

## 第 6 回 青梅市公共交通協議会

### 公共交通見直し計画の方向性について

平成24年7月24日

## ■公共交通見直し計画の基本方針

### 【公共交通見直し計画の基本理念】

#### 快適な生活を支え・育み・続ける、市民主体の公共交通システムの構築

- 誰にとっても利用しやすい、快適な市民生活を支える社会基盤として整備
- 将来に向け青梅市の発展と環境負荷の小さいまちづくりに寄与
- 経営的に持続可能な公共交通システムの構築
- 日常生活に当たり前のよう存在している公共交通について、自分たちの資産であるという認識を持ち、みんなで守り育てる意識に改革



#### 計画目標1

市民の公共交通維持継続に対する意識改革と利用促進

#### 計画目標2

自動車を利用しなくても安心して暮らせる、バス路線を中心に多様な交通手段を利用できる利便性の高い総合交通体系の構築

#### 計画目標3

中心市街地のにぎわいを創出し、拠点性・一体性を高める公共交通の整備

#### 計画目標4

持続可能な公共負担制度への改善



## 公共交通見直し計画の基本方針

### (1) バス利用促進策や意識改革の検討

- ① バス利用案内の検討
- ② モビリティ・マネジメントの検討

### (2) 公共交通空白地域の改善検討

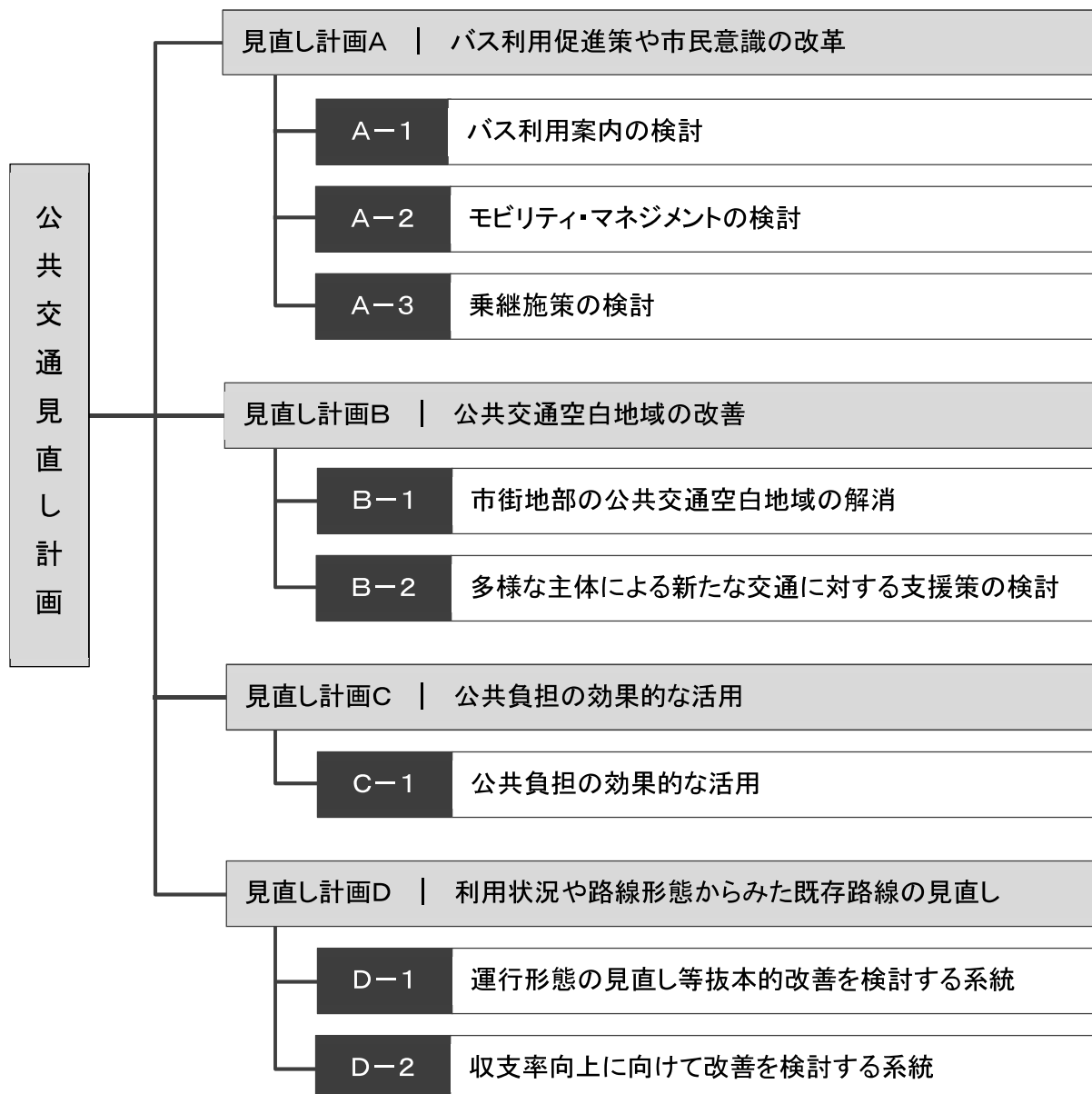
- ① 既存路線の変更による空白地域への対応検討
- ② 多様な主体による新たな交通に対する支援策の検討

### (3) 利用状況や路線形態からみた既存路線の見直し検討

- ① 利用状況に応じた見直し検討
- ② 中心市街地の活性化に寄与する公共交通体系の検討

### (4) 公共負担の抑制方策や効果的な活用方策の検討

■公共交通見直し計画の全体構成



## (1)他地域の事例

バス利用案内(バスマップ)の事例として、日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)でデザイン賞を受賞した2例について整理した。

## ①『wap(和歌山都市圏公共道路線図)』～平成19年度JCOMMデザイン賞

- 作成者:WCAN 交通まちづくり分科会マップチーム(国土交通省公共交通活性化総合プログラムにより制作)
- 大きさ:A2判・両面(折りたたみ時:A5判)
- コンセプト:「マップを使って街を歩き倒す」こと。
- 特徴
  - 1)「鉛筆でも容易に書き込める」ことをねらい、ありがちなコート紙でなく非木材紙を採用
  - 2)路線沿線施設の記載はできるだけ控え、「wap」を手にとった人が自分自身に必要な沿線施設やメモを自由に追記できるように配慮
  - 3)色数をできるだけ減らして、色覚バリアフリーに配慮
  - 4)公共交通に関心が薄い方にも手にとっていただきやすいよう「路線図」らしくないポップな表紙デザインを考案
- このwapを使って気軽に町中を巡ることで個々人が「世界でひとつだけのwap」が完成できるしかけを施し、「まちの再発見」のためのツールとしても使えるものを目指した
- 実際の地形図をベースにしているため、居住地あるいは現在地・目的地と公共交通機関との位置関係が明確になる
- バスターミナル利用者約100名の対面式アンケートでも約8割が「このwapがあれば、バス利用の増加が期待できる」あるいは「バスへの興味・関心は増す」と好意的な反応
- 「wap」の補完情報はwap ONLINE(<http://ocean547.net/wap/>)にて最新情報を配信、沿線の情報や画像の投稿を受け付ける体制を執り、wapを軸に「街を発見する」機運を醸成

## [JCOMM 実行委員会選評]

全体的品位に加え、色使い、利用者自身が鉛筆で書き込むことを想定した地図内の余白の使い方や紙質、キャッチコピーならびに地図の使い方の説明文の質、色覚異常者への配慮など、デザインの意匠性ならびに公共道路線図としての完成度が高く評価されました。

今後、他の地域で公共道路線図を作る際に大いに参考になると考えられることから、JCOMMデザイン賞に選定されました。

【表面：地図の使い方、バスの乗り方、中心部拡大図、乗場案内、行先ガイド】

バスに乗る人は誰なのか？これが、この制作のスタートでした。  
 事業者へのヒアリング、利用者、非利用者へのインタビューを行い、ターゲット像を絞りました。  
 ターゲットユーザーである最近和歌山市内に転居してきた28歳の女性が「慣れない土地の中で、この地図を取り、家で地図を開き思案し、公共交通を使って、果たして市役所に転居届けを出す事ができるのか、さらにその体験を家族や友達に話す。」というストーリーをこの制作の中心に置きました。

**WAPというネーミング**

「map」の「m」を逆さにし、さらに和歌山「wakayama」の「w」の意味を込めて「wap」としました。Happyともかけていたりします。

**表紙**

手に取ってもらえるように、一見すると何かのパンフレットかと思うような、POPなデザインな表紙。  
 公共交通になじみのない層が、手にとってもらうことを目的にデザインしました。  
 バスに乗ることをポジティブにする為に、メッセージ性のあるコピーを記しました。  
 「Wapってね いろいろ気付けて、いいみたい。」バスに乗った事を身近な人に伝えて欲しいという思いもこめています。



**地図**

実際の地図をベースにすることで、路線、バス停と目的地との位置関係をわかりやすく表現するために国土地理院発行の地図を下図として採用しました。  
 路線で使用した色数を線種を変える事によって、出来るだけ減らし、色覚バリエーションに留意しました。  
 記載する情報量を極力少なくし、「地図への抵抗」を減らそうと苦心しました。  
 裏面には、主な名所の簡単な説明テキストを記しました。

**主要行先ガイド**

バスに乗るには「目的」が必要です。  
 その目的のガイドとして、買い物、病院、主要公共施設、行政、大学、観光・レジャーの6カテゴリーを設けました。

**WAPの使い方と乗り方**

中心ストーリーに則り、乗り方をイラストで表現しました。  
 というのも、「バスの乗り方が分からないから乗らない」という意見が非常に多かったのです。

**紙の選定**

このマップを使って、まちをめぐってもらうことを想定し、どの筆記具を使っても書き込む事ができるように非木材紙を

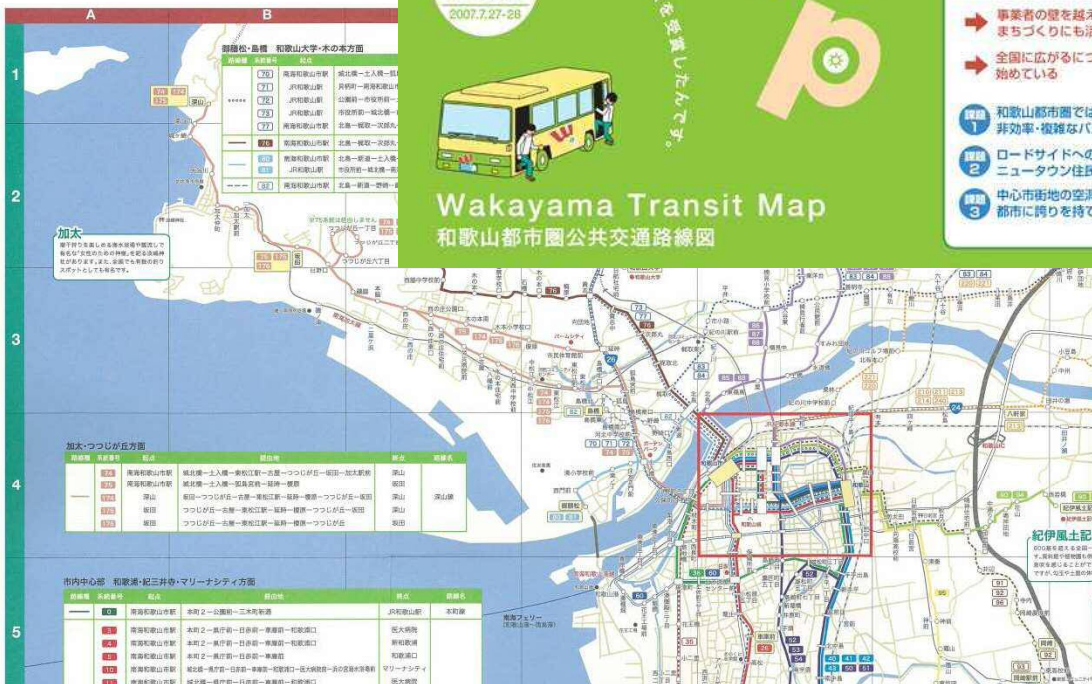
使用しました。非木材紙の特徴である高不透明、低平滑度、風合いや、手に取ったときの手触りのやさしさ、発色のやさしさを重視しました。

**折り方**

手に取る⇒乗り方を知る⇒目的を選ぶ⇒中心部地図を開き自分の位置を確認する⇒ない場合は裏面の広域を見るというサイクルを繰り返し、慣れてもらうために、この折り方を採用しました。



【裏面：全体図】



**WCAN交通まちづくり分科会とは？**

よりよい和歌山をつくらうとする市民などで構成するWCAN(和歌山市民アクティブネットワーク)の一分科会。前身は、南海貴志川線(現:わかやま電鉄)廃線問題について考える「貴志川線分科会」。  
 存続決定後は持続可能な和歌山都市圏づくりをめざし、交通の側面からまちづくりを考える「交通まちづくり分科会」に改組

**目的**

- 市民自らが都市圏の公共交通に興味・関心を持ち、まちづくりに参画するツールとしての「バスマップ」の効果と意義について問う
- 今後のあるべき方向性を整理する

**背景**

全国各地で地域の課題意識・都市圏の実情に応じた市民参画型のバスマップ(公共交通路線図)が作成されている。

- ➔ 事業者の壁を越えた路線図。まちづくりに活用されている事例あり
- ➔ 全国に広がるにつれて、マップのあり方が問われ始めている

- ① 和歌山都市圏では、都市構造上、非効率・複雑なバスの運行系統
- ② ロードサイドへの大型店舗の建設、ニュータウン住民の若高齢化のスタート
- ③ 中心市街地の空洞化と、市民が都市の魅力を見逃し、都市に誇りを持っていない現実

## ② 『バスマップ沖縄』～平成 21 年度 JCOMM デザイン賞

- 作成者: 谷田貝哲・気候アクションセンターおきなわ
- 大きさ: A1判・両面(折りたたみ時:A4判三つ折り)
- 「バスマップ沖縄」では、バスの実際の利便性と、世間の低評価とのズレの原因が「バスの利用情報がわかりにくく、しかも入手しにくい現状」にあると捉え、バスの利用情報を記したマップを配布することでバスを常用しない人々がバスに気づき、バスを知るきっかけを作ろうと狙っている。
- 作成に際しては、「正確な情報を必要最小限」扱うことを心がけた。表紙や全体のイメージはヨーロッパの同種のマップに範を取り、極力「バスっぽさ」を抑えた、シンプルで主義主張のないデザインを目指した。沖縄特有の難読地名も(特に旅行者の)バス利用を妨げる遠因と考え、停留所の読み方を記したり、ピクトグラムを使用して表現の一般化を図ったりしている。
- 紙のマップへの記載情報を絞った反面、Web 上では路線別案内等の詳細な情報も扱い、ダイヤ改正等にも随時対応している。観光客の過半数が、レンタカー付きプランを出発地で予約してから来沖しているため、沖縄県外で沖縄のバス情報を得られるようにすることも、Web サイトの大きな目的である。
- 取り組みの結果、バスマップを入手した県民の約半数が、「バスマップ入手後、実際にクルマの代わりにバスで外出したことがある」としたほか、日常的なバスやクルマの利用頻度が変化した人も1～2割前後いるなど、交通行動の変容に一定の効果がみられた。

### ■「バスマップ沖縄」の作成へ

紙版バスマップとWeb版バスマップの比較

	紙版バスマップ	Web版バスマップ
長所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・見る場所を選ばない</li> <li>・持ち運びが簡単</li> <li>・一目で見られる範囲が大きく、全容を把握しやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ネット環境さえあれば、世界中から随時情報が得られる</li> <li>・情報をいつでも更新できる</li> <li>・扱える情報量が多い</li> <li>・作成コストが紙版より安い</li> </ul>
短所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コストがかかる</li> <li>・配布窓口が限られる</li> <li>・ダイヤ改正、路線変更等に対応できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等は情報を得にくい</li> <li>・ネット環境がないと情報を得られない</li> <li>・ウィルス等への対応も必要</li> </ul>

紙版マップとWebサイトを作成し、両者の短所を補いあうことを目指した



### ■「バスマップ沖縄」作成時の留意点

#### 【前提】

- ・バスは実際には人が言うほど不便ではないのでは、わかりにくさが利用者をバスから遠ざけているのでは？
- ・情報を適切に提供できればバス利用者は増加しようと考え、事実をわかりやすく翻訳して伝えることを心がけた

#### 【主な留意点】

- ・事業者別ではなく地域別の路線図にする
- ・路線図を地形に正確に表現する
- ・余計な情報は極力省いてシンプルに
- ・欧州の交通マップのようなスマートさを目指した
- ・バス事業者の違いをなるべく隠す—乗る人には、本質的にはバス事業者の違いは関係ない



### [JCOMM 実行委員会選評]

バスマップは、必要な情報をシンプルかつ十分に盛り込んだ機能的なツールに仕上がっており、特に、路線図を模式的ではなく地図上に記載しており、土地勘が無い外来者でも分かり易い点、難読地名の読み方を記載するなど、きめ細かな配慮がなされている点が高く評価されました。

バスマップに掲載できない時刻表などをWEBにまとめており、両媒体の長所と短所を活かした情報システムになっており、その高い機能性が高く評価され、デザイン賞に選定されました。



## (2) 青梅市における検討

バス利用促進に当たり、基本的な情報提供であるバス利用案内について、どのような情報を掲載して、どのように提供したらよいかなどについて検討する。

特に市民意識に公共交通を浸透・定着させていくためには、一過性ではない長い期間取り組みを続けていくことが重要と考え、継続性を重視したつくりをするとともに、青梅市の広さや系統数等の地域特性を踏まえて、使いやすい情報提供について検討を行う。

### 【検討項目】

#### ① 作成方針

- 配布形態(配布方法(広報紙、Web、公共施設)、配布場所等)
- 作成方法(装丁、印刷費用、作業等)
- 使用状況(情報提供対象者の想定、必要な情報、サイズ・携帯性等)
- 情報更新(情報提供の継続性、更新方法、時期、手順等)

#### ② 掲載する情報内容

- 情報内容(バス利用方法、時刻表(バス、鉄道)、系統図、バスのりば、バスの現状と利用啓発等)
- 紙面レイアウト(情報の配置レイアウト、時刻表の表示形態)



## (1) 他地域の事例

## ① モビリティ・マネジメントの考え方

## 1) 交通問題の解決と行動変容

- 「交通」は、ひとり一人の行動の集積で、ひとり一人が公共交通を使うという行動があるからこそ、鉄道やバスの需要が発生する。もし「ひとり一人の行動が変わる」ことがあるなら、地域全体の交通の状況が大きく変化することが期待される。
- 例えば、ひとり一人の自家用車を過度に利用する傾向が低減すれば、自動車需要は減少し、道路混雑緩和、地域的な環境問題、地球環境問題にとって、望ましい影響が期待される。
- これは自動車需要の低減ばかりではなく、公共交通需要の増加をもたらすこととなる。公共交通需要が少なければ、公共交通サービス頻度の低下や、路線の廃止をもたらされる一方で、公共交通需要の増加は、公共交通の路線廃止を食い止めるばかりではなく、当該路線のサービス頻度の向上や、路線の拡充に繋がるものと期待される。
- さらに、ひとり一人の住民の自家用車利用傾向が低減するなら、公共交通でのアクセス性が高い「中心市街地」での買物をする地域的傾向が向上することも期待される。
- この様に考えると、ひとり一人が過度に自動車に依存したライフスタイルから、公共交通や自転車や徒歩等を適切に併用するライフスタイルへ「変容」すれば、交通渋滞や地域モビリティの低下、中心市街地の衰退等の様々な都市問題が、大きく改善すると期待される。

## 2) 行動変容を導くためのモビリティ・マネジメント

- 「モビリティ・マネジメント」とはこうした現状認識に基づいて、2000 年前後から日本国内において提唱されてきた、新しい交通マネジメント政策の考え方で、ひとり一人の行動が変化することを通じて、様々な交通問題の解消を期待する交通マネジメントを意味するものである。

**モビリティ・マネジメントの定義(「モビリティ・マネジメントの手引き」/土木学会)**

「一人一人のモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」

- モビリティ・マネジメントは、設備投資やサービス改善、あるいは、公共交通の値下げなどの方法を中心に据えず、あくまでも「コミュニケーション」を中心に据えた施策展開によって、人々の「自発的」な行動の変化を期待するものである。
- このため、ひとり一人がなぜ自動車を利用し公共交通を利用しないのか、いかにすれば「行動を変えてみよう」という「動機」が芽生えるのか、さらにはその「動機」がどうすれば実際の「行動」に結びつくのか、といった「心理的側面」を踏まえることが重要である。

**【モビリティ・マネジメントの3つの特徴】**

- 強制でなく、各人の事情を考慮しつつ、無理の無い範囲で自発的に交通行動を変えるようになることを期待する。
- 自発的な行動変化を期待するために、人々の意識や社会的な心理的側面に配慮する。
- 人々の意識や行動の変化を期待するアプローチとして、「コミュニケーション」を採用する。ただし、MMにおけるコミュニケーションは、「大規模、かつ、個別的」でなければならない。

## ② モビリティ・マネジメントの具体的内容

### 1) モビリティ・マネジメントの三区分

モビリティ・マネジメントは、一般にコミュニケーションの対象に応じて、次の3つに区分される。

- 居住者 MM: 特定の地域の居住者を対象に展開する MM。ひとり一人の日常生活における種々の交通行動の自発的な変容を促すマネジメント施策。役所の窓口などにて「転入者」を対象とするものもある。
- 職場 MM: 職場あるいは、企業等の法人を対象とした MM であり、職場に関わる交通状況の自発的な変容を促すマネジメント施策。一般に、ひとり一人の職員を対象に、個々人の交通行動の変容を促す「個人的プログラム」と、「職場」そのものを対象に、通勤制度の改変や企業バスの導入を働きかける「組織的プログラム」の二種類がある。
- 学校教育 MM: 小学校や中学校などの児童・生徒を対象に展開する MM。公共的に望ましい交通のあり方や、個々人の交通行動についての意識についての教育を重視する場合と、それに加えて、児童の世帯の交通行動に働きかけることを目的とした場合とにさらに分類できる。

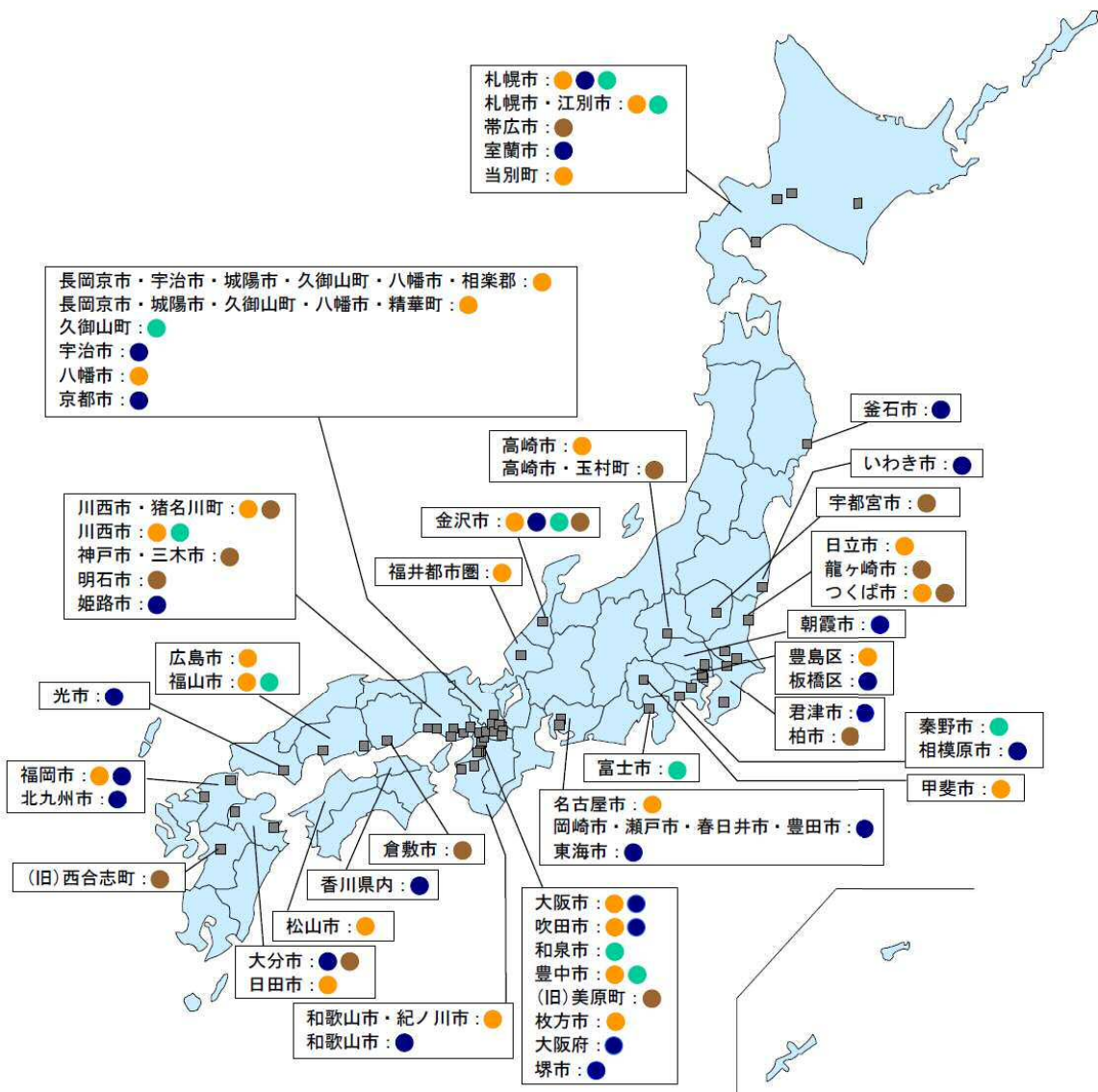
### 2) トラベル・フィードバック・プログラム

- それぞれにおいて実施するプログラムには、さまざまなものがあるが、その中でも最も代表的な施策として、トラベル・フィードバック・プログラム(Travel Feedback Program 以下 TFP)と呼ばれるコミュニケーション・プログラムが挙げられる。
- TFP とは、「大規模、かつ、個別的」なコミュニケーション施策の一種であり、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の変容を期待するものである。TFP のプログラム形態としては様々なものが考えられるが、例えば代表的なものとして、以下の様な「二回のアンケート調査」から構成されるプログラムが挙げられる。
  - (step 1) 事前調査
    - 普段の交通行動についての簡単な調査
    - 第二回調査(コミュニケーションアンケート)への参加依頼
  - (step 2) コミュニケーション・アンケート
    - 「かしこいクルマの使い方」をするように呼びかける冊子(動機付け冊子)の配布
    - 事前調査の回答に基づく個別的な情報提供(例えば、最寄りバス停の時刻表等)
    - 行動プラン調査項目(「もし、交通行動を変えたら、どうしますか」という趣旨の内容を尋ねるアンケート調査)
- TFP におけるこのような二段階の調査の狙いは、「交通実態を調べる」ということよりはむしろ、人々の意識と行動の自発的な変容を期待する、という点にある。すなわち、step 2)のコミュニケーション・アンケートによって、交通行動の変容を期待するというのが TFP の直接的な狙いである。

出典: IATSS Review, 31(4), pp278-285, 2006 / 日本における「モビリティ・マネジメント」の展開について / 藤井聡

### ③ モビリティ・マネジメントの事例

#### モビリティ・マネジメント実施都市



凡例	
●	: 住民を対象としたMM
●	: 職場を対象としたMM
●	: 学校教育におけるMM
●	: 特定路線の利用促進MM

※ MMの取り組み事例は、以下の文献に掲載された事例と国土交通省地方運輸局、及び地方整備局へのヒアリングより把握された事例のみを対象としている。

- ・土木計画学研究・論文集 No.22 (2005年) まで
- ・土木計画学研究・講演集 No.34 (2006年12月) まで
- ・土木学会論文集 N69 (2005年10月) まで
- ・日本都市計画学会学術研究論文集 No.40 (2005年) まで
- ・モビリティ・マネジメントの手引き
- ・第1回 JCOMM 発表資料 (2006年7月)

なお、これ以外にも多く地域で、モビリティ・マネジメントは実施されている。

出典:「モビリティ・マネジメント」パンフレット/国土交通省 2007.3

住民を対象としたモビリティ・マネジメント

No	実施年	実施地域	実施対象	実施概要
1	1999	札幌市	通勤者とその世帯員 (66人)	2回のダイアリー調査(郵送配布・郵送回収)に基づくフルセット TFP。
2	2000	札幌市 江別市	約 200 世帯 (約 300人)	2回のダイアリー調査(郵送配布・郵送回収)に基づくフルセット TFP。
3	2001	金沢市	主婦 (19人)	3回のアンケート調査に基づくワンショット TFP。
4	2001	大阪市	自動車運転者 (106人)	ダイアリー調査に基づくフルセット TFP。
5	2001	吹田市	既存住民、転入者 (523人)	ワンショット TFP。転入者も対象に含める。
6	2002	吹田市	自動車保有の住民 (422人)	行動プラン法に基づく簡易 TFP。
7	2003	札幌市	住民 (50人)	行動プラン法に基づくフルセット TFP。一部に GPS 等の情報機器を活用した TFP を実施。
8	2002～ 2003	川西市 猪名川町	住民 (717人)	簡易 TFP。参加者を分割し各グループ毎に異なるコミュニケーションを実施
9	2003	福山市圏	住民 (2,749人)	ノーマイカーデー期間中(3日間)の時差出勤・移動手段変更の実施をきっかけとしたワンショット TFP
10	2004	川西市 猪名川町	住民 (20人)	2回のワークショップに基づくワンショット TFP。
11	2005	福山市圏	住民 (2,197人)	ノーマイカーデー期間中(5日間)の時差出勤・移動手段変更の実施をきっかけとしたワンショット TFP
12	2005	つくば市 及び周辺地域	住民 (1,957人)	フルセット TFP。
13	2006	日立市	住民 (58人)	ダイアリー調査に基づく簡易 TFP。
14	2005	高崎市	転入者 (約 2,500 世帯)	フルセット TFP。行動プラン法を活用。
15	2006	豊島区	豊島区千川駅の利用者 (497人)	リーフレット配布、行動プラン法に基づくワンショット TFP。
16	2005	甲斐市	住民 (49 世帯)	ダイアリー調査に基づくフルセット TFP。Web 調査と紙式調査との比較。

17	2005	名古屋市	住民 (12,674人)	エコポイント社会実験に基づくフルセット TFP。
18	2005	長岡京市・宇治市・城陽市・久御山町・八幡市・相楽郡	各市の女性団体 (37人)	講演会、ワークショップ、ダイアリー調査に基づくワンショット TFP。
19	2005	川西市 猪名川町	住民 (64人)	買い物ゲーム形式に基づくワンショット TFP。
20	2005	福井都市圏	P T調査対象者のうち付帯調査参加意向者 (約 13,000人)	P T調査を事前調査として活用した簡易 TFP。
21	2005	川西市	住民	ワークショップ(フードマイレージ計算)
22	2005	広島市	住民 (3,695 世帯)	フルセット TFP。
23	2005～	福山市圏	F M福山の会員 (2007.3 末 会員数 約 6,000人)	月 1 回のノーマイカーデーを継続実施していく仕組み(会員制)をコアに F Mと連携・構築したうえで地域運動とし、ワンショット TFPにより参加・会員を拡大中
24	2005	松山市	住民 (374名)	「ワークショップ方式」と「郵送方式」の異なる 2 種類のコミュニケーション形式により実施。
25	2005～ 2006	福岡市	住民 (1,054人)	家庭訪問形式のフルセット TFP。家庭訪問とボスティングのグループに分類。
26	2005- 2006	日田市	住民 (23人)	住民を対象としたワークショップ型
27	2006	北海道当別町	地域住民	一元化バスの導入にあわせニューズレターを配布し、その後行動プラン法を用いた TFP。
28	2006	和歌山市 紀ノ川市	和歌山電鐵貴志川線沿線 住民 (1,004 世帯)	動機付け冊子、コミュニケーションアンケート配布によるワンショット TFP。
29	2006	長岡京市・城陽市・八幡市・久御山町・精華町	婦人団体、老人クラブ 及び各地域住民	婦人団体、老人クラブによるお出かけマップワークショップ及び完成したマップを当該地区住民世帯へ配布。
30	2006	大阪府枚方市 京都府八幡市	スタンブラリー参加者 (186人)	スタンブラリーの実施によるワンショット TFP。
31	2006	豊中市	市内の保育所、住民 (245人)	体験学習等の実施によるワンショット TFP。
32	2006	福山市	住民 (112人)	歩行量調査等に基づくフルセット TFP。

(2) 青梅市における検討

バス利用促進や市民意識の改革に有効と考えられるモビリティ・マネジメント(MM)について、代表的な手法であり全国で適用実績がある住民を対象とした MM を青梅市で行う場合を想定して、実施方法や使用ツールの内容等を検討する。

【検討項目】

① 全体構成

- ・ コミュニケーションの流れ

② 使用ツール

- ・ 行動変容に向けたコミュニケーションアンケート
- ・ 動機づけ情報(青梅市の課題を踏まえた内容～公共交通、中心市街地、環境)

## (1)他地域の事例

## ① 複数事業者、複数バスターミナルの情報が集約された案内板等の設置／横浜駅・川崎駅

- 横浜駅ブルーライン改札付近の案内板、川崎駅東口バスターミナルの案内板には、全ての事業者、全てのバスターミナルから出発するバスの情報が、これだけ見ればわかるように一元的に集約されて掲示されている。



図 横浜駅ブルーライン改札付近に設置されている案内板



図 川崎駅東口バスターミナル前に設置されている案内板

② 図や絵、ピクトグラムによるわかりやすい案内

- ・ピクトグラム等の図示により、文字のみよりわかりやすい表示の工夫。



図 「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン(バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編))」(平成 19 年 7 月、国土交通省)に基づくピクトグラム

図 バリアフリールート掲載した案内例(横浜駅)

③ バス車内での鉄道運行情報提供／神奈川中央交通

- ・駅へ向かうバスの車内で、乗継駅を出発する鉄道の固定情報(時刻表)、リアルタイム情報(運行情報)を提供。
- ・情報提供内容:バスの本厚木駅到着予定時刻、本厚木駅を出発する鉄道の時刻、小田急線の運行情報。
- ・平成 20 年 2 月より、厚木バスセンター～厚木アクスト間のノンステップ接続バス「ツインライナー」に導入。



図 連節バス車内に設置したバスと鉄道(小田急線)の運行情報提供システム画面

出典: 神奈川中央交通株式会社

NEWS RELEASE H20. 1. 15

## (2) 青梅市における検討

中心市街地の3駅(青梅駅、東青梅駅、河辺駅)については、広域交通体系と地域交通体系の交通結節点であり、乗継拠点を形成することから、鉄道とバス、バス相互などの円滑な乗継を確保する必要がある。このため、情報面を中心に乗継抵抗を軽減する方策について検討を行う。

### 【検討項目】

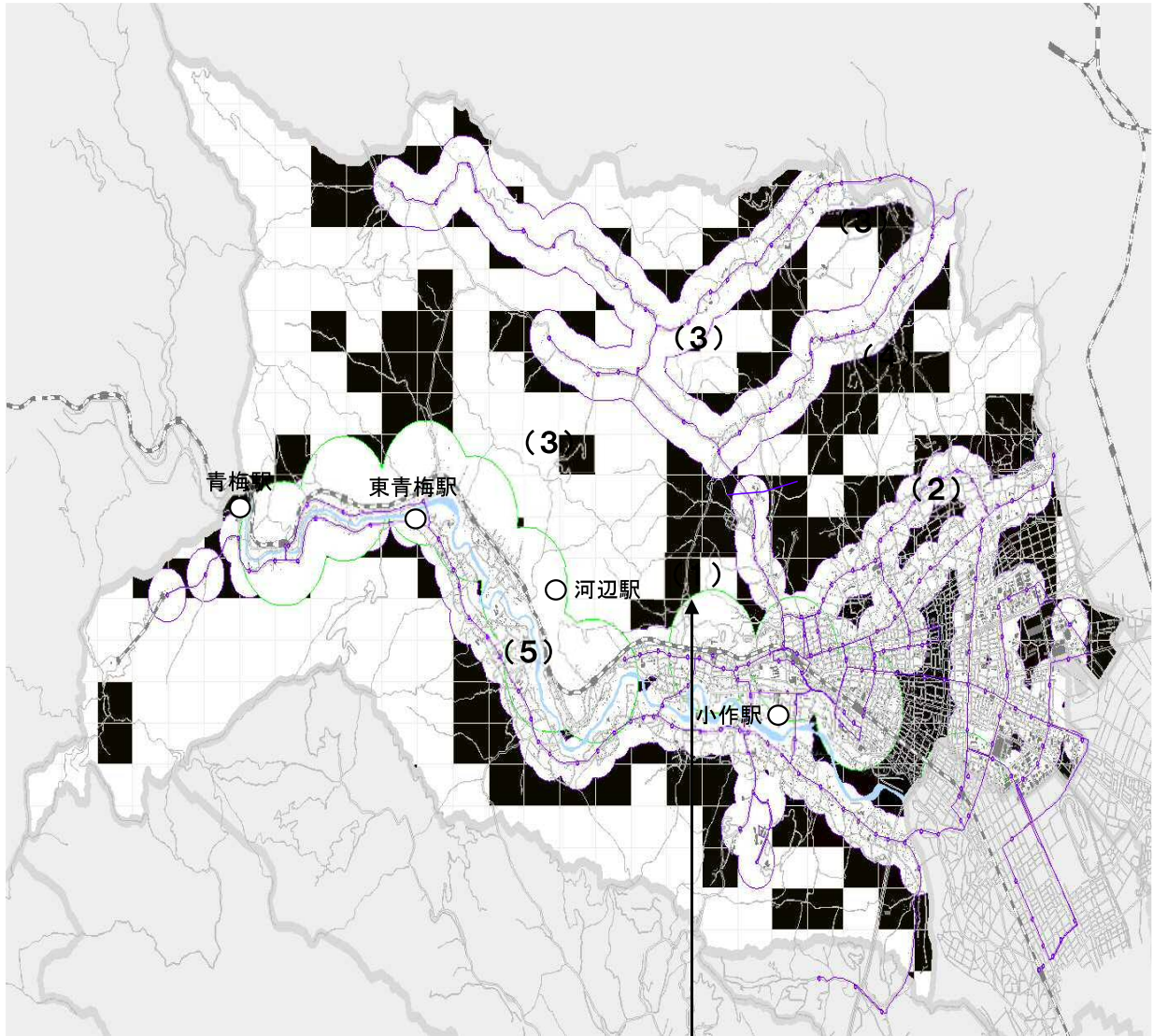
#### ① 3駅における乗継の状況把握

- 乗継路線の組み合わせ
- 改札口、バス停等の位置、経路の把握
- 現状の乗継に関する課題

#### ② 乗継施策の検討

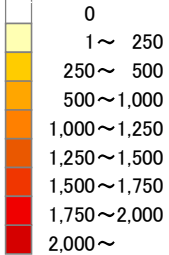
- 乗継に必要な情報提供
- 情報提供の方法
- その他乗継施策

B-1 市街地部の公共交通空白地域の解消

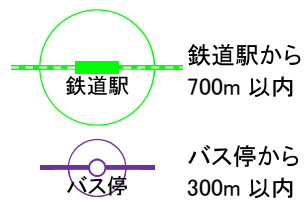


夜間人口  
(500m×500m)

[単位: 人]



公共交通サービスエリア



- 本地区は梅 70 と河 10・小 07・小 08 が運行されている。
- 梅 70 は本地区の最寄駅である河辺駅や小作駅に結節しておらず、公共交通の基本的考え方に適合していない。
- 河 10・小 07・小 08 は早朝深夜のみの運行で、日中は運行されていない。
- このため、本地区は公共交通不便地域と考えて、公共交通空白地域の検討対象に含めることとした。

図 サービス圏域による公共交通空白地域



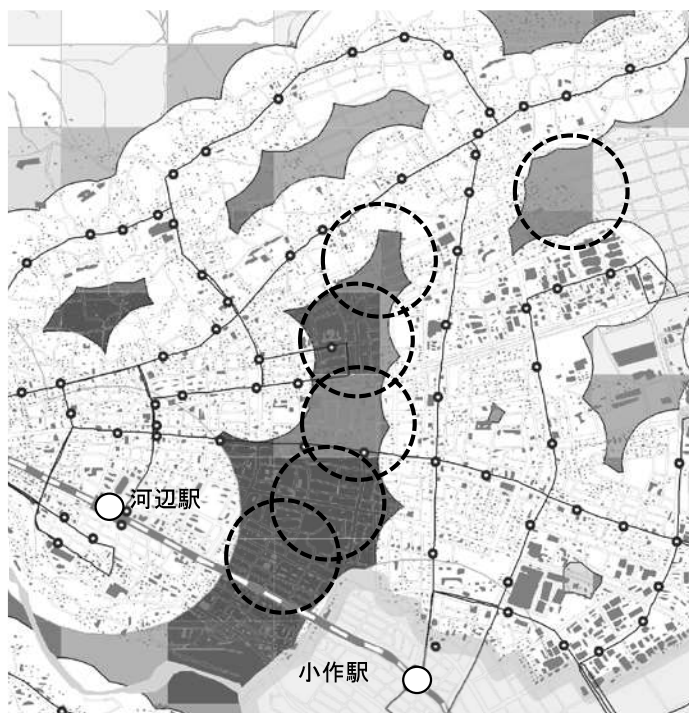
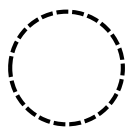
## (1) 河辺地区、(4) 今井地区

本地区は西東京バス河11(河辺駅北口～塩船観音入口～小作駅東口)に囲まれている地区で、市街地部においては最も大きい公共交通空白地域となっている。空白地域の幅が500～600mあり、周辺のバスサービス圏と大きく重ならないことから、新規路線による空白地域解消の検討を行い、新規路線の開設を促す。

### 【検討項目】

- 運行経路やサービス形態
- 利用者数の想定

半径300m



## (2) 新町地区

本地区は西東京バス小02(小作駅東口～三ツ原循環～小作駅東口)に囲まれている地区で、一部経路の変更により公共交通空白地域へ対応することが考えられることから、可能性の検討を行い、経路の変更を働きかける。

- 小02の物見塚→三ツ原工業会館は既存バス停がないため、経路変更とバス停新設のみで対応可能と考えられる。
- 市民アンケートでは少数ながら、自由意見の中でカインズホームへの利用希望がみられ、商業施設へのバス利用が増加すれば利用促進にもつながる。

### 【検討項目】

- 道路幅員、その他安全上の制約

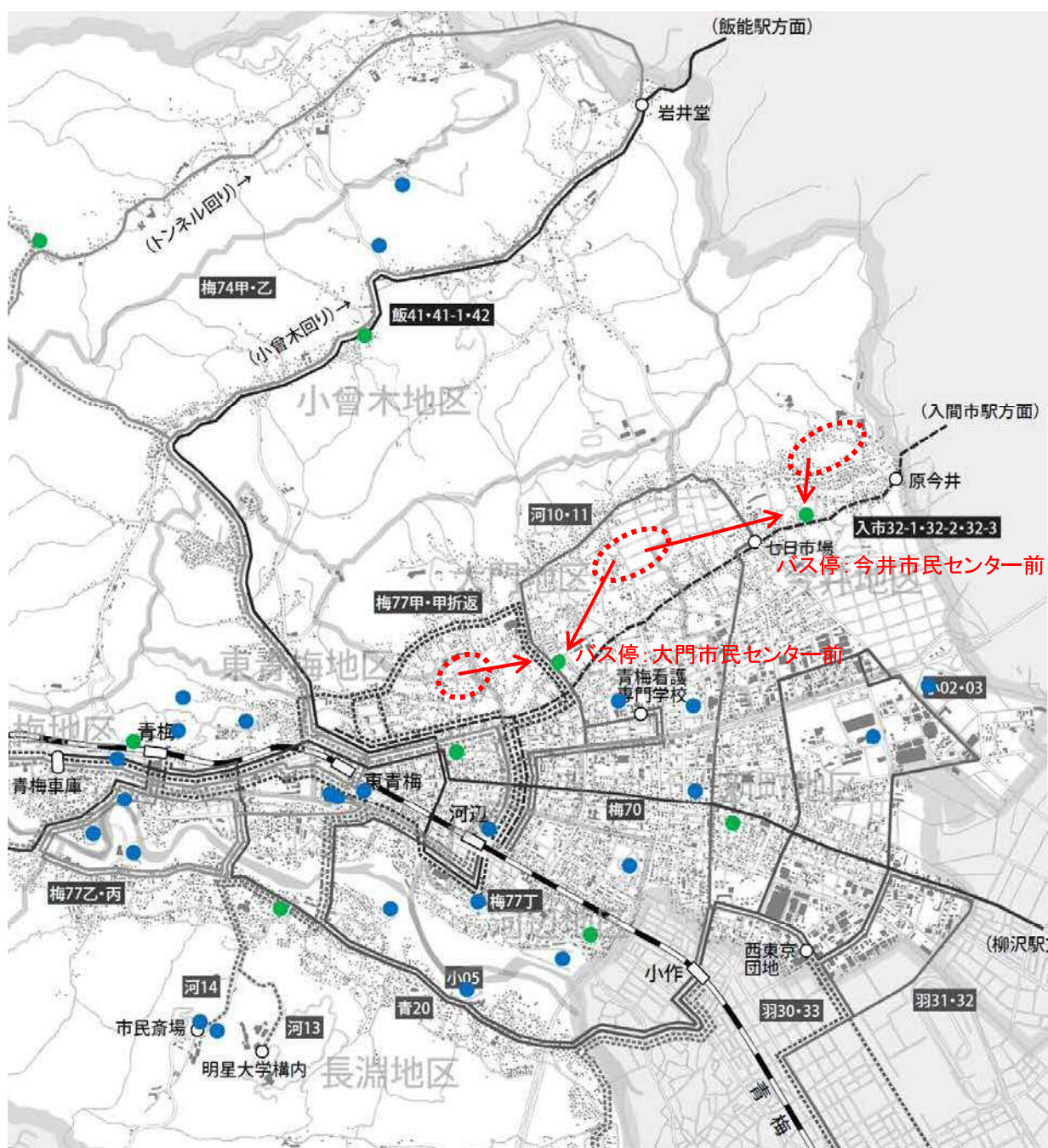


### (3)大門地区、今井地区

本地区は道路が狭小でバスの乗り入れは困難であるが、バス停からは少し離れた地区となっている。地形的には平坦であることから、バス停までの徒歩アクセスを補完する手段として、自転車アクセス(サイクル&ライドシステム)を検討する。

#### 【検討項目】

- バス停に近い公共施設等の駐輪場活用を検討
- 駐輪場におけるバス案内情報等の提供



## (5)河辺下地区

本地区は道路が狭小なことから、現状では車両制限令の制限(車幅 $\leq$ (車道幅員 $-0.5\text{m}$ )/2)によりバス路線が開設できない状況にあり、現在、河14の小型バス(車幅 $=2.08\text{m}$ )が乗り入れられるように、道路環境改善を検討しているところである。

今後、道路改良が思うように進展しない場合は、他の方策を検討していく必要がある。



## (1)他地域の事例

住民等が主体となって運営する公共交通について、行政が行っている支援策と、それを活用して実施している事例を整理する。

### ① 川崎市『コミュニティ交通導入の支援』

#### 1)制度の概要

坂が多い丘陵地や路線バスのネットワークが利用しづらいなど、さまざまな特性を持つ地域では、利用しやすい交通環境の整備が求められており、地域の主体的な運営によるコミュニティ交通の導入に向けた取組に対して、住民が活動しやすい環境づくり、安全運行のための情報提供、技術的支援の提供、交通事業者との調整など、取組等の進捗状況に応じた支援を行い、持続可能な交通環境の整備を推進している。

#### 2)支援策の内容

地域の方々が主体的にコミュニティ交通の導入に取り組む際に参考となるように、川崎市における基本的な考え方や、取り組み手順等をまとめた「地域交通の手引き」を作成するとともに、これに基づきコミュニティ交通導入に向けた技術的支援や財政的支援を行っている。

→コミュニティ交通導入に向けた取組に対する技術的支援

→運行実験及び試行運行の実施に必要な経費負担などの支援

→本格運行実施の場合、車両購入費や停留所標識購入費など初期費用に対する補助金

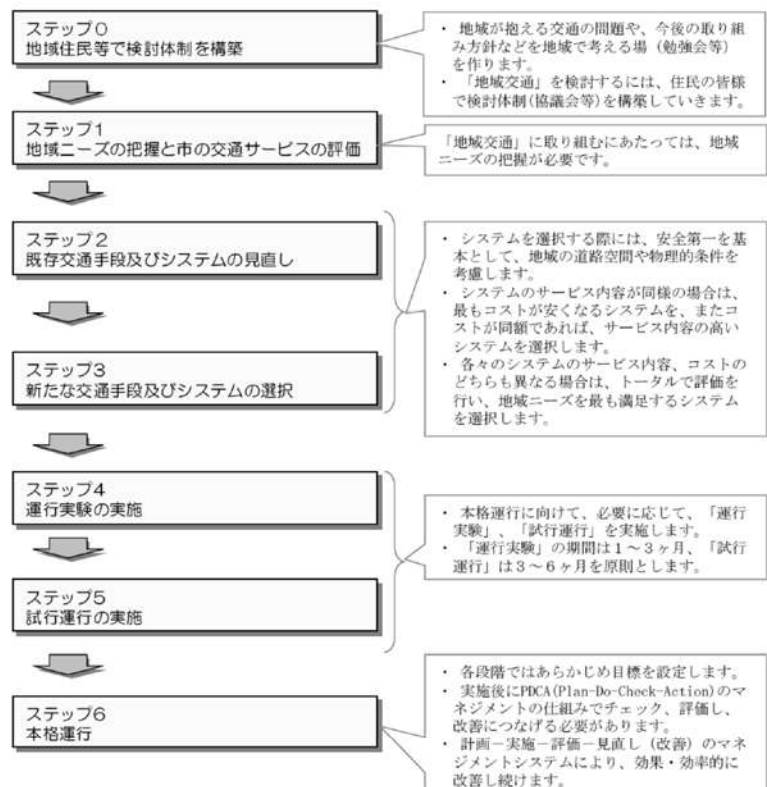
※原則として運行経費に対する補助は行わないため、本格運行は自立した安定的な運営を確保できることが条件

#### ■地域交通の手引き

地域交通に対する取組みを、住民が主体となって、行政や事業者と協働で取り組むための進め方について、ステップごとに実施項目や留意点を整理している。

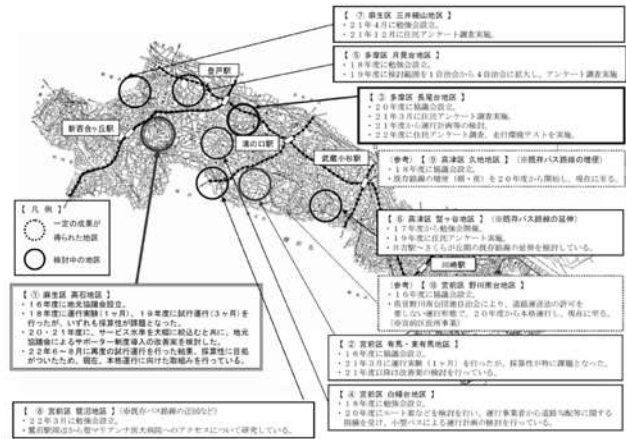
#### ■地域交通の支援基準

「川崎市コミュニティ交通支援審査委員会」における支援可否の審査項目について、交通システムの道路運送法第4条許可の要・不要別に、審査項目を整理している。



### 3) 取り組み状況

これまで10地区において検討が行われ、このうち3地区で、既存バス路線の増便や、乗合タクシーの本格運行実現など、一定の成果がみられる。



#### ■高津区久地・宇奈根地区

平成18年度 協議会設立

平成19年度 地域の需要に応じ、朝夕の時間帯に既存バス路線を活用

平成20年度 既存路線の増便(朝・夜)を開始

#### ■宮前区野川南台地区

平成17年度 協議会設立

平成18・19年度 運行実験、試行運行実施

平成20年度 本格運行開始(平成20年7月18日～)

##### 【本格運行概要】

- ・ 実施主体: 県営野川南台団地自治会
- ・ 運行: 月曜日・水曜日・金曜日の9時台～15時台、6便/日
- ・ 乗車定員: 運転手を除く9名
- ・ 運行形態: 道路運送法の許可を要しない運行(運転手はボランティア、講習受講者)
- ・ 運賃: 無料(自治会会員の利用)
- ・ 費用: 運営費は自治会費により負担、試行運行費用や本格運行初期費用は行政補助
- ・ 路線延長: ①1.4km、②2.5km、③3.2km
- ・ 利用者数: 71人/日、4人/便

#### ■麻生区高石地区

平成16年度 協議会設立

平成18・19年度 運行実験、試行運行、いずれも採算性が課題

平成20・21年度 サービス水準大幅絞込み、地元協議会によるサポーター制度導入

平成22年6～8月 再度試行運行の結果、採算性に目処

平成23年9月 本格運行開始

##### 【本格運行概要】

- ・ 運行主体: 株式会社高橋商事(交通事業者、神奈川県バス協会会員)
- ・ 運行車両: 1台(乗客定員9名)
- ・ 運行本数: 12本/日(往復合計24本/日)の平日運行(土日祝日運休)
- ・ 運行時間: 9:35(高石団地前発)～18:13(高石団地前着)の約30分間隔
- ・ 運賃: 大人300円、小児100円、高齢者・障がい者等200円(割引分は市が補助)
- ・ サポーター登録制度: 年間6,000円の登録料を支払うと、1回乗車につき大人運賃から50円引きになる地元協議会独自の制度(月に5往復超の利用なら割安になる)

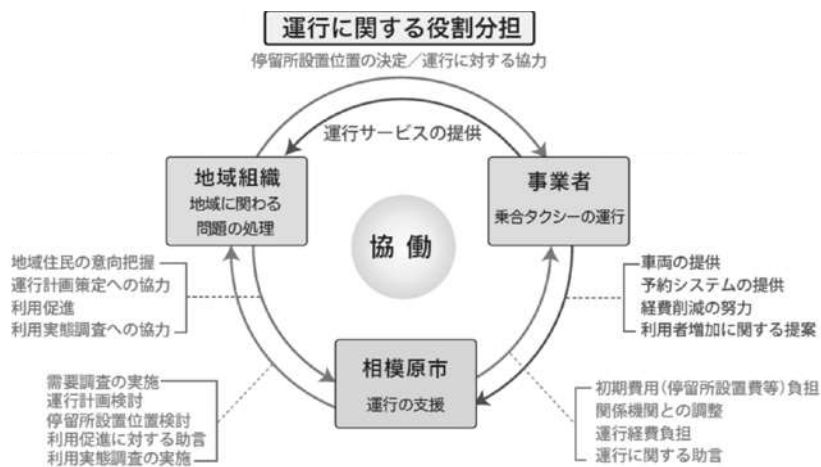
## ② 相模原市『コミュニティバス導入の手引き』『乗合タクシー導入の手引き』

### 1) 制度の概要

交通不便地区における高齢者等移動制約者の生活交通の確保策として、市民、行政、交通事業者の三者協働により、コミュニティバスの導入を検討するための、「コミュニティバス導入の手引き」を作成した。この中で、新規にコミュニティバスの導入を検討する際の「導入条件」や、実証運行から本格運行に移行する際の基準を定めた「運行継続条件」を策定している。

また、津久井地域については、集落の点在状況や利用者見込みからコミュニティバスの導入条件を満たすことが困難であると想定され、高齢化の進展や交通網の状況なども含め、交通についての課題が多くあることから、バスよりも小型の車両を使用した乗合タクシーを検討するための、「乗合タクシー導入の手引き」を作成した。

### 2) 支援策の内容



→コミュニティバスや乗合タクシー導入に向けた取組に対する技術的な支援

→実証運行に必要な経費負担などの支援

→本格運行を実施する場合の、初期車両購入費や停留所標識購入費などに対する補助金

→運行経費に対する補助

### ■コミュニティバス導入の手引き、乗合タクシー導入の手引き

#### 【コミュニティバス、乗合タクシーの導入条件】

- 地域住民による地域組織の形成
- 「運行経路の考え方」に整合した経路の設定
- 「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある運行計画の策定

#### ※運行経路の考え方

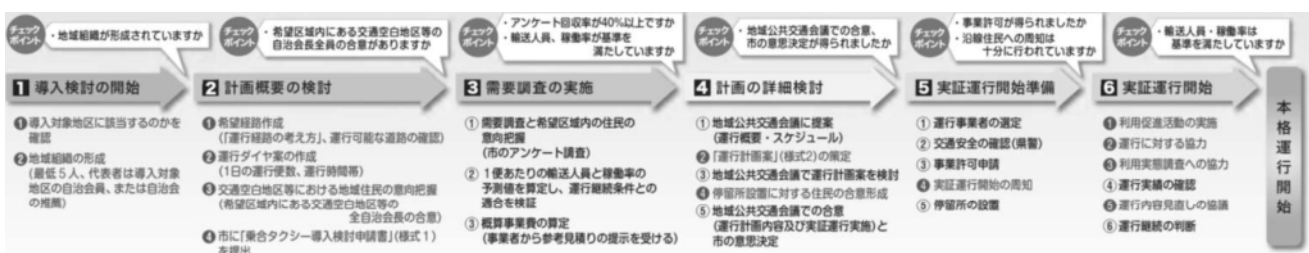
- 集落と最寄りの主要バス停・または鉄道駅を結ぶ
- 既存バス路線との競合は避ける
- コミュニティバスは定時性確保のため 10Km45 分以内
- 商業施設、病院、公共施設等を経由

#### ※運行基準

- 運行本数、運賃、バス停配置、運行形態、車両の目安、考え方

#### ※運行継続条件

- コミュニティバス  
1便当たり輸送人員 $\geq 10$ 人  
運賃収入 $\geq$ 車両償却費以外の経常費用 $\times 50\%$
- 乗合タクシー  
稼働便1便当たりの輸送人員 $\geq 1.5$ 人  
全本数に対する実運行本数稼働率 $\geq 50\%$



### 3) 取り組み状況

これまでコミュニティバス1路線、乗合タクシー1路線の本格運行が実施されている。  
運行を継続するためには、運行継続条件を毎年満たす必要がある。

#### ■コミュニティバス「せせらぎ号」

- 運行開始日:平成 18 年 1 月 30 日(平成 21 年 1 月から本格運行に移行)
- せせらぎ号運行協議会(大沢地区自治会連合会、沿線各自治会、観光協会、工業団地組合、地域サークル、公共施設代表者)により、コミュニティバスの利用促進活動を実施
- 主な経路と所要時間:「橋本駅南口」から「北の丘センター」、「北総合体育館」を經由して「相模川自然の村」までの約 7 キロ、所要時間片道約 30 分
- 運行間隔:上りは朝 7 時台から夕方 5 時台まで、下りは朝 8 時台から夕方 7 時台まで、1 時間に 1 本ずつ運行
- 運賃:乗車距離に応じた運賃設定(一般的な路線バスと同じ)で、大人の初乗運賃は 170 円、「橋本駅南口」から「相模川自然の村」の運賃は 250 円
- 路線バスと同等の運賃割引制度(PASMO、Suica、かなちゃん手形、ちびっ子 50 円キャンペーンなど)が適用される
- 車両:全長約 7 メートル、全幅約 2 メートル、乗客定員 31 人(客座席 14 人)

#### ■内郷地区乗合タクシー「おしどり号」

- 運行開始日:平成 21 年 10 月(平成 22 年 4 月から平成 23 年 1 月までの利用実績が運行継続条件を満たしたため、平成 23 年 4 月 1 日から本格運行に移行)
- 運行方法:停留所や時刻表、主な経路は定めているが、利用にあたっては事前に利用者登録と、利用する便の予約が必要
- 予定運行本数:道南地区→西青山地域センター5本/日、西青山地域センター→道南地区発6本/日(利用したい便の運行 30 分前までに山口自動車(株)まで電話で予約、予約の無い便は運行しない)
- ただし、急な利用や観光等での訪問者は、利用者登録がなくても山口自動車(株)へ予約すれば利用可
- 同じ便に複数の人から予約があった場合には、乗り合わせで利用、予約のあった停留所間を最短距離で結んで運行
- 車両:ワゴン型タクシー(定員 7 名)※1台で乗りきれない場合には、追加配車
- 運賃:大人 300 円、小学生 100 円、障害のある方など 100 円(介助者 1 名まで 100 円)、往復利用 400 円(行きに 300 円支払い往復利用券を受け取り、帰りに 100 円支払う)
- 10 回の乗車で 1 回無料になるスタンプカードを発行



### ③ 日立市『地域公共交通制度』『パートナーシップ協定制度』

#### 1) 制度の概要

日立市の以下の方針に基づいて、公共交通不存在地区での公共交通確保や、路線バス存在地区での維持継続に向けて取り組むための制度。

#### 【公共交通の維持・確保に関する基本方針(H18)】

- ・ 近隣市町村が廃止バス路線の代替バスとして運行しているコミュニティバスは、黒字化が難しいため日立市は採用しない。
- ・ 利用者負担を基本としながら、地域もその責任と費用を分担する考え方を導入し、行政支援に対する他の地区の市民の理解を得る。
- ・ 行政は市民自らの積極的な利用と市民及び地域の地域公共交通維持に対する責任と費用の分担を条件として費用の一部を支援する。

#### 2) 支援策の内容

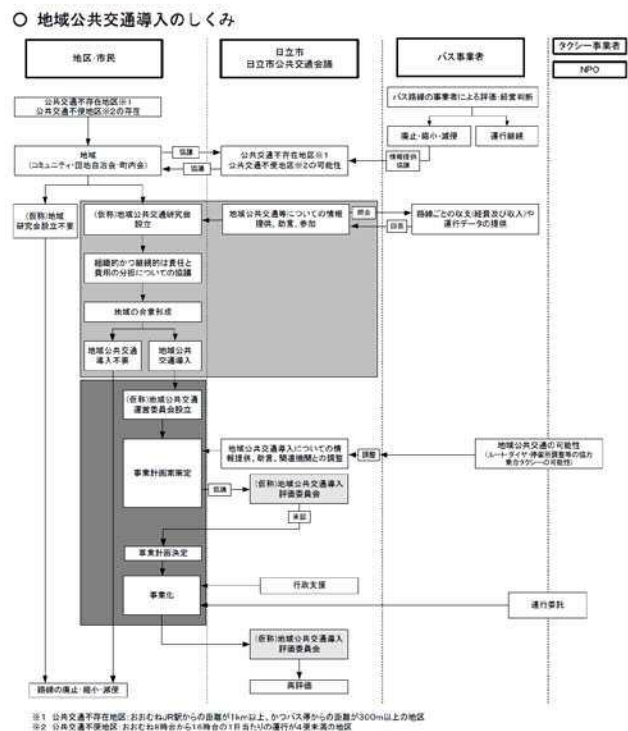
##### ■地域公共交通制度

公共交通不存在地区・不便地区において、地域が公共交通以外に移動手段を持たない高齢者等の交通手段を確保するため、地域の「組織的・継続的な運営体制」と「責任と費用の分担」を前提として事業者及び行政と協力し運行する公共交通をいう。

##### ■パートナーシップ協定制度

路線バスが存在する地区において、バス路線の廃止・縮小・減便等が予想される地区住民と路線バス事業者とが、一定の目標達成(運行収入や乗車人数等)を条件とした協定を締結して乗車促進活動を行うことにより、既存バス路線の維持・確保及び拡充を図るしくみをいう。

- ・ 事業主体:導入する地区が組織する運営委員会及び路線バス事業者
- ・ 導入の前提:移動手段は「地域の財産」という考え方と地域の合意に基づく導入とする。
- ・ 協定内容:
  - ア. 地域とバス事業者が一定の目標(運行収入)達成を条件とした運行継続及び路線の拡充について締結する協定とし、地域とバス事業者が協力して目標達成を図る。
  - イ. 目標達成できなかった場合は、未達成額を地域と路線バス事業者が分担して賄うとともに「次年度以降も協定を締結」又は「地域として路線の廃止・縮小・減便の受入れ」を地域が判断する。
  - ウ. 協定期間は1年間(1年毎の更新)を想定する。



※1 公共交通不存在地区 おおむね駅からの距離が1km以上、かつバス停からの距離が300m以上の地区  
 ※2 公共交通不便地区 おおむね8時から18時の1日当たりの運行が4往未満の地区



### 3) 取り組み状況

これまで「地域公共交通制度」については2地区、「パートナーシップ協定制度」については3地区において導入が行われている。

#### ■地域公共交通:乗合タクシー「みなみ号」

- 坂下地区において平成17,18年度試行運行(試行運行を行う中で、坂下地区における地域公共交通の導入を目的に「坂下地区みなみ号運営委員会」が自主的に発足)
- 平成19年2月、坂下地区で地域公共交通の本格運行について地域内の合意形成
- 世帯負担:2,000円/年・世帯
- 運賃:片道一乗車当たり一律200円
- 平成19年5月7日、乗合タクシー「みなみ号」本運行開始
- 運行時間及び運行回数:8時発から16時発の1日4便
- 運行経路:日立市久慈川日立南交流センター～JR大甕駅の片道19.6km
- 運行車両:乗車定員10名(乗務員を含む)
- 事業主体:坂下地区みなみ号運営委員会(運行事業者は「坂下地区みなみ号運営委員会」が入札により選定した日立電鉄タクシー株式会社)
- 利用者数:1日あたり18人利用(H19)

#### ■地域公共交通:デマンド交通・過疎地有償運送「なかさと号」

- 平成19年7月 検討開始、約15か月間で導入検討、アンケート、説明会等
- 平成20年10月 試験運行開始、約9か月で運行状況の検証、シンポジウム、NPO設立
- 平成21年7月 本格運行開始
- 当初中里学区コミュニティ推進会が中心→導入検討委員会立ち上げ→NPO法人設立
- 運行許可:自家用有償旅客運送(過疎地有償運送)
- 運行区域:日立市中里地区(下深萩町、中深萩町、入四間町、東河内町)
- 総世帯数484世帯、うち利用世帯数184世帯
- 運行方法:デマンド運行(予約運行)
- 車両:ワゴン車
- 運賃:1外出当たり一律300円(小中学生150円)
- 事業主体:特定非営利活動法人 助け合いなかさと
- 旅客の範囲:会員として登録された者(中里地区の住民とその親族)、及びその同伴者
- 運行回数:1日4便、平日のみ
- 利用者数:1日あたり24人利用(H22)

#### ■パートナーシップ協定制度

平成20年10月 諏訪地区協定締結、パートナーシップ事業実施中

平成23年7月 中丸団地協定締結、パートナーシップ実証運行実施中

平成23年10月 高鈴台団地協定締結、パートナーシップ実証運行実施中

## (2) 青梅市における検討

青梅市における支援策として、どのような内容にすることが望ましいのか、青梅市の公共交通の現状や地域の特性を踏まえて検討を行い、地域の実情に適した支援策を整理していく。

### 【検討項目】

#### ① 支援策の内容・前提条件

- 支援策の対象とする交通問題  
→公共交通の利便性向上により、公共交通空白地域(空間的)や不便地域(時間的)の解消に寄与する交通問題を対象とする。
- 支援策の基本的考え方  
→住民等が主体的に検討を行う、交通問題の解決に向けた取り組みに対して、行政が技術的・財政的な支援を行う。  
→交通事業者が提案する新規路線導入や既存路線改善等がある場合に、地域住民との連絡調整や財政的な支援を行い、市民と交通事業者双方の意向を踏まえて円滑な実現を支援する。
- 対象地域、検討体制、役割分担
- 交通システムのメニュー
- 市が行う支援内容(何をどこまで支援するのか、技術面、財政面) 等

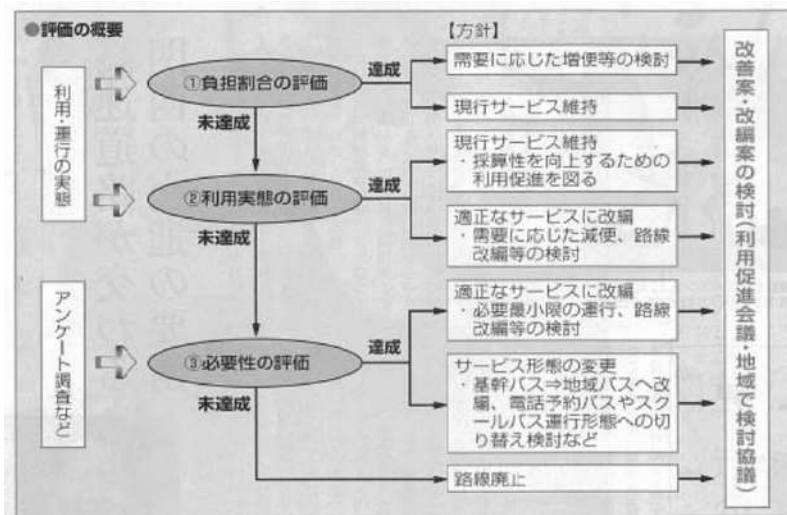
#### ② 問題解決に向けた支援の手順

- 全体構成、検討の流れ
- 各ステップの検討事項、留意点
- 本格実施の条件 等

C-1 公共負担の効果的な活用

(1)他地域の事例（基幹バス・地域バスの評価及び改善／豊田市）

- 豊田市では、公共交通は社会資本の1つとしてとらえ、市民・交通事業者・行政が共働で支えていくものとして、運賃収入で賄えない分は市で負担している。(平成21年度5.6億円)
- 利用状況、収入状況、公益性等から「公的資金投入」の妥当性を評価し、改善することにより、効果的に施策を実施することを目的としている。
- バス路線を継続に向けて、常に改善を行い利便性や効率性を向上させるため、3年間のPDCAサイクルの中で、市民に利用状況等を公表しながら評価を実施し、市民と共働で利用促進と運行改善を図る。
- 評価は、豊田市公共交通評価会議(学識経験者5名)において、公共交通ネットワークの構築、基幹バス・地域バスの運行に関する総合的な評価を行う。
- 評価方法は、「①負担割合の評価」「②利用実態の評価」は以下の数値基準により評価、「③必要性の評価」はアンケート調査などで評価。



	基幹バスの評価基準	地域バスの評価基準	
チェック1 運行経費に対する負担割合	4/10以上の運賃収入等を確保できていること	1/10以上の運賃収入等を確保できていること	
チェック2 沿線人口に対する1日当り利用実態	沿線人口100人あたり、1日平均利用者数が2人以上あること	沿線高齢者人口100人あたり、運行日1日平均利用者数が2人以上あること	
チェック3 地域特性を考慮して評価する。	<p>沿線住民としての必要性 普段はバスを利用していない住民にとってのバスの価値をアンケート調査から評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 地域で支えようという意志はあるか？</li> <li>▶ 利用者は増加傾向にあるか？</li> <li>▶ 非利用者は今後、利用するようになるか？</li> </ul>	<p>利用者としての必要性 バス利用者にとって、そのサービスが低下あるいは無くなったときの影響をアンケート調査から評価する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ サービスが低下または無くなった時に、移動制約者となる利用者は？</li> </ul>	<p>行政としての必要性 交通圏の公共交通ネットワーク全体を捉えたとき、当該路線の機能が必要であるか、判断する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 公共交通ネットワーク上の役割は？</li> <li>▶ 福祉や学校教育、環境対策、渋滞対策など、他分野への影響はないか？</li> </ul>

## (2) 青梅市における検討

### ① 公共負担に関するPDCAサイクルの構築

- 公共負担については、現在3年ごとに負担額の見直しが行われており、基本的には利用者数の実績に基づく欠損補助額の見直しとなっている。
- しかしながら、永続的な公共負担の保証はないことから、利用増進や経費節減により当該バスシステムの経営状況を改善して、できるだけ公共負担額を軽減しようとする観点からの見直しも行っていく必要がある。
- このため、3年ごとの見直しの中で、公共負担の対象となっているシステムの経営状況の評価(Check)、改善に向けた見直しの検討(Action)、見直し実施のための計画準備(Plan)、見直し実施(Do)のPDCAサイクルを構築し、公共負担の見直しを行っていく。

表 公共負担に関するPDCAサイクル

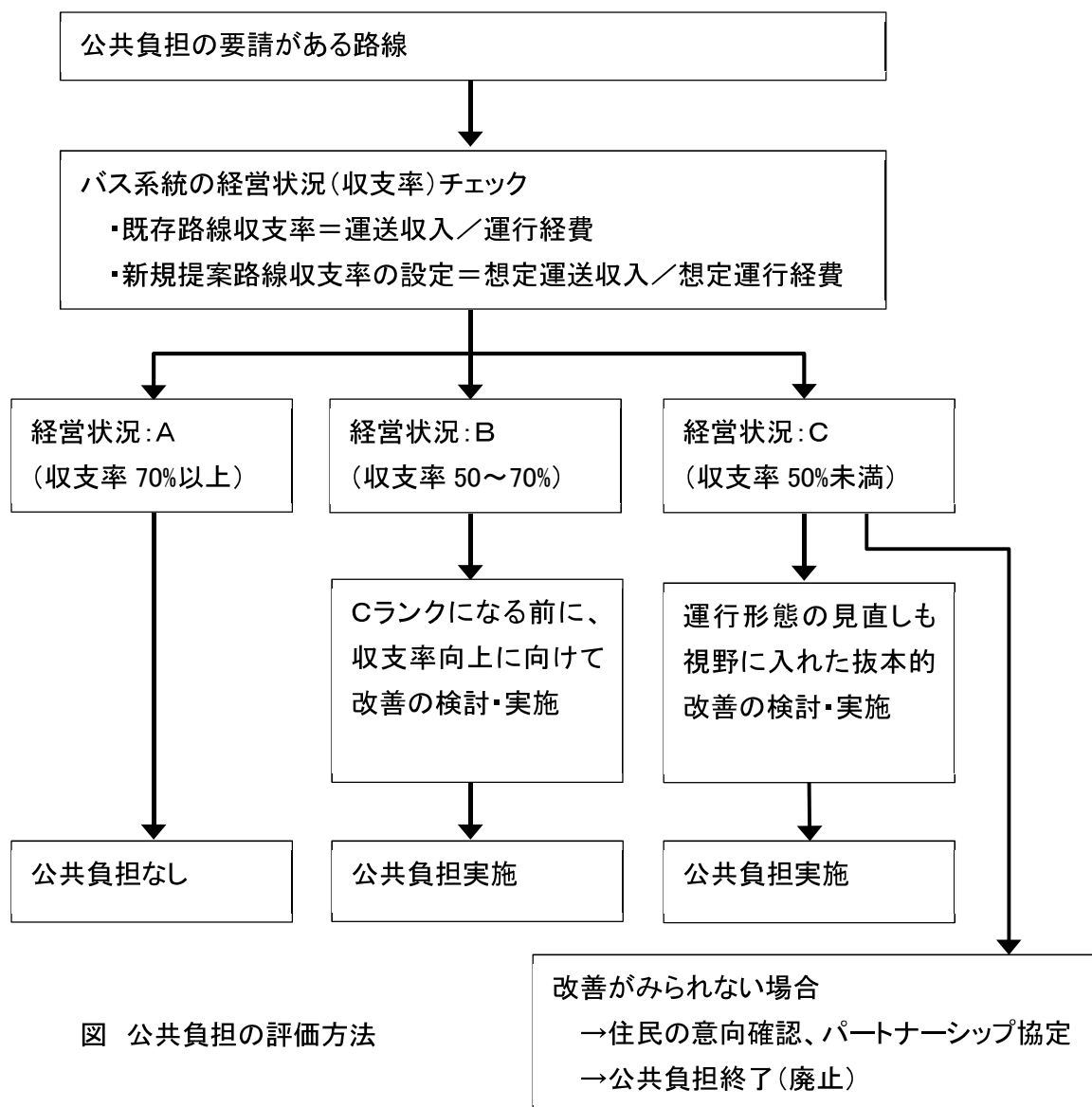
実施期間 ↓	平成 23 年度	実施(Do)
	平成 24 年度	評価(Check)、見直し検討(Action)
	平成 25 年度	計画準備(Plan)
実施期間 ↓	平成 26 年度	実施(Do)
	平成 27 年度	評価(Check)、見直し検討(Action)
	平成 28 年度	計画準備(Plan)
実施期間 ⋮	平成 29 年度 ⋮	実施(Do) ⋮

## ② 公共負担の評価方法

### 1) 評価手順

公共負担の要請がある系統について、単に欠損補助を行うだけでなく、以下のような経営状況(収支率)に応じて、収支率の向上に向けた改善策の検討・実施を行ったうえで、公共負担を実施することとする。

- 経営状況:A(収支率が概ね70%以上)の系統については、公共負担の対象外とする。
- 経営状況:B(収支率が概ね50~70%)の系統については、Cランクになる前に収支率向上に向けた改善策を検討・実施した上で、公共負担により維持を図る。
- 経営状況:C(収支率が概ね50%未満)の系統については、公共負担の投資効率が低いことから、運行形態(運行回数や経路等)の見直し等による抜本的改善策を検討・実施した上で、公共負担により維持を図る。最終的に改善がみられない場合は、住民の意向確認やパートナーシップ協定等を行ったうえで、公共負担の終了もありうる。
- 事業者の努力により、前回より経営状況が改善した場合は、その努力を評価・反映できるような仕組みを検討する。



## 2) 収支率の計算方法

### ア. 既存路線収支率

既存路線の収支率計算方法は、道路運送法(旅客自動車運送事業等報告規則)に基づき、以下のデータを用いて算定することが望ましいと考える。

- ・ 運送収入: 前年度の「運行系統別輸送実績報告書(第二号様式第二表)」の運送収入
- ・ 運行経費: 前年度の「ブロック別実車走行キロ当たりの原価」(毎年9~10月頃公表)

×「運行系統別輸送実績報告書(第二号様式第二表)」の実車走行キロ

### 図 運行系統別輸送実績報告書

第2号様式(第2条関係)(日本工業規格A列4番)第2表

事業番号  業台

運行系統別輸送実績報告書(年度)

事業者名

番号	起点	主な経過地	終点	運行系統		運賃(円)	運行ダイヤ		運行回数(回)	走行キロ(キロメートル)	輸送人員		1人平均乗車キロ(キロメートル)	輸送人キロ(人キロ)	平均乗車密度(人)	運送収入(千円)	走行キロ1キロメートル当たり運送収入(円)	備考
				名称	利用区間のキロ程(キロメートル)		始発時刻	終発時刻			所要時間(分)	計(人)						
														0				
														0				
														0				
														0				
														0				
														0				
計						0.0								0				0

**記載要領**

- この報告書は、毎年3月31日において存する運行系統(同日現在において運行していないものを含む。)について記載すること。
- 番号は第2条第4項に規定する運行系統の番号と同一のものとする。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経過地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
- 利用する高速自動車国道等の名称、利用区間及び利用区間のキロ程は、運行系統のキロ程の2分の1以上の距離の区間において高速自動車国道等(高速自動車国道法(昭和23年法律第79号)第4条第1項に規定する高速自動車国道、道路法(昭和27年法律第180号)第48条の4第1項に規定する自動車専用道路又は道路運送法(昭和26年法律第183号)第2条第8項に規定する自動車道をいう。)
- 運賃は、起点から終点までの大人普通旅客運賃とする。
- 運行ダイヤは、路線定期運行について記載すること。
- 運行回数は、1日における回数1往復を1回として記載すること。
- 1人平均乗車キロは、運行系統ごとの実態調査に基づいて記載すること。ただし、実態調査を行わない場合は推計により記載すること。
- 輸送人キロ及び平均乗車密度は次の算式により算出すること。
  - (1) 輸送人キロ = 輸送人員 × 1人平均乗車キロ
  - (2) 平均乗車密度 =  $\frac{\text{輸送人キロ}}{\text{走行キロ}} \times 100$

※ 備考欄については、次の事項について記載すること。

- 当該年度の途中において新設した運行系統にあっては、「年 月 日から運行開始」
- 当該年度において、1月以上の期間継続して運行しなかった運行系統にあっては、「年 月 日から 年 月 日まで休止」
- 運行期間又は運行期日を定めて運行した運行系統にあってはその内容
- 道路運送法第18条各号の協定が締結されている運行系統にあっては(協)
- 定期観光系統にあっては(観)
- 入庫又は出庫することを主な目的として運行されている運行系統にあっては(庫)
- 車掌を乗務させて事業用自動車の旅客の運送の用に供する運行系統にあっては(客)

### 図 ブロック別実車走行キロ当たりの原価

参考2. ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価

(単位:円・銭)

ブロック別	科目	民 公	営 公	収 入			運 送 原 価						
				営業収入	営業外収入	合 計	人件費	燃料油脂費	車両修繕費	車両償却費	利 子	諸 経 費	計
北 北 海 道	民			204.35	5.65	210.00	159.55	33.58	15.37	11.18	3.93	36.90	260.51
	公			204.35	5.65	210.00	159.55	33.58	15.37	11.18	3.93	36.90	260.51
南 北 海 道	民			317.95	1.14	319.10	184.04	37.71	23.46	21.71	0.94	70.75	338.61
	公			284.07	12.93	297.00	214.13	43.74	44.65	4.34	0.53	132.82	440.21
東 北	民			455.74	1.83	457.57	403.37	45.28	37.37	12.47	1.01	157.58	657.08
	公			295.45	3.67	299.12	228.02	38.94	29.65	9.58	2.71	70.55	379.45
羽 越	民			239.49	2.03	241.52	173.87	35.08	22.84	12.53	5.33	54.00	303.65
	公			239.49	2.03	241.52	173.87	35.08	22.84	12.53	5.33	54.00	303.65
長 野	民			357.67	1.91	359.58	235.36	40.74	33.52	22.33	4.08	56.96	392.99
	公			357.67	1.91	359.58	235.36	40.74	33.52	22.33	4.08	56.96	392.99
北 関 東	民			249.91	2.69	252.60	177.27	30.06	18.70	13.05	2.29	45.36	286.73
	公			249.91	2.69	252.60	177.27	30.06	18.70	13.05	2.29	45.36	286.73
千 葉	民			474.36	4.80	479.16	276.69	38.70	14.08	36.14	1.31	82.95	449.87
	公			474.36	4.80	479.16	276.69	38.70	14.08	36.14	1.31	82.95	449.87
武 蔵・相 模	民			488.50	2.16	490.67	284.20	37.79	17.29	42.82	2.81	112.58	497.80
	公			488.50	2.16	490.67	284.20	37.79	17.29	42.82	2.81	112.58	497.80

## イ. 新規提案路線収支率の設定

新規提案路線の公共負担については実績がないことから、必要性を検討するうえでも、運送収入や運行経費を想定して収支率を設定する必要がある。

設定方法は以下の算定シートにより行う。

図 収支率算定シート

【運行日数】			
運行日数(平日)	246 日		
運行日数(土曜)	52 日		
運行日数(日祝)	67 日		
【運行経費】		【運送収入】	
実車走行キロ(平日)	0 km/日	輸送人員(平日)	0 人/日
実車走行キロ(土曜)	0 km/日	輸送人員(土曜)	0 人/日
実車走行キロ(日祝)	0 km/日	輸送人員(日祝)	0 人/日
実車走行キロ(合計)	0 km/年	輸送人員(合計)	0 人/年
実車走行キロ当たりの原価	497.80 円・銭	1人当たり平均運賃	200 円
運行経費	0 円	運送収入	0 円
【収支率】			
欠損額=運送収入-運行経費	0 円		
収支率=運送収入/運行経費	0 %		

- 運行日数の設定
  - カレンダーより設定
- 実車走行キロの設定
  - 平日・土曜日・日曜祝日別に設定
  - 実車走行キロ=運行本数の設定×走行距離
  - 運行日数により年換算
- 運行経費=実車走行キロ(合計)×実車走行キロ当たり原価
- 輸送人員の設定
  - 平日=沿線人口×サービス水準ランク別バス利用率 **※市内実績を基に今後検討**
  - 土曜日=平日×0.8
  - 日曜祝日=平日×0.6
  - 運行日数により年換算
- 運送収入=輸送人員(合計)×1人当たり平均運賃(周辺路線の水準を参考に設定)

## 【参考】青梅市中心部のバス利用状況

OD調査の結果について、青梅市中心部のバス停区間を集約して、バスによるブロック間の移動状況を把握した。

- A～I: 中心市街地内々のバス利用は現状で約800人/日あるが、利用系統は郊外からの乗り入れ路線が中心部の役割も兼ねて数種類の系統で分担され、利用者からはわかりにくくなっていると考えられる。中心市街地内の利用しやすい・わかりやすい移動手段を提供することで、更に利用者の増加や、中心市街地活性化に期待できる。
- M: 塩船方面からのバス利用は、F・G河辺駅周辺との利用が約8割を占めている一方、青梅駅方面は約1割程度である。本ブロックからは青梅駅方面と河辺駅方面への系統があるが、青梅駅方面の利用割合が低くなっている。
- O: 小曾木方面からのバス利用は、D東青梅駅周辺との利用が約4割と最も多く、次いでE・F・G河辺駅周辺やH・I市役所・総合病院となっており、A・B・C青梅駅周辺は6%程度となっている。本ブロックからは青梅駅方面と河辺駅方面への系統があるが、青梅駅方面の利用割合が低くなっている。

表 青梅市中心部のOD内訳（都営バス・西武バス）

方面	OD内訳
A～I: 中心市街地	中心市街地内々利用 799 人/日
M: 塩船方面	M～F・G河辺駅 365 人/日 (79%) M～D・E東青梅駅 19 人/日 (4%) M～A・B・C青梅駅 57 人/日 (12%) M内々 23 人/日 (5%)
N: 吉野方面	N～青梅駅 1,649 人/日 (75%) N～K 170 人/日 (8%) N内々 388 人/日 (18%)
O: 小曾木方面	O～D東青梅駅 404 人/日 (39%) O～E・F・G河辺駅 149 人/日 (14%) O～H・I市役所・総合病院 106 人/日 (10%) O～A・B・C青梅駅 64 人/日 (6%) O内々 311 人/日 (30%)
P: 入間市方面	P～M・F・G河辺駅 443 人/日 (37%) P内々 752 人/日 (63%)
Q: 柳沢駅方面	Q～A・B・C青梅駅 276 人/日 (10%) Q～D・E・F青梅駅 258 人/日 (10%) P内々 2,181 人/日 (80%)



表 青梅市中心部のOD内訳（都営バス・西武バス）

		青梅駅			東青梅駅			河辺駅							吉野方面	小曾木方面	入間市方面	柳沢駅方面	合計
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	
青梅駅	A	27	87	5	6	6	9	3	19					2		2		31	197
	B	119	2	9	18	3	14	38	17	24	11	88	120	25	784	33		84	1389
	C	6	12	2	2	2	4	11	7	5					3		3	26	83
東青梅駅	D	4	13	4	1	2	8	11	1					2		170		41	257
	E	3	6		3		2	8	1					2		2		19	46
	F	2	8	1	10	1		37						12		3	7	80	161
河辺駅	G	7	56	17	18	15	20		5	7				173		52	199	569	
	H		12	4	3	1		1		2						3		26	
	I	8	20	3	2			9	3	3			1			70		119	
	J		12						1			3	1					17	
	K		90						2		1	5	1		49			148	
	L		157	1					7		4	16	5					190	
	M	2	21	4	12	3	17	163						23			12	257	
吉野方面	N		865									121			388			1374	
小曾木方面	O	6	16	4	234	6	11	75	2	31						311		696	
入間市方面	P							12	203					10			752	977	
柳沢駅方面	Q	17	102	16	31	21	66											2434	
合計		201	1479	70	340	60	163	559	35	102	16	234	127	252	1221	649	970	2462	8940

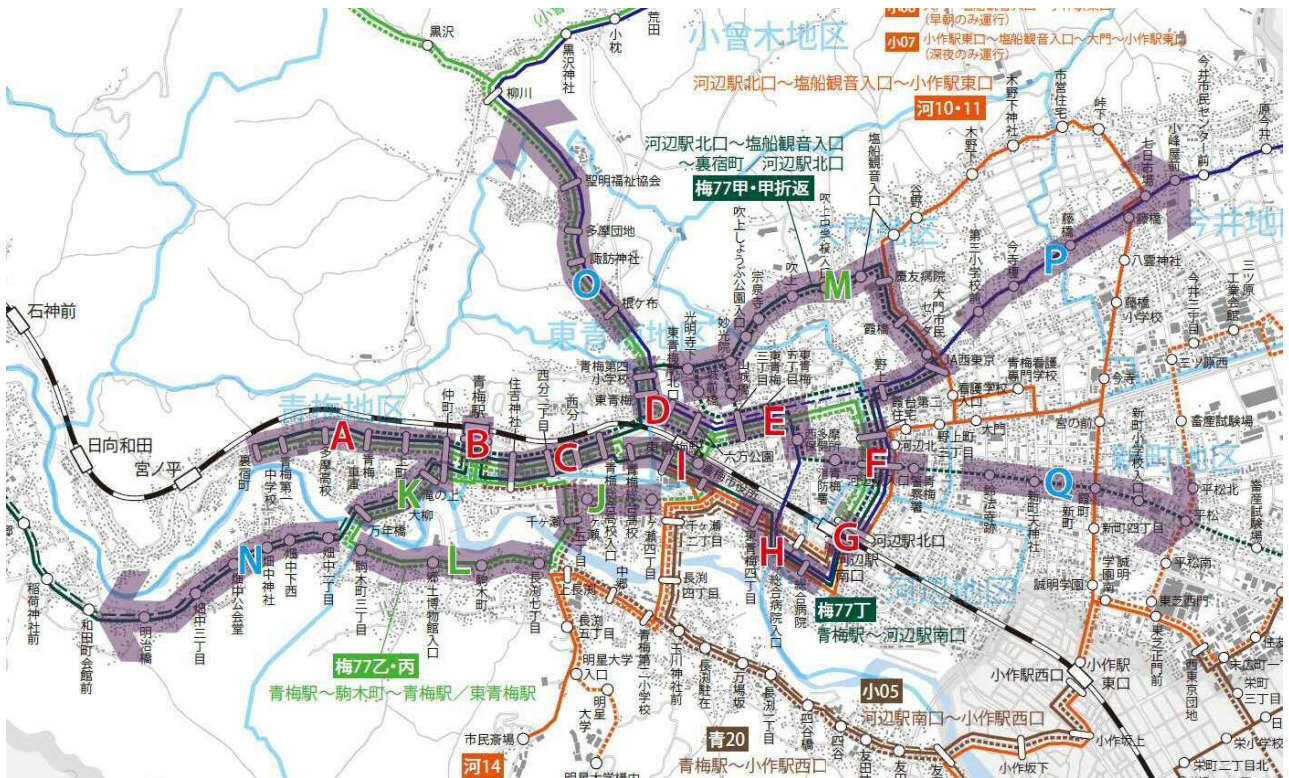


図 青梅市中心部のOD内訳集約区間

【参考】平成24年度青梅市公共交通協議会検討スケジュール

	平成 24 年						平成 25 年					
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(1) 青梅市公共交通見直し方針の検討	■											
(2) 地域別公共交通の見直し検討			■									
バス利用促進策や市民意識の改革			□									
公共交通空白地域の改善			□									
公共負担の効果的な活用			□									
利用状況や路線形態からみた既存路線の見直し			□									
(3) 公共交通計画の取りまとめ								■				
パブリックコメント										□		
協議会の開催			⑤	⑥			⑦	⑧				⑨

【協議会の開催テーマ】

第5回	<ul style="list-style-type: none"> <li>○D調査による課題の整理</li> <li>公共交通見直し基本方針（○D調査による課題を踏まえて再整理）</li> </ul>
第6回	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域別の公共交通見直し方針</li> </ul>
第7回	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通見直し計画案の検討</li> </ul>
第8回	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通見直し計画案の検討</li> <li>パブリックコメント実施案</li> </ul>
第9回	<ul style="list-style-type: none"> <li>パブリックコメントの結果</li> <li>公共交通見直し計画の取りまとめ</li> </ul>