

市川 第 20061013-0105 号
平成 18 年 10 月 17 日

コミュニティバス評価委員 各位

市川市 道路交通部長
齋 藤 正 俊

第 1 回 コミュニティバス評価委員会の開催について

仲秋の候、皆様ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

また日頃より本市の道路交通行政にご協力を賜り御礼申し上げます。

さて、本市では、平成 17 年 10 月より交通不便地の解消、高齢者の外出支援及び公共公益施設の利便性向上を主目的として、大柏地区及び行徳・南行徳地区においてコミュニティバスの社会実験を開始しました。

この社会実験はコミュニティバスが必要なのか、また施策として本市に馴染むのかを検証するために開始したものです。昨年度末にはその結論を出す予定としておりましたが、市民参加による検証が必要であるとのこと指摘も頂いていたことから、一年間社会実験運行を延長し、検証することといたしました。

この度、自治会連合会、商工会議所、商店会連合会の各団体に委員の推薦をいただき、「コミュニティバス評価委員会」を立ち上げさせていただいたところです。

つきましては「第 1 回コミュニティバス評価委員会」を、下記の日程により開催します。

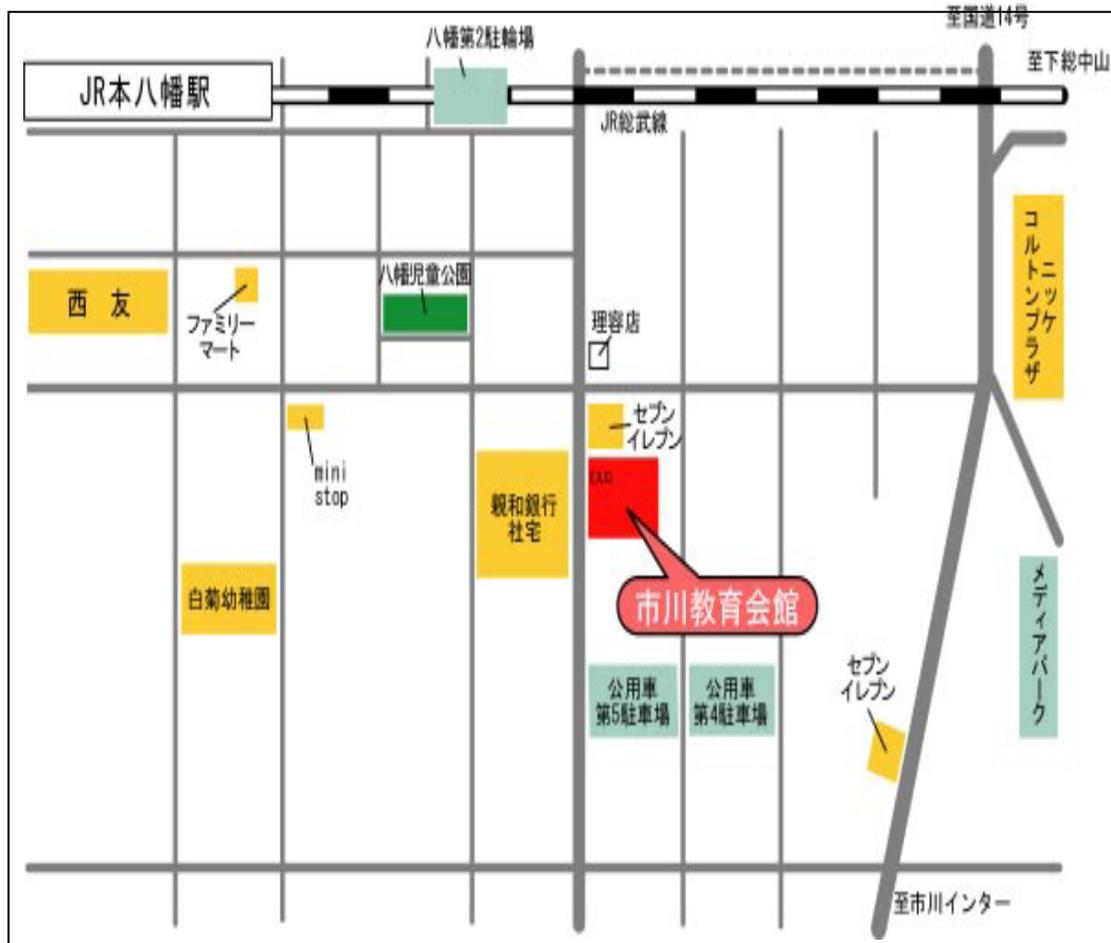
ご多忙のところ大変申し訳ありませんが、ご出席をお願いします。

資料を同封しますので、ご査収の上、当日ご持参ください。

記

- 1 . 日時 10 月 21 日 (土) 午後 2 時 00 分から
- 2 . 場所 市川教育会館 4 階 第 2 会議室 (裏面地図参照)
市川市南八幡 1 - 10 - 19 047-376-0770

開催場所地図



以上

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 1 回評価委員会・議事次第】

日 時：平成 18 年 10 月 21 日（土） 14：00～

場 所：市川教育会館 4 階 第 2 会議室

1．開 会

2．部長挨拶

3．委員紹介

4．委員長選出

5．議 事

（ 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

7．その他

8．閉 会

資料 2

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 16 年度調査概要報告書

資料 4：平成 17 年度調査概要報告書

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 1 回評価委員会資料】

平成 18 年 10 月 21 日（土）14：00～ 市川教育会館 4 階 第 2 会議室

．評価委員会設置の目的とスケジュール	1
--------------------	---

．市川市コミュニティバスの取り組み経緯	2
---------------------	---

．フォローアップ調査の結果と計画課題

1．フォローアップ調査の結果	5
2．コミュニティバスの本格導入に向けた計画課題	9

．本委員会での主な検討テーマ

1．検討テーマの組み立て	11
2．個別の検討テーマについて	12

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	12
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	13
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	13
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	15
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	16
テーマ 6：導入を取り止める場合に、代替交通はあるのか	16

．平成 18 年度・実態調査の内容

1．アンケート調査	17
2．乗降状況調査（OD 調査）	18

【参考資料】

参考 1：コミュニティバス社会実験運行事業の評価について	19
参考 2：第 9 回市川市コミュニティバス運行事業審査会資料について	32
参考 3：平成 17 年度市民アンケート調査より（コミュニティバスの導入を否定している意見）	34
参考 4：市民の足を確保するための各行政体の試み	36

評価委員会設置の目的とスケジュール

1. 目的

コミュニティバスの施策を評価するとともに、本格導入・維持する場合の枠組みや、導入を取り止める場合の条件等を検討することを目的とします。

- ・市内の路線バス網は主要駅を中心として放射状に構成され、通勤通学者を除く市民の日常生活にとっては必ずしも利用しやすくなっていないことから、市内の商業施設や公共公益施設などを結ぶコミュニティバスは一定の成果を上げています。
- ・しかし、市から相当の財源補填が必要で、『コミュニティバスの施策は本市に適しているのか』、『コミュニティバスを永続的に運営していくには、地元住民や企業を組み込み、どのような枠組みが必要なのか』を検討することが求められています。
- ・このため、市民や商工業者等で構成する「(仮)コミュニティバス評価委員会」を立ち上げて、コミュニティバスの施策を評価するとともに、本格導入・維持する場合の枠組みや、導入を取り止める場合の条件等を検討することを目的とします。

2. スケジュール

評価委員会は、平成 18 年度で 7 回の開催を予定しています。

スケジュールのポイントとして、『現在実施している社会実験を平成 19 年度も継続するか』を平成 19 年 1 月初旬までに考えて頂きたいと考えています。

評価委員会のスケジュール(案)

	時 期	検 討 内 容	備 考
1 回	H.18.10 月 21 日	調査の目的・スケジュール 取り組み経緯・評価・計画課題 検討テーマに関する議論 実態調査の内容	
2 回	H.18.10 月下旬	検討テーマに関する議論 アンケート調査票	11 月に実施予定 OD・利用者アンケート 沿道市民アンケート
3 回	H.18.11 月下旬	基本的な枠組み	
4 回	H.18.12 月中旬	基本的な枠組み 中間提言書作成	
5 回	H.19.1 月中旬	アンケート調査・OD 調査の結果報告 中間提言書の作成	1 月初旬(1/18)までに、現在実施している社会実験を平成 19 年度も継続するかの結論を出す
6 回	H.19.2 月下旬	最終提言書案作成 社会実験の取り扱い	
7 回	H.19.3 月中旬	最終提言書作成	

市川市コミュニティバスの取り組み経緯

平成 16 年度では、市川市総合計画、市川市都市計画マスタープラン、市川市総合交通計画などの上位・関連計画や、バス交通空白地域の分布及び市民アンケート調査結果などを考慮して、北東部と南部でコミュニティバス導入が必要と位置づけ、実証実験のための計画づくりを進めました。

平成 17 年 10 月より実証実験を開始、バス利用者や沿道住民に対するアンケート調査や、バス利用のOD調査を実施し、さらに利用しやすくするための計画づくりをしました。

17 年度調査の結果を踏まえて、平成 18 年 7 月より運行ルートの一部変更、運行本数の増便などを実施しています。

この結果、利用者が増加し、財政補填率は 70% から 58% に低下しています。
) 財政補填率は 28 頁と 31 頁を参照。

【市川市総合交通計画（平成 16 年 3 月）より】

4 地域別におけるコミュニティバス導入等に関する施策

地 域	目 的	施 策
北東部	・公共交通機関の利用促進と、利用しやすい交通環境づくり	(優先的施策) ・サイクル&バスライドの試験的導入 (施策メニュー) ・主要施設循環型コミュニティバス導入
北西部	・北総開発鉄道への利用誘導、利用率向上 ・バスの利便性向上、利用促進	(優先的施策) ・北総(北国分駅)への利用誘導を考慮したコミュニティバスの試験的導入
中部	・中部地域の駅に集中する各交通による問題の解消(路上駐車やうろつき駐車など)	(優先的施策) ・商業地域(駅周辺)での交通規制(交通流動)の見直し (施策メニュー) ・主要施設循環型コミュニティバス導入
南部	・バスの利便性向上、利用促進 ・既存バス路線の有効活用 ・バスと自転車交通との適正な分担を図る	(優先的施策) ・妙典、行徳、南行徳駅を含むエリアでのコミュニティバスの試験的導入

総合交通計画では、市全域においてコミュニティバスの導入が必要としていました。

【市川市コミュニティバス導入検討調査（平成 17 年 3 月）より】

平成 16 年度調査の結果、市内を比較すると北東部と南部においてバスサービスの水準が低いことが分かりました。

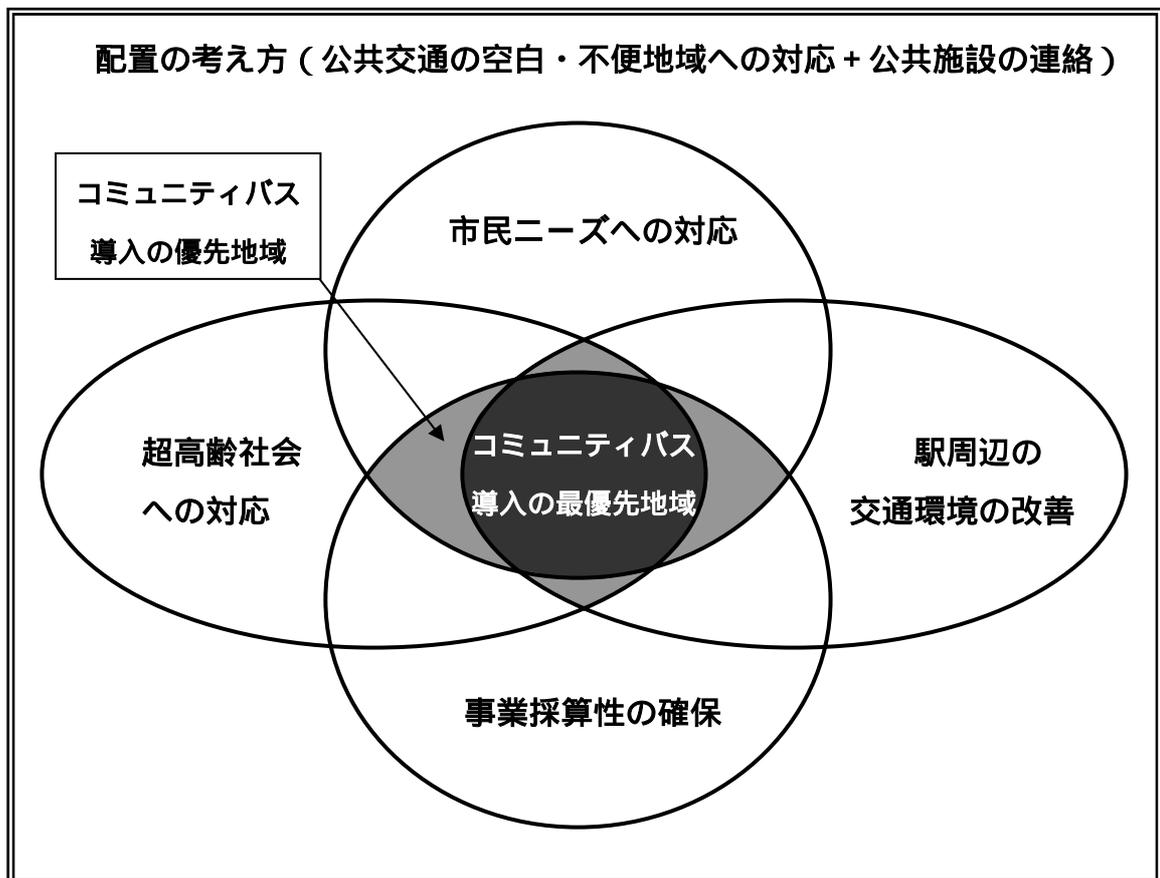
現在の路線バスの地域別サービス水準の比較

評価項目	北東部	北西部	中部	南部
全体的な利用しやすさ	1	4	3	2
目的地への行きやすさ	2	4	3	1
運行本数	1	3	4	2
自宅からバス停までの距離	4	2	3	1
乗車・降車バス停での到着状況	2	1	4	3
車内での着座状況	2	1	4	3
合計	12	15	21	12

コミュニティバス導入の基本方針

公共交通の空白・不便地域への対応と公共施設の連絡を基本とし、市民ニーズへの対応、超高齢社会への対応、駅周辺の交通環境の改善、事業採算性の確保を考慮して、バスサービス水準の低い北東部と南部を優先してコミュニティバスを導入するものとし、社会実験の運行計画を作成しました。

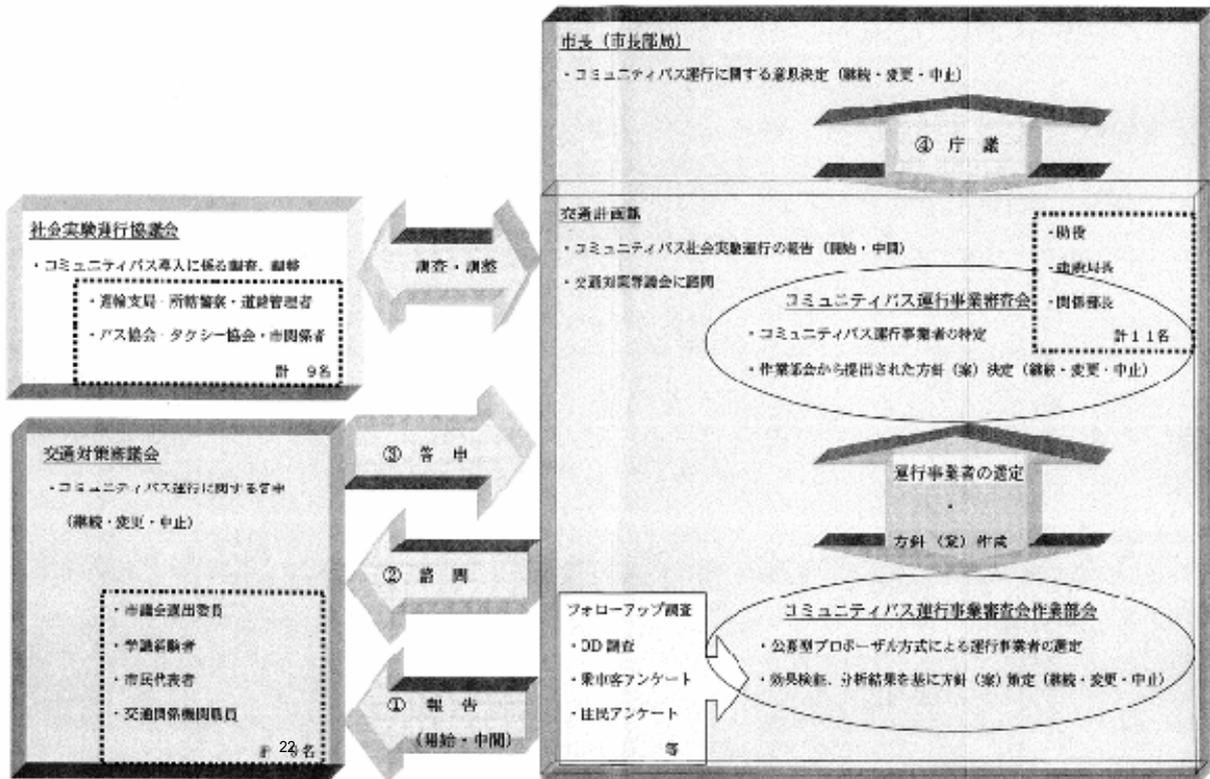
配置の考え方（公共交通の空白・不便地域への対応 + 公共施設の連絡）



【コミュニティバスフォローアップ調査（平成 18 年 3 月）より】

平成 17 年度では、社会実験運行協議会を開催しながら社会実験の詳細を検討し、平成 17 年 10 月 1 日より実験を開始しました。
 各種アンケート調査やOD調査によって把握された内容を踏まえ、平成 18 年 7 月 20 日より運行ルートの一部見直しと増便を実施しました。

コミュニティバス社会実験運行に向けた検討体制



市川市コミュニティバス社会実験運行協議会の開催経緯

	議 題
第 1 回 H.17.4.6	1. 市川市コミュニティバス社会実験運行事業の考え方 2. 予定スケジュール
H.17.5.16	ルート視察
第 2 回 H.17.6.6	1. コミュニティバス運行事業者による事業概要の説明 2. コミュニティバス運行ルート視察の結果について
第 3 回 H.17.8.3	1. 企画提案内容の調整について 2. 市川市コミュニティバス運行協定について
第 4 回 H.18.1.30	1. コミュニティバス社会実験運行の運行実績について 2. アンケート調査結果について 3. 平成 18 年度以降の方針決定について

．フォローアップ調査の結果と計画課題

1 ．フォローアップ調査の結果

- ・平成17年度のフォローアップ調査では、以下のことが把握されています。

【施策に対する市民要望の高さ】

市川市コミュニティバスに対する市民の要望が高い
市民の足を確保するためには、財源投入が必要という意見が多い

利用者アンケート調査より / 今後の利用意向 (単一回答)

		全体	割合	北東部	割合	南部	割合
平日	今後とも利用する	404	96.4%	111	94.9%	293	97.0%
	今後は利用する考えはない	6	1.4%	5	4.3%	1	0.3%
	不明	9	2.2%	1	0.8%	8	2.7%
	計	419	100.0%	117	100.0%	302	100.0%
休日	今後とも利用する	371	97.9%	75	94.9%	296	98.7%
	今後は利用する考えはない	5	1.3%	4	5.1%	1	0.3%
	不明	3	0.8%	0	0.0%	3	1.0%
	計	379	100.0%	79	100.0%	300	100.0%

利用者アンケート 問6

住民アンケート調査より / 今後の利用意向 (単一回答)

	全体	割合	北東部	割合	南部	割合
利用する	561	38.2%	253	32.3%	308	45.1%
運行方法を改善すれば利用する	340	23.2%	215	27.4%	125	18.3%
利用しない	185	12.6%	102	13.0%	83	12.2%
わからない	346	23.6%	192	24.5%	154	22.5%
不明	35	2.4%	22	2.8%	13	1.9%
計	1,467	100.0%	784	100.0%	683	100.0%

住民アンケート 問6

住民アンケート調査より / 税金投入について (単一回答)

	全体	割合	北東部	割合	南部	割合
通常のバスが走れない地域の市民の足を確保するためには必要なことだと思う	1060	72.2%	557	71.0%	503	73.7%
市の税金を特定地域に投入することは不公平になるので賛成できない	156	10.6%	89	11.4%	67	9.8%
わからない	130	8.9%	78	10.0%	52	7.6%
その他	82	5.6%	38	4.8%	44	6.4%
不明	39	2.7%	22	2.8%	17	2.5%
計	1,467	100.0%	784	100.0%	683	100.0%

【見出された施策効果（1 / 2）】

高齢者を始めとした市民の外出を支援している
 公共施設への利便性が非常に高まっている

住民アンケート調査より / 外出のしやすさの変化（複数回答）

	全体	割合	北東部	割合	南部	割合
自由に移動できるようになった	81	46.0%	27	39.7%	54	50.0%
安全に移動できるようになった	53	30.1%	20	29.4%	33	30.6%
移動による体への負担が軽くなった	100	56.8%	37	54.4%	63	58.3%
社会参加がしやすくなった	38	21.6%	18	26.5%	20	18.5%
一度に多くの用事を済ますことができるようになった	42	23.9%	18	26.5%	24	22.2%
特に変わらない	32	18.2%	21	30.9%	11	10.2%
その他	23	13.1%	12	17.6%	11	10.2%
計	176	100.0%	68	100.0%	108	100.0%

住民アンケート 問3-

住民アンケート調査より / 外出回数の変化（単一回答）

	全体	割合	北東部	割合	南部	割合
増えた	80	45.4%	25	36.8%	55	50.9%
変わらない	89	50.6%	40	58.8%	49	45.4%
減った	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
不明	7	4.0%	3	4.4%	4	3.7%
計	176	100.0%	68	100.0%	108	100.0%

住民アンケート 問3-

住民アンケート調査より / 外出回数の変化（60歳代以上）

	全体	割合	北東部	割合	南部	割合
増えた	26	44.8%	14	43.8%	12	46.2%
変わらない	30	51.7%	16	50.0%	14	53.8%
減った	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
不明	2	3.4%	2	6.3%	0	0.0%
計	58	100.0%	32	100.0%	26	100.0%

利用者アンケート調査より / 公共施設への利便性（単一回答）

		全体	割合	北東部	割合	南部	割合
平日	便利になった	357	85.2%	94	80.3%	263	87.1%
	変わらない	51	12.2%	21	17.9%	30	9.9%
	不便になった	2	0.5%	1	0.9%	1	0.3%
	不明	9	2.1%	1	0.9%	8	2.7%
	計	419	100.0%	117	100.0%	302	100.0%
休日	便利になった	325	85.7%	58	73.4%	267	89.0%
	変わらない	48	12.7%	20	25.3%	28	9.4%
	不便になった	2	0.5%	1	1.3%	1	0.3%
	不明	4	1.1%	0	0.0%	4	1.3%
	計	379	100.0%	79	100.0%	300	100.0%

利用者アンケート 問4

【見出された施策効果（2 / 2）】

自動車からの転換によるCO₂の削減が期待できる
 自転車からの転換により駅前での放置自転車の削減が期待できる

CO₂削減量の試算結果

		計算式	CO ₂ 削減量
北東部	平日	台数 47 台 × 片道 5 km × 2 往復 ÷ 燃費 15 km / L × 250 日 × 2.31kg-CO ₂	18 (t-CO ₂)・台
	休日	台数 18 台 × 片道 5 km × 2 往復 ÷ 燃費 15 km / L × 115 日 × 2.31kg-CO ₂	3 (t-CO ₂)・台
南部	平日	台数 155 台 × 片道 5 km × 2 往復 ÷ 燃費 15 km / L × 250 日 × 2.31kg-CO ₂	60 (t-CO ₂)・台
	休日	台数 74 台 × 片道 5 km × 2 往復 ÷ 燃費 15 km / L × 115 日 × 2.31kg-CO ₂	13 (t-CO ₂)・台
合計			94 (t-CO ₂)・台

自転車からの転換予測（駅を目的地とする場合）

		平日	休日
北東部	市川大野駅	5	1
	小計（1）	5	1
南部	妙典駅	12	2
	行徳駅	14	2
	南行徳駅	11	1
	小計（2）	37	5
合計（1+2）		42	6

【運行計画修正の必要性】

市民ニーズに対応するための改善点が把握された
 料金の値上げを許容できる意向が確認された
 市民ニーズに対応するための運行ルートの改善点が確認された

住民アンケート調査より / 運行方法を改善する場合に最も重視する内容（単一回答）

	全体	割合	北東部	割合	南部	割合
運行本数	535	36.4%	293	37.4%	242	35.4%
運行時間帯	186	12.7%	100	12.7%	86	12.6%
運行ルート	408	27.8%	206	26.3%	202	29.5%
乗り継ぎのしかた	76	5.2%	36	4.6%	40	5.9%
料金	58	4.0%	31	4.0%	27	4.0%
いくら改善しても利用しない	68	4.6%	38	4.8%	30	4.4%
その他	34	2.3%	19	2.4%	15	2.2%
不明	102	7.0%	61	7.8%	41	6.0%
計	1,467	100.0%	784	100.0%	683	100.0%

【住民アンケート調査より/料金値上げに関する内容】

- ・ 住民アンケート調査では、「運行継続させるためには値上げもやむを得ないと思う」が56%、「利用者にこれ以上の料金負担がかかるので賛成できない」が23%と、やむを得ないが上回っている。(北東部は51%、25%。南部は63%、21%。)
- ・ また、支払ってもよいと考える最大の料金は、北東部では200円(52%)、160円(9%)、250円(5%)、180円(5%)で、南部では200円(37%)、150円(25%)、160円(12%)と、ほぼ既存バスと同じ料金となっている。

住民アンケート調査より/運行ルートを変更する場合の経由場所

		記入件数	要望件数	希望の多い経由場所
北東部	基本ルート	65	72	本八幡駅、船橋法典駅、市川市役所
	延伸ルート	45	48	本八幡駅、市川市役所、下総中山駅
南部	基本ルート	44	44	市川塩浜駅、浦安駅、南行徳駅
	延伸ルート	32	35	本八幡駅、市川市役所、市川市文化会館

住民アンケート 問9

- ・ 先ず、これらの調査結果について、皆様のご意見を伺います。

MEMO

2 . コミュニティバスの本格導入に向けた計画課題

- ・平成 17 年度のフォローアップ調査により、コミュニティバスの本格導入に向けては以下のことが計画課題になると考えられます。

(1) 事業採算性が低いこと

コミュニティバスの実験運行には、市より多くの財源を充填しており、本格導入をした場合には、継続的に運行することが困難になることが考えられます。

- ・平成 18 年 7 月の見直しにより利用者が増加し、赤字率は 70% から 58% に低下していますが、18 年 8 月の 1 ヶ月間の実績による 2 ルートの年間赤字額は、ランニングコスト（* 1）で約 6 千万円、イニシャルコスト（* 2）を含めると約 8 千万円と予測されます。

* 1 , 2) イニシャルコストは「車両の購入など初期的に必要な費用」、ランニングコストは車両購入後の「維持に必要な費用」のこと。

- ・利用者 1 人当たりの必要運賃は 275 ~ 340 円で、市が補填している額は 146 ~ 195 円と、半分以上となっています。（本資料の 31 頁を参照）

(2) 市民相互で料金格差を生じていること

1 乗車につき北東部は均一 1 5 0 円、南部は均一 1 0 0 円としていますが、同じ距離を路線バスで移動した場合には、2 0 0 円 ~ 3 5 0 円となっています。

- ・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、かつ多くの市民の方に利用して頂きながら、フォローアップ調査を行うために、北東部は 1 5 0 円、南部では 1 0 0 円としました。
- ・但し、同じ距離を路線バスで移動する場合には、2 0 0 円 ~ 3 5 0 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では、市民相互に料金格差が発生しています。

(3) 運営体制の確立が必要なこと

実験から本格導入を目指す場合には、地元の市民や商工業者が協働する運営体制を確立することが必要だと考えられます。

- ・本市コミュニティバスは実験段階であることから、行政主導で実施してきました。
- ・但し、コミュニティバスは需要の低い地域に導入されることが多いため、一般的には利用者料金だけでは事業採算性を確保することは困難となっています。

- ・京都市伏見区の醍醐バスでは、3～4割の不足分を住民や商工業者のサポーター制度（協賛金）によって補う試みをしており、横浜市でも類似した枠組みが可能かを検討しています。
- ・本市においても、本格導入を目指すには、地元の市民や商工業者が協働する運営体制を確立していく必要があると考えられます。

（４）社会的意義（効果）を把握できる方法が必要なこと

コミュニティバス導入に伴う社会的意義（効果）を試算する方法が必要だと考えられます。

- ・これまでの事例では、コミュニティバスの導入に伴う社会的意義（効果）を試算する方法は確立されていません。
- ・本市の平成17年度調査では、CO₂削減効果や、自転車からの転換量（放置自転車を抑制する効果）の試算を試みました。
- ・平成18年度では、計測可能な評価項目を増やして社会的意義（効果）を説明していくことが必要だと考えています。

MEMO

．本委員会での主な検討テーマ

1 ．検討テーマの組み立て

コミュニティバスの本格導入に向けた計画課題を踏まえて、検討テーマを組み立てます。

検討テーマの組み立て方

4つの計画課題	検討テーマ
事業採算性の低さ	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？ 施策そのものをどのように評価するか また、路線別に見た場合、単なる事業採算性で評価するか、別の項目を含めて評価すべきか
市民相互の料金格差	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？ 料金格差があってもよい 料金格差を是正すべき
運営体制の確立	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？ 利用促進を図るには、PR活動以外に何が必要か 運営体制は、行政主導のままか、地元の市民や商工業者と一体となった協働体制を目指すべきか
社会的意義(効果)の把握	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何か？ また、取り止める場合の判断はどのようにするか？ 上記の内容を踏まえながら検討する
	テーマ6：導入を取り止める場合に、代替交通はあるのか？ 他都市の事例に学ぶ

2．個別の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？

- ・ コミュニティバスを議論する場合に、以下に示す意見をお持ちの方もいますので、十分に配慮する必要があります。

ある特定の地域や住民を対象とすることは不公平である
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

- ・ 大きなテーマとなりますが、皆さんの意見をお聞かせ下さい。

MEMO

特定地域や住民を対象とするサービスであることについて

交通サービスが低い場所にコミュニティバスを運行させることについて

- ・ 平成18年7月の運行ルートの一部見直し、本数の増便を実施した結果、財政補填率は低くなりましたが、やはり多額の財政補填をしている状況にあります。
- ・ 最初のテーマとして、コミュニティバスを評価する際に、『単なる事業採算性で評価するか？』、『高齢者の外出支援など、別の項目を含めて評価すべきか？』について皆さんの意見を伺います。

MEMO

単なる事業採算性で評価する

高齢者の外出支援など、別の項目を含めて評価する

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？

- ・ 従来、コミュニティバスはワンコイン（100円）とする事例が多いのですが、これでは路線バスとの料金の差が発生し、『市民相互の料金格差（不公平）』が残されたままとなります。
- ・ 民間バス会社は、利用者料金で事業の採算性を確保することが必要なので、料金を引き下げることは非常に難しい状況にあります。
- ・ コミュニティバスと路線バスの料金について、皆さんの意見を伺います。

MEMO

格差があってもよい

格差があってはならない（ 是正する方法は？ ）

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？

【利用促進について】

- ・ 最も基本的な利用促進策はPR（ピーアール）で、本市でも実験に伴って以下の取り組みを実施しました。

広報への記載

市民周知用リーフレットを1万部作成、ルート沿いの自治会を対象として自治会掲示板への掲示と回覧板による回覧

社会実験運行用リーフレット（バス停位置図及び時刻表）を7万部作成、駅や主要な公共公益施設で配布

各種メディア（いちかわエフエム、市川ケーブルテレビ等）での周知

- ・ この結果、実験ルート沿い住民の83%がコミュニティバスの運行を知っているまでに至っています。
- ・ 一方、実際に利用しているのは12%で、利用したことはない方が68%と、周知が進んでいるにも係らず、その利用度は低くなっています。

- ・ このように周知にも限界があり、更に利用を促進していくには、コミュニティバスを単なる交通システムとして見るのではなく、『地域の文化を支え、交流を図っていく役割を受け持つもの』であり、『市民自らが育てるもの』という意識を醸成していくことが必要となります。
- ・ コミュニティバスの利用促進に向けて、どのような取り組みが必要でしょうか？

MEMO

利用促進に向けて市民自らができることは？ 市民応援団の可能性は？

商工業者が関与できることは？ 協賛の可能性は？

【運営体制について】

- ・ 京都市伏見区では、コミュニティバスは単なる交通システムではなく、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共通認識を醸成しながら、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【市民協働方式】を実施しています。
- ・ また、横浜市でも、西区のハマちゃんバスの実験を通じて、市民・行政・バス会社との新たな枠組みを検討しています。（ 以上、42 頁～45 頁を参照）
- ・ 京都や横浜の取り組みを参考にして、運営体制をどのようにお考えになりますか？

MEMO

行政主導のままの体制でよい

京都市や横浜市のように、地元の市民や商工業者と一体となった協働体制を目指すべき

京都市や横浜市まで一気にはいかないが、なるべく協働体制を目指すべき

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？

- ・ コミュニティバスを継続的に運行していくには、ある程度の財源を投入していく必要があり、それが社会的意義(効果)として市民に説明できることが求められます。
- ・ 運行による社会的貢献度をお金に換算して、『財源投入額とほぼ同額であれば継続運行する』、『財源投入額よりも大きく下回るのであれば取り止める』という考え方もできます。
- ・ 皆さんは『税金投入額の考え方』や『判断の仕方』をどのようにお考えですか。

費用対効果による評価指標の例示

費用 C：税金の投入額	> or <	効果 B：ベネフィットの総和 (~)
		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人当たりの税金増収額
		その他の便益(貨幣価値に換算可能なもの)
		その他の便益(貨幣価値に換算できないもの) 公共公益施設の利用増加 など

MEMO

社会的効果分の費用まで税金を投入してもよい or よくない？

財源投入額が社会的効果を大きく下回るのであれば、本格導入は中止してよい？

テーマ5：社会実験の継続、本格導入するための条件は何か？ 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？

- ・ 上記2つのテーマは、テーマ4までの検討が進んだ段階で、改めて議論をしていくことにします。

MEMO

平成 18 年度・実態調査の内容

1. アンケート調査

検討テーマの議論を通じて検証すべき内容を、アンケート調査によって明らかにします。

コミュニティバス利用者、コミュニティバスルート沿道の市民に対してアンケート調査を実施します。

- ・ 前述までの検討テーマを議論していくと、“この内容を検証したい、市民の意向を確認したい”といった内容が絞り込まれてきますので、アンケート調査によって明らかにしていきます。
- ・ コミュニティバス利用者、コミュニティバスルート沿道地域の市民（ルート変更・延伸を望む地域の市民を含む）では意識の持ち方に差があると考えられます。
- ・ 前者は1,000人、後者は2,000人、合計3,000人にアンケート調査を実施します。
- ・ コミュニティバス利用者に対するアンケート配布を先行させ、後日、郵送方式で居住者用アンケート調査票が届き、重複した場合には前者を優先させます。
- ・ 本日の議論を踏まえて、アンケート調査票を第2回委員会に示します。

アンケート調査の考え方（案）

区 分	実施時期	対 象	主な内容
コミバス利用者 アンケート調査	<u>H.18.11.15(水)</u> <u>H.18.11.12(日)</u> 配布：手渡し)OD調査と同時 に実施 回収：郵送方式	コミュニティバス 利用者1,000人 想定回収率30% 想定回収数300人	利用状況(頻度・OD) コミュニティバスの評価 料金水準の考え方 地元負担の考え方 費用対効果による評価指 標作成のための指標
ルート沿道市民 アンケート調査	H.18.11月 <u>11.15まで準備完了</u> <u>11.16：郵送発送</u> <u>11.28：郵送回収</u>	沿道1,000人 (無作為抽出) 想定回収率30% 想定回収数300人 <u>沿道+沿道以 外で再調整</u>	周知・利用状況 コミュニティバスの評価 料金水準の考え方 地元負担の考え方
共 通	H.18.12月 データ確認・集計 H.19.1月 とりまとめ	上記合計 対象3,000人 想定回収数900人	

2 . 乗降状況調査 (O D 調査)

バス停での乗降状況を把握するために O D 調査を実施します。

- ・ 新運行計画によって利用状況の変化を把握するために、平成 18 年 11 月の平日と休日の 2 日間で調査を行います。
- ・ O D 調査では、コミュニティバス利用者アンケート調査を同時に配布します。
注) O D 調査は、起点 (Origin) と終点 (Destination) の頭文字をとった用語で、起終点調査とも呼ばれます。人や車が「どこから、どこに移動したか」を把握する調査で、交通計画を検討する上で非常に基礎的なデータとなります。本資料では 24 頁 ~ 27 頁に O D 調査を図化した事例があります。
- ・ また、バス停での到着時刻と出発時刻を記録し、バス停での停止時間を除くことでコミュニティバスルート上での一般車の走行時間を求めて、車からの転換量を道路に戻した時のルート上の社会的便益が求められるようにします。

O D 調査の内容

時期・日数	ルート	内 容
平成 18 年 11 月中旬 平日・休日の 2 日間 <u>H.18.11.12 (日)</u> <u>H.18.11.15 (水)</u>	北東部ルート 南部ルート	バス停ごとの乗降状況 乗車人員の属性把握 コミュニティバス利用者アンケート調査配布 1) 郵送回収。 バス停での到着時刻・出発時刻の記録 2) バス停での停止時間を求め、コミバスで走行しなかった場合の走行時間を算出する。

M E M O

【参考1：コミュニティバス社会実験運行事業の評価について】

〔平成17年度〕

1. 実施ルート

北東部ルート4系統：19便/日

南部ルート4系統：39便/日

合計 8系統：58便/日

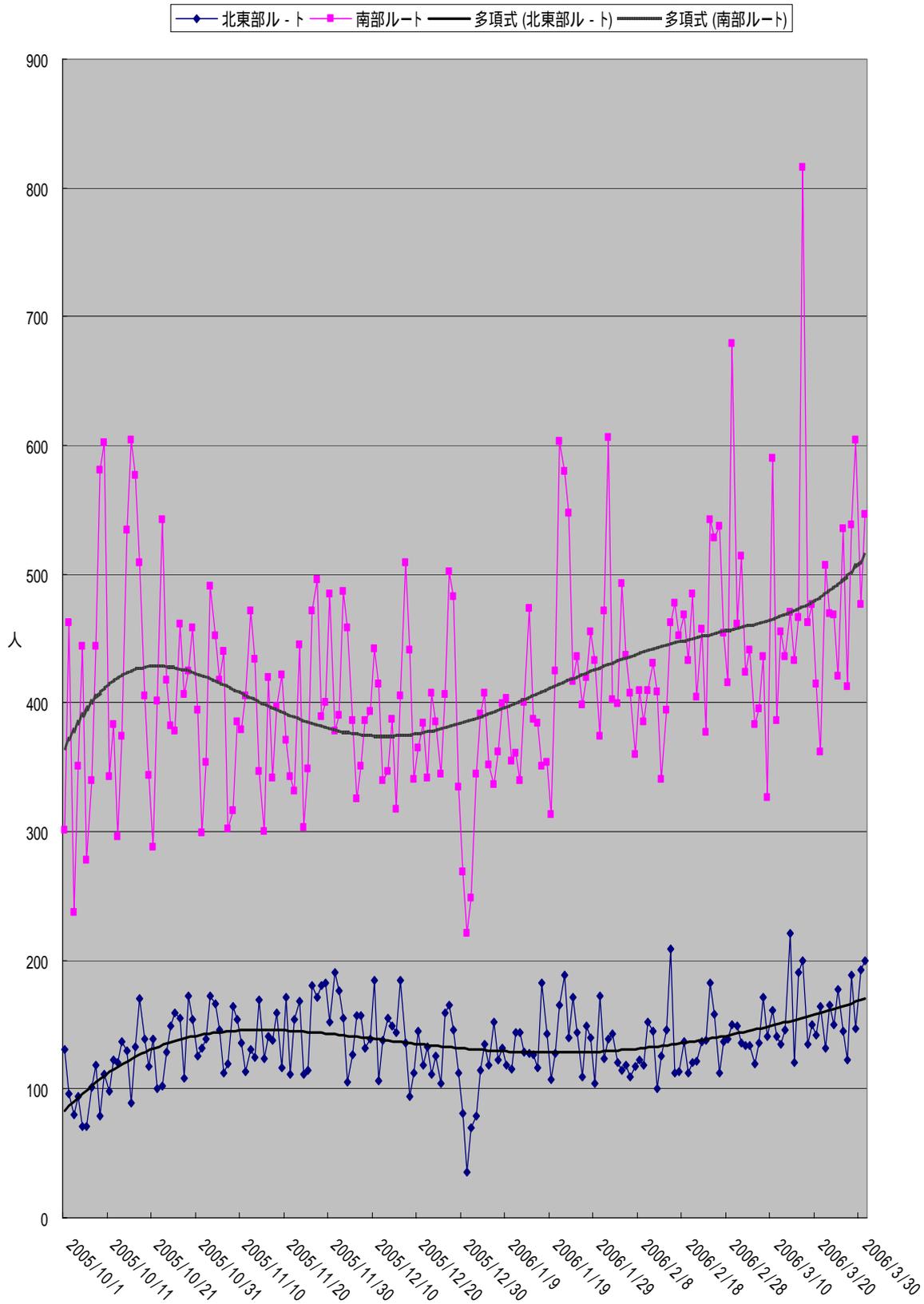
平成17年10月1日から平成18年3月31日までの182日間

2. 利用状況

運行ルート	運行便数	平成17年度							合計	
		運行日数	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
北東部	19	利用者数	当月	3,704	4,355	4,177	4,116	3,706	4,799	24,857
			累計	3,704	8,059	12,236	16,352	20,058	24,857	
			運行便数	589	570	589	589	532	589	3,458
			1日平均	119.5	145.2	134.7	132.8	132.4	154.8	136.6
			1便平均	6.3	7.6	7.1	7.0	7.0	8.1	7.2
南部	39	利用者数	当月	12,962	11,756	11,939	12,520	12,372	14,802	76,351
			累計	12,962	24,718	36,657	49,177	61,549	76,351	
			運行便数	1,209	1,170	1,209	1,209	1,092	1,209	7,098
			1日平均	418.1	391.9	385.1	403.9	441.9	477.5	419.7
			1便平均	10.7	10.0	9.9	10.4	11.3	12.2	10.8
合計	58	利用者数	当月	16,666	16,111	16,116	16,636	16,078	19,601	101,208
			累計	16,666	32,777	48,893	65,529	81,607	101,208	
			運行便数	1,798	1,740	1,798	1,798	1,624	1,798	10,556
			1日平均	537.6	537.0	519.9	536.6	574.2	632.3	556.3
			1便平均	9.3	9.3	9.0	9.3	9.9	10.9	9.6

両ルートとも運行開始後1ヶ月経過時点（11月頃）から落ち着き始め、周知が行き届いた4ヶ月経過時点（2月頃）から微増傾向となった。

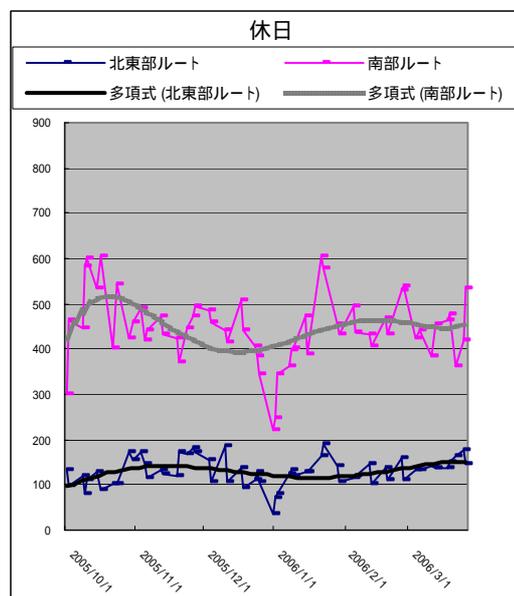
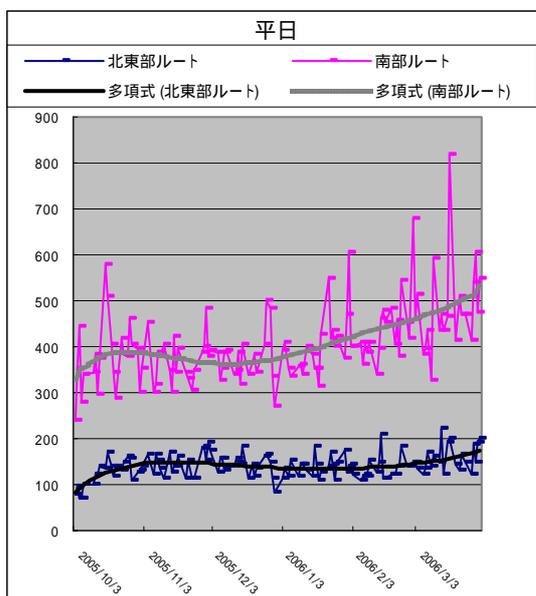
コミュニティバス社会実験運行事業(10/1~3/31)



平・休日別利用状況

平日 北東部 7.4 人/便
南部 10.4 人/便

休日 北東部 6.8 人/便
南部 11.4 人/便



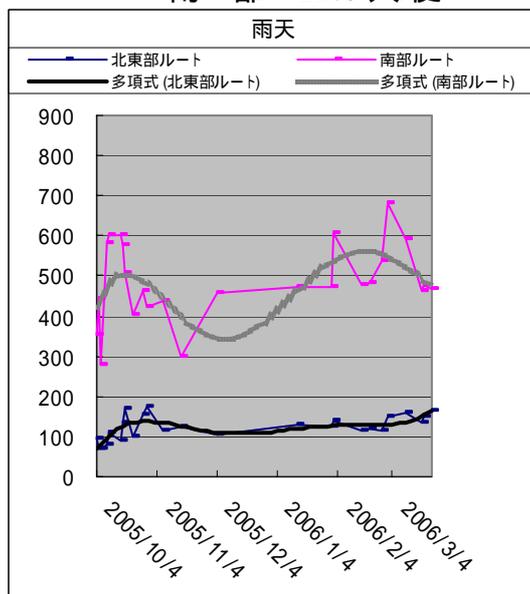
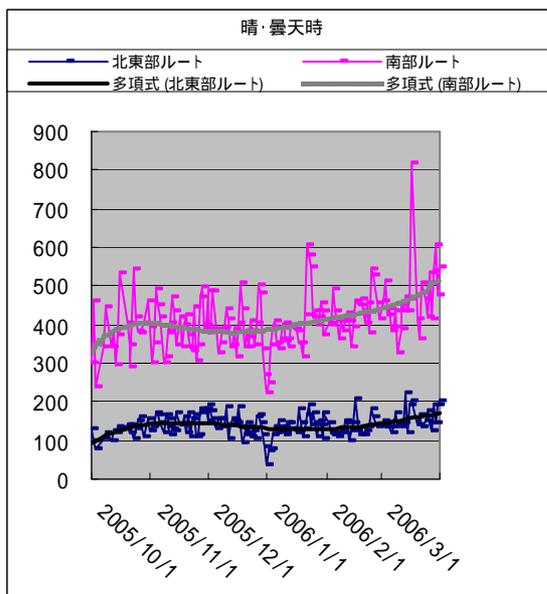
北東部では平日利用者が多いが、南部では休日利用者が多い。

天候別利用状況

晴・曇天日 北東部 7.3 人/便

雨天日 北東部 6.5 人/便

南部 12.5 人/便

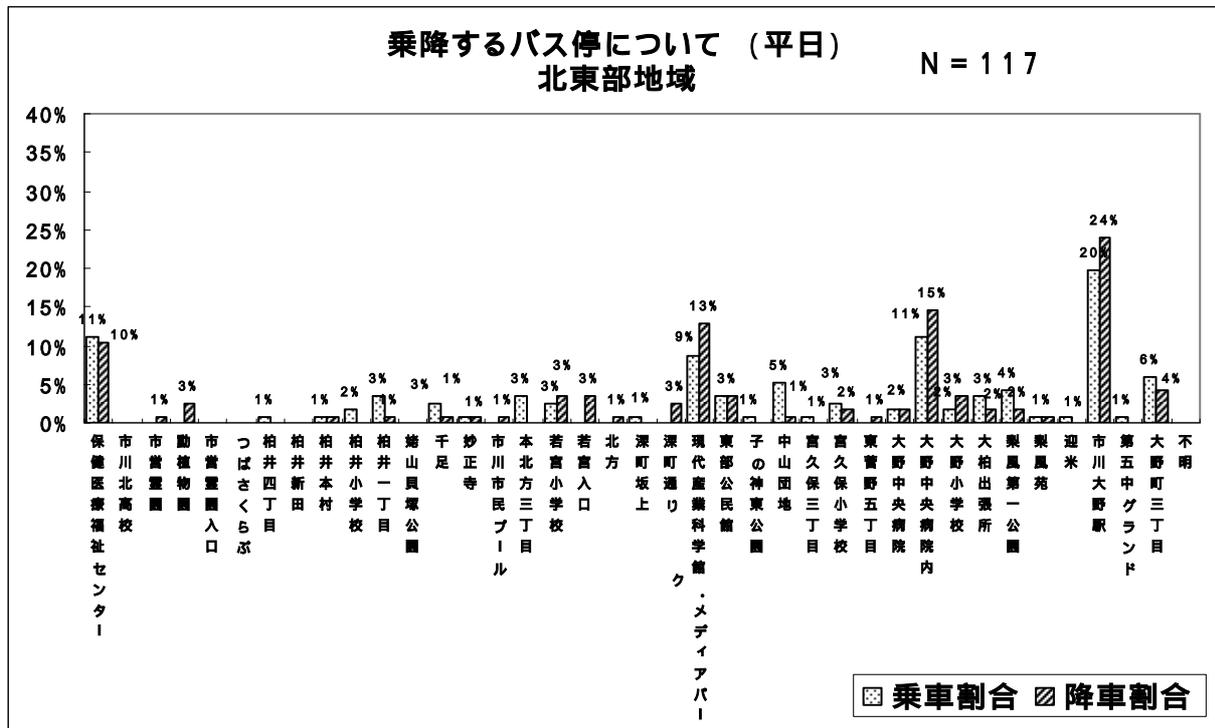


北東部では晴曇天日の利用者が多いが、南部では雨天日の利用者が多い。

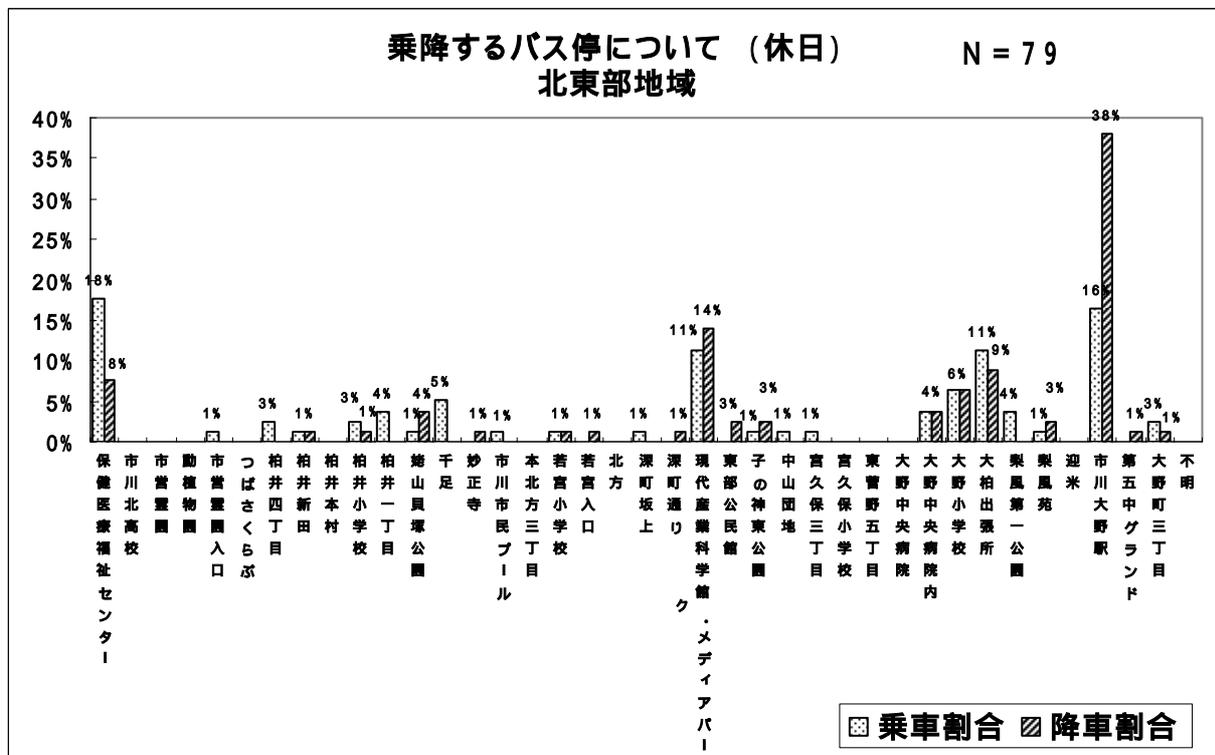
調査日：休日-平成17年11月6日(日)

平日-平成17年11月10日(木)

乗降するバス停の概況 (北東部)

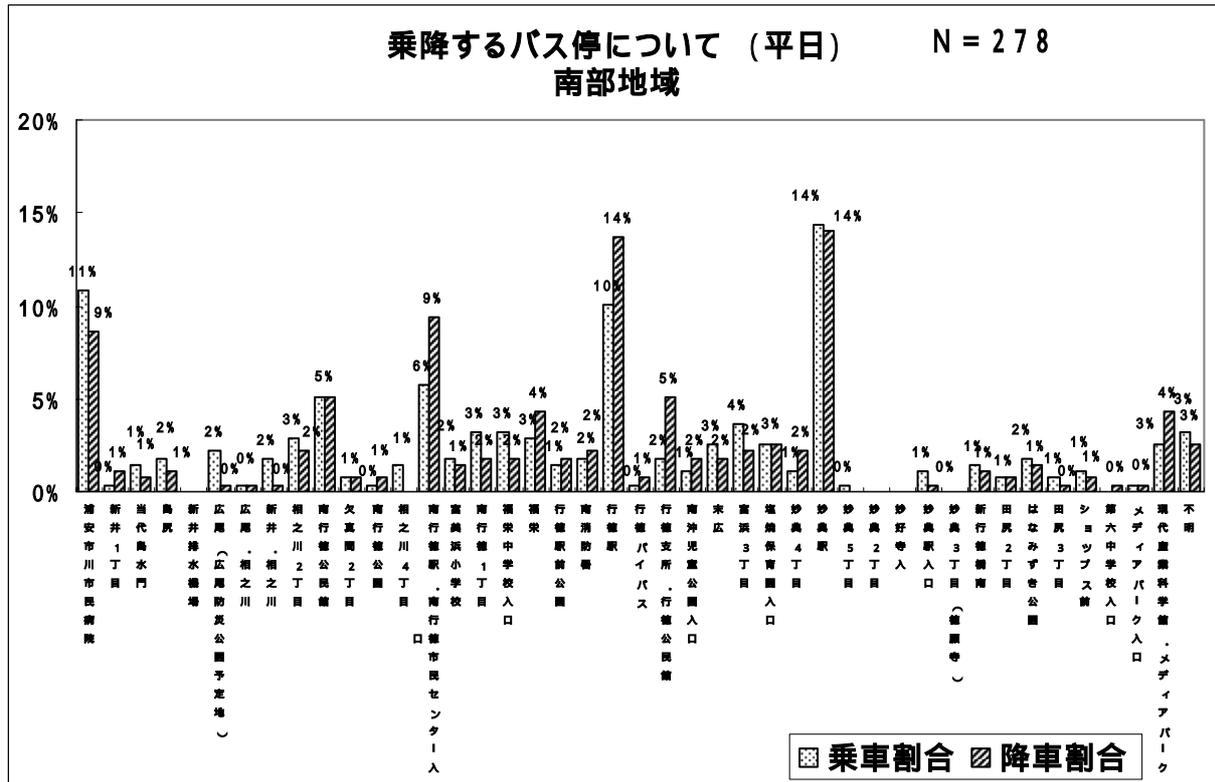


北東部平日の利用目的は通院が多く、買物、公共施設利用が続いて多い

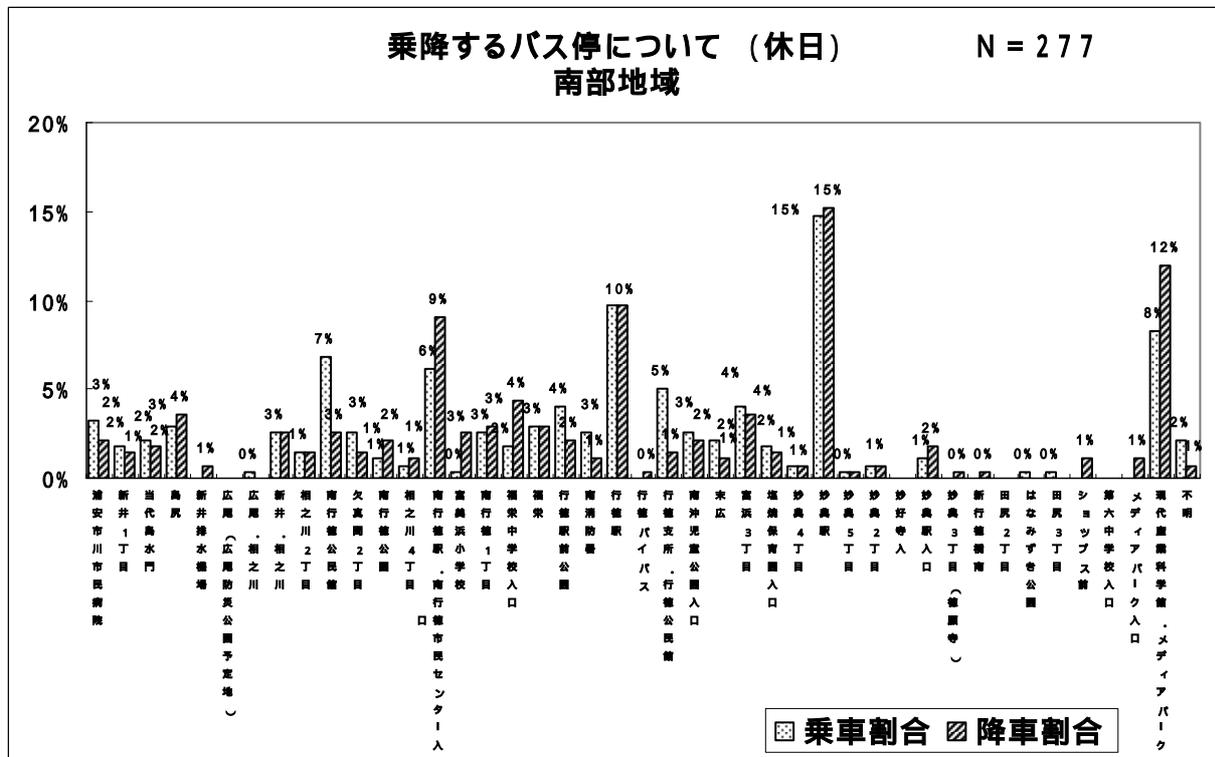


北東部休日の利用目的は買物が多く、続いて公共施設利用が多い

乗降するバス停の概況 (南部)



南部平日の利用目的は買物が多く、続いて通院、通勤、公共施設利用の順に多い

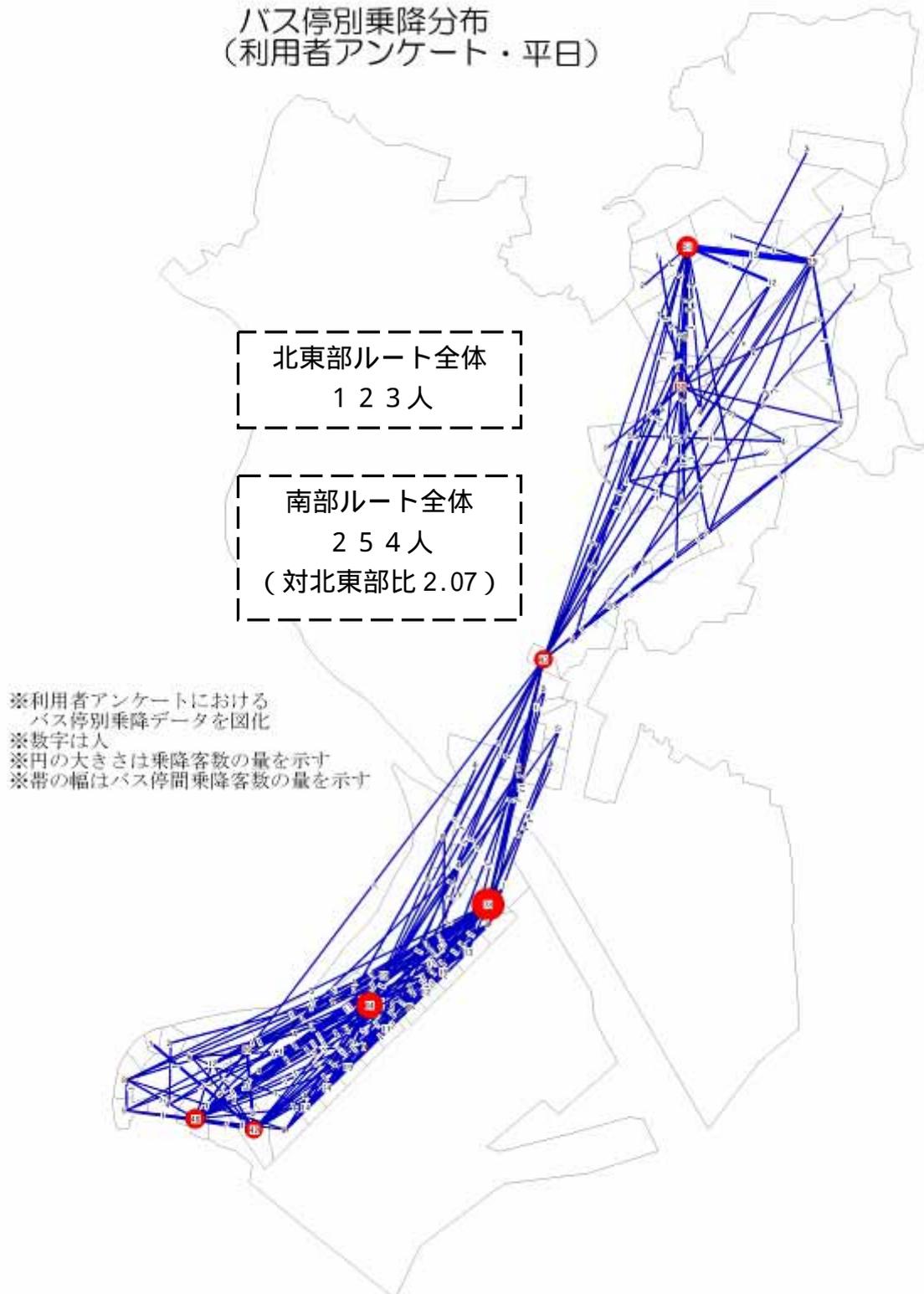


南部休日の利用目的は買物が抜き出て多く、続いて公共施設利用が多い

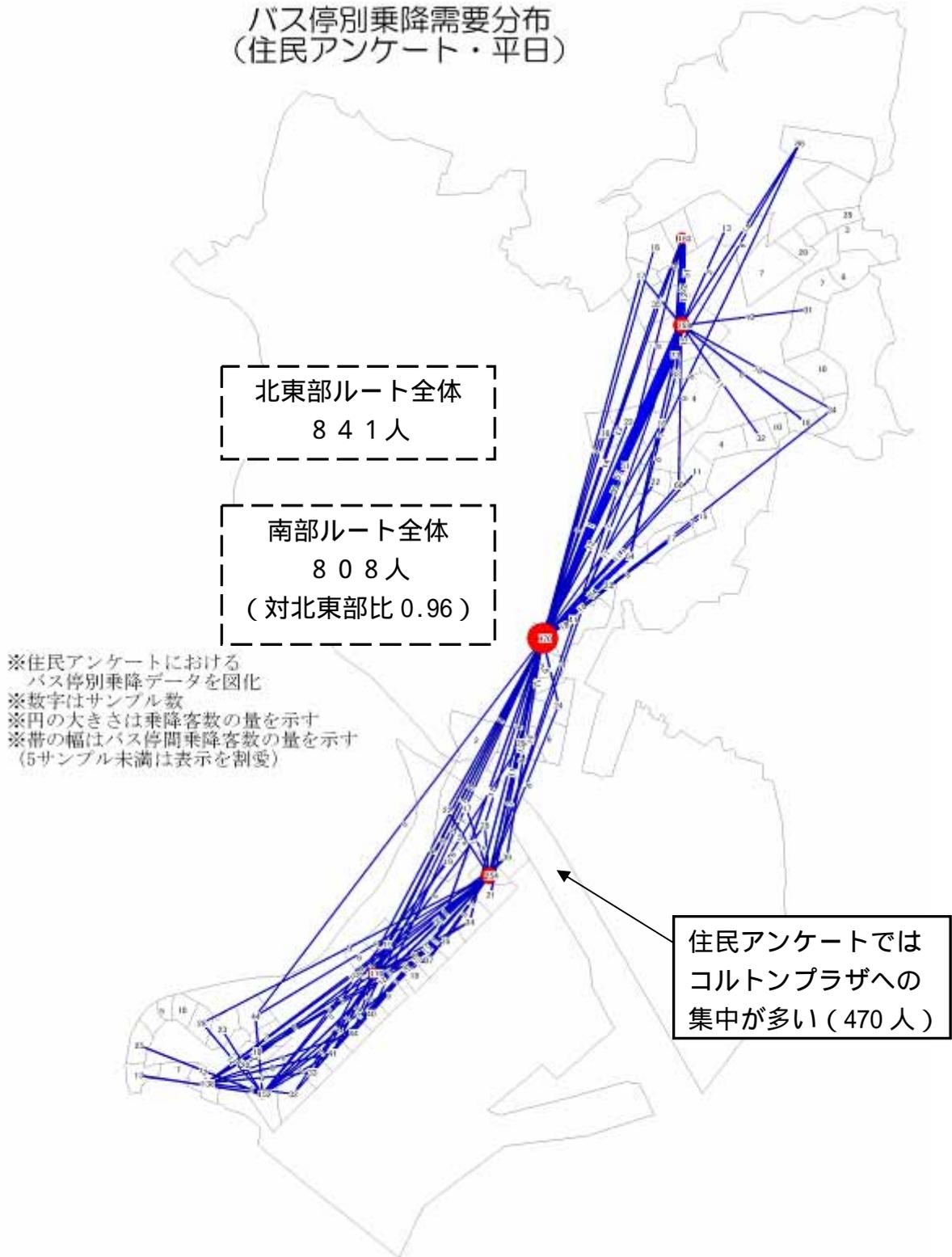
【平日 OD 表の比較・集中ベース（1 / 2）】

利用者アンケート（利用実績ベース）では「南部は北東部の 2.07 倍」であるが、住民アンケート（潜在需要ベース）では「南部は北東部の 0.96 倍」
全体的な OD 分布は利用者アンケート（実績ベース）に比較して、住民アンケート（潜在需要ベース）はコルトンプラザへの集中が多い

バス停別乗降分布
(利用者アンケート・平日)



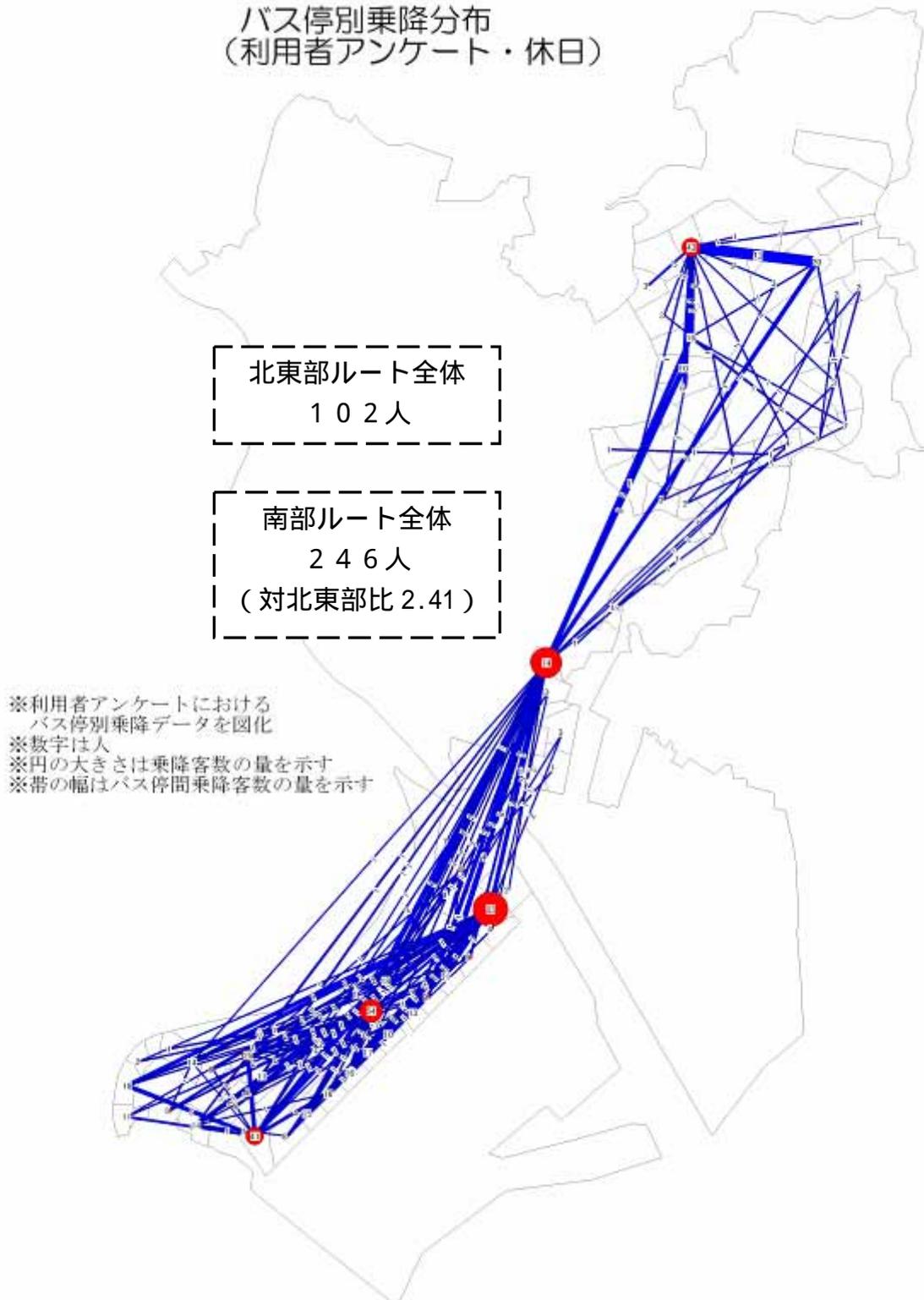
【平日 OD 表の比較・集中ベース（2 / 2）】（潜在需要）



【休日 OD 表の比較・集中ベース（1 / 2）】

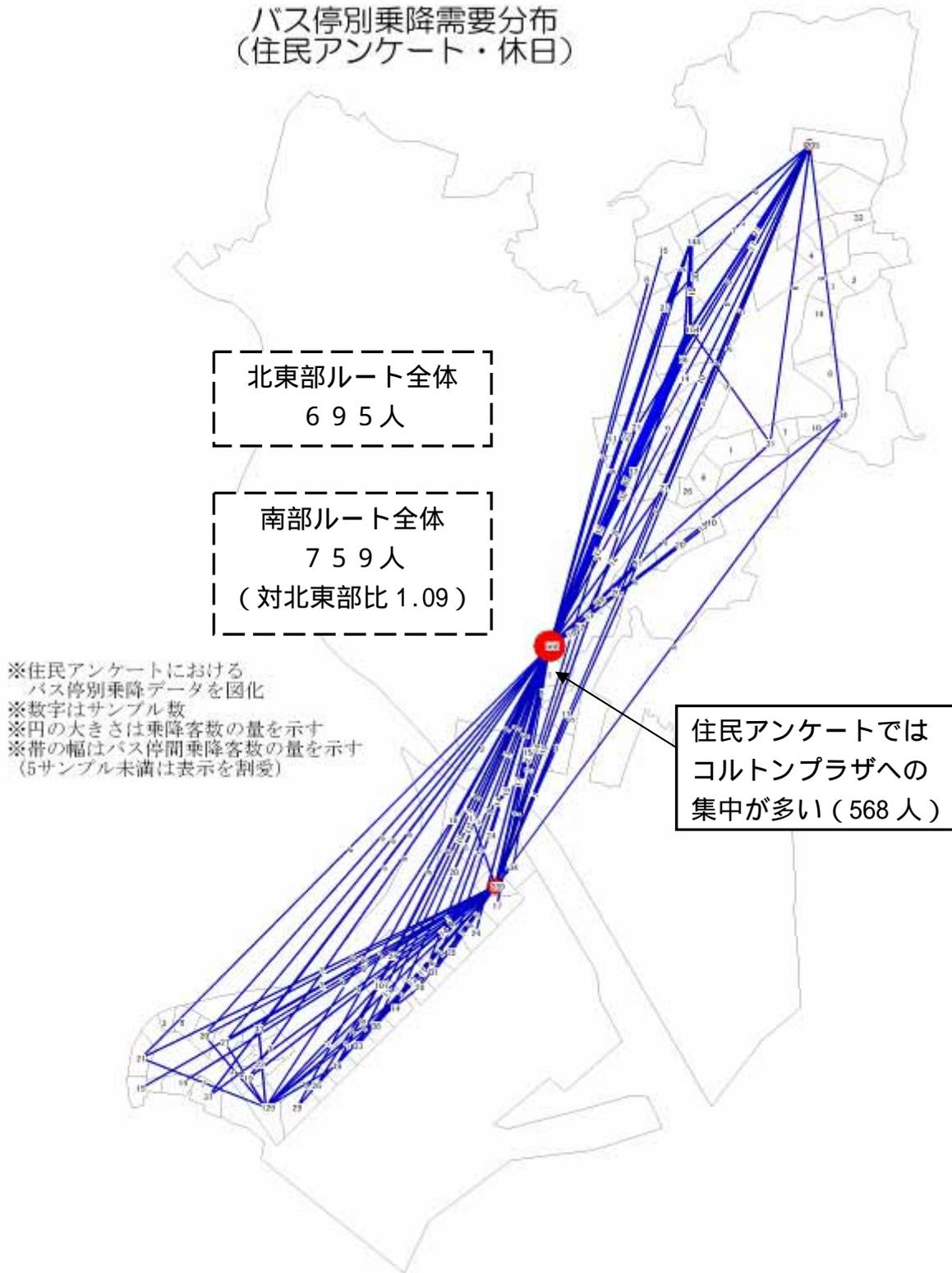
利用者アンケート（利用実績ベース）では「南部は北東部の 2.4 倍」であるが、住民アンケート（潜在需要ベース）では「南部は北東部の 1.09 倍」
全体的なOD分布は利用者アンケート（実績ベース）に比較して、住民アンケート（潜在需要ベース）はコルトンプラザへの集中が多い

バス停別乗降分布
（利用者アンケート・休日）



【休日 OD 表の比較・集中ベース（2 / 2）】（潜在需要）

バス停別乗降需要分布
（住民アンケート・休日）



3．平成17年度収支状況（6ヶ月間）

ルート		便数	利用者数	運賃収入(税抜き)	運行費用	収支
			人/日	千円/年	千円/年	千円/年
北東部	計画	19	145	3,959	16,751	12,792
	実績	19	137	3,117	17,795	14,678
	/		94%	79%	106%	
南部	計画	42	357	6,515	28,171	21,656
	実績	39	420	7,270	28,522	21,252
	/		118%	112%	101%	
合計	計画	61	502	10,474	44,922	34,448
	実績	58	557	10,387	46,317	35,930
	/		111%	99%	103%	

計画…公募型プロポーザル(企画提案)方式によるバス事業者計画数値

プロポーザル（企画提案）方式の実施によって運行費用は市当初予算額から大幅に縮減された。

また、利用者数、運賃収入において、計画数値より北東部は低く、南部は高い実績となったが、概ね誤差範囲内である。

4．平成17年度費用対効果（6ヶ月間）

		A	B	C	D	E	F	G
		運行経費 (千円)	収入実績 (千円)	赤字額 (千円)	赤字率	利用者 (人)	市補填額 (円/人)	必要運賃 (円/人)
				A-B	C/A		C/E	F+運賃
北東部	IC+RC	17,795	3,272	14,523	81.61%	24,857	584	734
	RC	12,096		8,824	72.95%		355	505
南部	IC+RC	28,522	7,633	20,889	73.24%	76,351	274	374
	RC	23,901		16,268	68.06%		213	313
合計	IC+RC	46,317	10,905	35,412	76.46%	101,208	350	554
	RC	35,997		25,092	69.71%		248	409

IC = イニシャルコスト、RC = ランニングコスト

2頁の財政補填率
70%に対応

〔平成18年度〕

5．計画変更の実施

北東部ルート3系統：29便/日

南部ルート4系統：52便/日

合計 7系統：81便/日

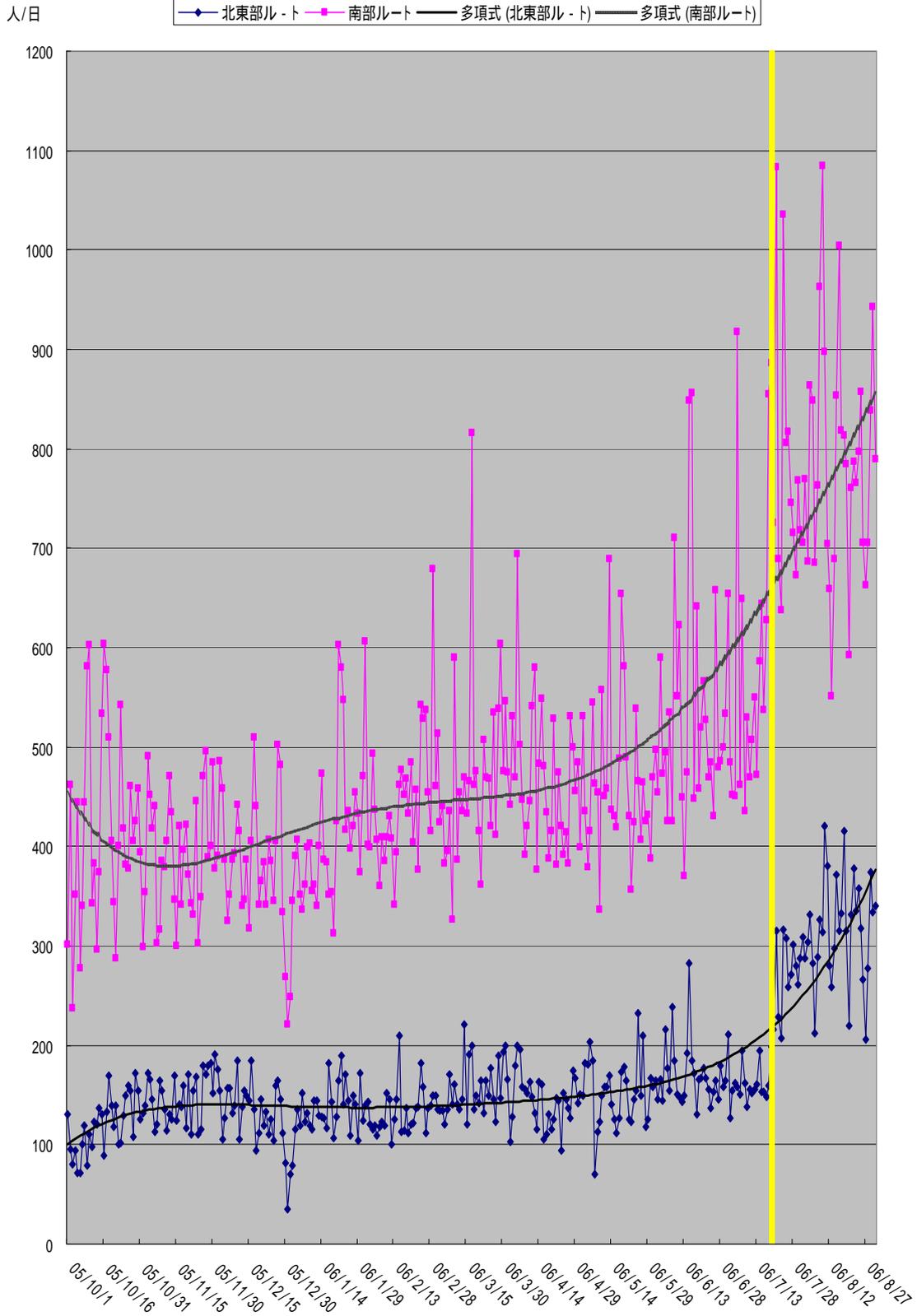
平成18年7月20日から計画変更実施（運行時間帯・便数・系統・ルート）

6．利用状況の推移（平成18年度）

運行ルート	運行便数	平成18年度							合計
		運行日数	4月	5月	6月	7月	8月		
北東部	19	利用者数	当月	4,339	4,722	5,079	6,339	9,781	30,260
			累計	4,339	9,061	14,140	20,479	30,260	
	7/20	利用者数	運行便数	570	589	570	709	899	3,337
	29	利用者数	1日平均	145	152	169	204	316	197.3
			1便平均	7.6	8.0	8.9	8.9	10.9	9.1
南部	39	利用者数	当月	14,031	14,415	15,980	20,584	24,353	89,363
			累計	14,031	28,446	44,426	65,010	89,363	
	7/20	利用者数	運行便数	1,170	1,209	1,170	1,365	1,612	6,526
	52	利用者数	1日平均	468	465	533	664	786	583.0
			1便平均	12.0	11.9	13.7	15.1	15.1	13.7
合計	58	利用者数	当月	18,370	19,137	21,059	26,923	34,134	119,623
			累計	18,370	37,507	58,566	85,489	119,623	
	7/20	利用者数	運行便数	1,740	1,798	1,740	2,074	2,511	9,863
	81	利用者数	1日平均	612	617	702	868	1,101	780.2
			1便平均	10.6	10.6	12.1	13.0	13.6	12.1

両ルートとも9ヶ月目（6月の梅雨時期）から増加し、計画変更の実施（7月20日～）によって大幅に増加している。

コミュニティバス社会実験運行事業(10/1～8/31)



7. 計画変更後の費用対効果試算

(平成18年8月における1ヶ月間の実績による年間予測数値)

		A	B	C	D	E	F	G
		運行経費 (千円)	収入予測 (千円)	赤字額 (千円)	赤字率	利用者 予測(人)	市補填額 (円/人)	必要運賃 (円/人)
				A-B	C/A		C/E	F+運賃
北東部	IC+RC	44,093	13,819	30,274	68.66%	115,158	263	413
	RC	32,056		18,237	56.89%		158	308
南部	IC+RC	76,653	28,670	47,983	62.60%	286,744	167	267
	RC	69,218		40,548	58.58%		141	241
合計	IC+RC	120,746	42,489	78,257	64.81%	401,902	195	340
	RC	101,274		58,785	58.05%		146	275

IC = イニシャルコスト、RC = ランニングコスト

9頁の2.(1)に対応

2頁の財政補填率58%に対応

【参考2：第9回市川市コミュニティバス運行事業審査会資料について】

利用状況の推移(平成18年度)

1) 月別集計表

単位:千円、人

運行ルート	平成18年度		4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
北東部	運行収入(千円)	当月	557	605	630	818	1,227	1,161	4,998
	利用者数(人)	当月	4,339	4,722	5,079	6,339	9,781	8,942	39,202
		1日平均	145	152	169	204	316	298	214.1
		1便平均	7.6	8.0	8.9	8.9	10.9	10.3	9.3
南部	運行収入(千円)	当月	1,403	1,441	1,598	2,058	2,435	2,321	11,256
	利用者数(人)	当月	14,031	14,415	15,980	20,584	24,353	23,210	112,573
		1日平均	468	465	533	664	786	774	614.8
		1便平均	12.0	11.9	13.7	15.1	15.1	14.9	13.9
合計	運行収入(千円)	当月	1,960	2,046	2,228	2,876	3,662	3,482	16,254
	利用者数(人)	当月	18,370	19,137	21,059	26,923	34,134	32,152	151,775
		1日平均	612	617	702	868	1,101	1,072	828.8
		1便平均	10.6	10.6	12.1	13.0	13.6	13.2	12.3

7/20より運行計画の変更を実施…… ・北東部19便を29便に増便、バス停増設、ルート変更、時間帯の変更
 ・南部39便を52便に増便、ルート変更、時間帯の変更

2) 年間収入予測

単位:千円

	変更前	本年度	変更後
北東部	7,000	10,000	14,000
南部	18,000	22,000	28,000
合計	25,000	32,000	42,000

変更前…4月～6月の1日平均収入を365日に換算

本年度…4月～9月の1日平均収入を365日に換算

変更後…8月～9月の1日平均収入を365日に換算

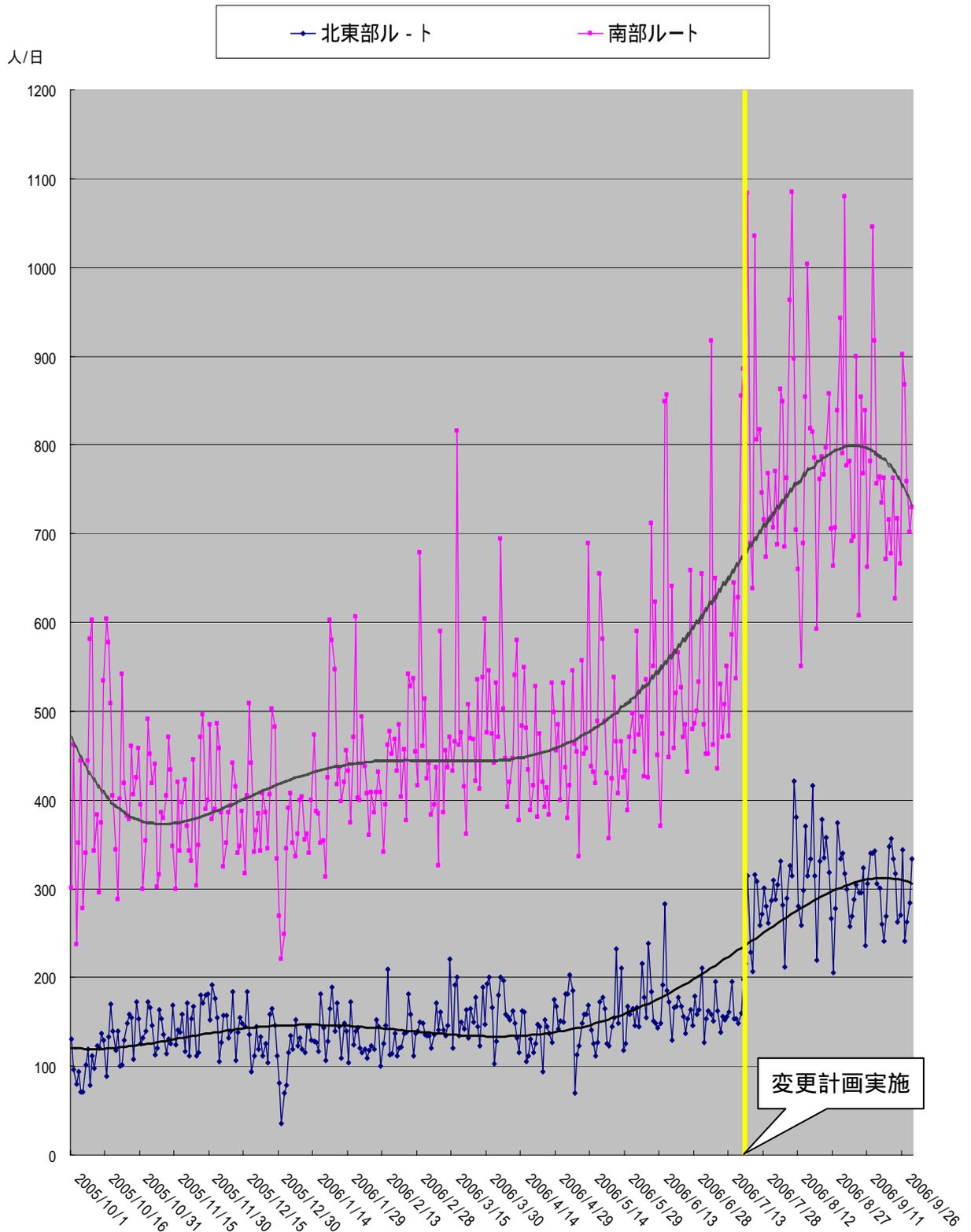
3) 年間赤字補填予測

単位:千円

	変更前計画	本年度	変更後計画
北東部	28,000	32,000	30,000
南部	36,000	49,000	49,000
合計	64,000	81,000	79,000

市川市コミュニティバス社会実験運行実績（10/1～9/30）

	北東部ルート			南部ルート			合計		
	乗車人数	運賃収入	1便平均	乗車人数	運賃収入	1便平均	乗車人数	運賃収入	1便平均
小計	66,874	8,270,939		195,956	19,593,695		262,830	27,864,634	
日平均	174.8	22,577	8.1	516.5	51,645	12.3	691.3	74,222	10.9



【参考3：平成17年度市民アンケート調査より（コミュニティバスの導入を否定している意見）】

No.	地域	性別	年代	意見・要望
1	北東部	女性	50代	将来的に黒字に転換するとは考えにくく、市の財政を圧迫するなら早めに止めた方がいいように思います。
2	北東部	男性	30代	利用者の人は便利かもしれないが、税金で負担しなければ出来ないならやらない方が良くと思う。今の時代は、一家に一台は車があるので運転できない人はのっけて行ってもらおうとか、路線バスやタクシーを利用すれば良いのでは？
3	北東部	女性	60代	市内は電車、バスでカバーされているので、十分であると思います。各家庭でも車を所有する人も多く、市が新たにバスを導入する必要性があるのか疑問です。
4	北東部	女性	70代～	市川市は南北に長く、京成の踏切で道は渋滞して、バスはあてにできない現状で暮してきた。京成を高架か地下にしない限り、バスルートを作ってもますます混むのではないかと。3、4、18号線を作っても市内には、ますます車が多くなるときている。
5	北東部	男性	70代～	運行そのものが必要ない。
6	北東部	男性	70代～	一部の人を除いて健康者なら自転車で十分事足りることです。私営バスもあることだし、必要性はあまりないと思います。税金を使うならもっと健康的なスポーツ、レジャー施設、文化遺産等に使って欲しい
7	北東部	男性	30代	廃止してほしい
8	北東部	女性	30代	民間の活性化のさまたげ(不公平)になるのでやめてほしい
1	南部	男性	70代～	あまり利用価値がない。財政的に運行を継続していくことはむづかしいと思われる。1時間～90分に1本位にしては？
2	南部	女性	30代	4才、0才児がいるが、行きたいところへは、電車、路線バスの方が、本数があり、時間どおりで、かつ時間がかからなかったもので、1度コミュニティバスに乗ったがもう使わないと思う。正直、子供の医療費、幼稚園の補助に税金をまわしてほしい。たくさん払っているのだから。市長の退職金もかなり多すぎると思う。
3	南部	男性	30代	バス会社のバス路線と重複しているのではないですか？それで赤字になるのかわかりません。(バス会社は利益を出しているのに)黒字を出さず赤字にならないような利益追求型でないバスの運行を望みます。(運行可能な分だけを乗客が負担するというのがあたり前だと思う)
4	南部	女性	20代	赤字になるのになぜ強行するのか反対です。
5	南部	女性	60代	いつ見てもガラガラなバスを運行するのは税金のむだ使いになるのでやめた方が良くと思う。せまい道路に大きなバスがじゃまになります。
6	南部	男性	40代	利用者数を確認して赤字運営はさける。利用者数が少ないということは市民にメリットが少ないので中止するべきだ。
7	南部	女性	30代	税金を使用してまで運行しているわりには知らない人が多いのではないのでしょうか。利用する方は良いかもしれませんが、私は利用した事もバスがある事も知りませんでした。こういう所に税金を使うなら市川の歩道は歩きづらい所が多いのでそういう所を直してほしいです
8	南部	不明	40代	運行はやめてほしい。狭い道をバスが通るときは交通の渋滞をまねく。今迄だけのバス運行でよい。今迄のバスで充分である。早くやめてほしい

【参考3：平成17年度市民アンケート調査より（コミュニティバスの導入を否定している意見）】

No.	地域	性別	年代	意見・要望
9	南部	男性	30代	利用者があまりにも少なく税金と投入するのであれば廃止してもよいのではないのでしょうか。たまに京成トランジットバスを利用して本八幡に行くのですが、京成トランジットバスの社員はしっかりしてとてもサービスや対応がいいです。しかし、京成バスはいまいち！ですので北東部ルートも京成トランジットバスに変更したらどうですか
10	南部	男性	40代	自転車や車で走ります
11	南部	男性	70代～	コミュニティバスの運行も良いと思いますが同じ税金を使うなら外にもっと不便を感じている事があると思います。例えば、浦安市川市民病院の患者の診療の待ち時間の短縮の改善への為の費用に使うとか？（3時間長い時は約4時間）私の経験でJRの市ヶ谷へ午前9時半着、診察、薬をもらって帰宅しても午前11時頃です（東京都の病院）
12	南部	女性	30代	コミュニティバスを運行しても放置自転車を減らすことは出来ないと思う。利用者は高齢の方が多くのは
13	南部	女性	30代	定期的に利用する目的がありませんので利用するか未定、便利そうですが税金を使うのは賛成できない
14	南部	女性	40代	税金を使わないで下さい
15	南部	女性	30代	市川には便利なバスや電車があるのでコミュニティバスの必要性は感じません。特に坂がないので自転車の利用しやすい地域だと思っています。コミュニティバス運行は税金の無駄使いのように考えます
16	南部	女性	20代	コミュニティバスの目的&対象者がいまひとつはっきりとしません。何の目的又は改善なのか誰のためのものなのかを広報を通してはっきりとお知らせした方がいいのでは？
17	南部	女性	50代	こんなに便利な世の中なのに税金を使ってバスを出す必要はないと思う
18	南部	女性	60代	現在妙典駅まで徒歩6～7分の場所に住んでいます。遠くに出かけるときは電車、近辺は健康な限り自転車で行動したいと思っています。たまに乗った京成バスの料金の高さには驚いてしまった思い出があります
19	南部	女性	30代	ターゲットが明確ではない。それによりルートや時間帯も変わるのでは？平日昼間の役所や市の施設に行く方や主婦、お年寄りがターゲットなのか？だとしたら運行時間もちがってくる。一体誰に利用してほしいのかわからない
20	南部	男性	20代	（今のところ）関心はあんまりないです。知らなかったし、使用するかどうかもまだ考えてません。目的通りの結果が運行期間中に出るならいい
21	南部	女性	20代	駅から家が近いので、コミュニティバスを利用する機会があまりない為自分が払った税金が使われることを考えるとコミュニティバスの運行よりも他のことに税金を使ってもらいたい。具体的にコレ！って言えなくてすみませんが
22	南部	男性	20代	利用者の少ないこのバスより自転車置場を無料にしてもっと置場を増やすなど、そういうことに税金を使ってほしい

【参考4：市民の足を確保するための各行政体の試み】

1. コミュニティバスの先駆けとなった武蔵野市・ムーバス

交通空白地域の解消、高齢者の足の確保、駅周辺の放置自転車対策などを総合的に検討して計画づくりがなされました。

サービス対象地区を高密度市街地に限定、路線バスと競合しない路線配置で運行距離は5 km程度と短く、料金は1乗車100円を採用、事業採算的にもランニングコストを賄えるほど多くの市民に利用されています。

- ・ 武蔵野市コミュニティバス実施検討委員会の発足から約2年半を費やし、関東バスに運行委託する形で、平成7年11月26日に1号路線(吉祥寺駅北口)が運行開始されました。
- ・ ムーバスとは、「MOVE US」(私たちが動かす、感動させる)と武蔵野市の「ム」をかけた造語で、市民の方からの公募でつけられた愛称です。
- ・ 1号路線は市民より好評で、その後順次、2号路線(吉祥寺駅北口)、3号路線(武蔵境駅南口、東循環線と西循環線)、4号路線(三鷹駅北口)が運行されています。

武蔵野市ムーバスの概要

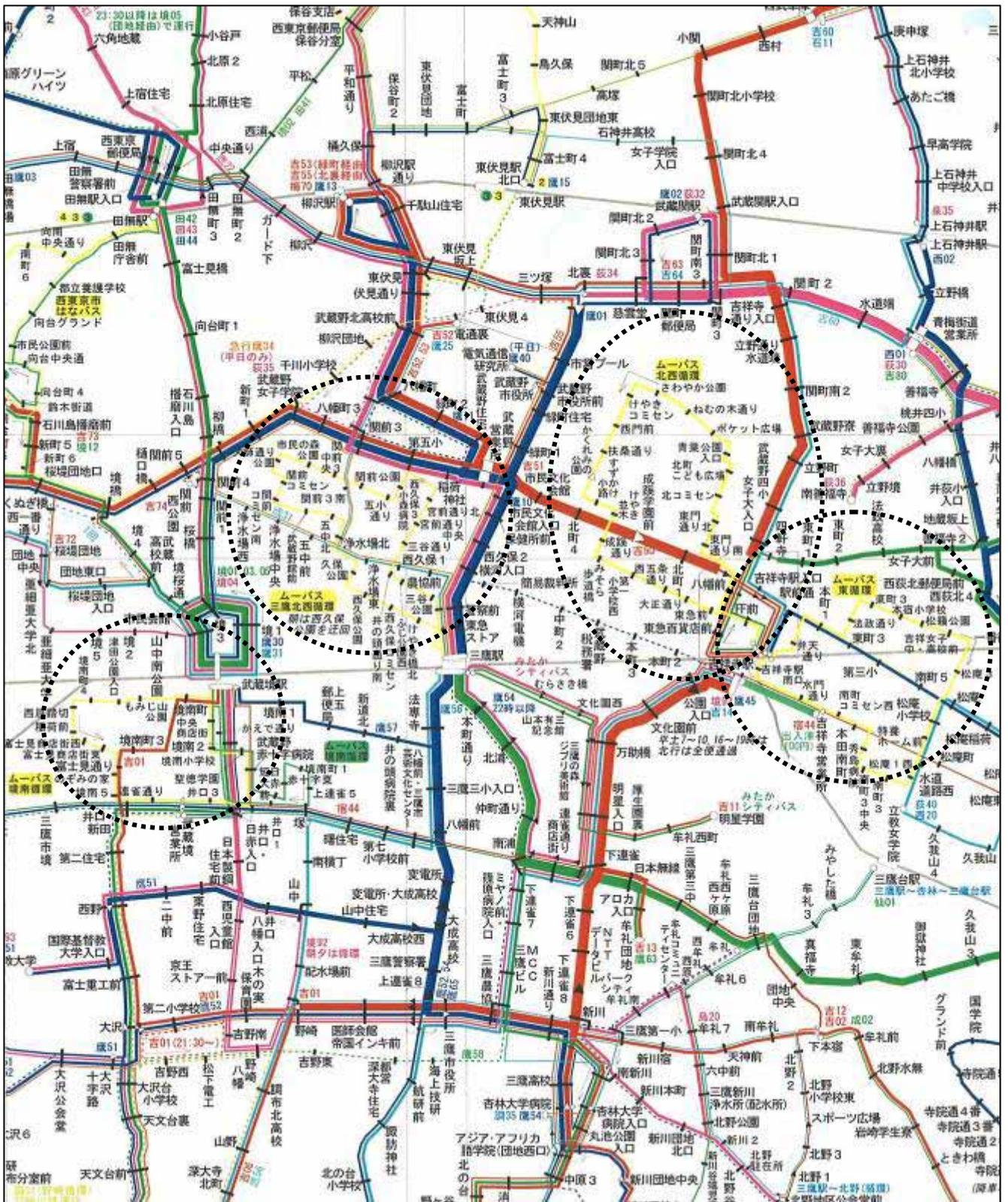
項目	1号路線	2号路線	3号路線 (東循環)	3号路線 (西循環)	4号路線
運行開始時期	H.7.11.26	H.10.3.8	H.12.11.26	H.12.11.26	H.14.3.23
起終点	吉祥寺駅北口	吉祥寺駅北口	武蔵境駅南口	武蔵境駅南口	三鷹駅北口
路線距離	4.2km	5.2km	3.1km	3.8km	4.9km
停留所数	18箇所	24箇所	13箇所	18箇所	24箇所
運行間隔	15分	13分 (休日10分)	20分	20分	20分
循環時間	25分	34分	15分	15分	30分
乗車料金	100円(未就学児無料)				

写真の出典：

武蔵野市のホームページより



武蔵野市ムーバスの運行経路



出典：「Bus Service Map」(<http://www.geocities.co.jp/SilkRoad-Ocean/5778/>) より。

2. 全国に広まったコミュニティバス

武蔵野市・ムーバスの成功を受け、コミュニティバスは全国に広まってきました。

但し、コミュニティバスは1乗車100円という料金体系が踏襲され、人口密度の低い市街地を広く循環する事例もあり、多額の財政補填が必要となったため、廃止する自治体も出てきています。

- ・ コミュニティバスは全国的に広まっていますが、「コミュニティバス」の用語に定めはありません。
- ・ 国土交通省ホームページと自動車交通局の自動車事故対策費補助金交付要綱では以下のように記載されています。

【国土交通省ホームページ】

- ・ 地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス

【自動車交通局の自動車事故対策費補助金交付要綱】

- ・ 中心市街地と周辺住宅地等を小型バス等による循環系統で運行し、運行ダイヤ、運賃、停留所間隔等の設定が主に通勤・通学以外の日中のバス利用の促進を図る内容のバス運行システム

- ・ 千葉県でのコミュニティバスの導入事例を以下に示しますが、野田市では廃止して福祉タクシー券の充実を図っています。

千葉県におけるコミュニティバスの導入事例

都道府県名	市町村名	導入年月日	名称	愛称	実施方法	種別	備考	運賃
千葉県	野田市	1993.07.26			4条		1997年9月30日廃止、福祉タクシー券の充実へ	路線
	流山市	1994.07.01	公共施設間循環バス	なし	貸切	一般	試行運行(1994.10.04から本格運行)	無料
	千葉市1	1994.10.01	無料シャトル	チーバス	貸切	一般	商店街へのシャトルバスの運行、レトロ調	無料
	千葉市2	1998.10.30	コミュニティバス	さらしなバス	21条	一般		100円
	栄町	1996.08.08	町内循環バス	なし	21条	一般		100円
	八日市場市	1997.07.20	市内循環バス	なし	21条	一般	ムーバスを参考	100円
	印旛村	1998.01.01	なし	イーバス、ひまわり号	不明	一般		100円
	八千代市	1998.03.02	公共施設循環バス	ぐるっと号	21条	一般	試行運行(無期限)	100円
	印西市	1998.08.10	なし	ふれあいバス	21条	一般	1990.09.11から無料バス(自家用)を週2日運行	200円
	白井町	1998.10.28	公共施設等循環バス	ナッシー号	21条	一般	試験運行中は運賃無料(利用券を配布)	無料

3. コミュニティバス以外の方策の検討

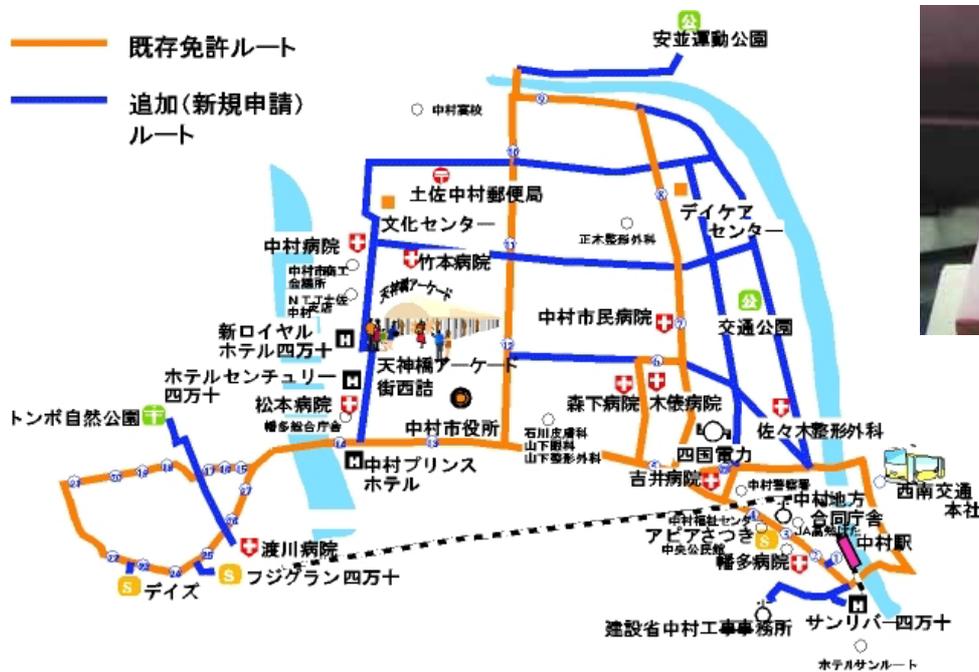
コミュニティバスに替わる方策として、デマンドバス、乗合タクシー、自動車教習所バスの活用などを検討する自治体も多く出てきました。

- ・ 高知県中村市では、より多くの需要に応えるために、利用者の要望に応じてルートの一部変更するデマンドバスを導入していますが、やはり多額の財政補填をしています。

『デマンドバス』（中村市の導入事例）

- ・ 基本路線の外に迂回ルートを設定、利用者がいる場合に迂回ルートを走行、需要（デマンド）に応じて弾力的なサービスを行う。電話による完全予約制の ITS を利用した日本発の試み。
- ・ 市営バスの利用者が少なかったため、土佐の小京都と呼ばれる格子状の道路網を活用、利用者の予約に対して基本ルートをショートカットするデマンドバスの実験を 2000 年 4 月から 6 月まで行い、利用者が 4 倍ほどに増加した結果を踏まえて、2000 年 7 月より本格運行開始。
- ・ 中村駅から約 1 km はなれた市役所や病院、ホテルなどを含む中心市街地を対象とし、3 km 四方内を最大 15 分程度で運行、運賃は大人 200 円、子供 100 円。
- ・ 電話で依頼すれば「中村まちバスがバス停で小荷物・商品を受け取り、送り先の最寄りのバス停まで届ける」小荷物輸送サービスを実施、輸送料は 500 円。

「中村まちバス」の概要



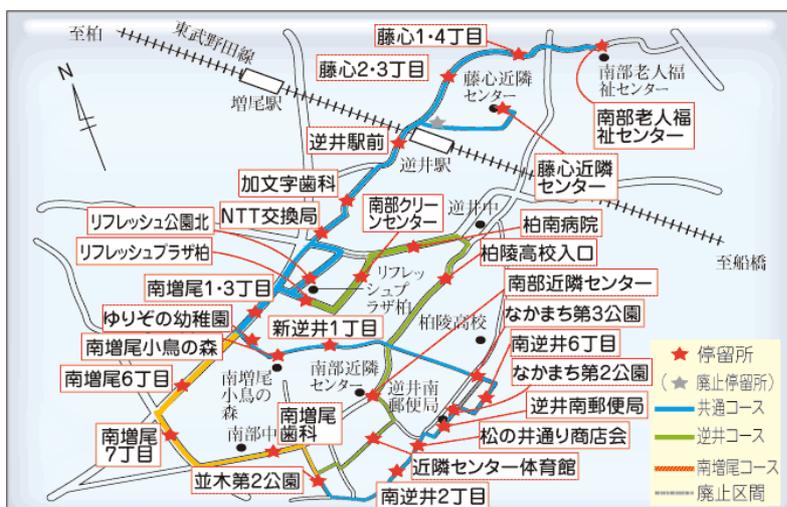
出典：「<http://www1.ttcn.ne.jp/~busnet/jirei/jirei07/jirei-07.htm>」

写真：中村市ホームページより

千葉県柏市・ジャンボタクシー

項目	概要
導入目的	公共交通の不便地域であった柏市の南部・藤心地域における新しい交通サービスの導入
運行計画	<p>ルート：既存路線バスとの重複を極力避け、福祉バスと棲み分けて、原則的に路線延長を10km満</p> <p>バス停：発生集中量の多い鉄道駅等、商業施設等、地域住民との関わりの深い施設、原則的にバス停間隔300m未満</p> <p>運行時間帯：通勤通学も対象（8：30～18：50で運行）</p> <p>運行本数：逆井コース、南増尾コースともに1日10本</p> <p>運賃：前払いで大人200円、小学生以下100円（乳幼児無料）（他のバス事業との公平性に配慮、安くて分かりやすい料金体系）</p> <p>乗車定員：9名（着座数）</p>
備考	<p>柏市が、「コミュニティバス運行検討会」（関東運輸局千葉支局、市内のバス会社、タクシー協会より構成）を立ち上げて検討を進めた。</p> <p>タクシー会社（染谷交通）が21条許可を取得、市が運行委託。</p>

注）柏市ホームページ、柏市企画調整課からの聞き取りによる。



出典：「かしわシティネット」より
 (<http://www.city.kashiwa.chiba.jp>)



千葉県船橋市・高齢者支援協力バス（交通不便地域支援事業）

（自動車学校・教習所の送迎バス、老人福祉センター送迎バスの利用の事例）

項目	内容	
運行概要	導入経緯等	民間バス路線の廃止などにより、公共交通が利用しにくい地域が拡大。コミュニティバスの導入を検討してきたが、車両の購入などに多額の費用がかかる割に効果が低い。高齢者支援協力バスの試験的な運行開始
	コンセプト	移動手段に恵まれない高齢者の移動支援を図る
	取組の特徴	送迎バスルートは既存の教習所のルートを使用し一部バス停を追加
事業概要	事業主体・開始	船橋市。平成16年4月より順次開始。
	対象者	市内在住の65歳以上で、自力でバスの乗降ができる人。各老人福祉センター送迎バスは、1人の介助で乗降できる場合は利用可能（事前登録必要）
	路線・運賃・コース	21ルート。無料。曜日により運行コースが変化
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 一般の路線バス等が有料で運行している路線と重複する区間のみでは乗降できない 空席がない場合や道路事情により乗車できない場合がある 土日祝祭日と各自動車学校・教習所の休日は利用できない
実績	利用者数	登録は1,093人
	自治体補助	運行補助なし、利用者の保険代として1人3,500円

資料：船橋市 HP、広報ふなばし

千葉県船橋市 高齢者支援協力バス 時刻表 No.1064

高齢者支援協力バス運行路線・時刻表

①矢印の方向のみの運行となります。 ②現地に停留所の表示はありません。
③交通事情等により時刻表と異なる運行が出来ない場合があります。

総合交通計画課 ☎138-2055

金杉・高樓方面 船橋中央自動車学校

行先	0	1	2
船橋中央自動車学校	0		
金杉	4		
高樓	10		
船橋中央自動車学校	16		
船橋中央自動車学校	22		
船橋中央自動車学校	28		
船橋中央自動車学校	34		
船橋中央自動車学校	40		
船橋中央自動車学校	46		
船橋中央自動車学校	52		
船橋中央自動車学校	58		
船橋中央自動車学校	64		
船橋中央自動車学校	70		
船橋中央自動車学校	76		
船橋中央自動車学校	82		
船橋中央自動車学校	88		
船橋中央自動車学校	94		
船橋中央自動車学校	100		

小室・豊宮方面(船橋第一自動車教習所)

行先	0	1	2
船橋第一自動車教習所	0		
小室	4		
豊宮	10		
船橋第一自動車教習所	16		
船橋第一自動車教習所	22		
船橋第一自動車教習所	28		
船橋第一自動車教習所	34		
船橋第一自動車教習所	40		
船橋第一自動車教習所	46		
船橋第一自動車教習所	52		
船橋第一自動車教習所	58		
船橋第一自動車教習所	64		
船橋第一自動車教習所	70		
船橋第一自動車教習所	76		
船橋第一自動車教習所	82		
船橋第一自動車教習所	88		
船橋第一自動車教習所	94		
船橋第一自動車教習所	100		

西船橋・原木中山駅方面、夏見方面(船橋自動車学校)

行先	0	1	2
船橋自動車学校	0		
西船橋	4		
原木中山駅	10		
船橋自動車学校	16		
船橋自動車学校	22		
船橋自動車学校	28		
船橋自動車学校	34		
船橋自動車学校	40		
船橋自動車学校	46		
船橋自動車学校	52		
船橋自動車学校	58		
船橋自動車学校	64		
船橋自動車学校	70		
船橋自動車学校	76		
船橋自動車学校	82		
船橋自動車学校	88		
船橋自動車学校	94		
船橋自動車学校	100		

北習志野・田高野井方面(津田沼自動車教習所)

行先	0	1	2
津田沼自動車教習所	0		
北習志野	4		
田高野井	10		
津田沼自動車教習所	16		
津田沼自動車教習所	22		
津田沼自動車教習所	28		
津田沼自動車教習所	34		
津田沼自動車教習所	40		
津田沼自動車教習所	46		
津田沼自動車教習所	52		
津田沼自動車教習所	58		
津田沼自動車教習所	64		
津田沼自動車教習所	70		
津田沼自動車教習所	76		
津田沼自動車教習所	82		
津田沼自動車教習所	88		
津田沼自動車教習所	94		
津田沼自動車教習所	100		

西船橋・原木中山駅方面運行ルート

夏見方面運行ルート

※乗車時刻は現況を定、3月1日から暫くお休み
利用車は全て無償です。

市歌船橋市「市長と情書」 大穴地区 (原簿) 2月23日午前船橋市一丁目 (会報) 船橋市市民会館 船橋市市民会館
問合せ) 市民会館 市民会館 船橋市市民会館 (船橋市市民会館) 船橋市市民会館

4 . 行政補助を受けない市民協働方式の試み【京都市・醍醐バス】

事業採算性を確保する方法として『京都市伏見区の醍醐コミュニティバスに見られるような市民協働方式』が考えられます。

バスを利用しない市民や企業を取り込み、“市民の足・文化としてバス交通を確保する”という熱く・強い意識のもとに実現しています。

市民協働方式・京都市伏見区『醍醐コミュニティバス』の事例

導入の背景・経緯

- ・ 1997年の地下鉄東西線開通により、京都市中心部への利便性は大きく向上したが、市バス路線が廃止、醍醐地区内の移動は不便になった。
- ・ 住宅街や団地の多くは東西の山沿いに立地、細い道路や坂道が多く、高齢者や子どもにとって幹線道路に設置された現在のバス停まで到達することは容易ではないため、行政に対して市バス撤退の取消を求める陳情がなされたものの効果がなかった。
- ・ 2001年9月に、醍醐地域の10校区の自治町内会と6地域の地域女性会を中心とした『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、コミュニティバス実現に向けた運動が開始され、ヤサカバスが2003年11月に事業申請、2004年2月2日に近畿運輸局京都運輸支局から事業認可が出た。(計画から約2年半を経てようやく実現化に)

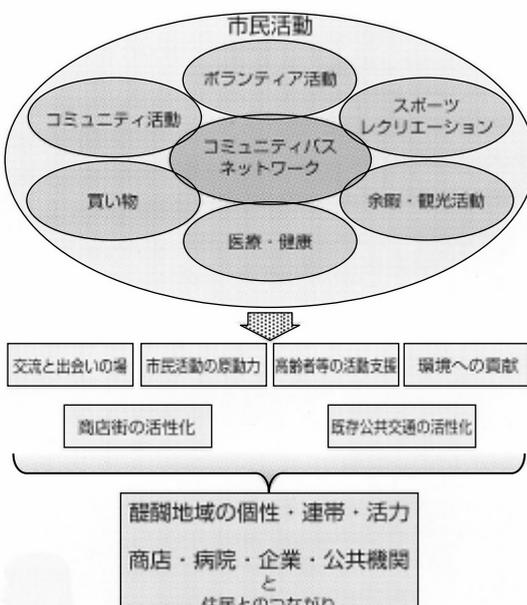
醍醐コミュニティバスの運行ルートと車両

醍醐コミュニティバスのホームページ

「<http://www16.ocn.ne.jp/~daigobus/route/index.html>」より



醍醐コミュニティバスの概要

項目	内容
運行開始日	平成 16 年 2 月 16 日
運行体制	実施主体：醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会
	運行主体：ヤサカバス
	協賛団体：醍醐駅前にある大型商業施設、沿線の民間病院、醍醐寺など民間 25 団体。個人応援団(醍醐コミュニティバスパートナーズ)による募金も募集(年間一口 3,000 円、同 1 万円)
運行許可	道路運送法第 4 条(一般乗合旅客自動車運送事業)
運行の概要	運行ルート：4ルート 車種・運行間隔・片道所要時間 1号線(醍醐駅～小栗栖方面～武田病院)：マイクロバス、60分間隔、片道25～26分 2号線(武田病院～醍醐駅～中山団地～上ノ山団地)：マイクロバス、30分間隔、片道14～15分 3号線(醍醐駅～日野方面～武田病院)：ジャンボタクシー、30分間隔、片道25～26分 4号線(醍醐駅～醍醐寺～隋心院)：マイクロバス、20分間隔、片道8分
	バス停間隔：200～250m
	運行時間帯：始発時刻は病院の受付開始時(午前 8 時頃)を考慮。終発時刻は通院・買い物利用がほぼ終了する午後 7 時 30 分頃
	運賃：大人：200 円，小人：100 円，1 日券：300 円
運行の目的 (役割と意義)	<p>コミュニティバスは、単なる交通システムではなく、様々な市民活動の架け橋となるもの。 事業採算性の確保については、運賃収入のみによる単独採算は極めて難しいが、関係主体の間でねばり強い協議を重ねて、<u>コミュニティバスは地域全体の福利を考えればプラスになるとの共通認識を醸成し、醍醐コミュニティバスを実現するための新しい仕組みに関する合意を形成した。</u></p> 
事業収支の考え方	コミュニティバスの運行にかかる年間経費は約 1 億円(「市民の会」試算)。独立採算をとるには 1 日 900 人程度の利用(1 便あたり 5 人以上の利用)が必要と考えられているが、平成 16 年 11 月 30 日現在で 1 日当たり平均利用者数は 673 人(平成 16 年 12 月 7 日の記者発表資料より)。運賃収入により運行経費の約 6 割程度は充足できると試算、運賃収入で賄いきれない分に関しては、法人・個人による協賛金により補填していく。
関係主体の主な役割	『醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会』(運営主体) バスの運営に関する業務、バスの利用促進運動、運行協力金・広告費などの徴収・支出等の管理、その他(運行実績・財務状況等の管理、広報業務など)
	『ヤサカバス』(運行主体) バスの運行及び運行に冠する業務、バスの運行に関するマニュアルの作成とその誠実な実行、乗車人員など運行業務実績に関する情報の整理と報告、バス車輛・バス停の維持管理
	『中核協力施設』(メインパートナー) 運行協力金・広告費等による運行経費の支援、利用促進運動への協力・参画