

平成18年10月26日

コミュニティバス評価委員 各位

第2回 コミュニティバス評価委員会の開催について

清秋の候、皆様ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。また日頃より道路交通行政にご理解、ご協力を賜り御礼申し上げます。

さて先日開催しました「第1回コミュニティバス評価委員会」におきましては、委員会の設立趣旨をご理解いただくとともに委員各位より活発なご発言をいただき、とても有意義な会議となったものと考えております。

なお、下記のとおり開催する第2回の評価委員会では、会議設立の本筋であるコミュニティバスの評価への議論に入っておりますので、前回に増しまして活発なご議論をお願いするとともに、委員各位におかれましては、公私ともにご多忙のことと思われまますがご参集いただきますよう重ねてお願いいたします。

記

1. 日時 平成18年11月1日(水) 午後6時より2時間程度を予定
2. 場所 市川市役所 本庁舎3階 第6委員会室

当日は第一回委員会「資料2」を引き続き利用しますので、ご持参ください。
第1回評価委員会の会議録を同封させていただきますのでご査収ください。

市担当：市川市道路交通部 交通計画課

あずまや よねさき
東谷・米崎 047-334-1453(直通)

コンサルタント：株式会社 国際開発コンサルタンツ

交通計画グループ

おさもと せき
尾座元・関 03-3555-1711

第1回 コミュニティバス評価委員会 議事録(案)

日時 平成18年10月21日(土)

14:00~16:30

場所 市川教育会館 4階 第2会議室

出席者(順不同・敬称略)

【評価委員】

歌代 素克(自治会連合協議会)

林 正幸(自治会連合協議会)

江間 實(自治会連合協議会)

篠田 實(自治会連合協議会)

石渡 彰(自治会連合協議会)

相川 恒平(商店会連合会)

南雲 勝利(商工会議所)

近藤 静正(商工会議所)

(欠席者)

熊川 芳男(自治会連合協議会)

稲垣 操(商店会連合会)

【アドバイザー】

坂本 邦宏(埼玉大学大学院 工学博士)

【事務局】

市川市道路交通部交通計画課

【コーディネーター】

株式会社国際開発コンサルタンツ

議事次第

1. 開会（交通計画課長）
 2. 部長挨拶（道路交通部長）
 3. 委員紹介（交通計画課長）
 4. 委員長選出
 5. 議事（コーディネーター）
 - (1) 評価委員会設置の目的とスケジュール
 - (2) 市川市コミュニティバスの取り組み経緯
 - (3) フォローアップ調査の結果と計画課題
 - (4) 本委員会での主な検討テーマ
 - (5) 平成18年度・実態調査の内容
 - (6) その他（次回日程調整）
 6. 議論の総括（アドバイザー）
 7. その他
 8. 閉会
-

議事内容

1. 開会

交通計画課長より

2. 部長挨拶

道路交通部長より

市川市では平成17年10月より大柏及び行徳・南行徳の両地区においてコミュニティバスの社会実験を行っている。この実験は地域性の異なる2地区において市川市にコミュニティバス施策が必要なかを検証するために開始した。実験は17年3月末までとなっていたが、アンケート等からルート変更や増便といった要望が多かったことから、平成18年度末まで実験を継続することとなった。平成18年7月より運行計画の見直しを行った結果、利用者の増加につながっている。しかし、事業を行うに当たり多くの財政補填がなされており、本格運行や実験の継続・取りやめといったことに向けての判断を行うための諸条件を整理することが必要となっている。

平成19年度以降の市の方針が決定していない中で、当委員会においてご自由

にご議論いただきたい。最終的には、市への提言としてまとめていただきたく、アドバイザーとして埼玉大学の坂本邦宏様、コーディネーターとしてコンサルタントの方にも協力をお願いしている。これまでの社会実験の評価等も踏まえ、本市のコミュニティバスのあり方について評価していただきたい。

3．委員紹介

交通計画課長より、委員の紹介

交通計画課長より、アドバイザー及びコーディネーターの紹介

4．委員長選出

石渡委員より、歌代委員を委員長に推薦との声

・歌代委員が委員長に選出された。

5．議事・質疑応答

コーディネーターより資料説明

(1) 評価委員会設置の目的とスケジュールについて

【歌代委員】

予算の関係から 1/18 までに結論を出すとあるが、アンケート調査結果を基に議論した方が良いのではないか。

【コーディネーター】

アンケート項目については、今回提案するテーマについて議論していただき、利用者に聞いてみないと分からない事をアンケートで聞き、その結果を再度議論しようと考えている。

【近藤委員】

アンケートの内容によって知りたいことは違ってくる。回収率は 30%程度と考えている。委員のメンバーは自治会の関係者が多いので、コミュニティバスを利用していない人がどのような考えをしているのか、実態が分からないので聞いて欲しい。来年の 1 月までにできるのか。

【コーディネーター】

本日の議論を踏まえ、次回（第 2 回）に具体的なアンケート調査票を提示させていただきたいので、なるべく早く第 2 回委員会を開催したいと考えている。

【近藤委員】

1月で予算は間に合うのか。

【事務局】

1/18 は予算提出の最終期限である。議論が来年度にずれ込むことはやむを得ないと考えている。

【近藤委員】

事務的にやればできないことはないが、本当に沿道の方や利用者がコミュニティバスに関して理解できるかが問題であると思う。

【歌代委員】

実際にアンケートの回収は難しい。イベント等を利用して配布するといった努力が必要である。

【コーディネーター】

現在は郵送回収で考えている。回収できない人は利用しない人なので、それらの意見を取り入れるためには自治会を通じて完全配布回収するのがベストである。しかし、今回は時間が限られているので、11月中に速やかにアンケートを行おうと考えている。

【歌代委員】

厳しいスケジュールではあるが、やってみるしかない。

【江間委員】

コミュニティバス利用者にも郵送アンケートを行ってはどうか。

【コーディネーター】

沿道住民を含め、利用者にもアンケートを行っていく。

【林委員】

利用しない人は興味がないので、継続しようとしても判断することが難しいのではないかと。

【コーディネーター】

本委員会で議論されたことを踏まえ、継続する条件等もアンケートの項目に取り入れていく予定である。

(2) 市川市コミュニティバスの取り組み経緯について

【資料2より】

・平成15年度～平成17年度にかけて、コミュニティバスに関する調査を実施。

- ・平成 17 年度より運行開始、フォローアップ調査の実施。
- ・平成 18 年度に運行計画の変更、運行経費の財政補填率が 70% から 58% に低下。

(3) フォローアップ調査の結果と計画課題について

【資料 2 より】

(フォローアップ調査結果について)

- ・利用していない人でも大半が「運行方法が改善されれば利用する」と回答。
- ・コミュニティバスに関する税金の投入意思がある割合は 72%。
- ・高齢者の外出支援や公共施設の利便性の向上に効果あり。
- ・CO2 削減効果、放置自転車対策についても検証。
- ・改善希望は「運行本数」と「運行ルート」が併せて半数以上を占める。
- ・利用料金値上げに関する許容は 56%。
- ・支払ってもよいと考えられる最大の料金は 200 円が 50%。
- ・駅までのアクセスを希望。

(計画課題について)

・事業採算性の問題

運行計画の変更により財政補填率は低下したものの、税金により運行経費を補填している状況は変わらない。

・利用者の料金格差

コミュニティバスは現在 100 ~ 150 円だが、同じ目的地へ行くために民間バスを利用すると 200 ~ 350 円の料金がかかる。

・運行体制の確立の必要性

「市民協働」や「協賛制度」の可能性の検討ができないか。

・社会的意義の把握の必要性

CO2 削減効果や放置自転車対策といった観点の他にも評価項目が考えられるか。

【林委員】

前回の住民アンケートはいつ、どの程度の規模で行われたのか。

【コーディネーター】

平成 17 年 11 月にコミュニティバスの沿道住民 4,000 人を対象に行った。

【事務局】

(補足) 運営体制等は議会でも取り上げられている。今後社会実験の中で協賛金制度についても検討していきたいと考えている。

【歌代委員】

今回考えているアンケート調査は前回からさらに一步進んだ調査になるのか。

【コーディネーター】

その通りである。

【近藤委員】

これ以上赤字が続くと実験の中止という意向はあるのか。

【事務局】

これだけ利用者がある中で、赤字という理由でやめることは考えにくい。社会的意義といった効果の検証も必要だと考えている。

【林委員】

資料 2 の 28 ページと 31 ページを見ると北東部の運行経費に差があるのはどうしてか。

【事務局】

17 年度は半年分の実績であり、18 年度は 1 ヶ月の実績を基にした年間予測値である。18 年度の増額分は、運行体制変更による増便や乗務員の増員等による。

【事務局】

始発を早めて終発を遅くしたことにより、乗務員の人件費が増えた結果となっている。

【歌代委員】

結果として赤字率は減ったのか。

【事務局】

運行計画の変更により赤字率は減った。運行経費は増えたが利用者も増えたためである。18 年度の数値はあくまでも予測値であるので、詳しい結果は今後報告させていただきたい。

(4) 本委員会での主な検討テーマについて

テーマ 1 : 市川市コミュニティバスをどのように評価するか

テーマ 2 : 市民相互の料金格差 (不公平) をどのようにすべきか

テーマ 3 : 継続的に運行していくには、どのような取り組み (利用促進、運

営体制)が望ましいか

テーマ4：社会的意義(効果)を把握する方法をどのように考えるか

テーマ5：社会実験の継続、本格導入するための条件は。また、取り止める
場合の判断はどのようにするか

テーマ6：導入を取り止める場合に、代替交通はあるのか

資料2の15ページ最下段「下回る」を「上回る」に訂正

【歌代委員】

本日このテーマを議論するのか。

【コーディネーター】

アンケート調査項目を決定するためにも、議論していただきたい。

【歌代委員】

本日このテーマを議論することは難しい。検討テーマは次回の宿題とさせていただきます。市民協働といったことも、市川の地域性から考えると難しい。

【コーディネーター】

地域の感覚等、私達は分からないので、そのようなことも含め自治会と商工業者の皆様に議論していただきたい。

【歌代委員】

この実験をどのような位置づけとして考えているのか。

【事務局】

このまま中止することは難しい。

【歌代委員】

どの程度までの赤字を許容しているのか。

【事務局】

具体的な金額は申し上げることはできないが、社会的意義の計測を行い、委員の皆様の意見を伺って判断していきたい。

【篠田委員】

今までコミュニティバスに乗ったことがなかったので昨日南部ルートに乗ってみた。距離が長く、道も狭い。本格導入に向けてとあるが、実験運行の契機が分からないので議論のしようがない。

【事務局】

以前から議会でコミュニティバスの必要性が議論されていた。実験は、地域の特性を考慮して北東部と南部が選定された。協議会についてはバス事業者や道路管理者等の実務レベルで行っていた。住民の意向については、議会で取り上げられているということで、住民の声が反映されたものだと考えている。

運行委託事業者の選定はプロポーザル形式で行い、結果として地元バス事業者の運行となった。バス車両は、現在借りている状況にある。運行ルートは、既存の民間バスに配慮する形で既存バスルートを避けて設置している。コミュニティバスを起点から終点まで通して乗られる方は少ない。時間的に余裕のない方は別の交通手段を利用している。結果としてくねくねしたルートとなっている。

本格導入についても、あくまでも「本格導入してはどうか」という問いかけを行っているにすぎない。

【事務局】

協議会は6回程度行った。協議内容は、ルートの選定や新たな運行計画の提案等である。運行形態は、民間バス事業者をプロポーザルによって選定し運賃収入を除いた運行経費を市の税金で負担している。コミュニティバスの運行ルートが長くなるのはやむを得ないと考えている。本格導入に向けては、高齢化社会が進む中で、公共交通は重要であり、導入地域や他の交通手段等も含めて検討していきたいと考えている。

【歌代委員】

浦安のおさんぽバスは調べてあるのか。浦安は市があまり広くなく、距離が短いので利用しやすい。

【事務局】

浦安のおさんぽバスは、片道6kmで1日80便であり、市川市は北東部が14.7km、南部が11.1kmである。

1kmあたりの運行経費は
市川市では北東部が209円、南部が328円となっている。

【歌代委員】

北東部より南部のほうが経費が高いのか。

【事務局】

北東部では乗務員に嘱託社員を、南部では正社員を採用していることで人件費に差があるためである。

【歌代委員】

浦安市は本格導入をしているのではないか。

【事務局】

形式上は実験継続運行となっている。

【歌代委員】

南部地区は危険箇所があるので、バスの車体を小さくしたらどうか。

【事務局】

乗客の積み残しを考慮しているため、通常のバスを使用している。

【近藤委員】

今回はこのテーマで議論していくことになると思うが、アンケート等で工期が遅れた場合、テーマ5、6の議論はどうするのか。

【コーディネーター】

テーマ4までで結構である。

【林委員】

大柏地区では、大町の自治会はルート変更を要望していたが却下されてしまい、地域の方から是非導入をといわれている。一方で、市川大野周辺では空バスをみて税金の無駄遣いだといわれている。両極端のことをいわれて非常に困っている。

【事務局】

市でも同じような状況に置かれていることは事実である。委員の皆様からは、市民代表として忌憚のない意見をいただきたい。

【近藤委員】

テーマ1の（そもそも、交通サービスが低い場所であることを前提に居住しているので、それらの地域に財源を投入したコミュニティバスを運行することは不合理である）という表現について訂正をいただきたい。大野周辺は、元々交通の不便なところであるので、理解していただきたい。

【コーディネーター】

一般論として、交通が不便な地域に新しく居住した人の考え方として記載していた。表現については訂正したい。

【事務局】

一方で、昔はバスが走っていたが、廃止になってしまったのでまた走らせて欲しいという声もある。

【相川委員】

国道 14 号は、直通路線バスが廃止されてしまったが、以前は京成バスの独占状態にあり、手を上げれば何処でも乗れた。子供の頃は目的などなく、バスに乗りたいたから乗っていた。現在は国府台や八幡など、他の地域にも導入の要望はある。民間バス事業者は、赤字路線を廃止せずにプール制でやるなど、行政側から要望してみてもどうか。

【南雲委員】

コミュニティバスを運行している自治体はほかにもあるのか。

【コーディネーター】

資料 2 の 36 ページにある武蔵野市のムーバスはコミュニティバスのさきがけとなった事例である。道が狭く、放置自転車がなかった地域に 100 円運賃で 5 km のルートにより成功した。現在 4 ルートあり、ランニングコストでの収支率は 100% に近く、収益性が非常に高い。

千葉県内にも事例があり、国からの補助も出ているが、規格が一律的であるため成功している事例はほとんどない。

【南雲委員】

アンケートで他都市の事例を紹介できないか。

【コーディネーター】

ランニングコストを賄えるほどの収益性があるのは全国でもムーバスだけである。野田市のように、実験を行っていたが収支が悪化し福祉バスに切り替えるといった事例もある。市川市においては、赤字補填率が低下したものの、運行経費を運賃収入のみで賄うことはできないことは実験ですでに分かっている。ルート変更や増便等の計画は平成 17 年度にすでに行っている。そのため、本委員会では平成 19 年度では実験を続ける意義を議論していただきたいと考えている。醍醐バスや横浜市の事例のようには行かないまでも、市川市において沿道住民や商工会がコミュニティバスを支えていこうとする素地はあるのか、市民協働の可能性のあるのかを議論することにより、運行継続の判断をすることができると考えている。

【近藤委員】

そのためにどのようにしたらいいのかを議論するのだと思う。

(5) 平成 18 年度・実態調査の内容について

- ・時間の都合により、次回の委員会で再度議論する。

(6) 次回の日程について

- ・第 2 回評価委員会は 11/1 (水) 18 : 00 ~ 20 : 00 とする。
- ・場所は市役所本庁舎の委員会室を予定 (詳細は別途連絡)

6 . 議論の総括

アドバイザーより

林委員のご発言のように、コミュニティバスの評価において両極端の意見を抱きながら本委員会に臨んでいることが印象的である。そのため、アンケート結果も含め、定性的な意見だけではなく、科学的な根拠によってより多くの人々が納得できるような提言となるように議論していくことが望ましい。

市川市だけでなく、民間バス事業者の都合で交通空白地区が問題となっていることは全国各地でも見受けられる。本委員会を資料 2 の 4 ページの検討体制の中にしっかりと位置づけていただくことをお願いしたい。また、委員の皆様には、市の基本的なスタンスは資料 2 の 3 ページのように 5 つの視点から成り立っていることを常に考えていただければよいと思う。次回もより具体的な議論ができることを期待したい。

【歌代委員】

当委員会は相当な責任があると感じている。

平成 18 年度市川市コミュニティバス見直し検討調査

【第 2 回評価委員会・議事次第】

日 時：平成 1 8 年 1 1 月 1 日（水） 午後 6 時より

場 所：市川市役所 本庁舎 3 階 第 6 委員会室

1 . 開 会

2 . 報告・確認事項

(1) 第 1 回評価委員会議事録について

3 . 議 事

(1) 主な検討テーマについて

(2) アンケート調査について

(3) その他（次回日程調整）

4 . 議論の総括

5 . その他

6 . 閉 会

資料 1 : 市川市コミュニティバス評価委員会名簿

資料 2 : 第 1 回評価委員会資料

資料 3 : 平成 1 6 年度調査概要報告書

資料 4 : 平成 1 7 年度調査概要報告書

資料 5 : アンケート調査について

資料 6 - 1 : アンケート調査票・コミバス利用者

資料 6 - 2 : アンケート調査票・ルート沿道居住者

資料 6 - 3 : アンケート調査票・ルート沿道以外全市

【資料 1 ~ 4】
第 1 回委員会
にて配布済

【資料 5 ~ 6】
第 2 回委員会
にて配布

市川市コミュニティバス評価委員会委員名簿

	氏名	推薦母体	備考
1	歌代 素克	自治会連合協議会推薦(沿道自治会)	委員
2	林 正幸	自治会連合協議会推薦(沿道自治会)	委員
3	熊川 芳男	自治会連合協議会推薦(沿道自治会)	委員
4	江間 實	自治会連合協議会推薦(沿道自治会)	委員
5	篠田 實	自治会連合協議会推薦(沿道自治会)	委員
6	石渡 彰	自治会連合協議会推薦(沿道外自治会)	委員
7	相川 恒平	商店会連合会推薦	委員
8	稲垣 操	商店会連合会推薦	委員
9	南雲 勝利	商工会議所推薦	委員
10	近藤 静正	商工会議所推薦	委員
11	坂本 邦宏	埼玉大学大学院工学博士	アドバイザー

事務局:市川市道路交通部交通計画課
コーディネーター:(株)国際開発コンサルタンツ

平成 18 年度市川市コミュニティバス見直し検討調査

【第 2 回評価委員会 / アンケート調査について】

平成 18 年 11 月 1 日 (水) 18:00 ~ 市川市役所 本庁舎 3 階 第 6 委員会室

1. アンケート調査の対象

- ・ コミュニティバス社会実験の利用状況、運行計画の評価、運営体制について調査するため、「1. コミュニティバス利用者」、「2. 社会実験運行ルート沿いの市民」、「3. ルート以外の市民」を対象とした 3 つのアンケートを同時に実施します。

【1. コミュニティバス利用者用】・・・北東部と南部のコミュニティバス利用者を対象、平日 1 日、休日 1 日で 1,000 人を目標。乗車した方に調査票を直接配布、郵送回収。

【2. 社会実験運行ルート沿道居住者用】・・・北東部と南部のルート沿いの居住者の中から無作為に抽出した 1,000 人 (15 歳以上) を対象。配布・回収ともに郵送方式。

注)【1. コミュニティバス利用者用】のアンケート調査を先に実施。後日、自宅に【2. 社会実験運行ルート沿道居住者用】が郵送されてきた場合には、【1.】のみを回答、【2.】には回答不要。

【3. 社会実験運行ルート以外の全市居住者用】・・・2 つのルート沿い以外の市民より無作為に抽出した 1,000 人 (15 歳以上) を対象。配布・回収ともに郵送方式。

2. アンケート調査の組み立て

- ・ A 3 中折り、A 4 で 4 頁分のアンケートです。
- ・ 3 つのアンケートは、1 頁目が個々に内容が異なり、2 頁 ~ 4 頁は共通の内容とされています。(具体内容は、別途の「調査票」を参照下さい。)

1 頁目 (表面)	2 頁目 (中綴じ面)	3 頁目 (中綴じ面)	4 頁目 (裏面)
<p>1. コミバス利用者 コミバス利用に関する内容(頻度、代替交通手段、所要時間と運賃)と、外出頻度の変化と消費金額を確認。</p> <p>2. ルート沿道居住者 コミバス利用に関する内容(頻度、代替交通手段) 外出頻度の変化、利用していない市民の今後の利用意向を確認。</p> <p>3. ルート以外市民 コミバスの周地・利用の状況、施策の評価と要望を確認。</p>	<p>3 種類とも共通 評価委員会での議論のベースとなる内容を確認。 基礎的な情報を提供しながら回答する形式を採用。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策の評価 ・ 事業採算性の評価 ・ 路線バスとの料金格差 ・ コミバスの料金の考え方 ・ 間接的効果(便益)に相当する財源の投入 		<p>(3 頁より継続)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運営体制 ・ 運行に対する協力意向 ・ 協賛金制度 <p>回答者の属性</p>

3. 間接的効果（便益）を算定するための仕組み

- ・ 便益として、「 利用者の移動のしやすさ」、「 混雑緩和による自動車での移動短縮効果」、「 駅前放置自転車減少に伴う管理費削減効果」、「 医療費の削減効果」、「 新たな市民活動に伴う増収効果」、「 その他の便益」を想定します。
- ・ このうち、試算が困難な と、 を除き、アンケート調査及びOD調査で必要な内容を把握するものとします。

間接的費用（便益）の考え方

費用 C：税金の 投入額	>	間接的効果（便益） B：ベネフィットの総和（ ~ ）
	or	
	<	
	利用者の移動しやすさ（時間短縮）効果 移動短縮時間〔(従来の移動所要時間) (コミバス利用時の移動所要時間)〕×国民平均の時間コスト = 移動時間の短縮による便益	
	混雑緩和による自動車での移動短縮効果 コミュニティバスルートにおける走行速度の改善〔(現在の走行速度) (コミバス導入時の走行速度)〕×国民平均の時間コスト = 移動時間の短縮による便益	
	駅前放置自転車減少に伴う管理費削減効果 放置自転車の転換台数×1台当りの管理コスト	
	医療費の削減効果 寝たきり老人の減少数（*）×1人当たりコスト *）予測は困難。	
新たな市民活動に伴う増収効果 コミュニティバスを契機とした新たな市民活動（主に消費金額）×1人当りの税金増収額		
その他の便益（貨幣価値に換算可能なもの）		

アンケート調査とOD調査との対応

効果測定項目	細項目	1.利用 者	2.沿道 住民	3.沿道 以外	OD 調査
基礎情報	利用頻度			-	-
	従前の交通手段			-	-
	平均移動距離	-	-	-	
利用者の移動しやすさ	従来の移動所要時間		-	-	-
	コミバス利用時の移動所要時間		-	-	-
混雑緩和による自動車での移動短縮効果	コミュニティバス導入時の走行速度	-	-	-	
	コミュニティバスを導入しない時の走行速度	-	-	-	
駅前放置自転車減少に伴う管理費削減効果	放置自転車の転換台数		-	-	-
医療費の削減効果	-	-	-	-	-
新たな市民活動に伴う増収効果	新たな市民活動量			-	-
	店舗での消費金額		-	-	-

市川市コミュニティバスに関するアンケート調査

【 1 . コミュニティバス利用者用 (北東部) 】

問 1 . 最初に “ コミュニティバスの利用と代替交通手段 ” について、お聞きします。

(1) どの程度利用していますか。平日と休日に区分して、1 つだけ をつけて下さい。

平日は? (月～金)	1 . ほぼ毎日	2 . 週に 2 ～ 4 回	3 . 週に 1 回	4 . 月に 2 ～ 3 回
	5 . 月に 1 回	6 . 雨天時のみ利用	7 . 平日は利用していない	
休日は? (土・日)	1 . 月に 6 回以上	2 . 月に 4 ～ 5 回	3 . 月に 2 ～ 3 回	
	4 . 月に 1 回	5 . 雨天時のみ利用	6 . 休日は利用していない	

(2) コミュニティバスが運行していない場合に利用する交通手段を、主なもの 1 つだけ をつけ、バイク・原付、自転車を利用する場合には駐輪場所を記入して下さい。

平日は? (月～金)	1 . 電車 2 . 路線バス 3 . タクシー 4 . 車を自分で運転 5 . 車で送迎 6 . <u>バイク・原付</u> 7 . 自転車 8 . 徒歩 9 . 平日は利用していない バイク・原付、自転車の駐輪場所は? a . 駅周辺の駐輪場 (駅の名称 :) b . 駅周辺以外
休日は? (土・日)	1 . 電車 2 . 路線バス 3 . タクシー 4 . 車を自分で運転 5 . 車で送迎 6 . <u>バイク・原付</u> 7 . 自転車 8 . 徒歩 9 . 休日は利用していない バイク・原付、自転車の駐輪場所は? a . 駅周辺の駐輪場 (駅の名称 :) b . 駅周辺以外

問 2 . 自宅から主な目的地までの所要時間と運賃を記入して下さい。(コミュニティバスを利用しない場合の運賃は、電車、路線バス、タクシーを利用する場合のみで結構です。)

平日は? (月～金)	1 . 平日に利用している	2 . 平日は利用していない
	コミュニティバスを利用した場合は? (所要時間 : 分、運賃 円)	" を利用しない場合は? (所要時間 : 分、運賃 円)
休日は? (土・日)	1 . 休日に利用している	2 . 休日は利用していない
	コミュニティバスを利用した場合は? (所要時間 : 分、運賃 円)	" を利用しない場合は? (所要時間 : 分、運賃 円)

問 3 . “ コミュニティバス利用による外出の変化 ” についてお聞きします。

市川市内において以下に示す活動内容の外出頻度は増えましたか。「 1 . はい 」 の場合には、1 ヶ月間で増えた回数と、消費金額などをご記入下さい。

市川市内での活動内容	外出頻度は増えた?		1 ヶ月間で増えた回数	消費金額など
買物は?	1 . はい ● 2 . いいえ	「 1 . はい 」 場合には、右にお進み下さい	約 (回)	1 回当たりの買物・飲食の金額 (約 円)
通院は?	1 . はい ● 2 . いいえ		約 (回)	
公共施設利用は?	1 . はい ● 2 . いいえ		約 (回)	
習い事は?	1 . はい ● 2 . いいえ		約 (回)	1 ヶ月の月謝 (約 円)
レジャーは?	1 . はい ● 2 . いいえ		約 (回)	() 人で、1 回当たりの全体の消費金額 (約 円)
スポーツは?	1 . はい ● 2 . いいえ		約 (回)	() 人で、1 回当たりの全体の消費金額 (約 円)
その他【具体的に】 ()	1 . はい ● 2 . いいえ		約 (回)	() 人で、1 回当たりの全体の消費金額 (約 円)

問 4 . コミュニティバスが “ 特定の地域や住民を対象とするサービスであること ” についてどのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 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
- 2 . 特定の地域や住民を対象とするサービスであることは不公平である
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

《以下の内容を参考にして、問 5 にお答え下さい。》

コミュニティバスは、一般的に市街地密度が低い公共交通の空白・不便地区に導入されるため、全国の導入事例の殆どが赤字になっているのね。



本市では、今年の 7 月に運行計画の見直しを行った結果、利用者が増加しましたが、北東部と南部を併せて年間約 6 千万円の赤字となっています。利用者 1 人当たりの運行経費は 275 円 ~ 340 円かかっており、市はその半分以上を負担しています。

問 5 . コミュニティバスの事業採算性をどのように評価することがよいとお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . 運行経費と料金収入を比較した事業採算性で評価すべきである
- 2 . 運行経費と料金収入を比較した事業採算性だけで評価すべきではない
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

《以下の内容を参考にして、問 6 , 問 7 にお答え下さい。》

コミュニティバスの料金は、全国的な導入事例を参照しながら、北東部は 150 円、南部では 100 円としました。



同じ距離を路線バスで移動する場合には、160 円 ~ 350 円の料金となっており、コミュニティバスと路線バスの利用者の間に格差があります。昨年 11 月に実施した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」と回答した方が 56% となっています。

問 6 . “ 料金の格差 ” についてどのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . 公共交通の空白・不便地区なので格差があってもよい
- 2 . コミュニティバスと路線バスの利用者の間に格差があるべきではない
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

問 7 . コミュニティバスの料金を路線バス並みの料金とすることについて、どのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . よいと思う
- 2 . よくないと思う
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

《以下の内容を参考にして、問 8 ~ 問 11 にお答え下さい。》

市川市コミュニティバスは、平成 17 年 10 月に実験運行を開始してから、約 30 万人の方に利用して頂きました。平成 18 年度の運行経費は約 1 億円が必要ですが、利用者料金による収入額は約 4 千万円で、年間で約 6 千万円の赤字になると予測されています。



コミュニティバスを運行していくには、以下のように、『コミュニティバスを運行することで得られる間接的効果(便益)への財源補填』と『地元住民や商工業者との協働体制によるバックアップ』が必要ではないかと考えられます。

全体の運行経費
約 1 億円

バス 1 台・1 km 当たりの運行経費は、千葉県内の民間平均で 520 円程度です。本市では 210 円~330 円で、これ以上低くするのは困難な状況です。

利用者料金による収入額
約 4 千万円

平成 17 年度調査を踏まえて、今年の 7 月にルートの見直しと増便を実施した結果、利用者数は増加しましたが、更に利用を促進することが求められます。

コミュニティバスを運行することで得られる間接的効果(便益)への財源補填

道路の混雑緩和などの間接的効果(便益)には、市の財源を補填することも可能であると考えられます。

地元住民や商工業者との協働体制によるバックアップ

地元住民や商工業者との協働体制によってバックアップしていく取り組みが考えられます。

京都市伏見区醍醐地域では、地下鉄開通に伴う市バス路線の廃止に伴って、『醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会』が発足し、約 2 年半の活動を通じてコミュニティバスを導入しました。単なる移動手段ではなく、様々な市民活動の架け橋となり、地域全体の福利を考えればプラスになるとの考え方を広めながら、市民・地元企業のサポーター制度(協賛金など)を取り入れて、財源を確保する取り組みを実施しています。



横浜市では、西区のハマちゃんバスの実験を通じて、市民(商工業者を含む)、行政、バス会社との新たな枠組みを検討しています。



問 8 . “コミュニティバスを運行することで得られる間接的効果(便益)” に相当する財源を投入することをどのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . 市の財源を投入してよい 2 . 市の財源を投入する必要はない
3 . 分からない 4 . その他 ()

市川市コミュニティバスに関するアンケート調査 【 2 . 社会実験運行ルート沿道居住者用 】

問 1 . コミュニティバスを利用していますか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . 利用している 【 問 2 へお進み下さい】
2 . 利用していない 【 問 3 へお進み下さい】

問 2 . “ コミュニティバスを利用している方 ” にお聞きします。

(1) どの程度利用していますか。平日と休日に区分して、1 つだけ をつけて下さい。

平日は? (月～金)	1 . ほぼ毎日	2 . 週に 2 ～ 4 回	3 . 週に 1 回	4 . 月に 2 ～ 3 回
	5 . 月に 1 回	6 . 雨天時のみ利用	7 . 平日は利用していない	
休日は? (土・日)	1 . 月に 6 回以上	2 . 月に 4 ～ 5 回	3 . 月に 2 ～ 3 回	
	4 . 月に 1 回	5 . 雨天時のみ利用	6 . 休日は利用していない	

(2) コミュニティバスが運行していなければ、どのような交通手段を利用しますか。
1 つだけ をつけて下さい。

平日は? (月～金)	1 . 電車	2 . 路線バス	3 . タクシー	4 . 車を自分で運転
	5 . 車で送迎	6 . バイク・原付	7 . 自転車	8 . 徒歩
休日は? (土・日)	1 . 電車	2 . 路線バス	3 . タクシー	4 . 車を自分で運転
	5 . 車で送迎	6 . バイク・原付	7 . 自転車	8 . 徒歩

(3) コミュニティバスの運行によって、あなたの外出頻度はどのように変化しましたか。
1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . 増えた (1 ヶ月で 回程度) 2 . 変わらない

【 “ コミュニティバスを利用している方 ” は、問 4 へお進み下さい】

問 3 . “ コミュニティバスを利用していない方 ” にお聞きします。

(1) コミュニティバスの運行をご存知でしたか。どちらかに をつけて下さい。

- 1 . 知っていた 2 . 知らなかった

(2) 今後、コミュニティバスを利用しますか。「 1 . 利用する 」と回答された方は、(利用頻度) と (現在の交通手段) についてお答え下さい。

- 1 . 利用する 2 . 利用しない 【 問 4 へお進み下さい】

(利用頻度は? 1 つだけ をつけて下さい。)

平日は? (月～金)	1 . ほぼ毎日	2 . 週に 2 ～ 4 回	3 . 週に 1 回	4 . 月に 2 ～ 3 回
	5 . 月に 1 回	6 . 雨天時のみ利用	7 . 平日は利用しない	
休日は? (土・日)	1 . 月に 6 回以上	2 . 月に 4 ～ 5 回	3 . 月に 2 ～ 3 回	
	4 . 月に 1 回	5 . 雨天時のみ利用	6 . 休日は利用しない	

(現在の交通手段は? 1 つだけ をつけて下さい。)

平日は? (月～金)	1 . 電車	2 . 路線バス	3 . タクシー	4 . 車を自分で運転
	5 . 車で送迎	6 . バイク・原付	7 . 自転車	8 . 徒歩
休日は? (土・日)	1 . 電車	2 . 路線バス	3 . タクシー	4 . 車を自分で運転
	5 . 車で送迎	6 . バイク・原付	7 . 自転車	8 . 徒歩

問 4 . コミュニティバスが “ 特定の地域や住民を対象とするサービスであること ” についてどのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 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
- 2 . 特定の地域や住民を対象とするサービスであることは不公平である
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

《以下の内容を参考にして、問 5 にお答え下さい。》

コミュニティバスは、一般的に市街地密度が低い公共交通の空白・不便地区に導入されるため、全国の導入事例の殆どが赤字になっているのね。



本市では、今年の 7 月に運行計画の見直しを行った結果、利用者が増加しましたが、北東部と南部を併せて年間約 6 千万円の赤字となっています。利用者 1 人当たりの運行経費は 275 円 ~ 340 円かかっており、市はその半分以上を負担しています。

問 5 . コミュニティバスの事業採算性をどのように評価することがよいとお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . 運行経費と料金収入を比較した事業採算性で評価すべきである
- 2 . 運行経費と料金収入を比較した事業採算性だけで評価すべきではない
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

《以下の内容を参考にして、問 6 , 問 7 にお答え下さい。》

コミュニティバスの料金は、全国的な導入事例を参照しながら、北東部は 150 円、南部では 100 円としました。



同じ距離を路線バスで移動する場合には、160 円 ~ 350 円の料金となっており、コミュニティバスと路線バスの利用者の間に格差があります。昨年 11 月に実施した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」と回答した方が 56% となっています。

問 6 . “ 料金の格差 ” についてどのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . 公共交通の空白・不便地区なので格差があってもよい
- 2 . コミュニティバスと路線バスの利用者の間に格差があるべきではない
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

問 7 . コミュニティバスの料金を路線バス並みの料金とすることについて、どのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

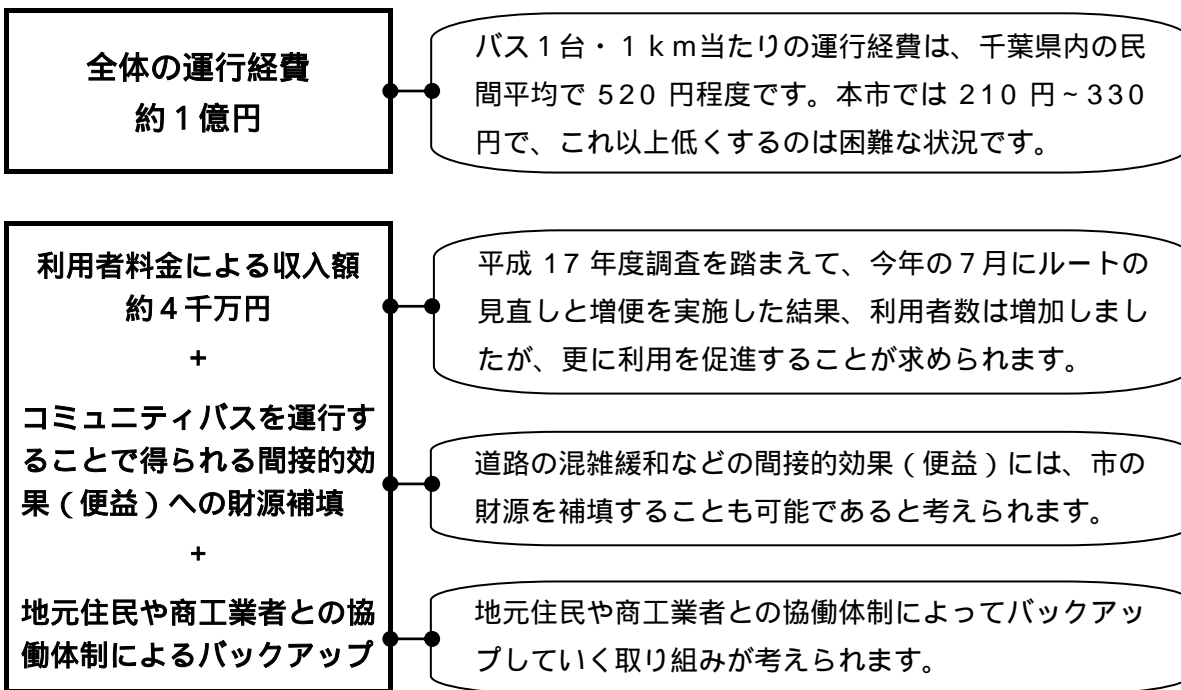
- 1 . よいと思う
- 2 . よくないと思う
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

《以下の内容を参考にして、問 8 ~ 問 11 にお答え下さい。》

市川市コミュニティバスは、平成 17 年 10 月に実験運行を開始してから、約 30 万人の方に利用して頂きました。平成 18 年度の運行経費は約 1 億円が必要ですが、利用者料金による収入額は約 4 千万円で、年間で約 6 千万円の赤字になると予測されています。



コミュニティバスを運行していくには、以下のように、『コミュニティバスを運行することで得られる間接的効果(便益)への財源補填』と『地元住民や商工業者との協働体制によるバックアップ』が必要ではないかと考えられます。



京都市伏見区醍醐地域では、地下鉄開通に伴う市バス路線の廃止に伴って、『醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会』が発足し、約 2 年半の活動を通じてコミュニティバスを導入しました。単なる移動手段ではなく、様々な市民活動の架け橋となり、地域全体の福利を考えればプラスになるとの考え方を広めながら、市民・地元企業のサポーター制度(協賛金など)を取り入れて、財源を確保する取り組みを実施しています。



横浜市では、西区のハマちゃんバスの実験を通じて、市民(商工業者を含む)、行政、バス会社との新たな枠組みを検討しています。



問 8 . “コミュニティバスを運行することで得られる間接的効果(便益)” に相当する財源を投入することをどのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . 市の財源を投入してよい
- 2 . 市の財源を投入する必要はない
- 3 . 分からない
- 4 . その他 (

)

問9.“コミュニティバスの運営体制”についてどのようにお考えですか。1つだけをつけて下さい。

- 1. これまでのように行政主導でよい
- 2. 京都の取り組みのように、地元の住民が主体となり、商工業者やバス会社と協働した運営体制を目指すべきである
- 3. 横浜の取り組みのように、地元の住民(商工業者を含む)、行政、バス会社が協働する体制を目指すべきである
- 4. 分からない
- 5. その他()

問10.現在、市川市で運行しているコミュニティバスに、あなたはどのような協力ができますか。いくつでもをつけて下さい。

- 1. 大いにコミュニティバスを利用することで協力したい
- 2. 協賛金制度があれば、協力したい
- 3. 周知活動に協力したい
- 4. サポーター制度があれば、管理・運営に協力したい
- 5. 協力しない
- 6. その他()

問11.前問で「2.協賛金制度があれば、協力したい」と答えた方にお聞きします。年間の金額が、どの程度であれば協力できますか。1つだけをつけて下さい。

- 1. 3,000円程度
- 2. 5,000円程度
- 3. 1万円程度
- 4. その他()

【以下は、全員の方がお答え下さい】

問12.性別は。	1.男	2.女					
問13.年齢は。	1.10代	2.20代	3.30代	4.40代	5.50代	6.60代	7.70代~
問14.住所は。	()町()丁目)						
問15.就業・就学の状況は。	1.有職	2.主婦(パートを含む)	3.大学生(短大生、専門学校生、予備校生を含む)	4.無職	5.その他		
問16.自動車の利用状況は。	1.自分で自由に使える自動車がある 2.必要に応じて家族が送迎してくれる 3.利用できる自動車はない						
問17.自宅から最寄りのコミュニティバスのバス停は。	北東部ルートの()番))リーフレットのバスルート図を参照されて、バス停の番号をご記入ください。					南部ルートの()番)
問18.そのバス停までの自宅からの距離は。	1.50m以内	2.100m以内	3.200m以内	4.200m以上			

アンケートは以上で終わりです。ご協力ありがとうございました。

恐れ入りますが、同封の封筒に入れて、ご投函下さい。

【市川市 道路交通部 交通計画課 電話 047 334 1453 (直通)】

市川市コミュニティバスに関するアンケート調査

【3. 社会実験運行ルート以外の全市居住者用】

最初に、本市におけるコミュニティバスの取り組み経緯を紹介します。

《以下の内容を参考にして、問1～問3にお答え下さい。》

市内には、既存のバス停や鉄道駅などから遠い、いわゆる交通不便地域が少なからずあります。このような交通不便地域であっても、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。

市では、これからの高齢社会を迎えるにあたり公共交通機関の持つ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てきました。



実際にバスを運行してみなければ分からないことも多いことから、アンケート調査等で市内を相対的に比較し、バスサービスの水準が低い北東部と南部で実際にコミュニティバスを運行する社会実験を実施しています。このアンケートはコミュニティバスが運行していない地域の方のご意見を伺うために実施しています。

問1.平成17年10月より、北東部と南部でコミュニティバスが運行を開始したことをご存知でしたか。どちらかにをつけてください。

- 1.知っていた 2.知らなかった

問2.コミュニティバスを利用したことがありますか。1つだけをつけて下さい。

- 1.北東部と南部のコミュニティバスを、どちらも利用したことがある
2.北東部のコミュニティバスを利用したことがある
3.南部のコミュニティバスを利用したことがある
4.どちらも利用したことがない

問3.コミュニティバスについてお聞きします。

(1)コミュニティバスの施策をどのように考えていますか。1つだけをつけて下さい。

- 1.非常によい施策だと思う
2.よい施策だと思う
3.あまりよい施策だとは思わない
4.分からない 5.その他()

(2)あなたの地域にコミュニティバスを導入していくことを、どのように考えていますか。1つだけをつけて下さい。

- 1.導入して欲しい
2.導入しなくてもよい
3.分からない 4.その他()

問 4 . コミュニティバスが “ 特定の地域や住民を対象とするサービスであること ” についてどのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 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
- 2 . 特定の地域や住民を対象とするサービスであることは不公平である
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

《以下の内容を参考にして、問 5 にお答え下さい。》

コミュニティバスは、一般的に市街地密度が低い公共交通の空白・不便地区に導入されるため、全国の導入事例の殆どが赤字になっているのね。



本市では、今年の 7 月に運行計画の見直しを行った結果、利用者が増加しましたが、北東部と南部を併せて年間約 6 千万円の赤字となっています。利用者 1 人当たりの運行経費は 275 円 ~ 340 円かかっており、市はその半分以上を負担しています。

問 5 . コミュニティバスの事業採算性をどのように評価することがよいとお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . 運行経費と料金収入を比較した事業採算性で評価すべきである
- 2 . 運行経費と料金収入を比較した事業採算性だけで評価すべきではない
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

《以下の内容を参考にして、問 6 , 問 7 にお答え下さい。》

コミュニティバスの料金は、全国的な導入事例を参照しながら、北東部は 150 円、南部では 100 円としました。



同じ距離を路線バスで移動する場合には、160 円 ~ 350 円の料金となっており、コミュニティバスと路線バスの利用者の間に格差があります。昨年 11 月に実施した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」と回答した方が 56% となっています。

問 6 . “ 料金の格差 ” についてどのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . 公共交通の空白・不便地区なので格差があってもよい
- 2 . コミュニティバスと路線バスの利用者の間に格差があるべきではない
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

問 7 . コミュニティバスの料金を路線バス並みの料金とすることについて、どのようにお考えですか。1 つだけ をつけて下さい。

- 1 . よいと思う
- 2 . よくないと思う
- 3 . 分からない
- 4 . その他 ()

《以下の内容を参考にして、問8～問11にお答え下さい。》

市川市コミュニティバスは、平成17年10月に実験運行を開始してから、約30万人の方に利用して頂きました。平成18年度の運行経費は約1億円が必要ですが、利用者料金による収入額は約4千万円で、年間で約6千万円の赤字になると予測されています。



コミュニティバスを運行していくには、以下のように、『コミュニティバスを運行することで得られる間接的効果(便益)への財源補填』と『地元住民や商工業者との協働体制によるバックアップ』が必要ではないかと考えられます。

全体の運行経費
約1億円

バス1台・1km当たりの運行経費は、千葉県内の民間平均で520円程度です。本市では210円～330円で、これ以上低くするのは困難な状況です。

利用者料金による収入額
約4千万円

平成17年度調査を踏まえて、今年の7月にルートの見直しと増便を実施した結果、利用者数は増加しましたが、更に利用を促進することが求められます。

コミュニティバスを運行することで得られる間接的効果(便益)への財源補填

道路の混雑緩和などの間接的効果(便益)には、市の財源を補填することも可能であると考えられます。

地元住民や商工業者との協働体制によるバックアップ

地元住民や商工業者との協働体制によってバックアップしていく取り組みが考えられます。

京都市伏見区醍醐地域では、地下鉄開通に伴う市バス路線の廃止に伴って、『醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会』が発足し、約2年半の活動を通じてコミュニティバスを導入しました。単なる移動手段ではなく、様々な市民活動の架け橋となり、地域全体の福利を考えればプラスになるとの考え方を広めながら、市民・地元企業のサポーター制度(協賛金など)を取り入れて、財源を確保する取り組みを実施しています。



横浜市では、西区のハマちゃんバスの実験を通じて、市民(商工業者を含む)、行政、バス会社との新たな枠組みを検討しています。



問8 “コミュニティバスを運行することで得られる間接的効果(便益)”に相当する財源を投入することをどのようにお考えですか。1つだけをつけて下さい。

1. 市の財源を投入してよい 2. 市の財源を投入する必要はない
3. 分からない 4. その他()

問9.“コミュニティバスの運営体制”についてどのようにお考えですか。1つだけをつけて下さい。

- 1. これまでのように行政主導でよい
- 2. 京都の取り組みのように、地元の住民が主体となり、商工業者やバス会社と協働した運営体制を目指すべきである
- 3. 横浜の取り組みのように、地元の住民(商工業者を含む)、行政、バス会社が協働する体制を目指すべきである
- 4. 分からない
- 5. その他()

問10.現在、市川市で運行しているコミュニティバスに、あなたはどのような協力ができますか。いくつでもをつけて下さい。

- 1. 大いにコミュニティバスを利用することで協力したい
- 2. 協賛金制度があれば、協力したい
- 3. 周知活動に協力したい
- 4. サポーター制度があれば、管理・運営に協力したい
- 5. 協力しない
- 6. その他()

問11.前問で「2.協賛金制度があれば、協力したい」と答えた方にお聞きします。年間の金額が、どの程度であれば協力できますか。1つだけをつけて下さい。

- 1. 3,000円程度
- 2. 5,000円程度
- 3. 1万円程度
- 4. その他()

【以下は、全員の方がお答え下さい】

問12.性別は。	1.男 2.女
問13.年齢は。	1.10代 2.20代 3.30代 4.40代 5.50代 6.60代 7.70代~
問14.住所は。	(町 丁目)
問15.就業・就学の状況は。	1.有職 2.主婦(パートを含む) 3.大学生(短大生、専門学校生、予備校生を含む) 4.無職 5.その他
問16.自動車の利用状況は。	1.自分で自由に使える自動車がある 2.必要に応じて家族が送迎してくれる 3.利用できる自動車はない
問17.自宅から最寄りの路線バスのバス停は。	(バス停の名称:)
問18.そのバス停までの自宅からの距離は。	1.50m以内 2.100m以内 3.200m以内 4.200m以上

アンケートは以上で終わりです。ご協力ありがとうございました。

恐れ入りますが、同封の封筒に入れて、ご投函下さい。

【市川市 道路交通部 交通計画課 電話047 334 1453(直通)】