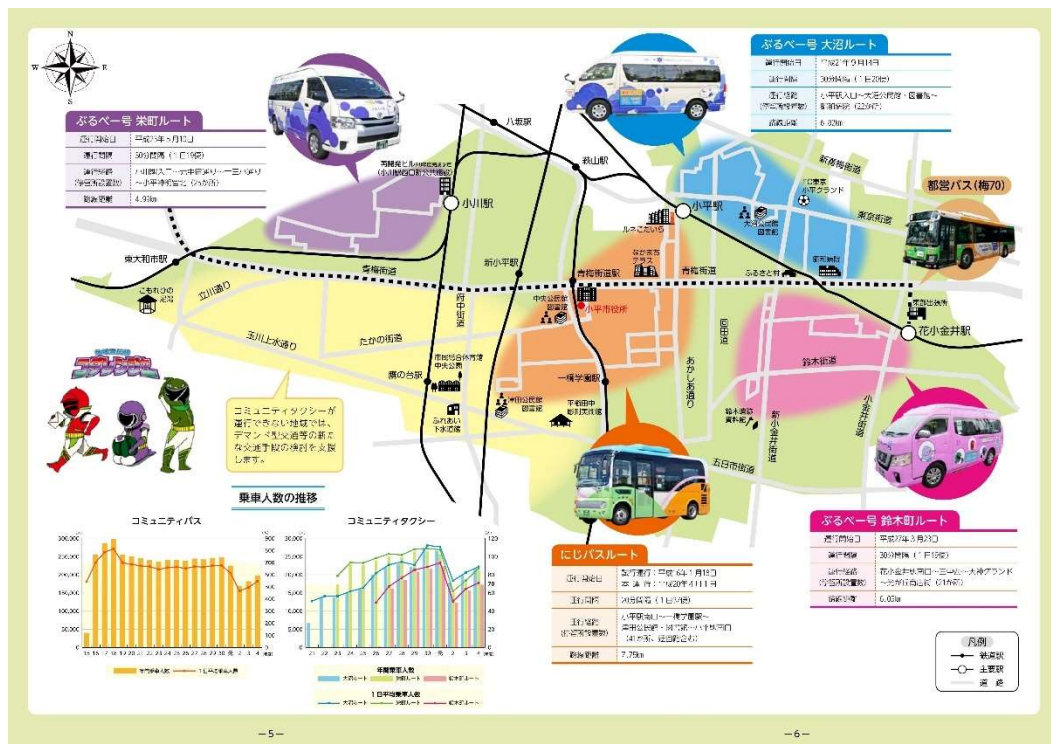
【参加委員】山本洋輔(委員長)、いしとびかおり(副委員長)、稲橋ゆみ子、頭山太郎、
山本みちよ、若木早苗

【対 応 者】松尾英条氏（小平市都市開発部公共交通課長）小島義仁氏（同課係長）

◆取り組みの概要/視察内容

1. 小平市における地域公共交通の基本的な考え方

小平市は、生活交通の確保を目的として、早い時期からコミュニティバス（にじバス）およびコミュニティタクシー（ぶるべー号）の導入を進めてきた。市域を北西（A 地域）、南西（B 地域）、北東（C 地域）、南東（D 地域）の 4 区域に区分し、それぞれの地域で、道路状況、公共施設の配置、住民属性等の地域特性に応じた交通手段の在り方を検討する体制を整えてきたことが特徴である。平成 18 年から 28 年にかけて、ニーズが高く、地域交通への気運の盛り上がっている地域から順(C⇒A⇒D⇒B)に、自治会、商店会、大学、交通事業者等から構成される「コミュニティタクシーを考える会」が設置され、地域主体による議論と運行後の利用促進活動が継続的に行われている。



小平市内の地域交通の状況
A・D地域は南北は青梅街道を、東西は西武多摩湖線を境界として区切っている

2. コミュニティタクシーの導入状況（A・C・D 地域）

A・C・D の 3 地域では、地域内の狭隘道路、住宅密集地、高齢化の進行、既存バス路線の空白等の課題を背景として、コミュニティタクシーの導入が比較的円滑に進んだ。試行運行を経て、定時・定路線の小型車両による運行が住民ニーズに合致し、現在も継続して運行されている。これらの地域では、地域住民が主体となった広報活動、利用促進企画、商店会との連携によるサービス提供など、地域ぐるみの支援が確立されており、利用者の定着に寄与しているとのことであった。

3. 南西部（B 地域）におけるコミュニティ交通導入の課題

一方、南西部（B 地域）では、他地域と異なる交通特性が確認された。同地域で実施されたコミュニティタクシーの試行運行では、利用者数が当初の目標値を下回り、本格運行への移行は見送られた。市の分析によれば、B 地域の住民ニーズは「地域内の移動」よりも、「立川駅や国立駅等の区域外主要駅へのアクセス」が中心であった。このため、地域内循環を前提としたコミュニティタクシーの特性とニーズとの間に大きな乖離が生じたことが、利用低迷の原因の一つであったとのこと。

4. デマンド型交通（乗合タクシー）の実証運行

コミュニティタクシーの継続運行が困難と判断されたことから、B 地域では代替手段として、デマンド型交通（予約制乗合タクシー）の実証運行が行われた。しかし、こちらも利用者数は期待した水準には達せず、交通方式の再検討が必要であるとの見解。同地域は、道路幅員、土地利用、住民の行動圏等の観点からみても、地域内交通型モデルとの親和性が低く、市としても適切な交通手段の確立に課題を抱えている状況である。

5. 地域主体の役割と継続性の確保

小平市の視察において強調されていたのは、地域公共交通の継続にあたり、利用があること自体が最大の支えであるという点である。市によれば、地域の交通を維持するためには、行政の支援だけでなく、住民自身が利用促進に主体的に関与する体制が不可欠である。具体的には、自治会・商店会・大学等により、「利用促進イベントの企画」、「のぼり旗やポスターによる広報」、「加盟店での乗車券提示サービス（サンクスクーポン事業）」、「子ども向け企画を含む認知度向上施策」などの取り組みを行っている。これらの取り組みは、地域交通に対する住民の帰属意識・支援意識の醸成につながり、特に A・C・D 地域におけるコミュニティタクシーの定着を後押ししたと思われる。

経費面においては各ルートで年間 1,000 万円程度の費用に対し、運賃収入は 200～300 万円、公費補填が残りの 700～800 万円程度となっており、事業継続には運行経費の 2、3 割程度の利用が見込まれることが求められるようである。

◆所感

小平市の取り組みから得られた主な知見は以下のとおりである。

まず、地域公共交通に対する交通ニーズは区域によって大きく異なり、単一の交通方式では十分に対応し得ないという点が確認された。特に、地域内での短距離移動を求める地域と、立川駅や国立駅等の主要駅へのアクセスを重視する地域とでは、適合する交通手段が根本的に異なる。このような「移動の向き」の違いを適切に把握することが、交通方式選定の前提となる。

次に、交通方式の検討・導入・運行においては、地域主体の参画が不可欠であり、運行後の利用促進や周知活動に地域の自治会、商店会等が主体的に関与することが、事業の継続性を大きく左右することが示された。行政が制度面を整えるだけでは十分ではなく、住民が当該交通手段を「自らの交通」として認識し、共に支える意識を醸成できるかが、事業成功の要諦である。

また、地域の実情に応じた複数の交通方式を積極的に検討し、挑戦的に実証実験を重ねている点が特筆される。特に B 地域におけるコミュニティタクシーの不成立やデマンド型交通の試行結果についても、課題を明確に整理し、次なる検討へとつなげている姿勢は、行政組織としては容易ではない取り組みであり、失敗を恐れない柔軟かつ実証的な施策展開として注目すべきである。

これらの知見は、立川市において地域交通の在り方を検討する上でも有益な示唆を与えるものであり、とりわけ、地域ごとの移動特性の把握、適切な交通方式の選択、住民協働による利用促進、そして実証を通じた不断の改善と検証の重要性を示している。