

平成19年3月1日

コミュニティバス評価委員 各位

第6回 コミュニティバス評価委員会の開催について

早春の候、皆様におかれましては、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5回コミュニティバス評価委員会」におきましては提言書案について委員各位より活発なご発言、ご提案をいただき有意義な会議に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6回の評価委員会は、これまでにご提案いただいた内容をもとに、本委員会の成果となります「コミュニティバスに係る提言書」を完成させるための議論を予定しております。

委員各位におかれましては、公私とも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お願いいたします。

記

1. 日時 平成19年3月22日(木) 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5委員会室の1

第5回評価委員会の会議録が収録されてい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

おざもと せき
尾座元・関 03-3555-1711

平成 18 年度市川市コミュニティバス見直し検討調査

【第 6 回評価委員会・議事次第】

日 時：平成 19 年 3 月 22 日（木） 午後 6 時より

場 所：市川市役所 本庁舎 3 階 第 5 委員会室の 1

- 1．開 会
- 2．部長挨拶
- 3．報告・確認事項
 - (1) 第 5 回評価委員会議事録について 【資料 2】
 - (2) 北東部ルートの利用状況について 【資料 3】
- 4．議 事
 - (1) 提言書（第 2 案）について 【資料 4 , 5】
 - (2) その他
- 5．議論の総括
- 6．その他
- 7．閉 会

【本資料の構成】

資料 1：評価委員会委員名簿	1 頁
資料 2：第 5 回評価委員会議事録	2 ~ 15 頁
資料 3：北東部ルートの利用状況に関する資料	16 ~ 22 頁
資料 4：提言書（案）の修正箇所一覧	23 ~ 27 頁

【別添資料】

資料 5：市川市コミュニティバスに係る提言書（第 2 案）

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

第 5 回 コミュニティバス評価委員会 議事録（案）

日時 平成 19 年 2 月 14 日（水）

18：00～20：00

場所 市川市役所 本庁舎 3 階 第 2 委員会室 2

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）

熊川 芳男（自治会連合協議会）

篠田 實（自治会連合協議会）

相川 恒平（商店会連合会）

稲垣 操（商店会連合会）

（欠席者）

江間 實（自治会連合協議会）

石渡 彰（自治会連合協議会）

南雲 勝利（商工会議所）

近藤 静正（商工会議所）

【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
 2. 部長挨拶（道路交通部長）
 3. 報告・確認事項（コーディネーター）
 - (1) 第4回評価委員会議事録について
 4. 議事（コーディネーター）
 - (1) 提言書案について
 - (2) その他（次回日程調整）
 5. 議論の総括
 6. その他
 7. 閉 会
-

議事内容

1. 開会
2. 部長挨拶
道路交通部長より
 - ・先日議会に予算案を提出させていただいた。本委員会において今後何を検証すべきかについて、提言書案をもとに本日も活発にご議論いただきたい。
3. 報告・確認事項
コーディネーターより、第4回議事録の確認
 - ・第4回議事録について、内容が了承された。
4. 議事・質疑応答

歌代委員長より
 - ・実験を継続していく方向でご議論いただきたい。
(1) 提言書案について
コーディネーターより説明
(提言書(案)の正誤表について)
 - ・ p.1,14,16 3,200~3,300 3,100~3,200

- ・ p.4 平成 18 年 平成 19 年
- ・ p.7 利用者収入 利用者の料金収入
- ・ p.15 2.9 回 3.9 回
- ・ p.16 665～794 万円 578～709 万円、3,224～3,353 万円 3,137～3,268 万円
76% 78%、21% 19%

(資料編について)

- ・ コミュニティバスの導入効果の試算について資料編としてまとめてあるが、本日は詳しい説明は割愛する。

(提言書(案)の構成について)

- ・ 提言は、「はじめに」、「提言の骨子」、「提言の内容」、「資料編」で構成している。
- ・ 「提言の内容」は、「骨子の文面」、「委員会での主な意見」、「アンケート結果概要」、「まとめ」の順に整理し、1つの項目が見開きページに収まるようにしている。

(提言の内容について)

- ・ 「1. コミュニティバスの位置づけ」では、現在のコミュニティバスは公共性が保てるかということについて整理している。アンケートでは、コミュニティバスが支持されており、税金投入もやむを得ないという結果になっている。
- ・ 「2. コミュニティバス実験運行の継続」では、本委員会の最も大きなテーマとして2番目に整理している。アンケートでは、「実験を継続」が一番多くなっている。ただし、継続するにしても、今の運行計画のままではなく、利用促進、赤字額縮減、採算性向上等について取り組んでいかなければならないと考える。
- ・ 「3. 検証すべき内容」では、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等を検証していく。
- ・ 「(1) 料金水準の見直し」では、はじめに現在コミュニティバスと路線バスの料金体系を整理している。アンケートでは、料金値上げに対する支持する割合は多くはないが、沿道外では支持の割合が相対的に高くなっている。アンケート結果から料金を値上げすると減収が予測されるなか、南部は150円という意見や、北東部・南部とも200円に値上げすると言った意見もある。まとめとしては、150～200円へ値上げして利用者動向を把握するとしている。

- ・「(2) 運行ルートの見直し」では、はじめに、なぜ北東部の環状ルートが必要であったかを整理している(民間路線は駅を中心に配置、 コミュニティバスを病院・公共施設に配置、 民業を圧迫しないことが前提)。平成 18 年 7 月には運行計画の変更がなされたが、現在も他の地域でルート延伸の要望がある。
- ・「(3) 利用促進策の展開」では、本委員会で多くの意見が出された。コミュニティバスの周知、利用促進に向けて利用者の増加、乗り継ぎ券・回数券の導入、バスダイヤやバス車両の工夫といった項目で整理している。これ以外にも方策があれば意見をいただきたい。
- ・「(4) 市民協働への取り組み」では、市川市の現状では難しいのではないかと、と言う意見が多かった。現在は、委員会での意見をそのまま記載しているが、これでよいかどうか議論いただきたい。また、地域の動向やNPO1%制度と言った具体的な方策についても意見が出された。アンケートでは協働という意見が一番多く、その協力内容はコミュニティバスを利用することという意見が多かった。協賛金の許容範囲は 3,000 円未満が一番多くなっている。NPO1%制度は、市民自らが事業主体となることが前提である。
- ・「4. 継続・本格実施に向けた判断指標」では、「(1) コミュニティバスの導入効果の算出」について、所要時間の変化、外出回数と消費金額といったアンケート結果に基づいて整理している。また、委員会での主な意見を整理している。導入効果は「(1) 利用者の移動時間短縮効果」、「(2) 混雑緩和による自動車での移動短縮効果」、「(3) 新たな経済活動に伴う市税の増収効果」の3項目について試算した結果、年間3,100~3,200万円となった。
- ・「(2) 財政補填率」では、税金投入と収益性の向上という観点で整理した。主に、ランニングコストを市の負担3割以内、委員会での税金投入額の目標を出していけばよい、といった意見があった。最新の採算率試算結果では、北東部 42.85%、南部 40.66%、全体で 41.36%であり、財政補填率は約6割となっている。

【コーディネーター】

提言書案の構成や内容について意見を伺いたい。

【稲垣委員】

委員の意見が記載されていていいと思う。コミュニティバスを知らない人でもよく分かるようになっている。

【歌代委員】

コミュニティバス導入効果の説明はもう少し分かりやすくしてほしい。

【林委員】

利用促進策はPRすることが主体となっているが、北東部ではルート変更とバスの増便をすることであると思う。現在のように2時間に1本では利用できないと思う。将来的には、往復ルートと循環ルートを組み直す必要がある。

【稲垣委員】

増便すると結果として経費がかかってしまう。

【林委員】

確かにルートの組み直しは、今後の課題であると思っている。現時点で、便別の収入は把握しているのか。

【事務局】

北東部については、料金収入は1日単位で集計しているが、利用者数は便別に計測しているので、便別の料金収入を計算することは可能である。

【林委員】

移動時間短縮効果をアンケート上のデータで試算しているが、年間3,000万円の効果があるという説明を、議会できちんとできるのだろうか。コミュニティバスによって6分短縮されたという結果はどのように算出されたのか分からない。

【コーディネーター】

アンケート上のデータを用いて算出された結果であるので限界はあるのは確かである。所要時間は、自宅から目的地までと聞いているので、バス停待ち時間等も含まれていると考える。

資料編5ページをご覧ください。既存バス路線は本八幡駅を中心に組まれており、コミュニティバスは、北東部は赤破線、南部は青破線のようなルートとなっている。北東部の既存バス路線は本八幡駅と西船橋駅に向かっている。赤い円は、北東部の中心地である大柏出張所や大野中央病院となっており、西側からは既存バス路線で行けるが、東側からは行くことができないので、市はこの移動手段を何とか確保しようとしたのが、コミュニティバスのルート設定の考え方である。

南部より北東部の方が時間短縮効果があるのは、このような元々の考え方が

うまくいったことを証明したのだと考えている。このことについて、生活実感も踏まえて改めて議論いただきたい。

南部は行徳、南行徳駅に向かって既存バス路線が配置されている。今までは市川浦安市民病院までは電車を乗り継がないと行けなかった。これに対し、コミュニティバスは鉄道と並走するように設定し、南部地域を縦方向に結ぼうとした。かつ、北東部と南部をメディアパークで乗り継げるようにしている。アンケート上のデータでは休日の南部では時間短縮効果は見られなかった。病院が休診で縦方向のニーズがあまりなかったことも影響しているかもしれない。

今回の移動時間短縮効果は、アンケート結果からの試算なので100%の説明はできないが、それなりの信頼性があり、3つの導入効果の指標の中では最も説明力のあるものだと考えている。自動車の移動時間短縮効果については提言書に記載するかは再度議論いただきたい。

(林委員へ) 元々の考え方とアンケート結果についてはいかがか。

【林委員】

特定の人にはそれなりの効果はあると思うが、利用者の移動時間短縮効果が3つの指標の中で一番ウェイトが大きかったので、きちんと説明できないと困ってしまうと思う。算出に用いている時間原単位も全ての人と同じではないと思う。私もバスに乗ってみたが、メディアパークから動植物園までの利用傾向は歌代委員が同乗調査をした資料データとよく似ている。

【稲垣委員】

調査時間帯は同じなのか。

【林委員】

同じ13時37分発の便である。

【稲垣委員】

時間帯が同じなら利用の仕方は似ていてもおかしくない。

【コーディネーター】

実際に同乗調査をしていただき、大変ありがたいことである。同乗調査時の説明をお願いしたい。

【歌代委員】

(配布資料の説明) 2月12日(月)の振替休日にバスに乗車した。南部では、18番福栄バス停から25番末広バス停で乗車が多く、29番妙典駅でほとんど降りた。30番妙典5丁目から34番妙典3丁目までのバス停は乗降客がいないので必要ないのではないか。36番田尻2丁目、37番はなみずき公園周辺はバスと対

向車両がすれ違うことができない。南部ルートは26人の利用者があったが、運転手に聞いたら休日はもっと多いと言っていた。利用実態を見れば、南部ルートについては常時運行も可能ではないかと思う。運転手にヒアリングを行ったことはあるのか。

【事務局】

(配布資料の説明)OD調査の結果を示している。林委員からご質問があった便当たりの収入は、北東部では便別利用者に130~150円と365日を乗じれば年間収入が算出できる。南部では昼間の利用が多くなっている。

【コーディネーター】

南部は運行継続の可能性があるとおっしゃっていたが、北東部ではどうか。

【歌代委員】

停留所が27ヶ所あったがあまり乗降客がいなかったのが、北東部での継続運行は難しいのではないかと。

【コーディネーター】

資料では、平日では10時台は13時台よりも倍くらい乗っているとも読み取れる。

【歌代委員】

市川よみうりでは、浦安のおさんぽバスの1号路線が3月に本格運行するとあった。

【事務局】

1号路線は年間約 円の赤字である。

【稲垣委員】

利用価値があれば乗るようになる。

【歌代委員】

利用価値があるかどうかと考えれば、市川では南部は運行できると思うが、北東部はルートを変更しないと難しいのではないかと。

【林委員】

ルートを変更しないといけない。循環ルートの収入がどうか知りたかった。

【事務局】

表では循環、往復別の利用者が分かる。

【コーディネーター】

この資料では、平日は循環ルートのほうが往復ルートよりも多い。昨年のOD

調査ではバス停別の動きが分かる。

【事務局】

休日では往復ルートを使う傾向が高い。利用増進のためには増便するか減便するか悩ましいところである。朝晩は減便してもいいのではないか。昼間の便を倍にしても、利用者は倍にはならないと思う。利用者と便数がちょうどいい点を見つけなければならない。

【林委員】

循環を減らして往復ルートを増やせないかと思っていた。

【事務局】

昨年の7月に運行形態を変更した最大の理由は、リハビリパークでの待ち時間を解消することが目的であった。利用者の利便性を考えると、ルートの変更もなかなか難しいと思う。

【林委員】

循環ルートは頻度の高いところの半周でいいと考えていた。

【事務局】

北東部については、転回・待機場所があまりないのも課題である。

【林委員】

台数を増やすのは経費が増えるのでなかなか難しいと思う。

【コーディネーター】

利用促進策の項目にバスの増便を盛り込んだほうが良いか。

【林委員】

往復ルートはせめて1時間に1本は欲しい。現在は7時台と10時台の2本であり、2時間に1本では難しい。20分おき1本という地元の人の意見もある。

【歌代委員】

午後の3~4時台をなくす方法もある。

【事務局】

現在は、所有の台数でフル稼働している。減便はできるが、増やす事は難しい。

【コーディネーター】

大町まで延伸すると運行時間が増えてしまう。

【林委員】

循環ルートの1台を往復ルートにするのがよい。柏井と宮久保は生活圏が違うので利用する人はあまりいないと思う。

【事務局】

西側の便数を増やす事も考えたが、東側の人々は必ず乗継ぎが生じてしまう。

【アドバイザー】

次年度、検証すべき内容としてルートとダイヤについても盛り込んだ方が良いでしょう。

【コーディネーター】

ダイヤとルートの具体的なイメージを議論したい。

【林委員】

台数は3台で変えなくてもよい。

【歌代委員】

まったく使われないバス停もある。

【林委員】

北15(柏井県営住宅) 16(唱行寺入口)はまったく使われないとアンケートにも出ている。船橋法典駅へ行かないので不便だと言う声もある。

【歌代委員】

各バス停の利用度も考えた方がよい。

【事務局】

いろいろと個別の理由があるので後日議論いただきたい。

【コーディネーター】

OD調査では循環ルートの利用状況が分かるので次回再度提案したい。その他の項目ではいかがか。

【稲垣委員】

時間短縮は難しいと前回も出ていたので単なる算出結果として出し、次年度検討する事でよいのではないか。待ち時間にしても、ダイヤに合わせて動けばよい。ルートについてもまだ検討の余地があるという考えでいいのではないか。急に便利にならないので、南部ルートと北東部ルートでは、利用者の年代の差もある。若い人に使わせるのなら、他の目的地に行けるルートにしなければいけない。病院に行きたい人は今の循環ルートを使えばよい。

【歌代委員】

議会での答弁についても、本委員会で色々と検証しているといえればよい。

【稲垣委員】

細かい事まではいかない。浦安は住宅密度の高い所を走っている。若宮の所は狭く邪魔だと感じる。縦方向の既存バス路線はあるけど、横方向には移動できない。北東部ルートは調整区域を通っているので、便数が少なくても乗ってもらうしかない。委員会を通じて便利に使って喜んでくれる人が増えてくれるのが希望である。採算ばかり考えなくても良いと思う。経済効果も数字から説明するのは難しい。1年か2年で結論は出なく、委員会で続けようとなった事でよい。

【コーディネーター】

導入効果を提案に記載することについてはどうか。

【歌代委員】

数値で説明することはなかなか難しい。

【事務局】

評価委員会では導入効果は提案されたが、提言書への算出結果の記載は望ましくないという考え方もある。

【稲垣委員】

3000万円とはっきり数字で出したくはない。

【コーディネーター】

資料編 P.14 をご覧いただきたい。コミバスにより車から転換し渋滞緩和となったが、車から(北)平日2~3台、休日6~8台これに対し、バスは29便(南)である。南部は大型バスなので乗用車換算すると89台分になる。技術的には算出できるが運行便数に対し転換台数より少ないので効果は期待できないと考える。P.26では、2種類の算出結果を提示している。

【歌代委員】

移動短縮では効果あるが、混雑緩和はないということか。

【コーディネーター】

バスの台数より車の転換台数が少なかったため、元々混雑緩和が無かったと考えられる。

【稲垣委員】

なぜ効果がないのか。

【コーディネーター】

車の移動は、バスルート全てを移動していないのでそれほど転換していないと考えられる。

【稲垣委員】

バスに10人乗っていれば、何らかの交通手段で来ていたので効果があると思う。

【コーディネーター】

10人のうち2人が車から転換し、距離が半分であれば同じ転換となる。

【稲垣委員】

北東部では移動距離が長いので効果があると思う。

【コーディネーター】

色々な仮定があるので、車からの混雑緩和効果は説明が難しい。

【相川委員】

統計上の比率で設定して計算するのはおかしいと思う。

【稲垣委員】

導入効果を提言書に算出結果を記載するかどうかと言えば、記載しないことでいいのではないか。

【コーディネーター】

元々コミバスに混雑緩和を期待していないと考えている。移動時間の短縮は目的と合致している。渋滞緩和を期待していなければ算出する事は難しいと考えている。

【アドバイザー】

市はこの内容でよいのか。前年度の目的には無かったのか。実験の中で目標を掲げた項目については評価していただきたい。評価できなかったものは、次年度に再度検証することを提言書で明記していただければよいと思う。

【コーディネーター】

自転車の転換は提示していないが、転換数は算出できる。貨幣換算する事は難しいが次回提示したい。

【アドバイザー】

資料編のP.12の混雑度と交通量の中から2~3台は誤差範囲であるので技術的にも難しいと思う。

【コーディネーター】

資料編のP.1では貨幣換算も出来ないものを整理している。自転車についても提示したい。これらを精査することについてはどうか。数値ではなく、言葉で記載したいと思う。

【歌代委員】

初めから評価項目を掲げていたから、評価しようというスタンスなのか。

【事務局】

貨幣換算出来るものとして混雑緩和を算出していただいた。公共交通不便地域の解消や公共公益施設の利便性向上など、貨幣換算出来ない項目もあった。検証の発端は、何らかの形で社会的効果を把握したいということである。

【コーディネーター】

試算に関しては、混雑緩和の効果は記載するか。

【歌代委員】

参考程度ということで記載してもよいと思う。

【林委員】

アンケートから得られるものは提示しても良いと思うが、原単位の根拠が分からない。

【コーディネーター】

前提の原単位を変えれば数値も変わる。

【稲垣委員】

根拠のある試算方法で求めているのだからよいのではないか。

【コーディネーター】

今回用いている原単位は国交省の資料から採用している。統計から出ている根拠のある数字である。市川市のオリジナルの数値を算出できればよいと思う。

【歌代委員】

原単位はこのままで良い。

【コーディネーター】

提案のP.11 市民協働の取組みについて稲垣委員はこのままで良いとおっしゃっているが、この場で議論いただきたい。

【歌代委員】

市民協働は地域性から考えると難しいということは入れておいたほうが良い。

【アドバイザー】

意見でのプロセスがあったが、アンケートでは協働が多かったという説明ならわかる。

【林委員】

市民協働ということを市民はどう考えているのか。

【コーディネーター】

募金が協働という受け取り方が間違っている。

【歌代委員】

コミバスを積極的に利用することや、協賛金も含めて協働としている。

【アドバイザー】

委員の意見は募金する事を前提に言われた意見だと捉えてしまう恐れがある。

【林委員】

協働は難しいと記載してしまうのはあまりにも身勝手に感じてしまう。

【コーディネーター】

意見をそのまま記載すると誤解を生じる可能性がある。

【熊川委員】

何で市川市では協働が難しいのかこの表現では伝わらない。

【コーディネーター】

次回までに他の提案が無いか考えたい。

【歌代委員】

市民協働という言葉も他の表現にした方がよい。

【林委員】

協働という意味が良く分からない。市民に何を期待しているのか。

【事務局】

コミバスに関わっていく意思があるかという事だと思う。

【アドバイザー】

確かに募金の話もあったし、自治会の運営が難しいという意見もあったかと思う。

【稲垣委員】

地元と言う表現もどこを指しているのかが分からない。

【コーディネーター】

一番下（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。）と下から2番目（地域住民と協働するために醸成するのが大変である。今の実験をアピールするのが前提である。）はそのまま残し、その他は消去で良いか。

【全員】

良い。

【コーディネーター】

P.18～19の財政補填率の目標を具体的に出せるだろうか。

【歌代委員】

市の問題であって、我々が決める事ではない。

【コーディネーター】

資料編のP.27では、市、市の事例を示している。市は50%となっている。

【熊川委員】

これを参考にすれば良い。

【コーディネーター】

提案書に入れても良いか。市への承諾が必要である。目標を持つべきであるという趣旨で良いか。

【歌代委員】

よい。

【歌代委員】

提案書の決定はいつまでか。

【コーディネーター】

3月9日迄に意見をいただきたい。

【林委員】

提案書は内容まで書くのか。

【コーディネーター】

本編P.1が提案書である。内容が資料編となってもよいが、あったほうが分かりやすい。歌代委員長には、「はじめに」の文面についてもご意見をいただきたい。

【歌代委員】

熱心にご議論いただき、ありがとうございました。

5. 次回の日程について

- ・第6回評価委員会は3/22(木)18:00～20:00とする。
- ・場所は市役所本庁舎を予定(詳細は別途連絡)

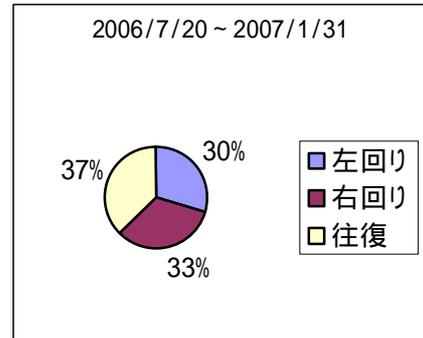
6. 閉会

以上

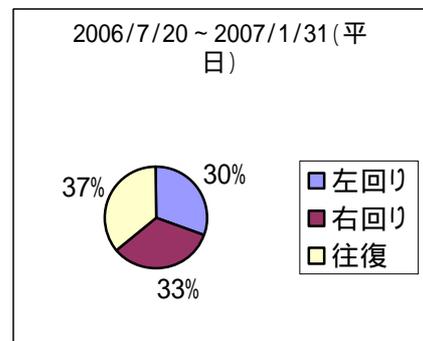
北東部便別利用者実績

2006/7/20 ~ 2007/1/31		左回り	右回り	往復	合計
合計	196日	17,003	18,776	21,432	57,211
平均		86.8	95.8	109.3	291.9
割合		30%	33%	37%	100%

ルート・便数を見直した平成18年7月以降、北東部ルートの利用者数は、循環ルートが63%、往復ルートが37%となっています。

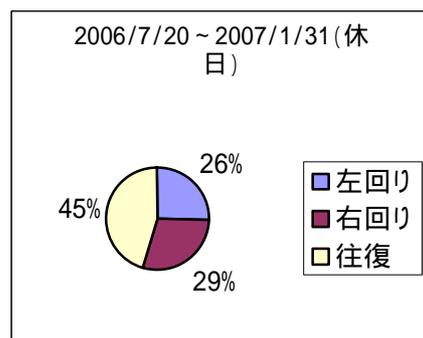


2006/7/20 ~ 2007/1/31 (平日)		左回り	右回り	往復	合計
合計	160日	14,827	16,302	17,557	48,686
平均		92.7	101.9	109.7	304.3
割合		30%	33%	36%	100%



2006/7/20 ~ 2007/1/31 (休日)		左回り	右回り	往復	合計
合計	36日	2,176	2,474	3,875	8,525
平均		60.4	68.7	107.6	236.8
割合		26%	29%	45%	100%

休日だけで見た場合には、循環ルートが55%、往復ルートが45%となっています。



1 便当たりの平均乗車人員は、循環ルート 1 号車が 10 人、2 号車が 8.7 人、往復ルートの 3 号車が 10.9 人となっています。

北東部 (11/13 ~ 11/26 平均)

7人以下を網掛け(採算率30%以下)

	1号車		平日 平均	2号車		平日 平均	3号車		平日 平均
	右回り			左回り			往復		
第1便	保健医療福祉センター発	7:00	14.9	大野中央病院発	7:00	4.0	保健医療福祉センター発	7:26	6.4
	保健医療福祉センター着	8:15		保健医療福祉センター着	7:50		現代産業科学館着	8:19	
第2便	保健医療福祉センター発	8:25	11.8	保健医療福祉センター発	8:00	8.0	現代産業科学館発	8:49	6.3
	保健医療福祉センター着	9:40		保健医療福祉センター着	9:10		動植物園着	9:51	
第3便	保健医療福祉センター発	9:50	15.5	保健医療福祉センター発	9:25	12.1	動植物園発	10:01	15.9
	保健医療福祉センター着	11:05		保健医療福祉センター着	10:35		現代産業科学館着	11:03	
第4便	保健医療福祉センター発	11:15	11.1	保健医療福祉センター発	10:45	9.4	現代産業科学館発	11:13	13.8
	保健医療福祉センター着	12:30		保健医療福祉センター着	11:55		動植物園着	12:15	
第5便	保健医療福祉センター発	12:40	11.9	保健医療福祉センター発	12:05	9.6	動植物園発	12:25	12.7
	保健医療福祉センター着	13:55		保健医療福祉センター着	13:15		現代産業科学館着	13:27	
第6便	保健医療福祉センター発	14:05	7.9	保健医療福祉センター発	13:25	6.9	現代産業科学館発	13:37	9.8
	保健医療福祉センター着	15:20		保健医療福祉センター着	14:35		動植物園着	14:39	
第7便	保健医療福祉センター発	15:35	7.9	保健医療福祉センター発	14:45	7.2	動植物園発	14:49	15.6
	保健医療福祉センター着	16:50		保健医療福祉センター着	15:55		現代産業科学館着	15:51	
第8便	保健医療福祉センター発	17:10	6.9	保健医療福祉センター発	16:15	11.5	現代産業科学館発	16:06	11.3
	保健医療福祉センター着	18:25		保健医療福祉センター着	17:25		動植物園着	17:08	
第9便	保健医療福祉センター発	18:35	2.4	保健医療福祉センター発	17:40	8.6	動植物園発	17:23	12.3
	市川大野着	19:43		保健医療福祉センター着	18:50		現代産業科学館着	18:25	
第10便				保健医療福祉センター発	19:00	9.3	現代産業科学館発	18:40	4.8
				船橋法典駅	19:48		保健医療福祉センター着	19:34	
1便当たり平均乗車人員(人)			10.0			8.7			10.9
車両別乗車割合			32%			30%			38%

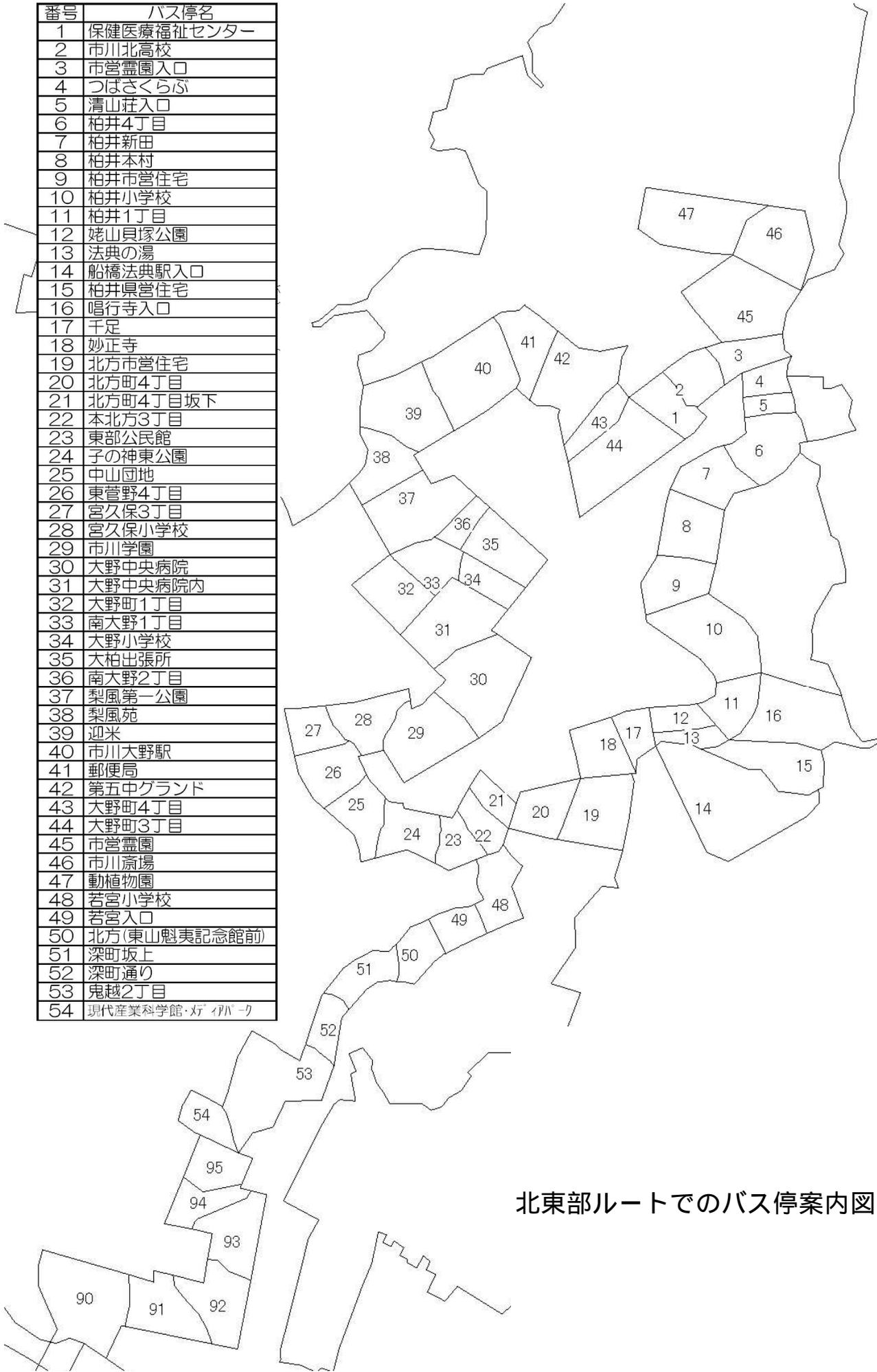
北東部 (11/13 ~ 11/26 平日平均)

	1号車		平日 平均	2号車		平日 平均	3号車		平日 平均
	右回り			左回り			往復		
第1便	保健医療福祉センター発	7:00	18.0	大野中央病院発	7:00	4.9	保健医療福祉センター発	7:26	7.7
	保健医療福祉センター着	8:15		保健医療福祉センター着	7:50		現代産業科学館着	8:19	
第2便	保健医療福祉センター発	8:25	13.1	保健医療福祉センター発	8:00	8.9	現代産業科学館発	8:49	6.5
	保健医療福祉センター着	9:40		保健医療福祉センター着	9:10		動植物園着	9:51	
第3便	保健医療福祉センター発	9:50	15.4	保健医療福祉センター発	9:25	13.8	動植物園発	10:01	16.1
	保健医療福祉センター着	11:05		保健医療福祉センター着	10:35		現代産業科学館着	11:03	
第4便	保健医療福祉センター発	11:15	10.6	保健医療福祉センター発	10:45	10.0	現代産業科学館発	11:13	14.5
	保健医療福祉センター着	12:30		保健医療福祉センター着	11:55		動植物園着	12:15	
第5便	保健医療福祉センター発	12:40	12.9	保健医療福祉センター発	12:05	10.0	動植物園発	12:25	13.0
	保健医療福祉センター着	13:55		保健医療福祉センター着	13:15		現代産業科学館着	13:27	
第6便	保健医療福祉センター発	14:05	7.7	保健医療福祉センター発	13:25	7.0	現代産業科学館発	13:37	9.6
	保健医療福祉センター着	15:20		保健医療福祉センター着	14:35		動植物園着	14:39	
第7便	保健医療福祉センター発	15:35	7.9	保健医療福祉センター発	14:45	7.7	動植物園発	14:49	15.4
	保健医療福祉センター着	16:50		保健医療福祉センター着	15:55		現代産業科学館着	15:51	
第8便	保健医療福祉センター発	17:10	7.7	保健医療福祉センター発	16:15	11.6	現代産業科学館発	16:06	9.8
	保健医療福祉センター着	18:25		保健医療福祉センター着	17:25		動植物園着	17:08	
第9便	保健医療福祉センター発	18:35	2.5	保健医療福祉センター発	17:40	10.5	動植物園発	17:23	14.0
	市川大野着	19:43		保健医療福祉センター着	18:50		現代産業科学館着	18:25	
第10便				保健医療福祉センター発	19:00	10.6	現代産業科学館発	18:40	4.9
				船橋法典駅	19:48		保健医療福祉センター着	19:34	
1便当たり平均乗車人員(人)			10.6			9.5			11.2
車両別乗車割合			32%			31%			37%

北東部 (11/13 ~ 11/26 休日平均)

	1号車		休日 平均	2号車		休日 平均	3号車		休日 平均
	右回り			左回り			往復		
第1便	保健医療福祉センター発	7:00	3.3	大野中央病院発	7:00	0.7	保健医療福祉センター発	7:26	1.3
	保健医療福祉センター着	8:15		保健医療福祉センター着	7:50		現代産業科学館着	8:19	
第2便	保健医療福祉センター発	8:25	7.0	保健医療福祉センター発	8:00	4.7	現代産業科学館発	8:49	5.7
	保健医療福祉センター着	9:40		保健医療福祉センター着	9:10		動植物園着	9:51	
第3便	保健医療福祉センター発	9:50	16.0	保健医療福祉センター発	9:25	6.0	動植物園発	10:01	15.0
	保健医療福祉センター着	11:05		保健医療福祉センター着	10:35		現代産業科学館着	11:03	
第4便	保健医療福祉センター発	11:15	13.0	保健医療福祉センター発	10:45	7.3	現代産業科学館発	11:13	11.0
	保健医療福祉センター着	12:30		保健医療福祉センター着	11:55		動植物園着	12:15	
第5便	保健医療福祉センター発	12:40	8.3	保健医療福祉センター発	12:05	8.3	動植物園発	12:25	11.7
	保健医療福祉センター着	13:55		保健医療福祉センター着	13:15		現代産業科学館着	13:27	
第6便	保健医療福祉センター発	14:05	8.7	保健医療福祉センター発	13:25	6.3	現代産業科学館発	13:37	10.3
	保健医療福祉センター着	15:20		保健医療福祉センター着	14:35		動植物園着	14:39	
第7便	保健医療福祉センター発	15:35	7.7	保健医療福祉センター発	14:45	5.3	動植物園発	14:49	16.3
	保健医療福祉センター着	16:50		保健医療福祉センター着	15:55		現代産業科学館着	15:51	
第8便	保健医療福祉センター発	17:10	4.0	保健医療福祉センター発	16:15	11.0	現代産業科学館発	16:06	16.7
	保健医療福祉センター着	18:25		保健医療福祉センター着	17:25		動植物園着	17:08	
第9便	保健医療福祉センター発	18:35	2.3	保健医療福祉センター発	17:40	1.7	動植物園発	17:23	6.0
	市川大野着	19:43		保健医療福祉センター着	18:50		現代産業科学館着	18:25	
第10便				保健医療福祉センター発	19:00	4.3	現代産業科学館発	18:40	4.3
				船橋法典駅	19:48		保健医療福祉センター着	19:34	
1便当たり平均乗車人員(人)			7.8			5.6			9.8
車両別乗車割合			31%			25%			44%

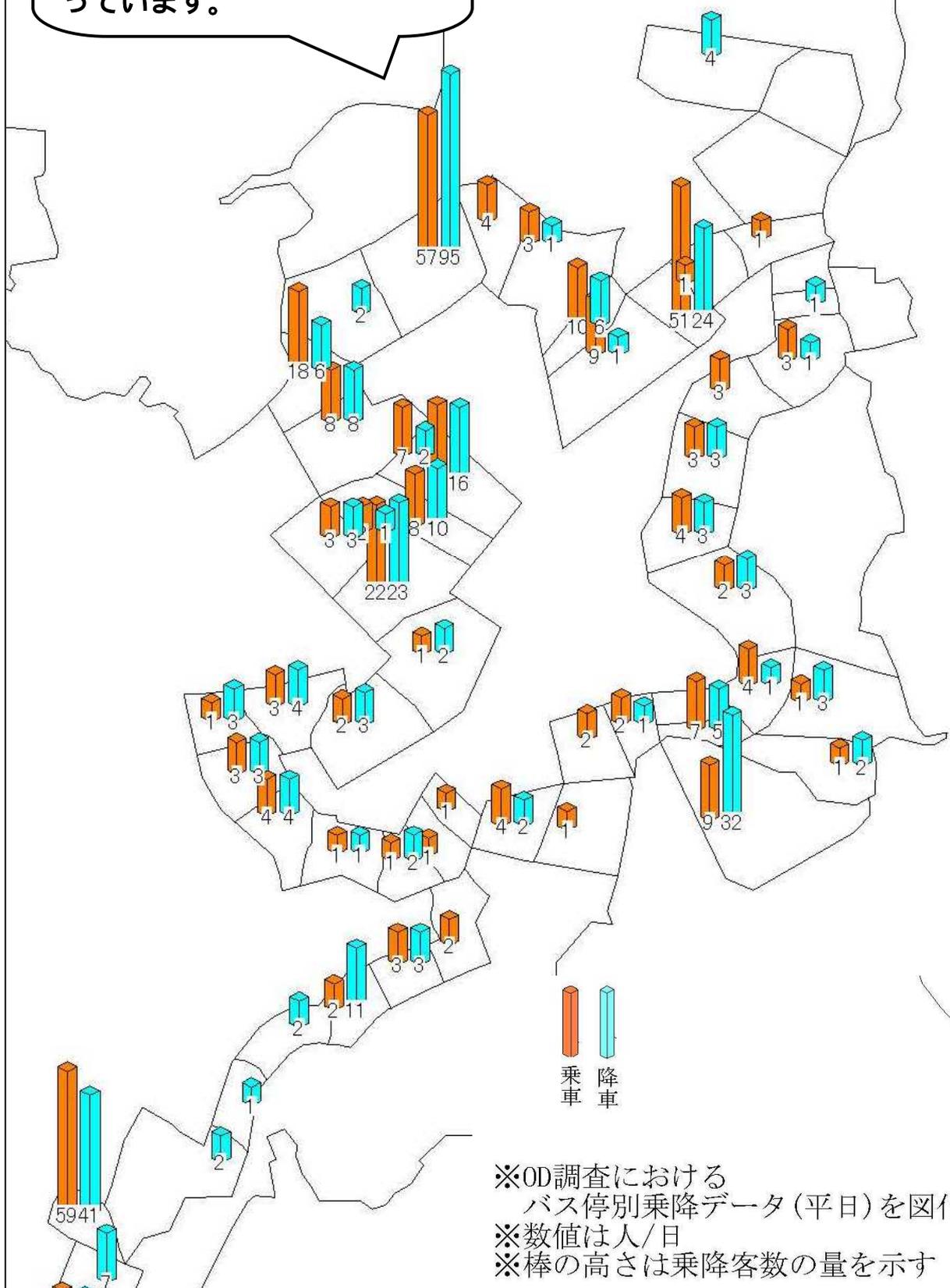
番号	バス停名
1	保健医療福祉センター
2	市川北高校
3	市営霊園入口
4	つばさくらぶ
5	清山荘入口
6	柏井4丁目
7	柏井新田
8	柏井本村
9	柏井市営住宅
10	柏井小学校
11	柏井1丁目
12	姥山貝塚公園
13	法典の湯
14	船橋法典駅入口
15	柏井県営住宅
16	唱行寺入口
17	千足
18	妙正寺
19	北方市営住宅
20	北方町4丁目
21	北方町4丁目坂下
22	本北方3丁目
23	東部公民館
24	子の神東公園
25	中山団地
26	東菅野4丁目
27	宮久保3丁目
28	宮久保小学校
29	市川学園
30	大野中央病院
31	大野中央病院内
32	大野町1丁目
33	南大野1丁目
34	大野小学校
35	大柏出張所
36	南大野2丁目
37	梨風第一公園
38	梨風苑
39	迎米
40	市川大野駅
41	郵便局
42	第五中グラウンド
43	大野町4丁目
44	大野町3丁目
45	市営霊園
46	市川斎場
47	動植物園
48	若宮小学校
49	若宮入口
50	北方(東山魁夷記念館前)
51	深町坂上
52	深町通り
53	鬼越2丁目
54	現代産業科学館・メディアパーク



北東部ルートでのバス停案内図

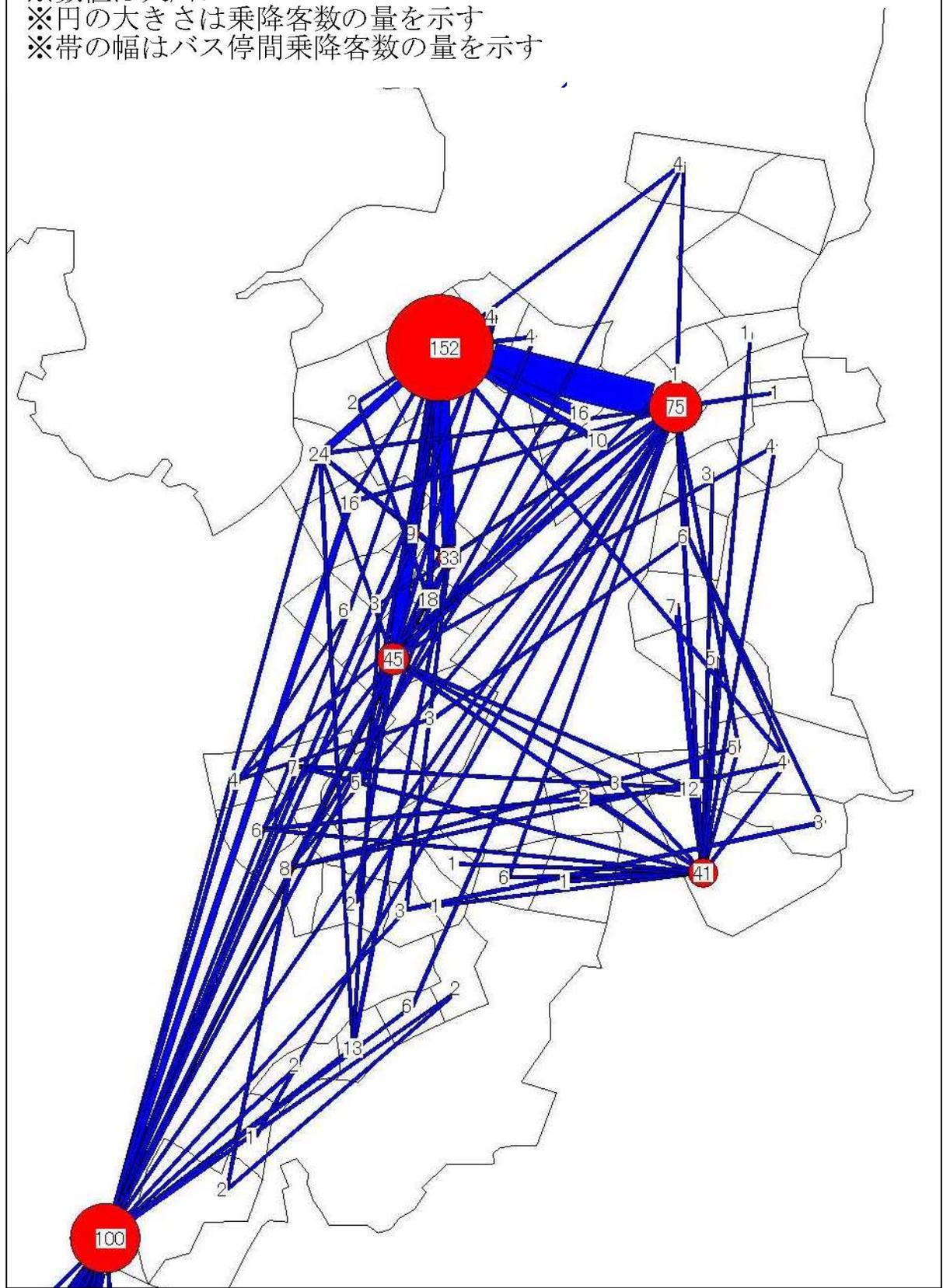
平日では、現代産業科学館・メディアパークを除くと、環状ルート上での利用が多くなっています。

北東部ルートの子バス停別
利用状況（平日）



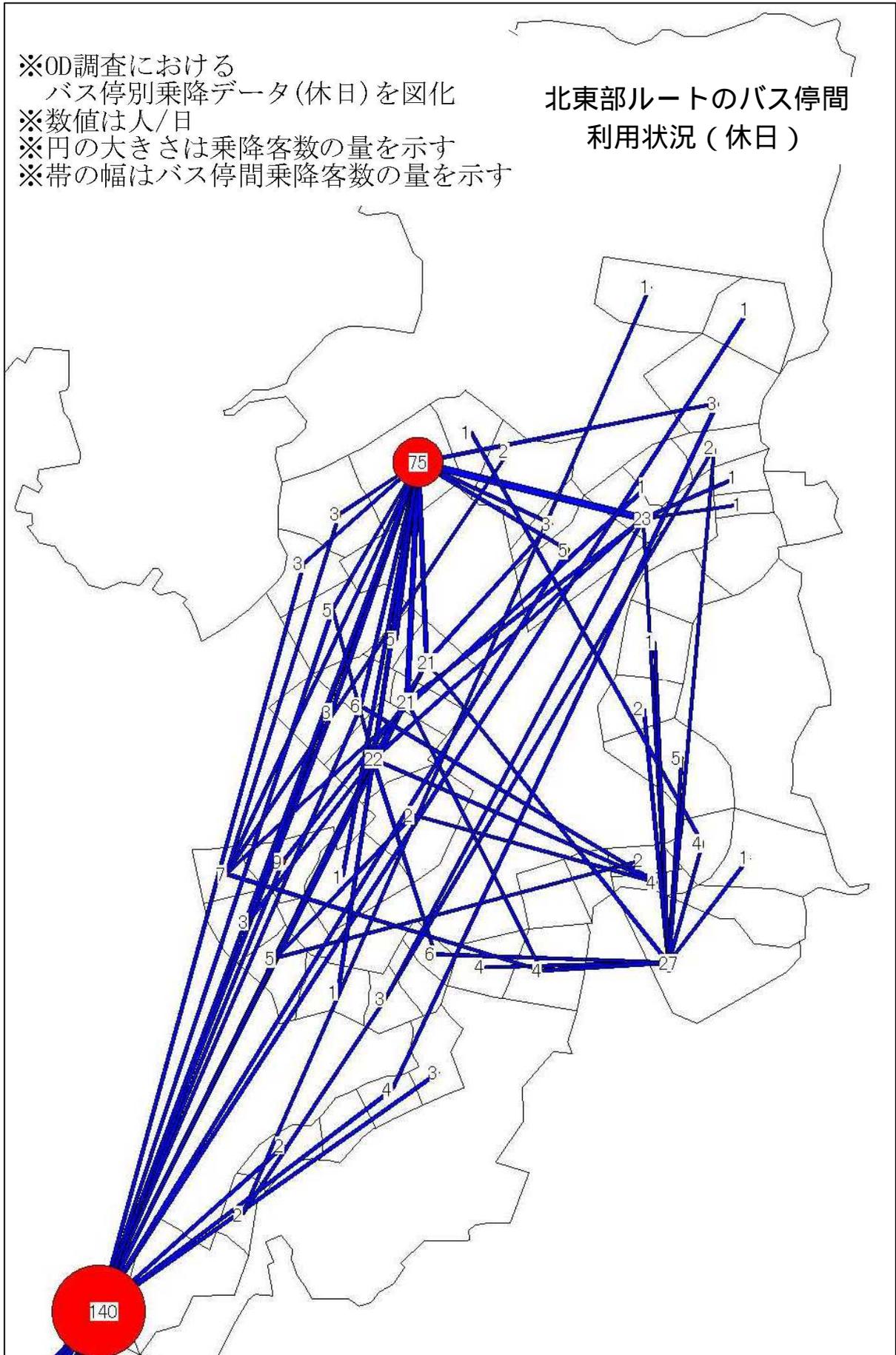
※OD調査における
 バス停別乗降データ(平日)を図化
 ※数値は人/日
 ※円の大きさは乗降客数の量を示す
 ※帯の幅はバス停間乗降客数の量を示す

北東部ルート
 のバス停間
 利用状況(平日)



※OD調査における
バス停別乗降データ(休日)を図化
※数値は人/日
※円の大きさは乗降客数の量を示す
※帯の幅はバス停間乗降客数の量を示す

北東部ルート のバス停間 利用状況(休日)



市川市コミュニティバスに係る提言書(案)の修正箇所一覧

頁	修正内容	備考
はじめにの裏面	コミュニティバス社会実験運行ルートを添付	冒頭に運行状況を伝えるため
【目次】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 提言の骨子 ・ 提言の内容 <p>3. 実験運行の継続期間中に検証すべき内容 (2) 運行ルート・ダイヤの見直し</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 提言書 ・ 評価委員会での検討内容 <p>を提言書、を検討内容とした。 本文 8 頁の修正に伴う修正</p>
1 頁	<p>3. 実験運行の継続期間中に検証すべき内容 (2) 運行ルート・ダイヤの見直し</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>本文 8 頁の修正に伴う修正</p> <p>本文 14 頁の修正に伴う修正</p>
8 頁	<p>(2) 運行ルートの見直し</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>北東部の公共交通不便地区に対してルートを延伸して、需要の存在を検証することを提案します。</p> </div> <p>(2) 運行ルート・ダイヤの見直し</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>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。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>➤ 北東部は全部往復ルートにすればよい。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。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>➤ 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。</p> </div>	<p>北東部ルートについて正確に記述し、運行ダイヤを追加</p> <p>北東部の往復ルートの運行本数と循環ルートとの関係を記述</p>

頁	修正内容	備考
8 頁	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、需要の存在を検証することを提案します。 ・ 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。 	前述部分に対応
11 頁	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>【市民協働について】</p> <p>➢ 市民協働は、市川の地域性から考えると難しい。</p> <p>➢ 地元の市民には何のメリットもない。</p> <p>➢ 協賛について、すでにくつかの募金があるので、賛成できない。</p> <p>➢ 空バスを見ているのに、募金しようという人はいないと思う。</p> <p>➢ 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。</p> <p>➢ 地域住民と協働するために醸成するのが大変である。今の実験をアピールするのが前提である。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【市民協働について】</p> <p>➢ 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。</p> <p>➢ 地域住民と協働するために醸成するのが大変である。今の実験をアピールするのが前提である。</p> </div>	検討の最初の段階で、市民協働について誤解もあったので、4つのコメントを削除
12 頁	<p>(4 行目 注釈追加) (13 頁・問 12 (1) のグラフ参照)</p> <p>(9 行目 注釈追加) (13 頁・問 12 (2) のグラフ参照)</p>	分かりやすくするための注釈を追加

頁	修正内容	備考
14 頁	<p>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</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>年間で約 3,200 ~ 3,400 万円の導入効果があると考えられます。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>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。</p> </div>	<p>具体的な試算結果(数値)を削除</p>
15 頁	<p>(参考図面を添付) 【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】</p>	<p>最も効果のあった時間短縮効果を説明する図面を資料編より移動して添付</p>
17 頁	<p>(修正部分のみを記載)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の交通量に比較して自動車からの転換台数が少ないために(2)の試算は困難でしたが、(1)と(3)は試算することができ、合計で年間 2,600 万円程度の導入効果があることが把握されました。 ・ 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。 <p>【参考:(1)~(3)】の文面を削除。</p>	<p>渋滞緩和効果の試算は困難で、(1)と(3)の試算結果を参考として記載。</p> <p>自転車からの転換台数を追加。</p> <p>総括的な文章に変更</p> <p>効果の試算結果は参考値としたため。</p>

頁	修正内容	備考
18 頁	<p>【税金投入について】</p> <p>➤ どのくらいの赤字ならよいのかを知りたい。</p> <p>➤ 赤字がどのくらいの限度になるのか知る事が必要である。</p> <p>➤ 赤字が年間6千万円と言われたらやめた方がよいと言われる。</p> <p>➤ 6千万円の赤字をそのまま背負うのはよくない。</p> <p>➤ 私たちのやることは6千万円の赤字をなるべく安くすることを考えるしかない。</p> <p>➤ 他市はどのくらいの赤字を出しているのかは知りたい。</p> <p>【税金投入について】</p> <p>➤ 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。</p> <p>➤ 6千万円の赤字をそのまま背負うのはよくない。</p> <p>➤ 私たちのやることは6千万円の赤字をなるべく安くすることを考えるしかない。</p>	<p>議論の内容として、今後検討する方向性が示されているものを紹介する。</p>
19 頁	<p>【経費に占める税金投入の割合について】</p> <p>➤ ランニングコストを市の負担3割以内にしてほしい。</p> <p>➤ 前向きに経費を少なくすることを考えるべきである。</p> <p>➤ この委員会で税金投入額の目標を出していけばよい。</p> <p>【経費に占める税金投入の割合について】</p> <p>➤ ランニングコストで見た場合に、市の負担を3割以内にしてほしい。</p> <p>➤ 前向きに経費を少なくすることを考えるべきである。</p> <p>➤ 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。</p>	<p>文意が正確に伝わるように修正</p> <p>平成19年度以降に、財政補填率の目標を持つことをコメント。</p>

頁	修正内容	備考
19 頁	<p data-bbox="408 315 1086 356">新運行計画で通年運行した場合の採算率</p> <p data-bbox="368 405 1118 495">【参考：新運行計画で通年運行した場合の採算率】</p> <p data-bbox="381 584 892 629">【参考：採算率試算表】は削除。</p>	<p data-bbox="1155 315 1382 434">採算率の表は参考の位置づけとする。</p> <p data-bbox="1155 562 1382 680">採算率の試算表は庁内説明用の表なので削除。</p>

市川市コミュニティバスに係る提言書 (第2案)

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、超高齢社会では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てきました。

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、コミュニティバスを運行する社会実験を平成 17 年 10 月より実施しています。

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。

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、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

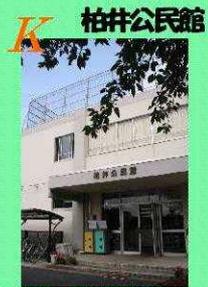
委員長 歌代 素克

北東部ルート

- ・リハビリパークを基点とした循環ルート
- ・動植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	



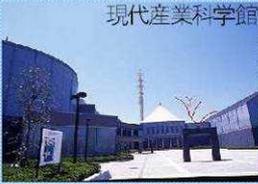
南部ルートとの
乗り継ぎ拠点

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・コルトンプラザ



北総ルートとの
乗り継ぎ地点

延伸ルート



【 目 次 】

． 提言書	1
-------	---

． 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

．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、更なる利用者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検討することが必要です。

．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、高齢化社会となった今、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。
- 防犯上の問題や、犯罪、高齢化社会なので、コミバスの主旨を謳ったほうがよい。
- 不公平ではなく、平等の中でそのような地域を対象とするような時代になってきた。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％）

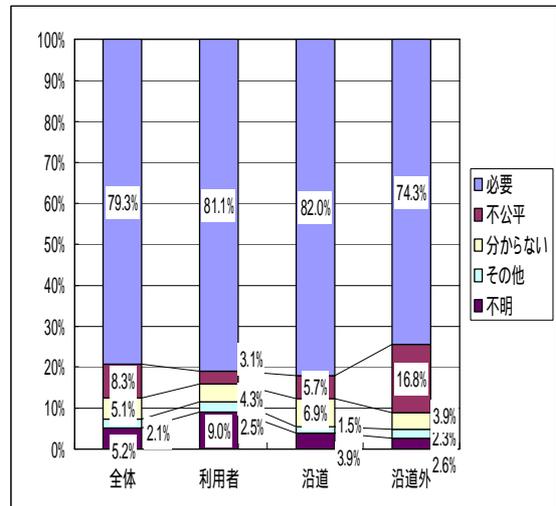
- ・ アンケートの結果を以下に示します。

- 「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。

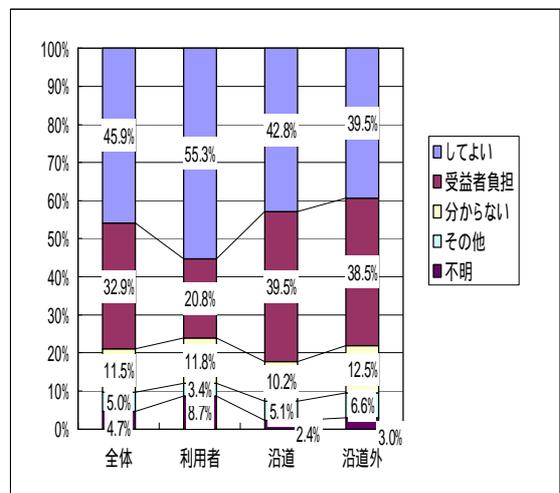
【交通空白・不便地区を対象としてコミュニティバスを運行することについて】

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、更なる利用者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『超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。

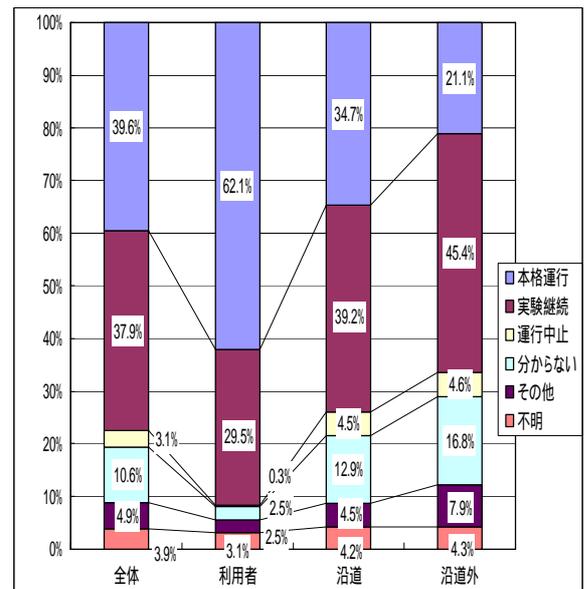
- 実際に北東部ルートに乗ってみたが、利用者は続けて欲しいと考えている。
- 赤字だからだめではなく、高齢化対策としてでも続けるべきである。
- 利用者は少ないし、利用しない人や若い方からしてみれば反対だと思う。
- 迎米地域で利用促進の回覧や聞き取りをしてみたが、必要という声がある。
- 利用者が増えないとバスに乗れなくなると利用者自身が感じてもらう事が大事である。
- 何とか利用者を増やして継続していく方法を考えていきたい。
- 我々としては継続していきたい。適正料金にしてできるだけお客を増やし、なんとか育てていきたい。

- ・ “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。

- ・ 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。

視点 : 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しない状況になっている。

視点 : 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 : 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、地域の方から是非導入をといわれている。
- 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。
- 利用価値を高めるためには駅に行くことである。
- 北東部は環状ルートがないからと言っていたが、住民感情から考えたらそうではない。
- 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。

【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。
- 住民からは、実験かどうか分からないという声がある。
- 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。
- 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。
- アンケートのようなものを今後も配れたらよいと思う。

【利用促進に向けて】

(利用者の増加)

- 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。

(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。
- 試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"> ・ 広報、テレビ、ラジオでの定期的なお知らせ ・ 町内や高齢者の組織に対するお知らせなど) 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"> ・ 回数券、乗継券、定期券などの発行
3．ダイヤの工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・ 毎正時で一定時刻でのダイヤへの切り替え
4．バス車両の工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人々に興味を持たせるような車両デザインの検討

(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。
- 地域住民と協働するために醸成するのが大変である。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1～4丁目、船橋の自治会、若宮の連名で車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。

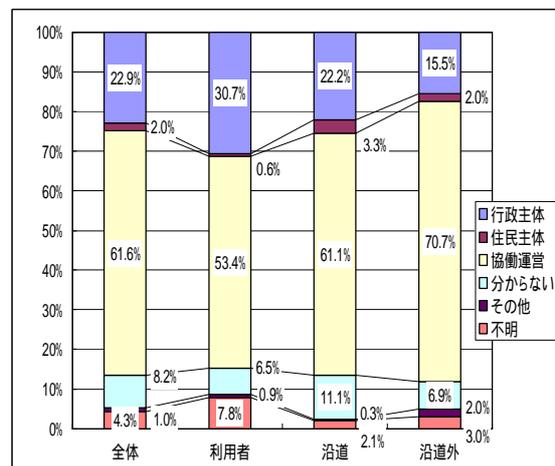
【具体的な方策について】

- 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

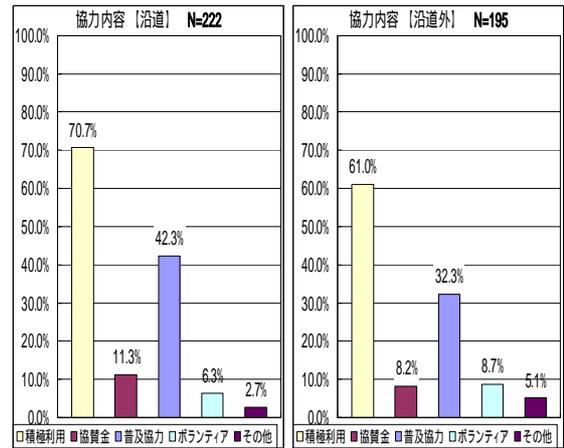
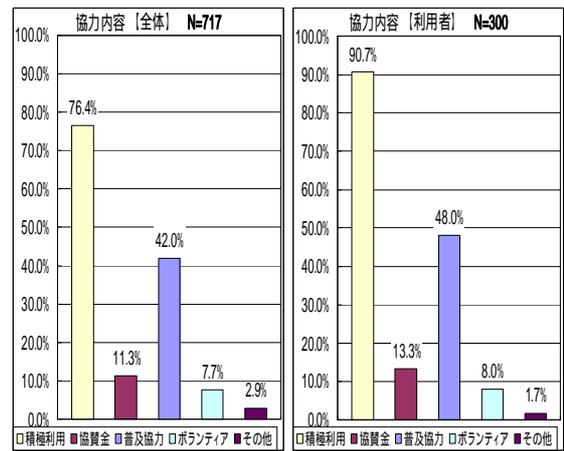
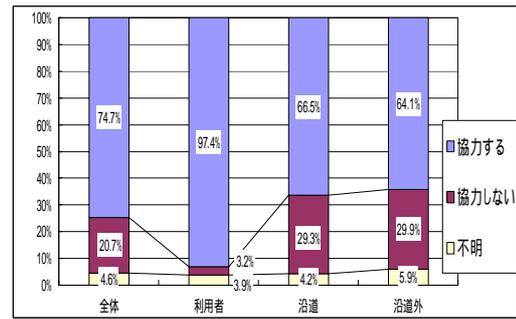
問11		全体数	全体	利用者	沿道	沿道外
コミュニティバスの運営体制	1 これまでのように行政が主体となった運営	220	22.9%	30.7%	22.2%	15.5%
	2 地元の住民が主体となった運営	19	2.0%	0.6%	3.3%	2.0%
	3 地元の住民、行政、バス会社の協働による運営	591	61.6%	53.4%	61.1%	70.7%
	4 分からない	79	8.2%	6.5%	11.1%	6.9%
	5 その他()	10	1.0%	0.9%	0.3%	2.0%
	不明	41	4.3%	7.8%	2.1%	3.0%
計		960	100.0%	100.0%	100.0%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



- ・ 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。

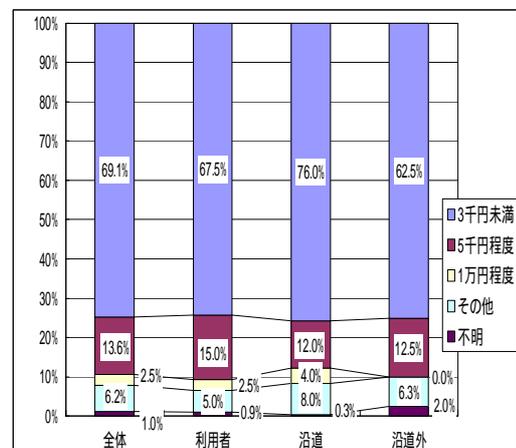
問12(1)		全体数	全体	利用者	沿道	沿道外
運行への協力	1 協力する	717	74.7%	97.4%	66.5%	64.1%
	2 協力しない	199	20.7%	3.2%	29.3%	29.9%
	不明	44	4.6%	3.9%	4.2%	5.9%
計		960	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
協力内容	a コミュニティバスを積極的に利用することで協力したい	548	76.4%	90.7%	70.7%	61.0%
	b 協賛金制度があれば、協力したい	81	11.3%	13.3%	11.3%	8.2%
	c コミュニティバスの普及に協力したい(知人への紹介など)	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】

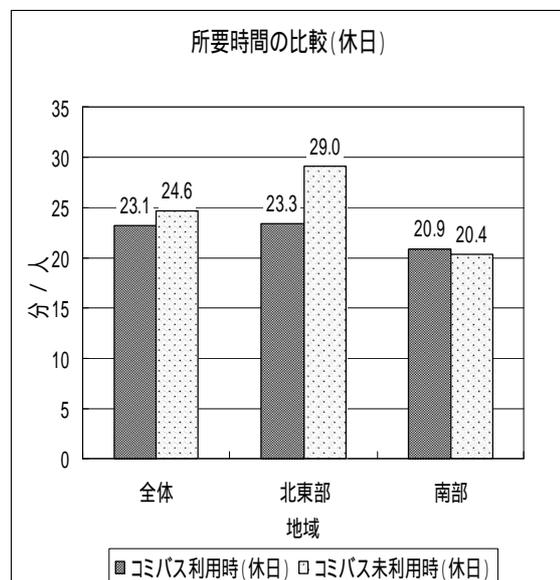
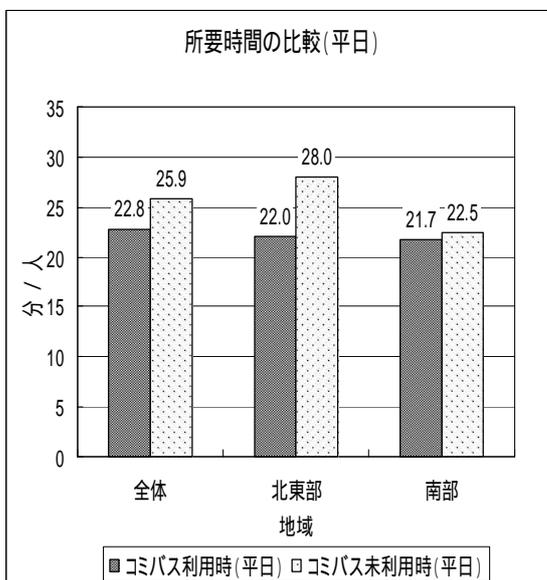
- 社会的な効果を証明することも必要である。
 - 社会的効果を数字で示すのは難しいが、試算できるのなら賛成である。
- ・ コミュニティバス利用者アンケートにより、バスを利用することで所要時間がどのように変化したかを把握しました。

【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。



ベース図：Bus Service Map より。

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。

- 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)】

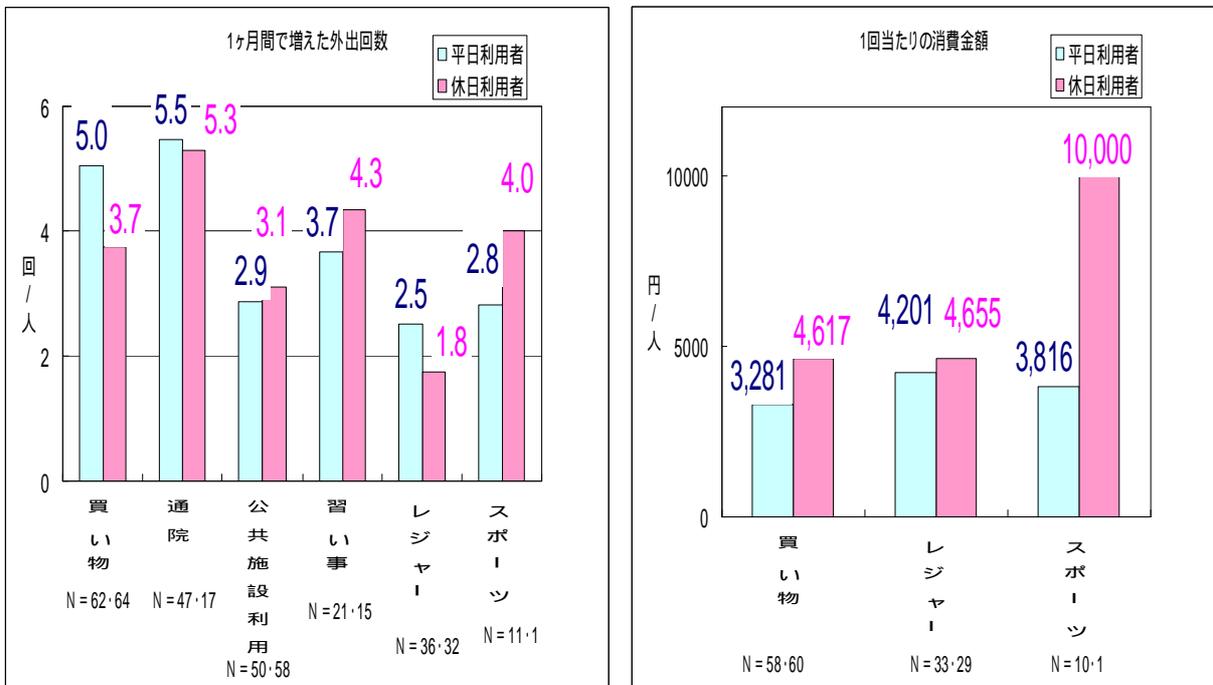
- 買い物で平日利用者 5.0 回と休日利用者 3.7 回、通院で 5.5 回と 5.3 回、公共施設利用で 2.9 回と 3.1 回、習い事で 3.7 回と 4.3 回、レジャーで 2.5 回と 1.8 回、スポーツで 2.8 回と 4.0 回。

【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。
- 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。

- ・ 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、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。
- ・ 道路の交通量に比較して自動車からの転換台数が少ないために(2)の試算は困難でしたが、(1)と(3)は試算することができ、合計で年間2,600万円程度の導入効果があることが把握されました。
- ・ 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検討することが必要です。

- ・ 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、年間で約6千万円の赤字(税金投入)になると予測されます。
- ・ 本評価委員会では、当初、財政補填のあり方について議論しました。

【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。

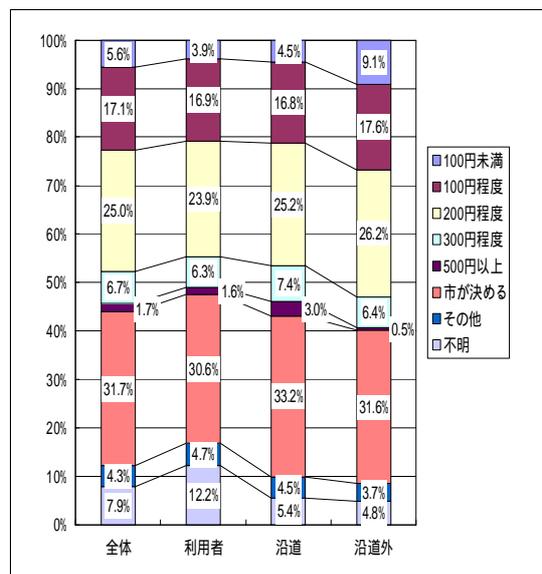
- ・ 3つの市民層を対象としたアンケート調査では、以下のようになっています。

【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、委員会では以下のような議論をしました。

【経費に占める税金投入の割合について】

- ランニングコストで見た場合に、市の負担を 3 割以内にしてほしい。
- 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。

- 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検討することを提案します。

【参考：新運行計画で通年運行した場合の採算率】（単位：千円）

		A	B	C	D	E	F	G
		運行 経費	収入 予測	赤字予測	採算率	年間 利用者予測	1日当たり 利用者予測	1便当たり 利用者予測
				A-B	B / A			
北東部	IC+RC	37,883	13,764	24,119	36.33%	108,381	297	10.2
	RC	32,123		16,062	42.85%			
南部	IC+RC	76,653	28,146	48,507	36.72%	281,461	771	14.8
	RC	69,218		41,072	40.66%			
合計	IC+RC	114,536	41,910	72,626	36.59%	389,842	1,068	13.2
	RC	101,341		59,431	41.36%			

IC = イニシャルコスト(車両・バス停減価償却費等)

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)