

第 4 回 青梅市公共交通協議会

参 考 資 料

1. 乗務員インタビュー結果
2. バス利用者に対する意識調査結果
3. スクールバスの概要
4. 小 02・03 の不満度について
5. 施設分布の状況
6. 住民主体で運営する公共交通の事例

平成24年3月23日

1. 乗務員インタビュー結果

青梅市内のバス事業者3者に協力をいただき、バス運行の現場に従事されている方に、以下の項目についてお話をうかがった。

(1) インタビュー対象者

① 都営バス

日時： 3月5日 9:00～10:00

場所： 青梅支所

対象： 運行管理者の方5名

② 西東京バス

日時： 3月2日 13:15～14:15

場所： 青梅営業所

対象： 乗務員の方5名、運行管理者の方1名

③ 西武バス

日時： 3月2日 10:00～11:00

場所： 飯能営業所

対象： 乗務員の方2名、運行管理者の方2名

(2) インタビュー内容

- 定時性の低い系統・区間、遅れが生じる要因
- バスの運転がしづらい箇所、危険箇所など
- お客様との対話(言われたことのあるご意見、よく質問されることなど)、利用状況
- 普段のバス運行を通じて、乗務員さんの視点からバスサービスの改善に向けて思うこと
- その他、問題点や、交通管理者・道路管理者等に対する要望など

(1) 定時性の低い系統・区間、遅れが生じる要因

事業者	図	系統／場所	遅れが生じる要因
都営バス		梅 70	<ul style="list-style-type: none"> 青梅駅～柳沢駅の間に踏切が5箇所あり、青梅街道の信号密度が高く、右折レーンがない交差点では右折車待ちもある。 特に、青梅街道駅は踏切と信号が隣接しているため通過に時間がかかることがある。 青梅街道に府中街道がクランク状に交差していることから通過に時間がかかる。 東大和市駅の近くで新たに市道が整備され、従前は青梅街道が主方向であったが、市道が優先の交通処理に変更された。 田無駅に一般車の送迎が多い。 休日は武蔵村山市のイオンモールや瑞穂町のジョイフル本田へ行く車で渋滞する。 普段は20分程度遅れることがある。(全長 33Km)
		梅 76 丙	<ul style="list-style-type: none"> 吉野の梅の時期や GW は観光客で道路が混雑する。
	A	梅 74・76／成木街道入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> 信号交差点と踏切が近接しており、踏切と信号のタイミングが悪いと3～5分待つことがある。
西 東 京 バス	B	小 03／物見塚	<ul style="list-style-type: none"> 西回りは、交差点の右折信号が短く、圏央道からの交通が多いため、一回の信号で通過できないことがある。(東回りは左折フリーのため問題ない)
	C	小 02・03／中原	<ul style="list-style-type: none"> 青梅街道との交差点の待ち時間が長い。
		河 11	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の利用が多く、動作がゆっくりなため遅れの原因になる。 概ね 9:00 頃から 17:00 頃までは高齢者の多い時間帯である。
西武バス		入間市駅・飯能駅の入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学時間帯に自家用車が混雑すると、駅前広場から出るまで3～5分かかることもある。
	A	飯 41／成木街道入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> 信号交差点と踏切が近接しており、踏切と信号のタイミングが悪いと3～5分待つことがある。
		—	<ul style="list-style-type: none"> 雨天時は利用者数が1.5倍くらいになるので、乗降に時間がかかり遅れることが多い。

(2)バスの運転がしづらい箇所、危険箇所など

事業者	図	場所	運転しづらい箇所
都営バス	D	青梅市役所北交差点	• 市役所から東青梅方面への左折は、車道が狭く反対車線にはみ出さないと通行できない。
	E	慶友病院横	• 交差点の角度が小さく、左折方向が通行しづらい。
	F	総合病院の入口	• 幅員が狭くて通行しづらい
西東京バス	G	藤橋市営住宅～慶友病院	• 幅員が狭く、カーブが多いため、対向車のはみ出してくることもあり運転しづらい。
	H	今寺のケーズデンキ前	• 幅員が狭く走行しづらい。
	I	小作駅東口	• 駅前広場内で一般車とバスが混在しており、一般車が後方を確認しないで急に発進したりすることがあるので危ない。
	J	青梅駅	
西武バス	K	岩淵～岩井堂	• この間はカーブが多く、路面が凍結していたり、ダンプカーが多いなど運転しづらい。
	L	富岡市営住宅前の中央橋	• 幅員が狭く、すれ違いができないため通行しづらい。

(3)お客様との対話(言われたことのあるご意見、よく質問されることなど)、利用状況

事業者	図	項目	お客様から言われる意見
都営バス		案内	• バス停はわからないが、寺や病院の名前で、どこで降りればよいか聞かれることがよくある。
西東京バス		鉄道乗り継ぎ	• 小作駅から、昼間は毎時35分に青梅特快がでるため、これに接続するバスでは、乗換のお客様が見受けられる。 • 青梅線からの乗継は、深夜バスは電車の到着を確認するが、それ以外は電車の遅れに合わせてと初めから遅れてしまい、先で待っているお客様の迷惑となるため、電車の到着を待つことができない。
		バス乗り継ぎ	• シルバーパスの人は電車を使わず、河辺駅や青梅駅で都営バスと乗り継ぐ人も見られる。
	M	多摩川南側の系統の状況	• 小05(小作～河辺)、青20(小作～青梅)は高齢者の利用が多い。 • 鉄道に乗り継ぐ人は、行きは座っていけるので青梅駅、河辺駅に出て、帰りは早く帰るため小作駅から乗る人が多いと思われる。

事業者	図	項目	お客様から言われる意見
西武バス		飯能線	<ul style="list-style-type: none"> 河辺駅南口～東青梅駅間を減便したことに対する苦情。 総合病院前で降りる人はいるが、帰りに乗る人はいない。
		遅れに対する意見	<ul style="list-style-type: none"> 本数に苦情を言う人はいつも利用している人、5分遅れで苦情を言う人はふだん利用している人ではない。 いつも利用している人は、5分程度の遅れはバスの特性として理解していただいている。
		路線の性格	<ul style="list-style-type: none"> 飯能線は8割がた高齢者で、バスがないと外出ができなくなり、生活に支障をきたすような人が利用していると思われる。 入間市線は、通勤・通学が主体と思われる。土日は家族連れで青梅市→入間市方向での利用が多い。

(4) 普段のバス運行を通じて、乗務員さんの視点からバスサービスの改善に向けて思うこと

事業者	図	項目	改善内容
都営バス		バス停の上屋	<ul style="list-style-type: none"> バス停に上屋をつけるには、歩道が1.8m以上必要だが、市内は歩道が狭く難しい。 駅へ向かう方向には待っている人がいるので(反対方向は降りる人なので待たない)、必要だと思うが。
西東京バス		バス待ち環境	<ul style="list-style-type: none"> 夏などは、バス停から離れた日蔭で待っていて、バスに気づかないこともあるので、主要なバス停には上屋をつけてほしい。 バス停と一緒に地域の掲示板のようなものを作り、地域の情報を掲示したり、それを地域で管理したりするとよいのでは。
西武バス		利用案内	<ul style="list-style-type: none"> バスの乗り方がわからないという話はよく聞く。土日は現金での利用が多いが、ICカードが使えることを知らない人もいる。 運賃支払い方法や乗り方に関する、初心者向けのマニュアルがあるとよい。

(5) その他、問題点や交通管理者・道路管理者等に対する要望など

事業者	図	場所	要望内容
都営バス	J	青梅駅駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> 現在バス停は1箇所だが2箇所にした。発車間際にならないとバスをつけれないため、車内で待ってもらえない。 逆方向のバスも同じバス停のため、横の方向幕だけ見て行先をよく確かめずに発車時刻だけで判断して、反対方向のバスに乗ってしまう人がいる。
	N	第五小学校	<ul style="list-style-type: none"> 小学生の車内マナーが低下している。

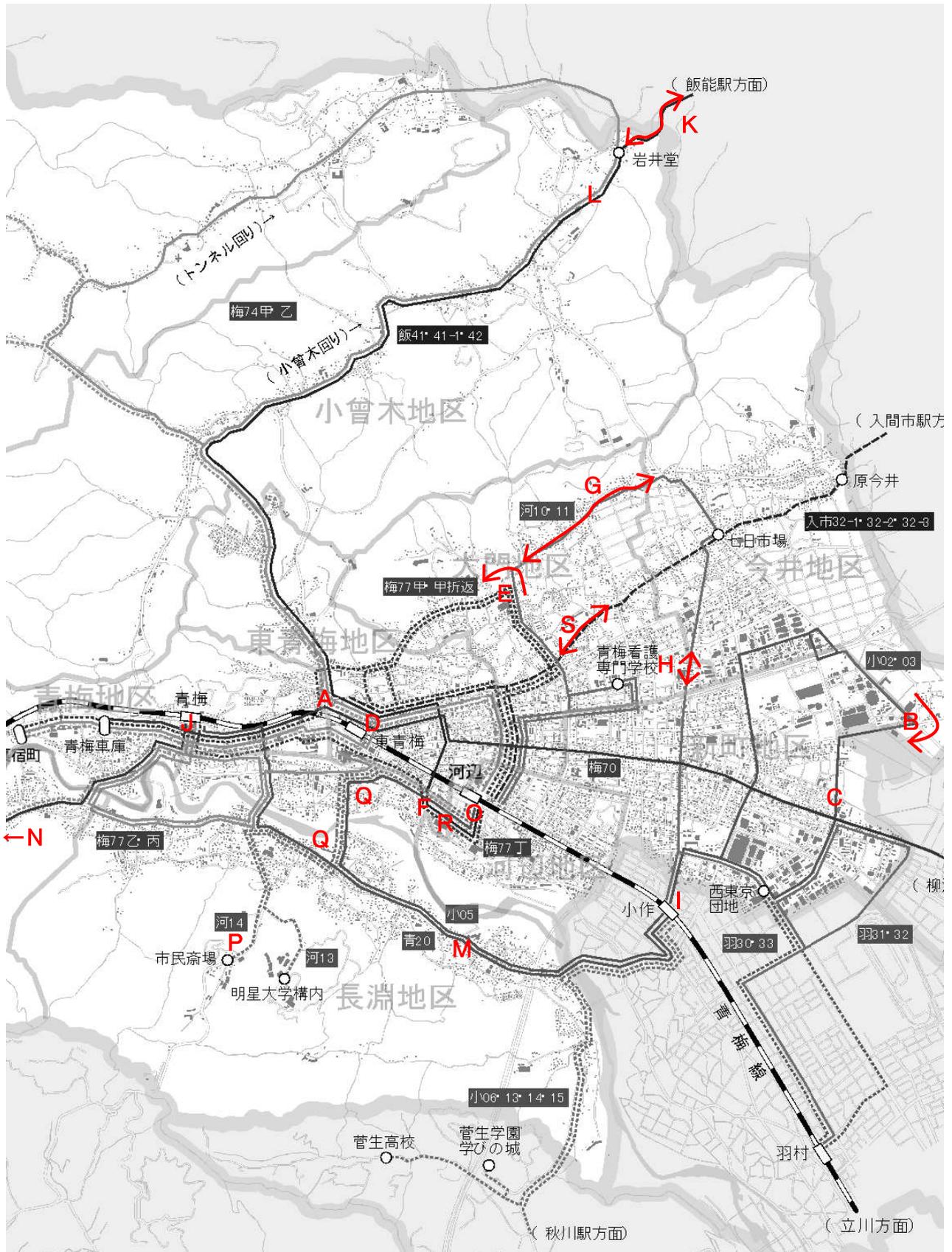
事業者	図	項目	
西東京バス	O	河辺駅南口	<ul style="list-style-type: none"> 河辺駅南口は路上停車車両が多い。違法駐車については取締りをしてほしい。
	J	青梅駅駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> バス待機場のところは、バス以外車両通行止めのはずであるが、一般車が入り込んでいる。 標識が小さく、わかりづらいと思われる。表示をわかりやすくしたり、取締りを強化していただきたい。 駅から出た人が車道を横断している。
		主要バス停	<ul style="list-style-type: none"> バス停付近に一般車が駐車していると、バスを隙間なく歩道につけることができず、高齢者の方は歩道から車道に降りてバスに乗るので苦勞する。 主要なバス停には、道路標示でバスの進入路と停車スペースを示していただきたい。 また、バス停付近の街路樹が車道にはみ出ている、バスを正着できないこともある。
	P	斎場線	<ul style="list-style-type: none"> 昨年開始した斎場線は、行きは 20 人くらいの利用があるが帰りは少ない。本数が少ないため、帰りはタクシーや相乗りで帰ってしまうようである。 知らない人もいるので、もっと宣伝した方が良い。
	Q	第二小学校・第二中学校前	<ul style="list-style-type: none"> 歩道からはみ出して出てくるので危険。
		信号機について	<ul style="list-style-type: none"> バスは急ブレーキを踏めないため停止距離が長く、赤信号でブレーキを踏むタイミングは歩行者信号で計っている。できるだけ歩行者信号をつけていただくと助かる。 青矢印がいきなり消える信号があり、進めるか進めないか迷うので、消える前に黄色を入れていただきたい。
西武バス	R	総合病院のバス停	<ul style="list-style-type: none"> 病院内が禁煙でバス停には屋根やベンチがあるためか、喫煙している人がみられる。バス停は禁煙なので周知する必要がある。
	S	第三小学校・第三中学校前	<ul style="list-style-type: none"> スクールゾーンになっており、通学時間帯(7:30-8:30)は歩行者専用道路のはずだが、一般車が多く進入している。 小学生は車道にはみ出して歩いているので危険を感じる。



付キロ区間制となります
 人/170円 小児/90円
 自動車営業所青梅支所

図 梅70の運行ルート

図 問題箇所 の位置



2. バス利用者に対する意識調査結果

(1) アンケートの実施概要

① アンケートの目的

市民意向調査は市民全体を対象としており、サンプル数が少ないバス利用者の意向を補完するため、バス利用者を対象とするアンケートを実施した。

② 実施方法

以下のバス停において、バスを待っている利用者の方にアンケート票を配布し、その場で回答していただき回収した。

調査箇所	青梅駅、東青梅駅北口・南口、河辺駅北口・南口、小作駅西口・東口
調査日時	・3月6日（火）午後1時50分から10時まで ・3月7日（水）午後2時から5時40分まで
回収数	102票

③ 調査票

調査票を以下に示す。

調査票番号

調査バス停 青 東北 東南 河北 河南 小東 小西

青梅市の公共交通に関するアンケート

現在、青梅市では、バス交通の今後のあり方を検討するため、バス利用者の方にアンケート調査を行っています。

(1)あなたのことについてうかがいます。

性 別	1)男性 2)女性
年 齢	1)14歳以下 2)15～22歳 3)23～44歳 4)45～64歳 5)65～74歳 6)75歳以上
職 業	1)会社員等の勤め人 2)自営業 3)パート・アルバイト 4)専業主婦、家事手伝い 5)学生、生徒、児童 6)無職 7)その他
今回の外出目的	1)通勤 2)通学 3)買物 4)病院 5)その他 → _____
降車バス停	

(2)あなたがこれから利用するバスについてうかがいます。以下の項目ごとに、あてはまるものを選んでください。

時刻表や路線等の情報入手	1)特に不便は感じない 2)やや不便だが許容できる範囲 3)改善が望まれる →どのような形の情報提供が必要ですか _____
運行ルート	1)特に不便は感じない 2)やや不便だが許容できる範囲 3)改善が望まれる →寄ってほしい場所 _____
運行間隔	1)特に不便は感じない 2)やや不便だが許容できる範囲 3)改善が望まれる → _____ 分間隔ぐらいが良い
始発時刻	1)特に不便は感じない 2)やや不便だが許容できる範囲 3)改善が望まれる →午前 _____ 時頃からあると良い
終発時刻	1)特に不便は感じない 2)やや不便だが許容できる範囲 3)改善が望まれる →午後 _____ 時頃までであると良い
時刻表通りの運行	1)特に遅れは感じない 2)やや遅れるが許容できる範囲 3)改善が望まれる →どのバス停で _____ どのような状況 _____
バス停の位置	1)特に不便は感じない 2)やや不便だが許容できる範囲 3)改善が望まれる →どのバス停を _____ どのように _____
鉄道との乗り継ぎ	1)特に不便は感じない 2)やや不便だが許容できる範囲 3)改善が望まれる →どの駅で _____ どのような状況 _____

(3)現在、市内の一部の路線バスは、利用者の運賃収入だけでは、バス運行にかかる経費をまかなえない状況にあり、青梅市では路線バスの運行を維持するため、その赤字への補助として、年間約1億5千万円を税金によって公共負担しています。

① 青梅市の路線バスに関する公共負担の状況について、ご存知でしたか。(1つだけ)

1)知らなかった 2)路線バスの赤字は知っているが、赤字への補助は知らなかった 3)知っていた

② 現在の、路線バスを維持するための公共負担について、どのように思いますか。(1つだけ)

- 1)さらに公共負担を増やし、路線バスを改善していくべき
- 2)公共負担をこのまま継続して、路線バスを維持していくべき
- 3)公共負担は必要だが、現在の補助額は高いと思うので、減らすべき
- 4)路線バスへの赤字補助は必要ない、廃止となってもやむを得ない

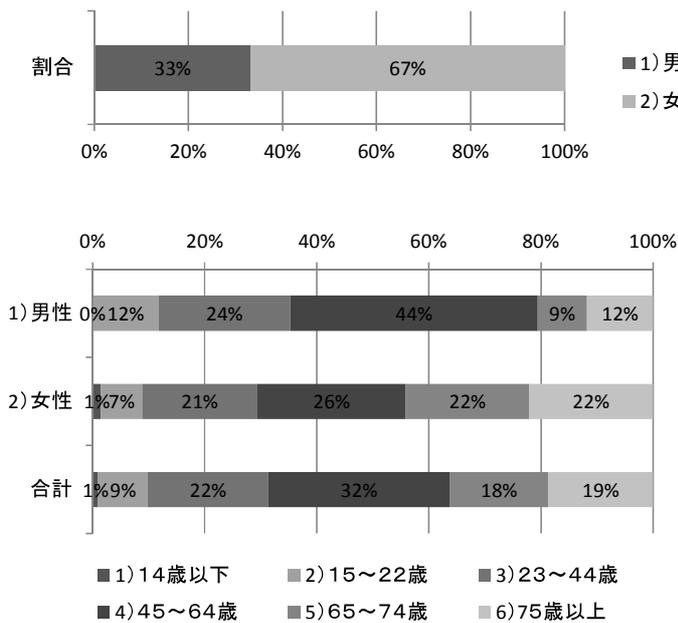
ご協力ありがとうございました。

(2) アンケートの集計分析

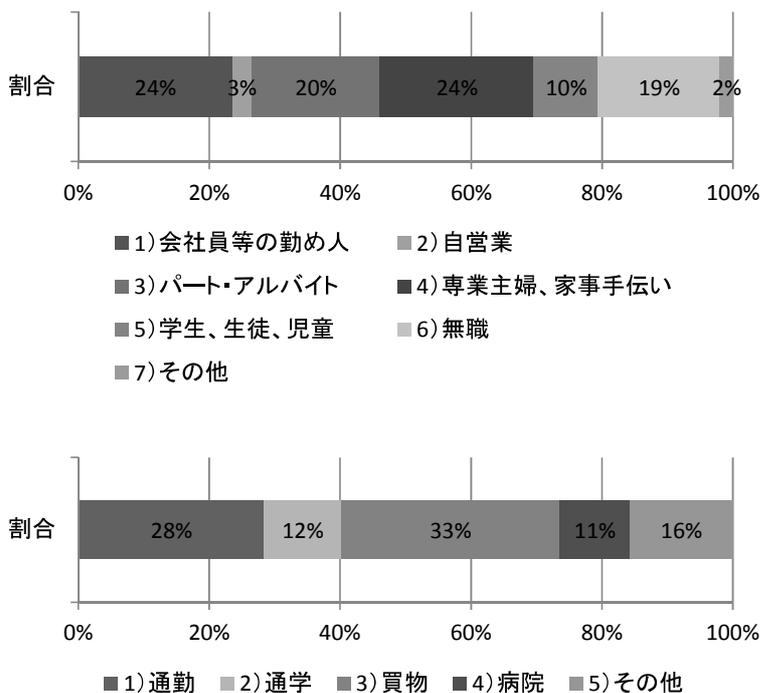
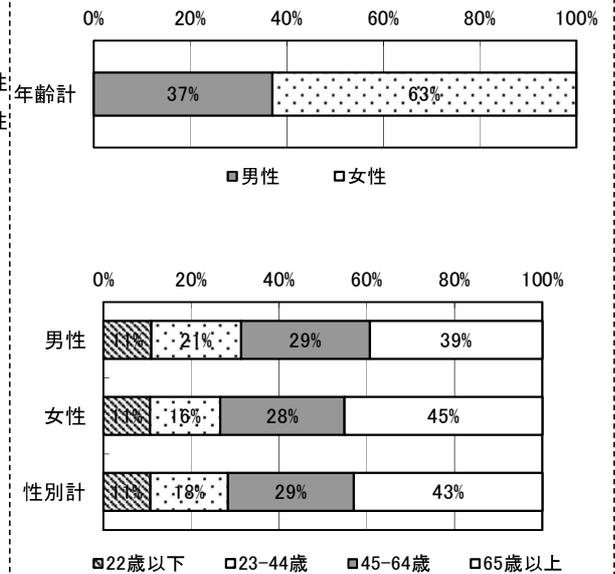
① 回答者の属性

- バス利用者の属性は、市民意向調査と同様に女性が多いが、年齢層は調査時間帯の関係もあり 45～64 歳の割合が大きくなっている。
- 職業は主婦、会社員、パート、無職の割合が大きい。
- バスの利用目的は、買物、通勤の割合が大きい。

【利用者アンケート】



【市民意向調査】



■バス利用目的の

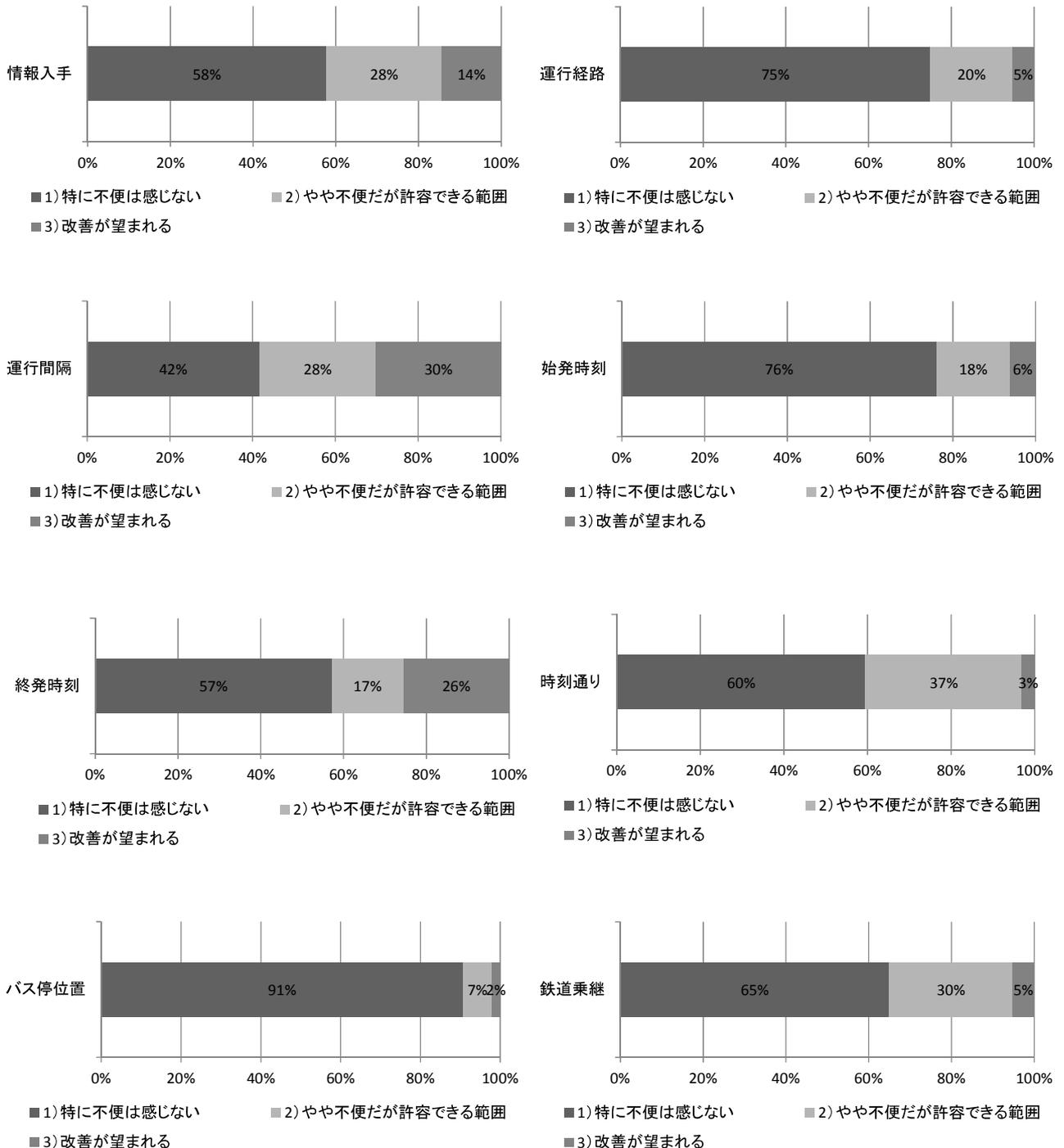
「その他」の内容

- あみもの教室
- 習いごと
- スポーツジム
- 観光
- けいこ
- スイミングの帰り
- 帰せい
- 申告
- 友人宅訪問
- 習いごと
- 畑仕事
- 営業

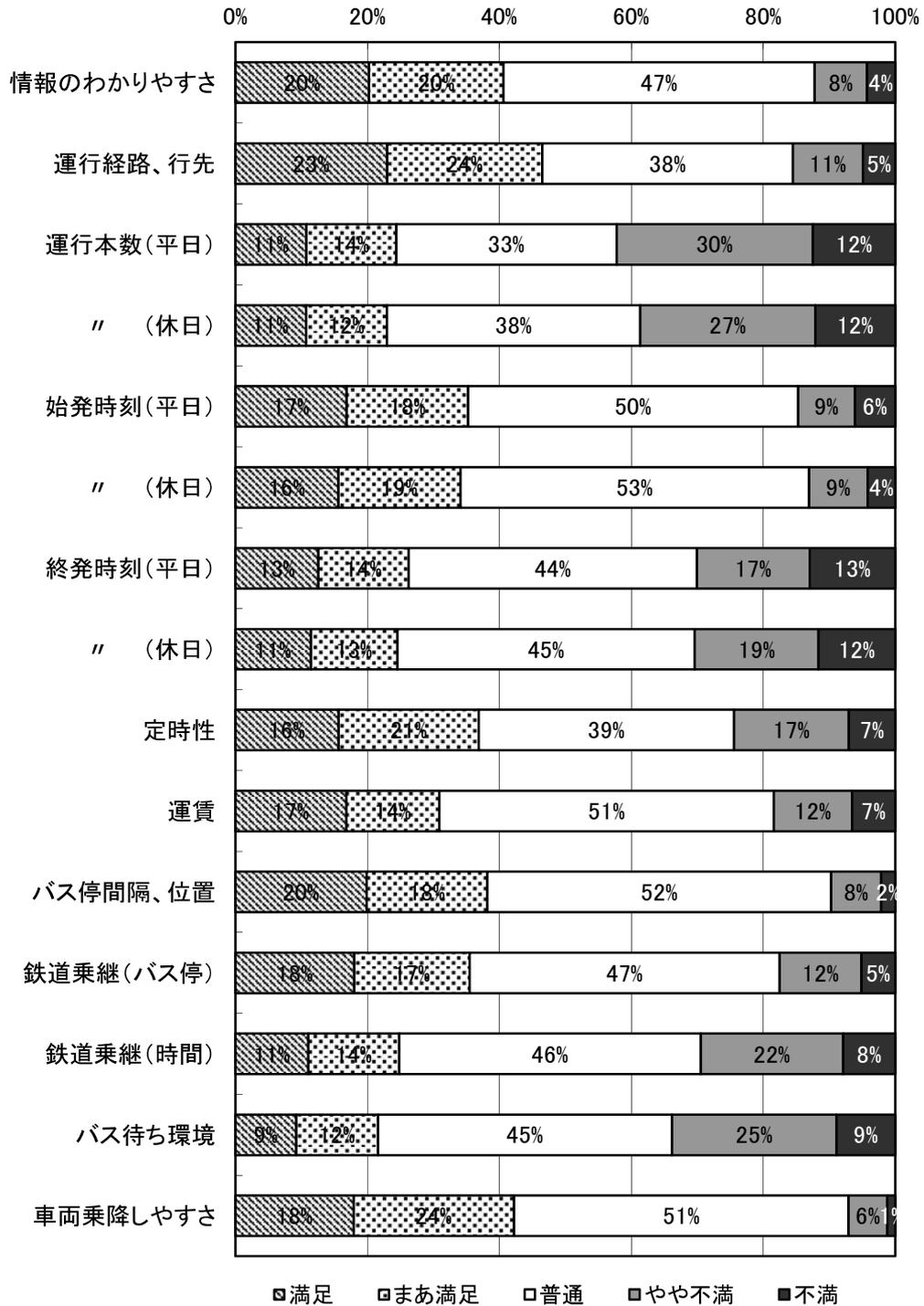
② バス路線の評価

- 改善が望まれるのが高い項目は、市民意向調査と同様で、運行間隔と終発時刻となっている。
- 次いで情報入手についてが、改善が望まれるが高くなっている。
- また、許容範囲であるが、定時性や鉄道乗り継ぎに不便を感じている。

【利用者アンケート】



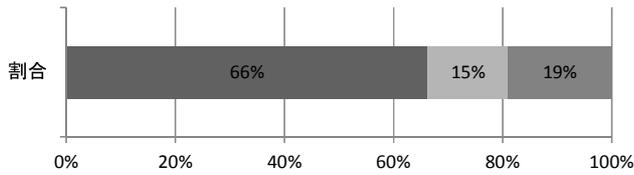
【市民意向調査】



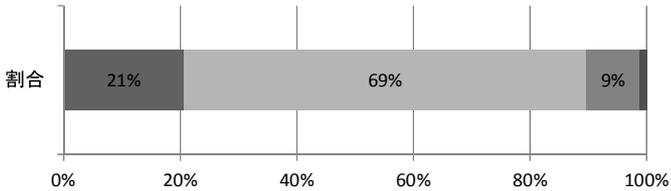
③ 公共負担について

- バス路線の経営状況や公共負担については、市民意向調査より知らない割合が高くなっている。
- 今後の公共負担については、現状のまま維持継続が約7割と、市民アンケートより高くなっている。

【利用者アンケート】

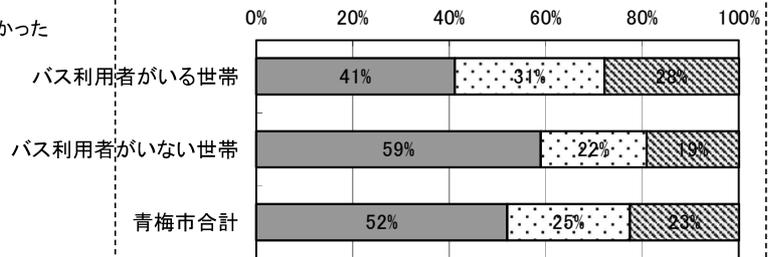


- 1) 知らなかった
- 2) 路線バスの赤字は知っているが、赤字への補助は知らなかった
- 3) 知っていた

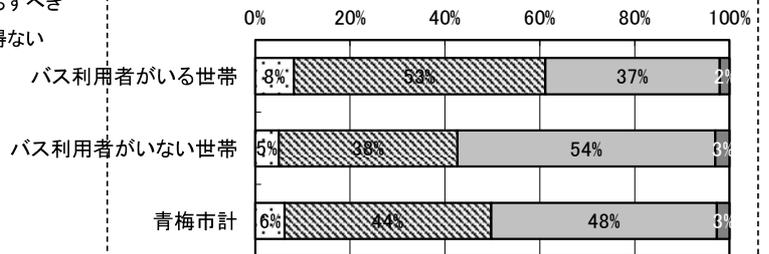


- 1) さらに公共負担を増やし、路線バスを改善していくべき
- 2) 公共負担をこのまま継続して、路線バスを維持していくべき
- 3) 公共負担は必要だが、現在の補助額は高いと思うので、減らすべき
- 4) 路線バスへの赤字補助は必要ない、廃止となってもやむを得ない

【市民意向調査】



- 知らなかった
- 路線バスの赤字は知っているが、赤字への補助は知らなかった
- 知っていた



- さらに公共負担を増やし、路線バスを改善していくべき
- 公共負担をこのまま継続して、路線バスを維持していくべき
- 公共負担は必要だが、現在の補助額は高いと思うので、減らすべき
- 路線バスへの赤字補助は必要ない、廃止となってもやむを得ない

3. スクールバスの概要

青梅市成木小学校バスの概要(平成23年度)

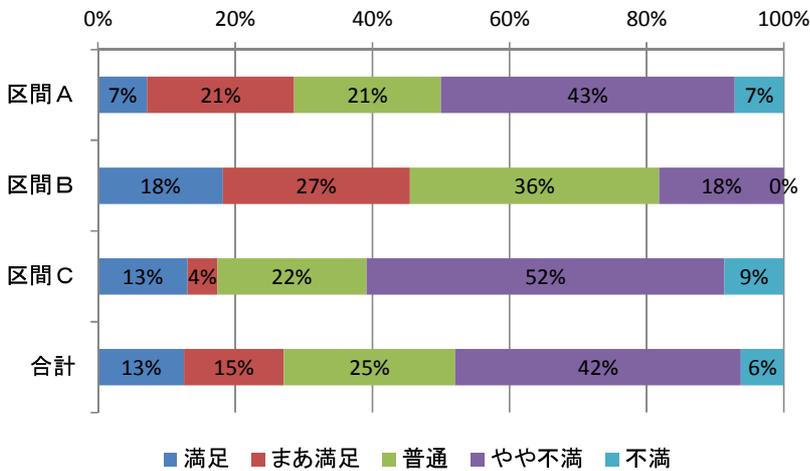
区 分	内 容
事 業 者	青 梅 市
対 象 者	青梅市立成木小学校児童
バ ス 運 行 の 経 過 お よ び 事 業 内 容	(経過) 平成8年度に成木地区にある3校(青梅市立第八、第九、第十小学校)を統合し、成木小学校を開設した。 統合に伴い、第九、第十小学校の児童について、遠距離通学となることから児童の通学の足を確保することが条件とされた。
	(事業内容) 成木8丁目、7丁目から成木小学校へ向かうバスがないため、児童の通学の足を確保のため、都営バスによる路線バスの運行(平成8年度から平成21年度) 平成22年度から、都営バスでの路線運行が困難となったことから民間のバス会社に委託とした。
使 用 車 両	平成8年度～平成21年度 都営バス(路線バス)
	平成22年度以降 バスの規格 平成22年度 正座席21人、補助席7人(29人乗りマイクロバス) 平成23年度 正座席37人、補助席8席(46人乗りバス)
運 行 状 況	成木小学校バス 月～金 週5日(年間210日) 契約時間 7時～18時 運行本数 2便～6便(平均4便)
利 用 状 況	利用児童数(22年度から小規模特認校による児童も含む) 平成22年度 24人 平成23年度 30人
運 行 コ ー ス	新町～今寺～野上～師岡～東青梅～柳川～蜷沢～北小曾木～上成木～成木市民センター～成木小学校 (※ゴシック文字で表示したコースが成木地区の児童のコースとなる。)
運 行 経 費	平成22年度 決算額 3,762,000円 平成23年度 予算額 4,631,000円
そ の 他	成木1・2丁目の児童は都営バス(既存の路線バス)を利用し通学している。

4. 小 02・03 の不満度について

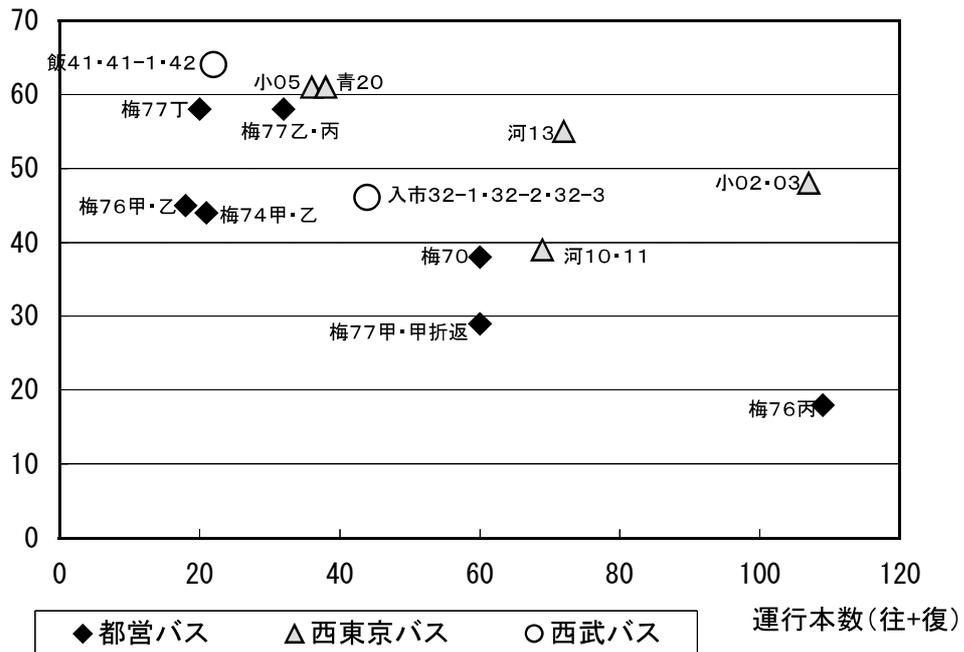
- 区間Bから乗る人は、小 02・03 どちらを利用しても大きな違いがなく、両方向の運行頻度を享受できるため、不満度が小さい。
- 区間Cから乗る人は、小 03 は遠回りになることから小 02 に乗ろうとして、片方向の運行頻度になるため、不満度が高くなっていると考えられる。
- 区間Aも区間Cと同様であるが、羽 31・32 と重複する区間があり、小 02・03 とあわせて考えると運行頻度が増えるため、小作駅・羽村駅どちらでもよい人は満足度が高いと考えられる。

アンケート回答内容		満足	まあ満足	普通	やや不満	不満	合計
区間A	新町東		2	3	4	1	10
	中原	1	1		2		4
区間B	日立製作所		2				2
	物見塚				1		1
	三ツ原工業会館		1		1		2
	今井3丁目	2		4			6
区間C	畜産試験場			1	2		3
	平松北	1		2	7	2	12
	平松	2	1	2	1		6
	平松南				2		2
合計		6	7	12	20	3	48

※行き先はすべて小作駅



不満度(%)



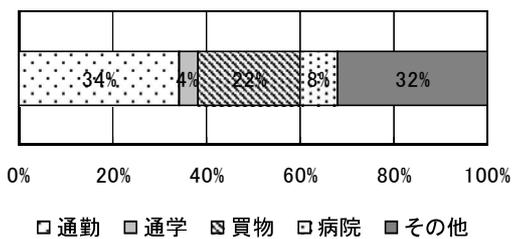
運行本数(小02・03)

	東回り	西回り
始発～8時台	11	16
9～16時台	20	21
17時～終発	22	17
合計	53	54

運行本数(梅76丙)

	吉野行	青梅行
始発～8時台	11	12
9～16時台	27	28
17時～終発	17	14
合計	55	54

図 小02・03利用者の利用目的



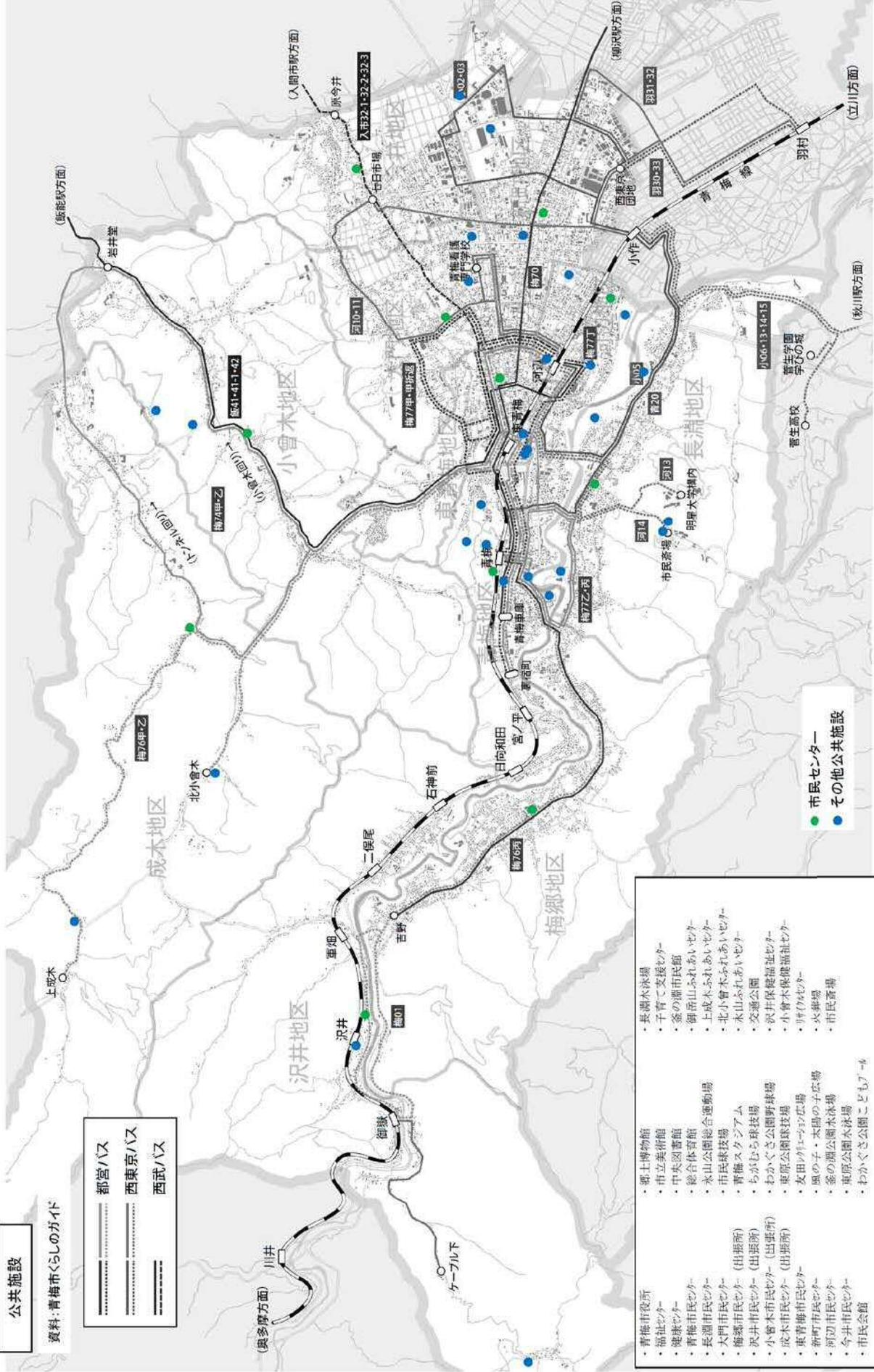
運行本数(河13)

	明星行	河辺行
始発～8時台	7	6
9～16時台	18	18
17時～終発	11	12
合計	36	36

公共施設

資料：青梅市くらしのガイド

- 都営バス
- 西東京バス
- 西武バス



- ・青梅市役所
- ・福祉センター
- ・健康センター
- ・青梅市民センター
- ・長瀬市民センター
- ・大門市民センター
- ・梅郷市民センター (出張所)
- ・沢井市民センター (出張所)
- ・小倉木市民センター (出張所)
- ・成木市民センター (出張所)
- ・東青梅市民センター
- ・新町市民センター
- ・河辺市民センター
- ・今井市民センター
- ・市民会館
- ・郷土博物館
- ・市立美術館
- ・中央図書館
- ・総合体育館
- ・市民競技場
- ・青梅スタジアム
- ・ちがむら球技場
- ・わかぐさ公園野球場
- ・東原公園球技場
- ・友田の1111-ランニング広場
- ・風の子・天陽の子広場
- ・釜の瀬公園水泳場
- ・東原公園水泳場
- ・わかぐさ公園こどもアール
- ・長瀬水泳場
- ・子育て支援センター
- ・釜の瀬市民館
- ・御岳山ふれあいセンター
- ・上成木ふれあいセンター
- ・北小倉木ふれあいセンター
- ・水山ふれあいセンター
- ・交遊公園
- ・沢井保健福祉センター
- ・小倉木保健福祉センター
- ・リハビリセンター
- ・火葬場
- ・市民斎場

- 市民センター
- その他公共施設

6. 住民主体で運営する公共交通の事例

川崎市(神奈川県):コミュニティバス

自治会運営の自治会会員向けコミュニティバス

人口	1,327,011 人	モード	コミュニティバス
面積	142.70 km ²	法令	— (無償運送)
人口密度	9,299.31 人/km ²	運営主体	県営野川南台 団地自治会



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【交通不便地域の存在】【生活交通手段の確保】【高台・起伏に富んだ土地】

- 川崎市宮前区の野川南台地区には、県営野川南台団地を中心とする高台の住宅地があり、メインのアクセス道路は、平均幅員 6.3m、勾配 13%(高低差 35m)の急な坂道となっている。同地区においては入居者の高齢化が急速に進んでおり、周辺地域には商業店舗や医療施設がほとんどないことから、特に高齢者にとって日常生活に必要な移動が困難な状況であった。

活用メニュー(制度・協議会等)

【自治体独自協議会】【市町村の補助(バス)】

- 平成 17 年 2 月に県営野川南台団地自治会が中心となって「南台コミュニティ交通導入推進協議会」を設立し、コミュニティ交通の導入に向けて、行政と協働しながら取り組みを進めた。
- 既存バス路線の団地内への乗り入れや、乗り合いタクシーによる運行なども検討したが、採算性等に課題があることから、自治会費によって運営費を賄う運行サービスを検討した。
- 平成 18 年と平成 19 年に試験運行を行った。試行運行に係る費用の一部は川崎市が負担した。本格運行時の初期費用である車両購入費等については川崎市が負担する予定。

■ 実現したサービス

サービス内容

【ルート工夫】【路線図工夫】

- 県営野川南台団地自治会は、自治会が主体となって以下のような運行を実施する。(平成 20 年 7 月より本格運行開始予定)
 - ① 運行日:月曜日・水曜日・金曜日
 - ② 運行時間:9 時台~15 時台(12 時台を除く)
 - ③ 運行者:県営野川南台団地自治会
 - ④ 運転者:地域のボランティア(有償)
※ただし、国土交通省主催の運転者講習を受講した者
 - ⑤ 車両:10 名乗りのワゴン車
 - ⑥ 利用者:自治会会員(運賃は無料)
 - ⑦ その他:コンビニ、郵便局の駐車場を乗降場所として借用。発着場所に事務局員を配置
- 試験運行では発車時刻を統一し、利用者に覚えてもらいやすい形にした。

■ 効果と負担

効果

【利用者数の増加】【生活移手段の確保】

回	期日	延べ利用者数	1日あたり		1便あたり	
第1回	平成18年11月6日 ～12月1日	863人	72人		6.5人	
第2回	平成19年7月18日 ～12月26日	4,217人	ルート見直し前	63.9人	ルート見直し前	3.5人
			ルート見直し後	72人	ルート見直し後	4.0人

- ・ 運行サービスによって、高齢者の近隣スーパーへの買物、通院などの利便性が向上した。また、利用者同士の移動中の会話など、地域のコミュニティづくりにも寄与している。

負担

【市町村負担】【住民負担】

- ・ 約800世帯が納める自治会費によって運営費を賄うが、導入時の試行運行に係る費用の一部は川崎市が負担した。本格運行時の初期費用である車両購入費等については川崎市が負担する予定。

■ プロセスと調整

運行形態の選択

【プロセス:体制構築】

- ・ 宮前区ではコミュニティ交通導入調査を行い、運行形態に関する検討を行った。
- ・ 路線バスの運行は、走行環境や需要面から、乗合タクシーの運行は、採算性の面で維持が困難であると判断し、持続可能な運行形態として、地域で支え合う「ボランティアによる運送」を採択した。
- ・ この運行形態では、路線の免許を取得しなくて良い反面、団体の活動目的のひとつとして利用者を団体の構成員に限定し、利用者の運送の対価を求めないこととする必要があった。

アンケートによる現状把握

【プロセス:現状把握】

- ・ 平成18年度に、約1ヶ月の試行運行及びアンケート調査等を実施した結果、利用ニーズに応じた運行システムや持続的な運行を可能とする仕組みを確立し、地域コミュニティの形成や地域の活性化に寄与するかなどを判断するためには、より長期間の試行運送を実施する必要があると判断した。
- ・ 平成19年度は、道路運行法の許可等を要しない自主運行による約6ヶ月の試行運行と、利用ニーズを把握するためのアンケート調査を実施した。
- ・ 平成20年7月より3ルートで本格運行を開始する予定となっている。

住民との調整

【連携:住民】

- ・ 住民と自治体職員の協働で作業を進め、自治会会員の運営意識が高く保たれた。

■ 創意工夫・知見・教訓

住民との積極的なコミュニケーション

【知見:丁寧な住民説明の必要性】

- ・ 自治会費より運営費用を負担する必要があるなど、地域住民の主体的な取組が不可欠であったことから、自治体職員が積極的に地域に入り円滑なコミュニケーションを心がけたことで信頼を得ることができ、コミュニティバスの実現に向けて地域住民も一層積極的に取り組むようになった。

運行費用負担のあり方

【教訓:費用負担のあり方】

- ・ 本格運行にあたって、人件費、燃料油脂費、保険料等のランニングコストは年間130万円前後と試算されており、これを自治会費で負担しつづけていくための対策を施す必要がある。
- ・ ランニングコストに加え、車両確保に係る費用(たとえば、車両購入やリース代)も自治会が負担することは非常に厳しい状況にあるため、別の資金調達手法を検討する必要があった。

運行管理体制の検討必要性

【教訓:事業の持続困難】

- ・ 現行では運行サービスを自治会のボランティア活動の一つと位置づけ無償運行の予定となっている。ただし、費用負担のあり方や近隣地域での運行サービスを考慮した場合、有償運行への移行も含めた運行サービスのあり方について検討が必要な状況となっている。

出典:地域公共交通の活性化・再生への事例集/平成20年3月国土交通省

市の支援を受け、 公共交通の確保に取り組む

坂下地区みなみ号運営委員会



代表者 根本 通明

連絡先 〒 319-1234
茨城県日立市大和田町 2208
TEL : 0294-52-3155
FAX : 0294-53-9122
Eメール : hitachi-minami@net1.jway.ne.jp

活動地域 日立市坂下地区

設立年 平成 19 年

構成員数 679 世帯、約 2,600 人 (平成 19 年 10 月 6 日現在)

受賞履歴 なし

背景・経緯

日立市地域公共交通導入を 目的に運営委員会発足



運営委員会の開催風景

平成 14 年 2 月の改正道路運送法の施行を受け、既存の公共交通は事業者の判断により容易に廃止・縮小が可能になり、全国各地で市民生活に大きな影響を及ぼすことが懸念されました。

日立市では、公共交通のあり方や維持確保策等の検討を行うため、平成 15 年 8 月に「日立市公共交通のあり方を考える会」を設置し、平成 18 年 1 月には、その検討結果が「日立市地域公共交通」という新しい概念について述べられた「日立市における公共交通維持に関する基本方針」という形で提言されました。

このような背景のなか、一団の公共交通不存地区である坂下地区から「坂下地区における公共交通確保」について、平成 15 年度、16 年度の 2 回の陳情があったことから、坂下地区において平成 17 年度、18 年度の 2 年度にわたり、日立市が事業主体となって「日立市公共交通」導入の可能性及び乗合タクシーの有効性の検証を目的に、乗合タクシー「みなみ号」の試行運行を行いました。

試行運行を行うなかで、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」が自主的に発足しました。

内容・実績

免許をもたない人々の 公共交通の確保



車両走行

坂下地区みなみ号運営委員会が事業主体となって、地域の運行に対する「責任と費用の分担」を前提とする「日立市地域公共交通」という新たな仕組みにより、市の支援を受けながら乗合タクシー「みなみ号」を運行しています。

【運行概要 (平成 19 年度)】

- (1) 運行時間：日立市久慈川日立南交流センター 8～16 時発
- (2) 運行回数：1 日 4 便
- (3) 運行経路：日立市久慈川日立南交流センターを起終点とし、JR 大甕駅までの片道 19.6 km (定時定路線)
- (4) 停留所：27 ヲ所
- (5) 運行車両：特定大型車 (乗車定員 10 名で乗務員を含む。)
- (6) 運賃：片道一乗車当たり一律 200 円 (1 歳未満児は 0 円)

特徴としては、乗車運賃のほか、運行する地区すべての世帯が年額 2,000 円を負担し、運行経費の一部に充てることにより、高齢者や運転免許をもたない人々の移動手段である公共交通の確保に、地域として取り組んでいることです。また、運賃収入、世帯負担金以外にも、乗合タクシーの車内、車体及び世帯に配布する時刻表に掲載する広告を地域が募集し、その広告料収入を得るなど運行継続に努めています。

地域公共交通支援事業

公共交通不存在地区または公共交通不便地区において、地域が公共交通以外に移動手段をもたない高齢者等の交通手段を確保するため、「責任と費用の分担」について、事業者及び行政と協力し、日立市地域公共交通を導入する地区に対し日立市が支援する。

開始	平成 19 年 5 月
対象	「日立市地域公共交通」を導入する市民団体
分類	財政支援、その他
担当	日立市都市建設部都市政策課
住所	〒 317-8601 茨城県日立市助川町 1-1-1
TEL	0294-22-3111
FAX	0294-24-7296

■茨城県日立市 (199,218 人 / 225.55km²)

すべての市民が心豊かに暮らし続けることができる地域社会を形成するとともに、活発で多様な交流を育むまちを目指すため、「地域の力で拓く人・まち 輝く 新生日立」という目標を掲げ、市民・企業・行政がまちづくりの方向性を共有し、それぞれが担う役割の下、連携を図り、明日に夢と希望をもってまちづくりを進める。

<事例団体との関連>

事例団体が上記取組に沿って事業を展開している。

効果・成果

**地域の問題を
自分たちの力で**



降車風景

平成 19 年 5 月 7 日の運行開始から 12 月末までの 161 日間で、2,905 人の乗車があり、医療機関への通院やショッピングセンターへの買い物など、地域住民の生活を支える移動手段が確保されました。

地域の中で、地域公共交通は「地域の財産」であるという意識が高まるとともに、地域の問題を自分たちの力で解決していくという住民の雰囲気づくりが図られました。

高齢者や運転免許をもたない人々の外出機会の拡大だけでなく、運行中の乗合タクシーの車内が高齢者の交流の場になっているなど、想定外の効果も発生しており、地域内で元気な高齢者が増えてきました。

また、坂下地区での乗合タクシーの運行により、坂下地区以外の住民の公共交通に対する意識の高揚が図られるとともに、地域内の公共交通の将来を自主的に検討する地区が発生しています。

課題・展望

**運行形態の見直しと
運行所要時間の短縮**



シンポジウム

課題として、以下の 2 点が挙げられます。

- (1) 利用の促進。しかし、現在片道 1 便当たりの平均乗車人数は 2.3 人ですが、瞬間最大乗車人数が 8 人という状況が頻繁にあるため、乗客の積み残しが出る状況となれば運行形態の見直しが必要です。
- (2) 片道 1 便当たりの所要時間が長いことから、ルートや運行形態の見直しなどを行い、運行所要時間の短縮による利便性の向上が必要です。