

# 市川市コミュニティバスに係る提言書

平成 19 年 3 月

市川市コミュニティバス評価委員会



## はじめに

市川市内には、既存のバス停や鉄道駅などから遠い交通不便地域が少なからずありますが、道路が狭い、坂がある、また、利用者が少ない等の理由で、バスを通すことのできない地域があります。

市は、高齢社会での公共交通機関が果たす役割は、ますます重要になっていくと考え、住宅地と公共公益施設、医療施設、商店街、鉄道駅やバス停などを結び、交通不便地域を解消するコミュニティバスの運行を検討し、市内で相対的にバスサービスの水準が低い北東部と南部で、平成 17 年 10 月より社会実験を実施しています。

この実験中に、利用者へのアンケートや、バス停間の利用の仕方を調査して、平成 18 年 7 月にルートや便数などを見直した結果、利用者が増加し、運行開始からこれまでに約 44 万人の方が利用されています。

しかしながら、平成 18 年度の運行に必要な経費は約 1 億円であるのに対して、運賃収入は約 4 千万円、年間で約 6 千万円の赤字（税金投入）になると予測されており、実験の継続や本格導入、あるいは実験の取り止めについて検討することが必要となりました。

本評価委員会は、本市におけるコミュニティバスの位置づけ、実験運行の継続・本格実施の考え方、継続する場合に検証すべき内容などについて、議論を重ねてきた内容を取りまとめたものです。

この提言書が、コミュニティバス及び公共交通施策に反映され、安全・快適に移動できるまちづくりに役立つことを願います。

平成 19 年 3 月

市川市コミュニティバス評価委員会  
委員長 歌代 素克

# 北東部ルート

- ・リハビリパークを基点とした循環ルート
- ・動物園と現代産業科学館の往復ルート

一乗車大人 **150** 円  
 小学生以下 **100** 円  
 後払い

循環右回り	
循環左回り	
往復ルート	



## 現代産業科学館・メディアパーク・ニッカルトプラザ



# 南部ルート

- ・浦安市川市民病院と妙典駅の往復ルート
- ・浦安市川市民病院と現代産業科学館、メティアパークの延伸ルート

前払い  
一乗車  
小学生以上  
**100円**

現代産業科学館・メティアパーク・ニコルンプラザ



北総ルートとの  
乗り継ぎ拠点  
R総武線下総中山駅

延伸ルート



## 【 目 次 】

I. 提言書	1
--------	---

II. 評価委員会での検討内容	2
-----------------	---

1. 市川市におけるコミュニティバスの位置づけ	2
2. コミュニティバス実験運行の継続	4
3. 実験運行の継続期間中に検証すべき内容	6
(1) 料金水準の見直し	6
(2) 運行ルート・ダイヤの見直し	8
(3) 利用促進策の展開	9
(4) 市民協働への取り組み	11
4. 継続・本格実施に向けた判断指標について	14
(1) コミュニティバスの導入効果	14
(2) 財政補填率について	18

# I. 提言書

## 1. 市川市におけるコミュニティバスの位置づけ

- 市民の日常生活の足を確保するために、コミュニティバスを非常に大切な施策として位置づけます。

## 2. コミュニティバス実験運行の継続

- コミュニティバスの利用状況や利用者の声を聞くと、即座に中止することは考えにくく、平成 19 年度も実験運行を継続し、更なる利用の増進と赤字額の縮減について研究することを提言します。

## 3. 実験運行の継続期間中に検証すべき内容

### (1) 料金水準の見直し

- 料金を 150 円～200 円に値上げして、利用動向を把握することを提案します。

### (2) 運行ルート・運行ダイヤの見直し

- 北東部の往復ルートについて、北側の公共交通不便地区に対してルートを延伸したり、運行ダイヤを変更して、需要の存在を検証することを提案します。

### (3) 利用促進策の展開

- コミュニティバス利用を促進する多様な取り組みを展開することを提案します。

### (4) 市民協働への取り組み

- コミュニティバスを市民の足としていくために、市民協働の取り組みを進めていくことを提案します。

## 4. 継続・本格実施に向けた判断指標について

### (1) コミュニティバスの導入効果

- 市民の日常生活の足を確保し、主に移動の所要時間を短縮する効果などがあると考えられます。

### (2) 財政補填率について

- 財政補填率の目標を持つことが必要です。

## Ⅱ. 評価委員会での検討内容

### 1. 市川市におけるコミュニティバスの位置づけ

■ 市民の日常生活の足を確保するために、コミュニティバスを非常に大切な施策として位置づけます。

- ・ コミュニティバスは、「公共交通がない、または不便な地区」に対してバスサービスを提供しますが、多くの利用者が見込めないために事業採算性が確保できず、全国の先進事例を見ても税金を投入するケースが殆どとなっています。
- ・ 本評価委員会では、最初に『特定の地区（一部の市民）を対象として、税金を投入したバスを運行することは、市民相互の公平性を保てるのか』について検討を進め、以下のような議論をしました。

- 地元の人たちがコミュニティバスで公民館等を利用できれば、高齢社会を迎えた今、財政は厳しいが地域の人のためになるという機運が生まれる。
- 全体的なことを考えて、今まで出られなかった人が外出できるようになったらよい。
- どうしても利用したいという人がいるので、その意見をなるべく取れるようにするべきである。
- 市民相互の公平性という観点ではなく、公共交通がない、または不便な地域を対象として日常生活の足を確保すべき時代になってきた。税金で負担してもいいよというムードに持っていきたい。

- ・ この内容を検討するために、コミュニティバス利用者、ルート沿道市民、ルート沿道以外の市民に対してアンケート調査を実施することとしました。

#### アンケート調査

区 分	実施時期	対 象
コミバス利用者 アンケート調査	H.18.11.15 (水)	配布数：832 通
	H.18.11.19 (日)	回収数：322 通 (回収率 38.7%)
ルート沿道市民 アンケート調査	11.20：郵送発送	配布数：1,003 通、有効配布数：995 通
	12.05：郵送回収	回収数：334 通 (回収率 33.6%)
ルート沿道以外市 民アンケート調査	11.20：郵送発送	配布数：1,000 通、有効配布数：985 通
	12.05：郵送回収	回収数：304 通 (回収率 30.9%)
合 計	—	配布数：2,835 通、有効配布数：2,812 通 回収数：960 通 (回収率 34.1%)

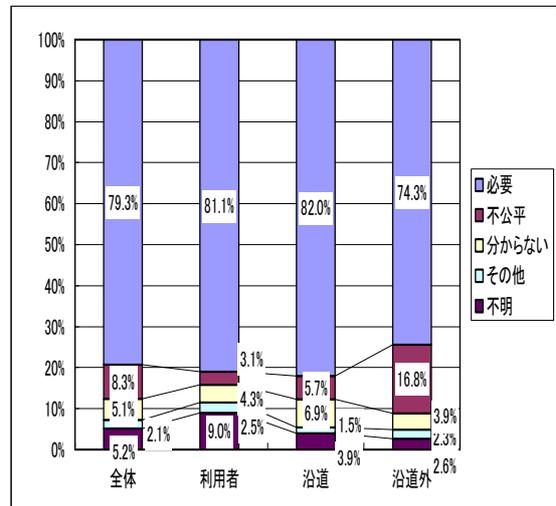
- アンケートの結果を以下に示します。

- 「公共交通がない、または不便な地区において市民の足を確保するには必要である」が全体では79%で、沿道外居住者でも74%と高く、「一部の地区を対象とすることは不公平である」が全体で8%と低い。
- 「税金を投入してもよい」が全体で46%、「利用者の料金で賄うべきである」が全体で32%と、税金投入を支持されている。

- このような結果を踏まえ、『市民の日常生活の足を確保するために、コミュニティバスは非常に大切な役割を果たす施策』として位置づけ、市民の理解を得られる範囲で税金投入をして維持していくものとしました。

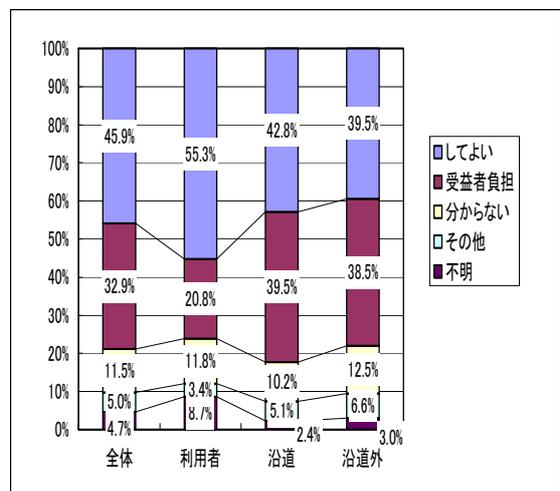
【交通空白・不便地区を対象としてコミュニティバスを運行することについて】

問4		全体数	全体	利用者	沿道	沿道外
交通空白・不便地区	1 公共交通がない、または不便な地区において市民の足を確保するには必要である	761	79.3%	81.1%	82.0%	74.3%
	2 一部の地区を対象とすることは不公平である	80	8.3%	3.1%	5.7%	16.8%
	3 分からない	49	5.1%	4.3%	6.9%	3.9%
	4 その他( )	20	2.1%	2.5%	1.5%	2.3%
	不明	50	5.2%	9.0%	3.9%	2.6%
計		960	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



【運賃収入の赤字への税金投入について】

問5		全体数	全体	利用者	沿道	沿道外
税金投入について	1 税金を投入してもよい	441	45.9%	55.3%	42.8%	39.5%
	2 利用者の料金で賄うべきである	316	32.9%	20.8%	39.5%	38.5%
	3 分からない	110	11.5%	11.8%	10.2%	12.5%
	4 その他( )	48	5.0%	3.4%	5.1%	6.6%
	不明	45	4.7%	8.7%	2.4%	3.0%
計		960	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



## 2. コミュニティバス実験運行の継続

■ コミュニティバスの利用状況や利用者の声を聞くと、即座に中止することは考えにくく、平成19年度も実験運行を継続し、更なる利用の増進と赤字額の縮減について研究することを提言します。

- ・ 現在の実験運行は平成19年3月末までの予定ですが、これをどのように考えるかが最も大きな検討課題でした。
- ・ 本評価委員会では、当初より『高齢社会における市民の生活の足を確保していくためには、利用者を増やし、事業採算性を向上させながら、コミュニティバスを継続すべきである』という基本的な考え方で議論を進めました。

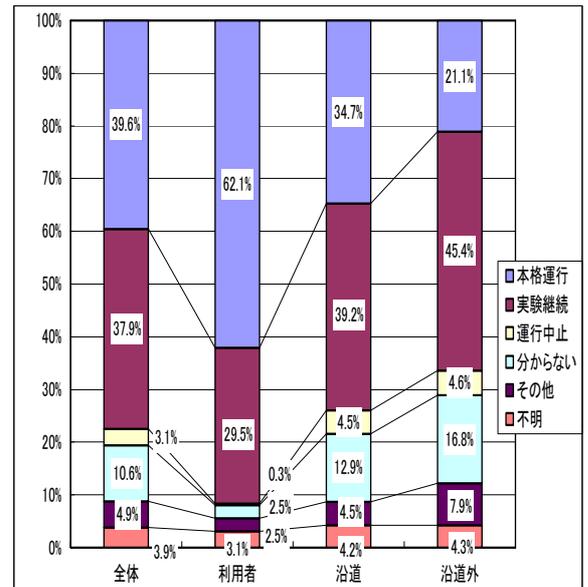
- 実際に北東部ルートに乗ってみたが、利用者は続けて欲しいと考えている。
- 赤字だからだめではなく、高齢社会を支える公共交通施策として続けるべきである。
- 利用者は少ないし、利用しない人や若い方からしてみれば反対だと思う。
- 市内の迎米地域で利用促進の回覧や聞き取りをしてみたが、必要という声がある。
- 利用者が増えないとバスに乗れなくなると、利用者自身が感じてもらう事が大事である。
- 何とか利用者を増やして継続していく方法を考えていきたい。
- 我々としては継続していきたい。適正料金にしてできるだけお客を増やし、なんとか育てていきたい。

- ・ “今後、コミュニティバスの取り扱いをどのようにすべきか” という趣旨をアンケートに組み込んで調査を実施した結果は、以下のようになりました。

- 全体では、「本格運行すべきである」が40%、「実験運行として継続すべきである」が38%で、「運行を取り止めるべきである」は3%と非常に低い。
- 利用者は「本格運行すべきである」が62%と高く、沿道及び沿道外居住者は「本格運行」よりも「実験継続」の方が上回っている。

コミュニティバスの今後について

問13		全体数	全体	利用者	沿道	沿道外
コミュニティバスの今後について	1 本格運行すべきである	380	39.6%	62.1%	34.7%	21.1%
	2 実験運行として継続すべきである	364	37.9%	29.5%	39.2%	45.4%
	3 運行を取り止めるべきである	30	3.1%	0.3%	4.5%	4.6%
	4 分からない	102	10.6%	2.5%	12.9%	16.8%
	5 その他( )	47	4.9%	2.5%	4.5%	7.9%
	不明	37	3.9%	3.1%	4.2%	4.3%
計		960	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



- アンケート結果を踏まえて、以下のような議論をしました。

- 実験運行なので、なるべく続けるべきである。
- なぜ実験を始めるときに取り止めの条件を打ち出さなかったのか。当初から市は赤字覚悟で始めているのだから、市は続けるべきである。
- 沿道外地域ではコミュニティバスを知らない人が大半であり、私自身、見たことも乗ったこともない。地域の人には皆反対だと言っている。南部はある程度乗っているが、北東部は無駄だと思う。
- 運行を継続すべきだとは思いますが、今の運行計画のままでは意味がない。改善して、利用者を高める方法を考えるべきである。
- アンケートの中で、これだけの自由意見はすごい。960通のうち、450通くらいが意見を出している。住民がこれだけ関心を持っているということであり、アンケートを実施した効果はあったと思う。

- 本評価委員会では、運行中止の意見は非常に少なく、本格運行及び実験継続を望む意見が多いこと、コミュニティバスに対する市民の関心が非常に高いことなどにより、平成19年度も実験運行を継続しながら、利用促進及び事業採算性向上に向けた取り組みを進めていくことを提言します。

### 3. 実験運行の継続期間中に検証すべき内容

- ・ 『事業採算性の改善』、『利用促進策の展開』、『市民との協働体制の可能性』を検証していきます。

#### (1) 料金水準の見直し

■ 料金を 150 円～200 円に値上げして、利用動向を把握することを提案します。

- ・ 現在、北東部ルートは1乗車 150 円、南部ルートは1乗車 100 円で、平成 18 年度の運行に必要な経費は約 1 億円ですが、運賃収入は約 4 千万円で、年間で約 6 千万円の赤字（税金投入）になると予測されています。
- ・ また、同じ距離を路線バスで移動すると 160 円～350 円で、コミュニティバスと路線バスの間に料金の差があり、平成 17 年 11 月のアンケート調査では、「継続運行のためには値上げしてもやむを得ない」が 56%となっていました。
- ・ 本評価委員会では、『同じ距離を移動するのに、市民相互でバス料金が違うことが適切なのか』ということも含めて、以下のような議論をしました。

- 路線バスと同じでよいと思う。
- 利用している人は 200 円までなら利用するというアンケート結果が出ていたはずである。
- 北東部では、市川大野駅から大町まで 200 円くらいなので、コミュニティバスも 200 円くらいが妥当ではないか。
- コミュニティバスは路線バスが走れないところまで来てくれるというメリットがあるのだから、路線バスと同じ料金でよいと思うが、150 円で実験をしているのに本格運行では 200 円だといったら抵抗はあると思う。
- 路線バスが通れないところを通るのだから、それだけで恩恵があるので、同じほうがよい。
- 料金を値上げしたら利用者が少なくなり、それで中止になったというのでは問題であるので、慎重に検討しないといけない。
- 市の考えはどのくらいの赤字が許容できるのかが問題であって、それに近づけるためには料金を上げていくしかない。
- 継続的に運行していくには、値上げもやむを得ない。
- 200 円まで上げて、利用者を増やす努力をすると同時に広告収入も考えていきたい。

## II. 評価委員会での検討内容

- ・ 3つの市民層を対象としたアンケート調査では、以下のようになっています。

### 【料金の値上げについて】

- 全体では、料金の値上げを「よくない」が43%で、「よい」の32%を上回っており、この傾向は、利用者の方が顕著で「よくない」53%、「よい」20%となっています。
- 一方、コミュニティバスの利用機会の少ない沿道外居住者では「よくない」33%、「よい」41%と、値上げを認める傾向にあります。

- ・ コミュニティバス利用者へのアンケート調査より、料金を値上げした場合の概略的な予測を以下に示しますが、南部ルートで100円を150円に値上げするパターンのみ“増収”、他のパターンでは“減収”になると予測されます。

### コミュニティバスの料金値上げと利用者の料金収入の概略的な予測

※) 利用者の回答割合で試算。利用割合は「不明」を除く。

ケース		北東部ルート (現在 150 円)	南部ルート (現在 100 円)
ケース 1	150 円		■利用割合 77%×150 円 =116 円となり、現在よりも“ <u>増収</u> ”になる
ケース 2	200 円	■利用割合 57%×200 円 =114 円となり、現在よりも“ <u>減収</u> ”になる	■利用割合 37%×200 円 =74 円 となり、現在よりも“ <u>減収</u> ”になる
ケース 3	路線バスと同様 (対キロ運賃)	■利用割合 44%×250 円 =110 円となり、現在よりも“ <u>減収</u> ”になる	■利用割合 33%×250 円 =83 円 となり、現在よりも“ <u>減収</u> ”になる

- ・ この結果を踏まえて、以下のような議論をしました。

- 来年度やるのなら、料金やダイヤなどの運行計画を考えていくしかない。南部は150円にしてもよいと思う。
- 今の交通事情を考えれば北東部、南部とも200円は取れると思う。

- ・ コミュニティバスを継続運行するには、事業採算性の向上が必要なので、料金を150円～200円に値上げして、利用動向を把握していくことを提案します。

## (2) 運行ルート・ダイヤの見直し

■ 北東部の往復ルートについて、北側の公共交通不便地区に対してルートを延伸したり、運行ダイヤを変更して、需要の存在を検証することを提案します。

- ・ 本市のコミュニティバスは、次の視点でルートを組んできました。(⇒ 15 頁参照)

視点①：民間のバス事業は事業採算性を確保することが前提であり、多くの需要が見込める通勤目的に主に対応するように、駅を中心として放射状にバス路線を設定している。このため、公共公益施設や病院などに対しては、バス路線がない、または乗り継ぎをしないとまらない状況になっている。

視点②：コミュニティバスは、市民の生活の足を確保することを目的とし、公共公益施設や病院などにアクセスできることを目標とした。北東部では病院を経由する環状部分を持ったルート、南部では市街地相互や病院などを結ぶルートとし、両ルートを乗り継げるように設定した。

視点③：路線バスに比較して料金が割安になっているコミュニティバスは、民間バス事業を圧迫しないように、ルートを競合させないこと（駅に乗り入れないこと）が一般的に求められる。

- ・ 平成 18 年 7 月の見直し（運行本数の増加、船橋法典駅への乗り入れ、循環方法の変更）では、投資効果を上回る利用増となっていますが、北東部の北側地域ではルート延伸の要望があります。

- 大町の自治会からルート変更を要望していたが、却下されてしまい、地域の方からは是非導入をと言われている。
- 大町の市営団地までコミュニティバスを回せというのは無理がある。
- 福祉バスで走らせるのなら、市全体を回らないと不公平である。
- 北東部の往復ルートは 2 時間に 1 本では利用されない。循環ルートを半周として往復ルートの運行本数を増やせばよい。総武線沿線に目的が向いているので、その方が乗客も増えると思う。
- 北東部において利用価値を高めるためには駅に行くことである。
- 現在、南部ルートは駅の近くまで行っているなので、そのような形でよい。

- ・ 本評価委員会では上記の議論を踏まえ、地元の要望を再度確認しながら、ルートを延伸したり、運行ダイヤを変更して、需要の存在を検証することを提案します。

### (3) 利用促進策の展開

■ コミュニティバス利用を促進する多様な取り組みを展開することを提案します。

- ・ 本評価委員会では『コミュニティバスを継続運行していくには、利用促進を図っていくことが不可欠である』という考え方により、当初から多くの意見が出されました。

#### 【利用者増加の必要性について】

- なるべく利用者を増やす事が必要である。
- せっかく税金を使っているのだから、利用促進を考えるのが一番である。

#### 【コミュニティバスの周知について】

- コミュニティバスへの関心が少ないのが大きな問題である。
- 市民主導でやっていった方がよい。市民にもっとコミュニティバスを浸透していかないといけない。
- 元々利用しない人は乗らない。必要とする人に働きかける必要がある。
- アンケートのようなものを今後も配れたらよいと思う。
- 住民からは、実験かどうか分からないという声がある。
- 利用者が少なかったら実験が終了してしまう、といった周知が必要である。
- バスの車内に、市の公共交通施策の考え方、実験運行であること、収支状況などを伝えるポスターなどを掲載するとよい。

#### 【利用促進に向けて】

##### (乗り継ぎ券)

- 既存路線バスとの乗り継ぎ券ができれば非常に便利である。

##### (回数券)

- 回数券を売ればよい。
- 実験中なので回数券までと言う話にはならない。

##### (バスダイヤ)

- 利用促進のためには時刻表の工夫などをすべきである。
- 北東部、大柏出張所の路線バスは毎正時ごとの時刻表になっている。継続するならば、そのようにした方がわかりやすい。
- 浦安のおさんぽバスは時刻表が毎正時一定時刻で組まれており、そのようになれば使いやすいのではないかと思う。

(バス車両)

➤ バス車両の工夫など、人々に興味を持たせるようなバスを考えるべきである。

- ・ このため、周知活動の実施、各種乗車券の発行、ダイヤの工夫、バス車両の工夫などを展開することを提案します。

利用促進に向けて取り組む方策（案）

区 分	内 容
1. 周知活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報、テレビ、ラジオでの定期的なお知らせ</li> <li>・ 町内や高齢者の組織に対するお知らせなど</li> </ul> ※) 実験運行であり、利用者が少なければ中止されるものであることを伝える。
2. 各種乗車券の発行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 回数券、乗継券、定期券などの発行</li> </ul>
3. ダイヤの工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 毎正時で一定時刻でのダイヤへの切り替え</li> </ul>
4. バス車両の工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人々に興味を持たせるような車両デザインの検討</li> </ul>

## (4) 市民協働への取り組み

■ コミュニティバスを市民の足としていくために、市民協働の取り組みを進めていくことを提案します。

- ・ コミュニティバスを継続運行するには、『市民の足を確保するためには、自らが参画していく』という意識のもと、市民の協働が必要となります。
- ・ 本評価委員会では、“市川市の実情を考えると難しい面があるのではないか”といった意見も出されましたが、具体的な方策についても提案されました。

### 【市民協働について】

- 利用しなくても税金負担で協力するという考え方が必要であると思う。
- 地域住民の協働意識を醸成するのは大変である。今の実験をアピールするのが前提である。

### 【地域の動向について】

- 「市川市東北部交通不便地区の交通問題を考える会」では、コミュニティバスにおける柏井町の地域の動きに関する要望を出している。
- 柏井町 1～4 丁目、船橋の自治会、若宮の連名でバスを通そうという市民団体があると聞いた。今後は地元の意見を聞かなければいけない。
- どの地域のニーズが高いかを把握すべきである。地域が盛り上がるような方法を考えるべきである。そのためには利用したい人に直接聞いたほうが良い。

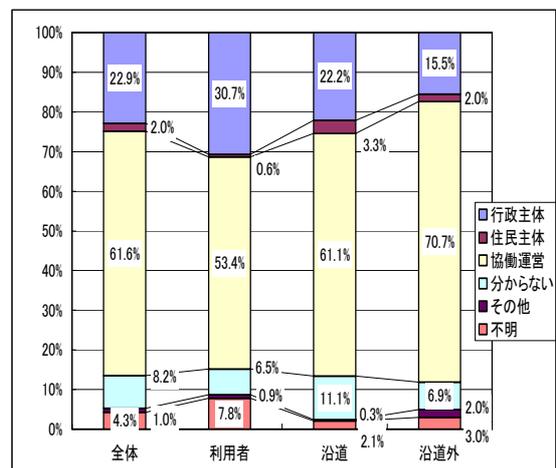
### 【具体的な方策について】

- NPOの1%制度を利用して、バスの通っている地域の人が協賛すべきである。

- ・ アンケート調査では、「地元の住民、行政、バス会社の協働による運営」が全体では62%で最も高く、利用者53%、沿道居住者61%であるのに対し、沿道外居住者は71%と高くなっています。

## コミュニティバスの運営体制

問11		全体数	全体	利用者	沿道	沿道外
コミュニティバスの運営体制	1 これまでのように行政が主体となった運営	220	22.9%	30.7%	22.2%	15.5%
	2 地元の住民が主体となった運営	19	2.0%	0.6%	3.3%	2.0%
	3 地元の住民、行政、バス会社の協働による運営	591	61.6%	53.4%	61.1%	70.7%
	4 分からない	79	8.2%	6.5%	11.1%	6.9%
	5 その他( )	10	1.0%	0.9%	0.3%	2.0%
	不明	41	4.3%	7.8%	2.1%	3.0%
	計	960	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



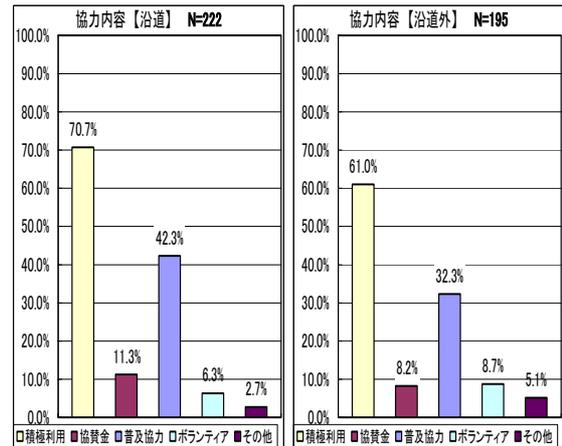
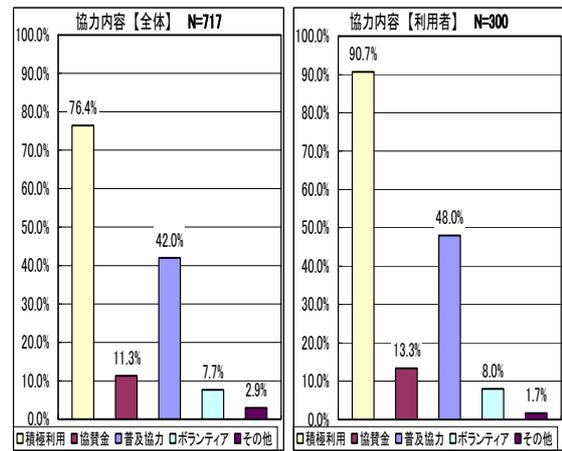
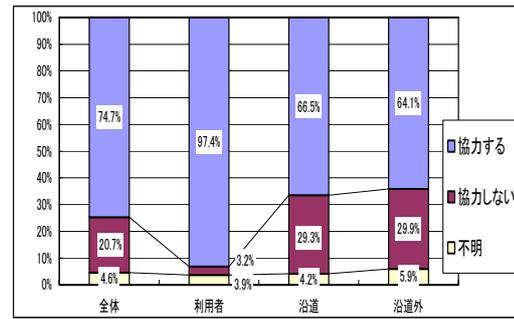
## Ⅱ. 評価委員会での検討内容

- ・ コミュニティバスの運行に「協力できる」が全体では 75%で、特に利用者では 97%と高く、協力できる内容としては、「コミュニティバスを積極的に利用」が 76%と最も高く、次いで「コミュニティバスの普及」42%、「協賛金制度」11%となっています。(⇒ 13 頁・問 12 (1) のグラフ参照)
- ・ このため、前項の利用促進策と併せて、市民協働の体制を整えていくことが大切です。
- ・ 「協賛金制度に協力したい」と回答した人のうち、許容金額は「3,000 円未満」が全体で 69%と最も多くなっていますので、これらの回答を考慮しながら庁内で検討していくことが適切と考えられます。(⇒ 13 頁・問 12 (2) のグラフ参照)
- ・ また、本市では、全国に先駆けて平成 17 年度より市民が選ぶ『市民活動団体支援制度』（1%支援制度）を導入していることから、市民自らが事業主体となってコミュニティバスの立ち上げや運営を行う場合に、同制度の活用を検討していくことを提案します。

## II. 評価委員会での検討内容

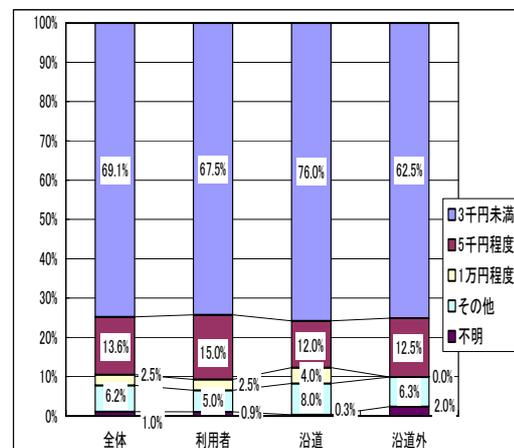
問12(1)		全体数	全体	利用者	沿道	沿道外
運行への協力	1 協力する	717	74.7%	97.4%	66.5%	64.1%
	2 協力しない	199	20.7%	3.2%	29.3%	29.9%
	不明	44	4.6%	3.9%	4.2%	5.9%
計		960	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
協力内容※	a コミュニティバスを積極的に利用することで協力したい	548	76.4%	90.7%	70.7%	61.0%
	b 協賛金制度があれば、協力したい	81	11.3%	13.3%	11.3%	8.2%
	c コミュニティバスの普及に協力したい(知人への紹介など)	301	42.0%	48.0%	42.3%	32.3%
	d ボランティア活動に協力したい(イベント企画、一日車掌など)	55	7.7%	8.0%	6.3%	8.7%
	e その他( )	21	2.9%	1.7%	2.7%	5.1%
	計	717	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※ 運行へ「協力する(717人)」と回答した人による複数回答



問12(2)		全体数	全体	利用者	沿道	沿道外
協賛金の許容金額	1 3,000円未満	56	69.1%	67.5%	76.0%	62.5%
	2 5,000円程度	11	13.6%	15.0%	12.0%	12.5%
	3 1万円程度	2	2.5%	2.5%	4.0%	0.0%
	4 その他( )	5	6.2%	5.0%	8.0%	6.3%
	不明	7	8.6%	10.0%	0.0%	18.8%
計		81	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※問12(1)で「協賛金制度があれば、協力したい」と回答した人



## 4. 継続・本格実施に向けた判断指標について

### (1) コミュニティバスの導入効果

■ 市民の日常生活の足を確保し、主に移動の所要時間を短縮する効果などがあると考えられます。

- ・ 本評価委員会では、“コミュニティバスの運行による社会的な効果を算出するのは難しいが、試算して証明することも必要である” という意見が出されました。

#### 【導入効果の算出について】

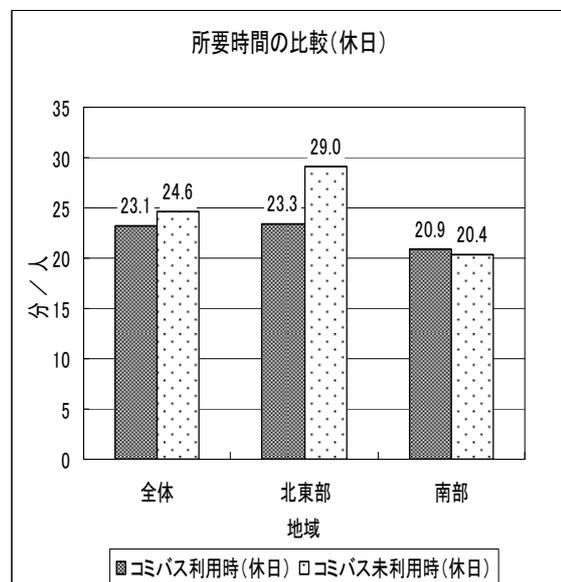
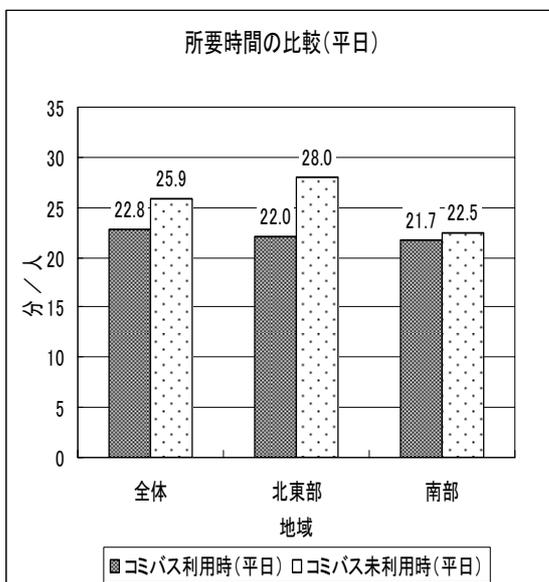
- 社会的な効果を証明することも必要である。
  - 社会的効果を数字で示すのは難しいが、試算できるのなら賛成である。
- ・ コミュニティバス利用者アンケートにより、バスを利用することで所要時間がどのように変化したかを把握しました。

#### 【所要時間の変化（分／人・回）】

- 平日の全体では 25.9 分から 22.8 分と 3.1 分短縮、休日の全体では 24.6 分から 23.1 分と 1.5 分短縮。
- 北東部の短縮時間は平日 6.0 分と休日 5.7 分、南部は 0.9 分と▲0.5 分で、北東部での短縮効果が高い。

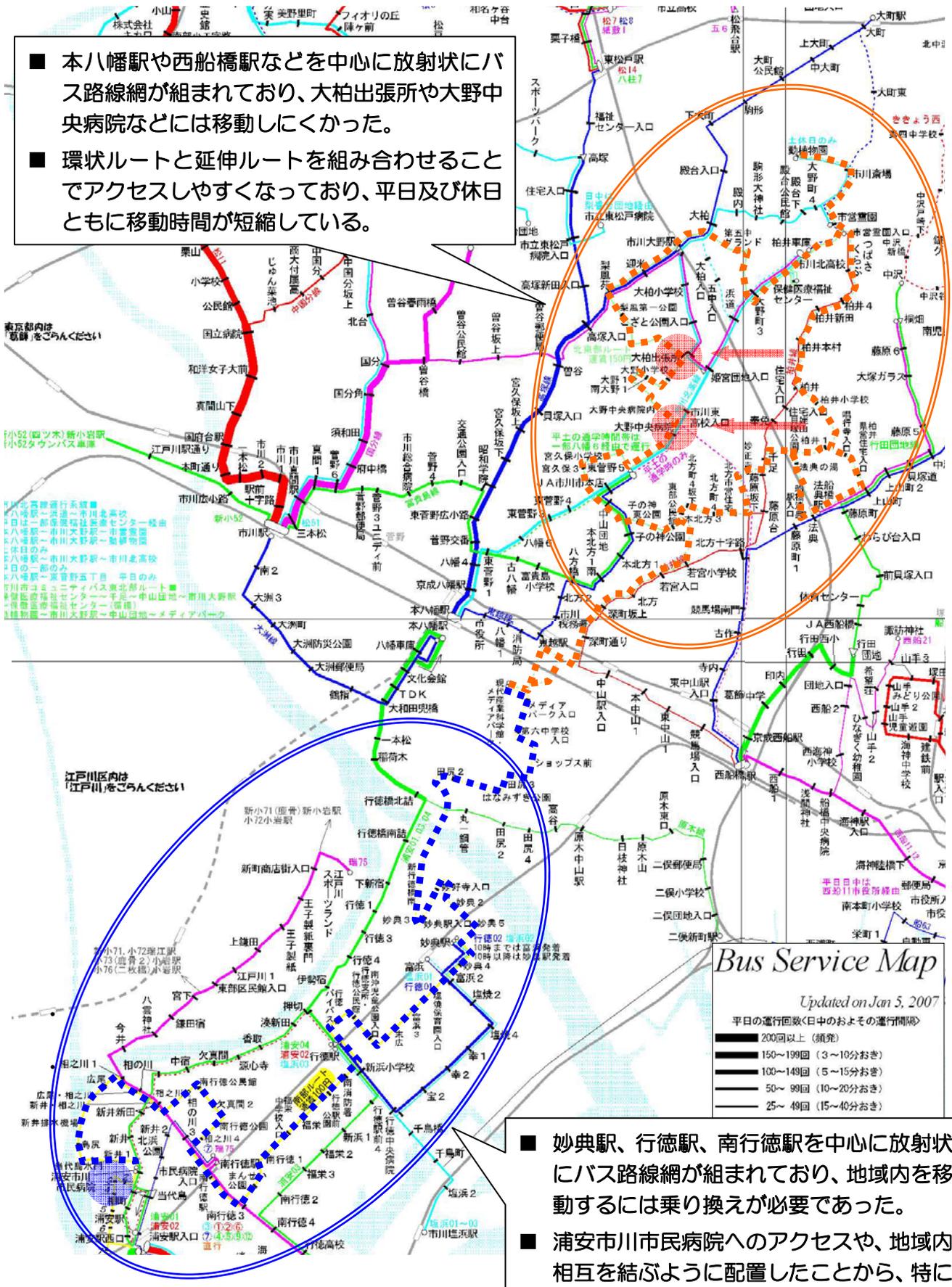
#### コミュニティバス利用による所要時間の変化（分／人・回）

	平 日			休 日		
	全体	北東部	南部	全体	北東部	南部
コミバス未利用時（従来）	25.9	28.0	22.5	24.6	29.0	20.4
コミバス利用時	22.8	22.0	21.7	23.1	23.3	20.9
短縮時間	3.1	6.0	0.9	1.5	5.7	▲0.5



【参考：コミュニティバスの路線配置と時間短縮効果の概要】

- 本八幡駅や西船橋駅などを中心に放射状にバス路線網が組まれており、大柏出張所や大野中央病院などには移動しにくかった。
- 環状ルートと延伸ルートを組み合わせることでアクセスしやすくなっており、平日及び休日ともに移動時間が短縮している。



**Bus Service Map**

Updated on Jan 5, 2007

平日の運行回数<日中のおよその運行間隔>

- 200回以上 (頻発)
- 150~199回 (3~10分おき)
- 100~149回 (5~15分おき)
- 50~99回 (10~20分おき)
- 25~49回 (15~40分おき)

- 妙典駅、行徳駅、南行徳駅を中心に放射状にバス路線網が組まれており、地域内を移動するには乗り換えが必要であった。
- 浦安市川市民病院へのアクセスや、地域内相互を結ぶように配置したことから、特に平日での移動時間が短縮されている。

ベース図：Bus Service Map より。

## Ⅱ. 評価委員会での検討内容

- ・ また、コミュニティバス利用者アンケートにより、バスを利用することで新たに増えた外出回数と消費金額を以下のように把握しました。

### 【1ヶ月間で増えた外出回数（回／人・月）】

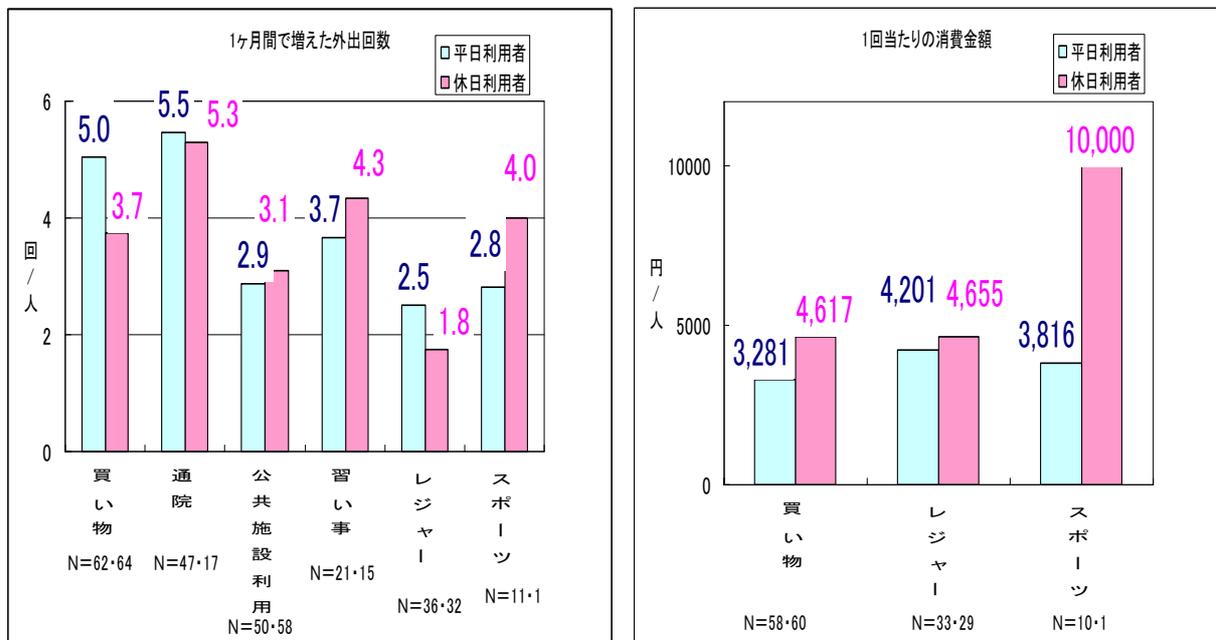
- 買い物で平日利用者 5.0 回と休日利用者 3.7 回、通院で 5.5 回と 5.3 回、公共施設利用で 2.9 回と 3.1 回、習い事で 3.7 回と 4.3 回、レジャーで 2.5 回と 1.8 回、スポーツで 2.8 回と 4.0 回。

### 【1回当たりの消費金額（円／人・回）】

- 買い物で平日利用者 3,281 円と休日利用者 4,617 円、レジャーで 4,201 円と 4,655 円、スポーツで 3,816 円と 10,000 円。

※) 上記の回数と金額は、それぞれの回答者数での加重平均値。

## コミュニティバス利用により新たに増えた外出回数と消費金額



- ・ 新たに増えた外出回数と消費金額に関する意見は以下の通りでした。

### 【外出回数と消費金額のアンケート結果について】

- 経済効果を算出するのは甘いものではない。時間短縮効果も自転車で行った方が環境に優しい。経済効果で結論を出すことはないと思う。
- 経済効果に関しては、税金を投入してもよいかどうかでアンケートを回答していると思うので、経済効果があるかという考え方にも問題がある。
- 全市的に見た場合、マイナスになった最寄りの店舗もあるはずであり、プラス面とマイナス面の両方を確認しなければ、経済効果を把握することはできない。
- 経済効果は消費金額だけでなく、混雑緩和等もあると思う。

## Ⅱ. 評価委員会での検討内容

- ・ アンケート調査とOD調査により「(1) 利用者の移動時間短縮効果」と「(2) 混雑緩和による自動車での移動短縮効果」を、新たな外出回数と消費金額により「(3) 新たな経済活動による市税の増収効果」を検討しました。
- ・ (2)は“道路の交通量に比較して自動車からの転換台数が少なく”、(3)は“経済効果のマイナス面の評価ができない”ために試算が困難でしたが、(1)は試算することができました。

【参考】：「(1) 利用者の移動時間短縮効果」で、年間 2,500 万円程度の導入効果があると試算されました。

- ・ また、コミュニティバス利用者調査より、自転車からの転換台数を求めると、平日及び休日ともに約 280 台となり、駅周辺の自転車問題を改善し、都市景観を向上させる効果があることが分かりました。
- ・ 公共公益施設や病院などの施設への移動手段を確保することで所要時間が短縮されること、外出回数の増加や新たな消費活動を促すこと、放置自転車の抑制により駅周辺の都市景観が向上することなどの施策効果や、効果の試算結果を参考にしながら、庁内における本格導入への判断指標や税金投入額の検討資料として活用していくことを提案します。

## (2) 財政補填率について

### ■ 財政補填率の目標を持つことが必要です。

- 平成 18 年 7 月に見直した運行計画で通年運行した場合に必要な運行経費（ランニングコスト）は約 1 億円ですが、運賃収入は約 4 千万円、年間で約 6 千万円の赤字（税金投入）で、財政補填率は約 60%になると予測されます。

#### 【参考：現在の運行計画（\*）で通年運行した場合の補填率】

		A	B	C	D	E	F	G
		年間 運行経費 (千円)	年間 収入予測 (千円)	赤字予測 A-B (千円)	補填率 C/A (%)	年間 利用者予測 (人/年)	1日当り 利用者予測 (人/日)	1便当り 利用者予測 (人/便)
北東部	IC+RC	37,883	13,764	24,119	63.7	108,381	297	10.2
	RC	32,123		18,359	57.2			
南部	IC+RC	76,653	28,146	48,507	63.3	281,461	771	14.8
	RC	69,218		41,072	59.3			
合計	IC+RC	114,536	41,910	72,626	63.4	389,842	1,068	13.2
	RC	101,341		59,431	58.6			

\*）平成 18 年 7 月にルートや便数を見直した運行計画。

※）IC=イニシャルコスト（車両・バス停減価償却費など）

RC=ランニングコスト（人件費、燃料費、車両修繕費、保険料、その他経費）

- 本評価委員会では、当初、財政補填のあり方について以下のように議論しました。

#### 【税金投入について】

- どのくらいの赤字が限度になるのか知る事が必要である。
- 6 千万円の赤字をそのまま背負うのはよくない。
- 私たちのやることは、6 千万円の赤字をなるべく少なくすることを考えるしかない。

#### 【収益性の向上について】

- 広告収入等を考えるべきである。

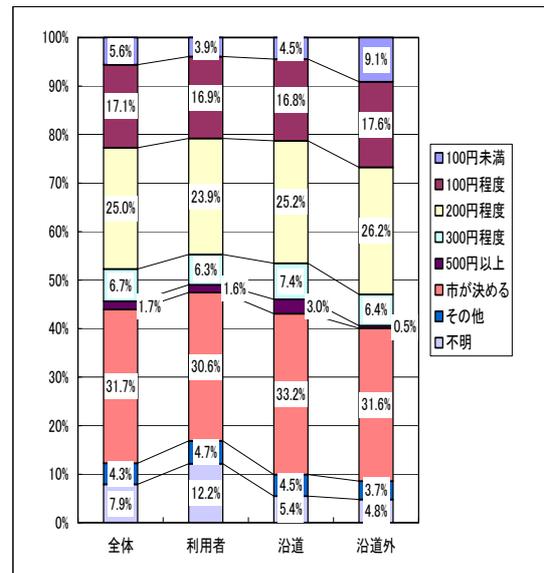
- ・ 3つの市民層を対象としたアンケート調査では、以下のようになっています。

**【税金投入について】**

- 「税金を投入してもよい」とした方（46%）を対象とした場合、「市全体の財政バランスの問題なので、市が判断すべきである」が全体では32%、「200円程度」25%、「100円程度」17%、「300円程度」7%、「100円未満」6%。
- 「100円未満」から「500円以上」と回答した人の加重平均は176円。

**市民1人あたりの年間負担額について**

問6		全体数	全体	利用者	沿道	沿道外
年間負担額について	1 100円未満	36	5.6%	3.9%	4.5%	9.1%
	2 100円程度	110	17.1%	16.9%	16.8%	17.6%
	3 200円程度	161	25.0%	23.9%	25.2%	26.2%
	4 300円程度	43	6.7%	6.3%	7.4%	6.4%
	5 500円以上	11	1.7%	1.6%	3.0%	0.5%
	6 市全体の財政バランスの問題なので、市が判断すべきである	204	31.7%	30.6%	33.2%	31.6%
	7 その他( )	28	4.3%	4.7%	4.5%	3.7%
	不明	51	7.9%	12.2%	5.4%	4.8%
計		644	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



※問5で「利用者の料金で賄うべきである」と回答した人を除く

- ・ アンケート結果を踏まえて、評価委員会では次のような議論をしました。

**【経費に占める財政補填率について】**

- ランニングコストで見た場合に、市の財政補填率を3割以内にしてほしい。
- 利用者料金収入とのバランスを考えると、市の財政補填率は少なくとも5割以下にしてほしい。
- 前向きに経費を少なくすることを考えるべきである。
- 今後、実験を継続しながら財政補填率の目標を持つようにしていけばよい。

- ・ 以上より、コミュニティバス運行による効果や、運行継続に向けて適切な採算性の試算を行い、財政補填率の目標を持つことを提案します。