

第12回 青梅市公共交通協議会

新たな交通に対する 支援活用マニュアル

平成26年2月21日

地域住民による地域公共交通改善の手引き

(案)

平成26年2月

青 梅 市

目 次

1. はじめに	1
2. 本制度の基本的考え方	2
3. 取り組み手順	4
Step1 検討体制構築、地域の状況整理	6
Step2 既存公共交通見直しによる対応可能性検討	10
Step3 新たな交通の概略運行計画立案、需要調査	12
Step4 実証運行の実施、評価	22
Step5 本格運行の実施、評価	27

1. はじめに

地域公共交通は、これまでは交通事業者が独自にサービスを提供してきたものですが、マイカーの普及による利用者の減少などにより、交通事業者が単独で交通サービスを維持し続けることが困難になってきています。このため、赤字バス路線の維持に向けて、運行経費のうち運賃で賄えない欠損分を、行政が補助(公共負担)しています。

しかしながら、年々バス路線の経営は厳しくなり、限りある財源の中で、行政が際限なく赤字路線を維持し続けることも、困難になりつつあります。今後は、公共交通は「地域の財産」であるという意識のもとに、市民(バスを利用しない人も含めて)、行政、交通事業者など、地域全体で責任を分かち合いながら維持していく必要があります。

地域住民による地域公共交通改善制度は、市内の公共交通の利用が不便な地域において、その改善に向けて市民等^{注)}が主体となって、生活交通の改善や新たな交通を導入したい場合に、地域住民だけでは対応が難しい専門的・技術的な事項や費用について、行政が支援する制度です。

地域のことをよく知る住民自らが検討に臨むことで、本当に必要とされる地域交通を導入することができると考えられ、また、地域交通の運営の仕組みを理解し、地域住民が自分たちの交通として守り育てていく意識を深めてもらうため、地域住民等が主体となって検討する制度となっています。

その検討に取り組む際に、作業手順や検討内容を理解していただき、作業を進めていくうえでのガイドとなるように、本手引きを作成したものです。

注) 交通事業者の発意により、本制度に沿って新たな交通の導入を検討しようとする場合は、交通事業者と自治会の協力関係を構築することで、地域組織を設置したとみなします。

2. 本制度の基本的考え方

(1) 本制度の適用範囲

本制度を用いて、生活交通の問題改善や新たな交通の導入に向けた検討を行う場合の、適用範囲は以下のように考えます。

① 地域住民による主体的な取り組みであること

地域公共交通の検討は、地域の実情を最もよく知る地域住民等が主体的に取り組むことにより、地域のニーズと合致した公共交通を導入できるとともに、自分たちの地域公共交通として守り育てていく意識や持続性が高まることが期待されます。

このため、関係する地域の住民等を主体とする検討体制を構築し、専門的・技術的なことは行政や事業者、専門家等のサポートを受けながら、地域住民が主体的に取り組むことができることが、本制度の前提となります。

② 生活交通の問題改善に寄与する地域であること

対象地域は、青梅市の中でも、公共交通空白地域(バス停から 300m 以遠かつ鉄道駅から 700m 以遠)や不便地域(バスの運行時間が一部時間帯に偏る地域)など、生活交通に関する問題が存在する地域で、地域公共交通の導入により、それらの問題が改善される地域を対象とします。

検討する地域公共交通は、広く地域住民のニーズを把握し、地域の誰もが利用できるものであることとし、地域公共交通の導入が、快適で利用しやすい交通環境の整備にとどまらず、地域全体の活性化が図られ、市民生活の向上に貢献するものであることとします。

③ 既存の公共交通との競合が回避できて、必要な連携が確保できること

新たに公共交通を導入した結果、既存の公共交通の利用者を奪うことになると、既存路線の運営に影響を及ぼすことになるため、新規導入に当たっては既存路線との競合に十分配慮する必要があります。このため、新規導入を検討する地域公共交通については、原則として既存の公共交通路線と競合しないことが前提となります。

【既存路線と競合しない例】

- 既存路線からある程度以上離れている
- 既存路線にアクセスする上で著しい高低差等の地形的制約がある
- 既存路線の運行時間帯と異なる
- 既存路線のサービス方向と異なる など

また、新たな交通だけではサービスが不足する部分については、既存の公共交通を活用して両者の連携を図り、利便性を高めることが重要です。

(2) 各主体の役割分担

本制度を活用して持続可能な地域交通を実現するためには、「市民等」「行政」及び「事業者」が、計画立案⇒実証運行⇒本格運行の各段階において、それぞれの役割を担いながら、連携・協働していくことが重要です。

このため、各主体の役割分担は、次のように考えます。

① 市民等(地域の住民や団体)の役割

- ・市民等による主体的な取り組み
- ・市民等のニーズの確認
- ・地域公共交通を自ら利用して行く取り組み

② 行政の役割

- ・住民が活動しやすい環境づくり
- ・安全運行や利用促進のための情報提供や技術的支援
- ・協議会や公共交通を持続していくための財政的な支援

③ 交通事業者の役割

- ・安全第一と快適な交通サービスの提供
- ・地域住民との協力関係の構築
- ・住民ニーズに適応した交通サービスの改善

(3)適用範囲とする交通システム

本制度の適用範囲とする交通システムとしては、以下のような交通システムがあります。

また、その運営・運行方法には様々なバリエーションがあることから、地域のニーズや実情に適した交通システムを検討していく必要があります。

表 地域公共交通の種類

交通システム	運行主体	運賃	道路運送法 手続	運行形態	車両定員
路線バス	バス事業者	有料	第4条許可	定時定路線型	大型:70人前後 中型:50人前後 小型:30人前後
乗合タクシー	タクシー事業者	有料	第4条許可	定時定路線型 デマンド型	ワンボックス: 10人以下
自家用車等	自治会等	無料	不要		セダン:5人以下

(4)本制度の今後の見直しについて

本制度は、今後様々な課題への対応や社会経済情勢の変化により、当初想定していないようなケースが発生すること考えられます。

このため、本制度については、実際の運用を行いながら、それまでの経験の蓄積を活かしつつ、必要に応じて柔軟にこの内容の見直しを行っていきます。

3. 取り組み手順

地域の皆さんが、行政等の支援を受けつつ、主体的に生活交通の問題改善に取り組んでいけるように、標準的な手順を以下に示します。全体の流れは、次図に示すように5つのステップから構成されています。

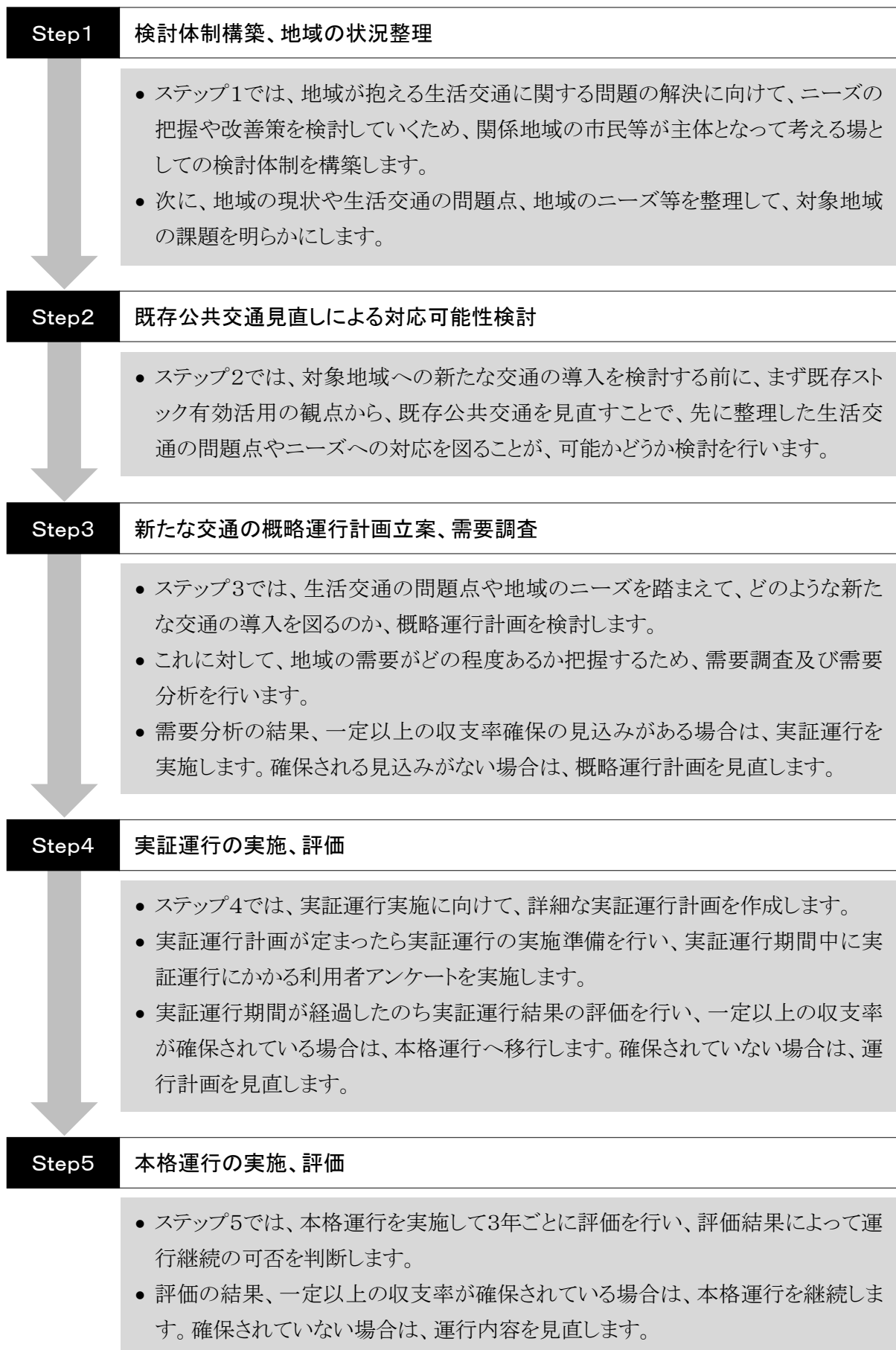
ここに示す取り組み手順や検討内容は、一般的に考えられる内容を記載したもので、それぞれの地域における課題の内容や、取り組みの熟度などにより異なると考えられます。このため、ここに示されている内容を参考としつつ、必要に応じて創意工夫しながら取り組みを進めていただきたいと思います。

以下の各ステップにおいては、各関係主体が行う作業を次のように表記しています。

- 地域** : 市民や団体等で構成される、検討体制として認定された「地域組織」が行う作業
- 行政** : 市が行う作業
- 関係** : 交通事業者や都、国、青梅市公共交通協議会[※]等の関係機関が行う作業
- 全員** : 全関係主体が行う作業

※青梅市公共交通協議会とは

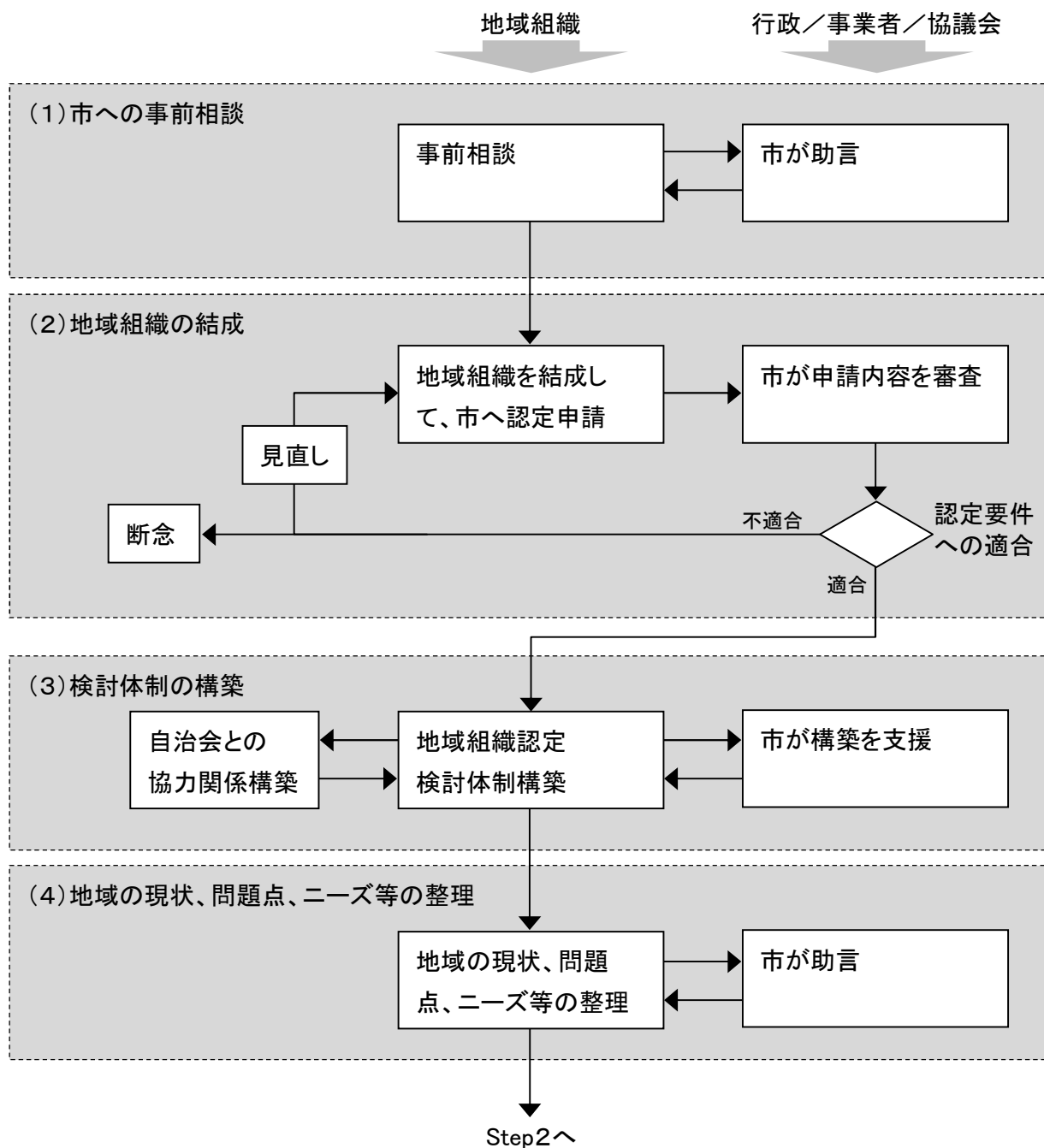
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条第1項に基づき、平成23年8月に組織された、青梅市の公共交通に関する課題の改善に向けた検討を行うための協議会で、学識経験者、関係行政機関、交通事業者、市民代表から構成されています。



Step 1

検討体制構築、地域の状況整理

ステップ1では、地域が抱える生活交通に関する問題の解決に向けて、ニーズの把握や改善策を検討していくため、関係地域の市民等が主体となって考える場としての検討体制を構築します。次に、地域の現状や生活交通の問題点、地域のニーズ等を整理して、対象地域の課題を明らかにします。



(1)市への事前相談

地域 お住まいの地域の生活交通について不便を感じていて、その問題の解決に向けて地域組織で検討したいとお考えの方は、以下のような相談項目をあらかじめ整理して、市の担当窓口へ相談します。

行政 市は、本制度の趣旨や検討の全体の流れ、地域組織の申請方法などについて、適宜助言を行います。

【担当窓口】

青梅市 企画部 企画調整課 電話(0428)22-1111(代表)

【相談項目】

- 検討対象となる地域
- 地域の生活交通に関する現状や問題点
- 地域の生活交通に対するニーズ
- 現時点で考えられる改善の方向性・希望 等

(2)地域組織の結成

地域 地域組織を結成して地域の生活交通に関する検討を進めていくこととした場合、以下の要件を踏まえて、市へ地域組織の認定を申請します。

⇒**地域組織認定申請書**

行政 市は、申請を受けて、地域組織の認定を審査して、審査結果を地域組織に文書で回答します。認定されない場合は、その理由も添付します。また、認定を受けても、1年以上活動が行われない場合は、認定を取り消す場合があります。

【地域組織の認定要件】

① 構成員

- 原則として市内在住者 10 人以上(年齢 20 歳以上)で構成されるグループ
- 活動の連絡窓口や取りまとめを行うための代表者 1 名を選定

② 必要性

- 検討対象地域の生活交通が不便であること
→公共交通サービス圏外(鉄道駅から 700m 以遠、かつバス停から 300m 以遠)にある地域
→公共交通サービス圏内にあっても、公共交通が利用しづらい地域
例)運行時間に偏りがあって日常生活での利用が困難、地形が急峻で公共交通へのアクセスが困難、既存公共交通と住民ニーズが合っていない など

③ 取り組み姿勢

- 当該地域の自治会と連携がとれ、地域の代表として行政や事業者と協働して、生活交通の問題改善や市民生活の向上に向けて、継続的・主体的な活動が可能であること

平成 年 月 日

青梅市長 あて

地域組織認定申請書

下記のとおり申請します。

団体名			
代表者	氏名 _____ 年齢 _____ 住所 _____ 電話番号 _____ FAX 番号 _____ E-Mail _____		
構成員 (代表者を除く)	氏 名	年 齢	住 所
検討の必要性	1) 検討対象地域 2) 生活交通の問題点 3) 改善の方向		
取り組み姿勢 の確認	当該地域の自治会と連携がとれ、地域の代表として行政や事業者と協働して、生活交通の問題改善や市民生活の向上に向けて、継続的・主体的な活動が可能です。 代表者署名 _____		

(3) 検討体制の構築

行政 市は、認定された地域組織に対して、市職員等を派遣して、適切な検討体制が構築できるように支援します。

地域 地域組織は、生活交通の改善に向けた検討を行うことについて、当該地域の自治会に報告します。あわせて、自治会との意見交換や自治会側の参加希望者の受け入れなどを行い、地域組織と自治会の協力関係を積極的に構築します。

(4) 地域の現状、問題点、ニーズ等の整理

地域 地域組織は、地域の現状や生活交通の問題点、地域住民のニーズを、図などをまじえてわかりやすく整理します。

地域 生活交通の問題点や、地域住民のニーズを把握する際は、地域組織の中で他の住民も交えて話し合ったり、地域の高齢者や子育て中の親などクルマを運転できない方へのヒアリング、あるいは住民アンケートなど、できるだけ広範に意向を把握することが望まれます。

行政 市は、地域組織の検討会に参加し、地域の現状や問題点、ニーズ等の整理ができるように技術的助言を行います。また、必要に応じて市が保有するデータの提供を行います。

【地域の現状や問題点、ニーズ等の整理項目例】

① 地域の現状

- 対象地域の範囲
- 対象地域の世帯数、人口、年齢構成
- 対象地域の道路状況、施設分布
- 公共交通サービス状況(最寄鉄道駅、最寄バス停、路線、運行頻度、時間帯 等)
- 一般的な日常生活行動の状況(通勤、通学、買物、病院などの行先、交通手段 等)

② 生活交通の問題点

- 生活交通に関して困っていることなどを、できるだけ具体的にわかりやすく整理
例) 対象地域は高齢者が多く、公共交通へのアクセスが地形条件で困難

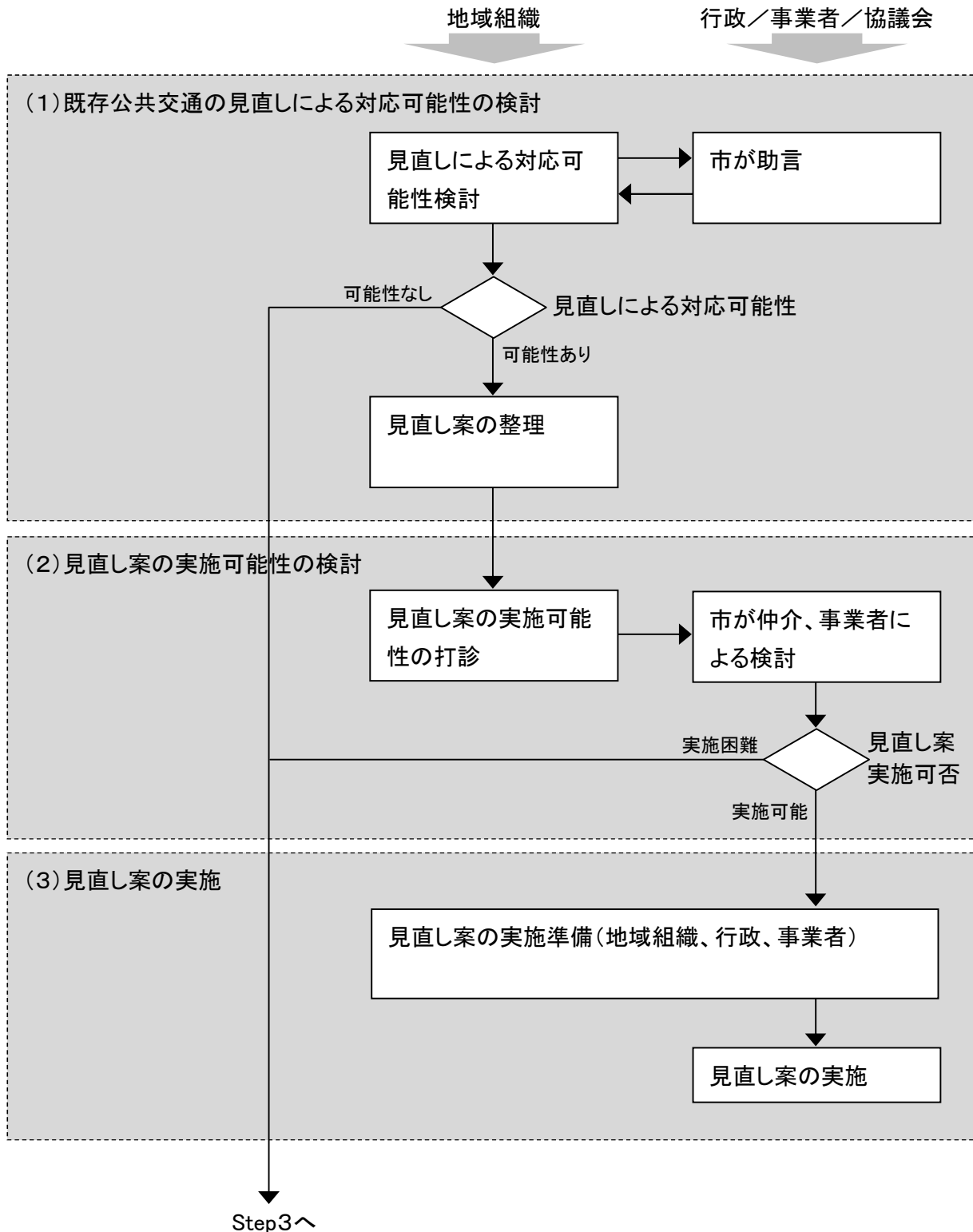
③ 地域住民のニーズ

- 本検討の主な対象者
- 目的、行先、頻度、時間帯
- 地域に望まれる公共交通の運行形態

Step 2

既存公共交通見直しによる対応可能性検討

ステップ2では、対象地域への新たな交通の導入を検討する前に、まず既存ストック有効活用の観点から、既存公共交通を見直すことで、先に整理した生活交通の問題点やニーズへの対応を図ることが、可能かどうか検討を行います。



(1) 既存公共交通の見直しによる対応可能性の検討

地域 地域組織は、先に整理した生活交通の問題点やニーズに対して、既存の公共交通の見直しで対応できる可能性があるかどうか、以下の視点から検討を行います。

行政 市は、地域組織の検討会に参加し、見直しを検討する上での技術的助言を行います。

【見直しによる対応可能性の検討の視点】

- 運行経路……延伸、行先変更、経由地変更 等
- 運行時間帯……早朝・深夜の増便、発車時刻の変更 等
- バス停位置……増設、移設 等
- 既存施設の送迎バスへの混乗……医療施設、福祉施設、学校、企業 等

地域 既存公共交通の見直しによる対応可能性があると考えられる場合は、既存公共交通の見直しを交通事業者へ提案するため、以下の項目について見直し案を整理します。

地域 対応可能性がない場合はステップ3へ進みます。

【見直し案の整理項目】

- 見直し候補路線
- 見直し内容
- 見直しに伴う条件(必要に応じてパートナーシップ協定等の協力制度の導入)

※パートナーシップ協定とは、交通事業者と地域住民が結ぶ、利用促進のための役割分担を明らかにする協定。交通事業者は交通利便性を確保する代わりに、地域住民はその利用促進に責任を持ち、規定期間内に目標とする利用者数が確保されない場合は、住民による欠損額の負担、サービス内容・運行継続見直し等を行うもの。

(2) 見直し案の実施可能性の検討

行政 市は、(1)で検討した見直し案について、交通事業者へ実施の可能性を打診します。

行政 交通事業者が見直し案を検討した結果、実施が可能である場合は、実施準備に入ります。

行政 見直し案の実施が困難な場合は、ステップ3へ進みます。

(3) 見直し案の実施

地域 地域組織は、実施準備として地域内における周知や利用促進のためのPR活動を行い、見直しが実施された後の円滑な運営を支援します。

行政 市は、実施準備として広報やホームページによる周知を行います。

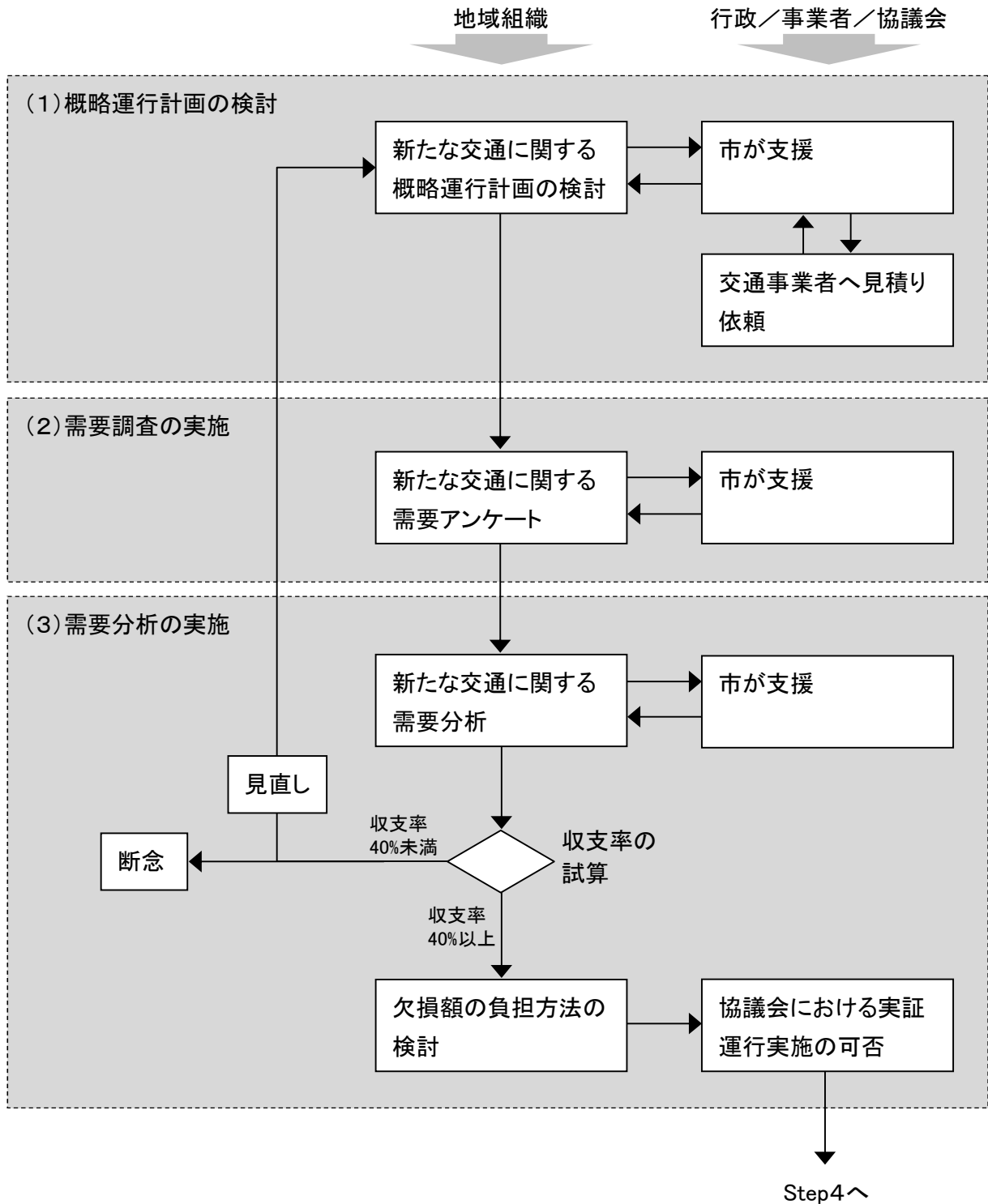
【見直し案の実施準備】

- ① 地域組織
 - 地域内における周知や利用促進に向けた活動(チラシやポスターの作成等)
- ② 行政
 - 広報やホームページによる周知
- ③ 交通事業者
 - 見直しに関する認可申請

Step 3

新たな交通の概略運行計画立案、需要調査

ステップ3では、生活交通の問題点や地域のニーズを踏まえて、どのような新たな交通の導入を図るのか、概略運行計画を検討します。これに対して、地域の需要がどの程度あるか把握するため、需要調査及び需要分析を行います。



(1)概略運行計画の検討

地域 地域組織は、ステップ1で把握した生活交通の問題点や地域のニーズを踏まえて、新たに導入を図る交通をどのようなサービス内容とするか、以下の項目を中心に概略運行計画を検討します。

行政 市は、地域組織が概略運行計画を立案できるように支援します。特に運行経費を算定するための、交通事業者の選定や見積依頼については、地域組織の概略運行計画を踏まえて市が行います。

【概略運行計画の検討項目】

① 運行目的、運行方針

- 運行目的は、生活交通の問題点や地域のニーズを踏まえて、主にどのような人を対象として、どのような目的の移動を支援するための交通とするのかを明確にします。
- 運行方針は、運行する曜日、運行時間帯、運行頻度、運賃などのサービス水準をどの程度にするのか、運行目的の実現に必要なサービス水準や、収支率(=運送収入/運行経費)のバランスを考えながら設定します。
- 運行経費は、概ね走行距離に比例して、運行本数が多くなればそれだけ運行経費もかかります。また、運送収入は、利用者数×運賃なので、利用者が少なければ運送収入も少なくなります。
- 運行経費は、交通システムや交通事業者によって大きく異なるため、②③の検討がある程度進んだ段階で、交通事業者に見積りを依頼します。

参考)路線バスの運行経費は、青梅市がある武蔵・相模ブロック平均では、1Km 当たり499.51 円(平成 24 年度)となっています。

② 交通システムの選定

- 対象地域に導入を図る生活交通として、どのような交通システムが望ましいのか、運行目的、運行方針を踏まえて検討を行います。

⇒交通システムの種類と導入事例

③ 運行経路

- 運行経路は、運行目的を満足させるために必要な、行先・経由施設(鉄道駅、路線バス停留所、病院・商業施設、官公庁・公共施設、公共交通空白地域など)を、効率的に結ぶように設定します。
- 特に、利便性向上のため、既存の公共交通との乗り継ぎを行う必要がある場合は、既存の公共交通の停留場に結節を図ります。
- また、必要に応じて、回転場所や乗務員の手洗い・休憩施設などを考慮します。
- 運行経路の設定に当たっては、既存の公共交通と競合する場合は、経路を設定することができません。

⇒既存路線との競合について

- 道路幅員と使用する車両の幅の関係によっては、通行できない道路もありますので、注意する必要があります。

⇒道路幅員と車両の制限について

■ 交通システムの種類と導入事例

地域公共交通には以下のような交通システムの種類があり、その運営・運行方法には様々なバリエーションがあることから、運行目的や運行方針に応じて、地域のニーズや実情に適した交通システムを検討していく必要があります。

表 地域公共交通の種類

交通システム	運行主体	運賃	道路運送法 手続	運行形態	車両定員
路線バス	バス事業者	有料	第4条許可	定時定路線型	大型:70人前後 中型:50人前後 小型:30人前後
乗合タクシー	タクシー事業者	有料	第4条許可	定時定路線型 デマンド型	ワンボックス: 10人以下 セダン:5人以下
自家用車等	自治会等	無料	不要		

以下に、地域住民の主体的取り組みにより導入された公共交通に関する事例を示します。

これらの事例は、「地域公共交通支援センター」の「地域公共交通活性化事例」より、一部(概要)を引用させていただいたものです。更に、これら事例の詳細情報や、他の事例を閲覧される場合は、下記ホームページをご覧ください。

「地域公共交通支援センター」 (運営:国土交通省総合政策局公共交通政策部)

<http://koutsu-shien-center.jp/>

表 地域住民が主体となって導入された地域公共交通の事例

地域	施策名称	導入年次	事業概要	事業者名
茨城県 日立市	パートナーシップ 協定による既存路 線バスの活性化 ■■■■■	平成 22年	市が地域住民とバス事業者との協議の場を設け、全国初の地域住民とバス事業者と市による「パートナーシップ協定」を締結した。当該協定を踏まえ、地域住民がバス乗車促進運動等を実施し、バス事業者は地域の声を取り入れたダイヤの増便等を実施することにより、路線バスの活性化を図った。	日立電鉄 交通サー ビス(株)
茨城県 日立市	住民がNPO法人 を設立してデマン ド型乗合タクシー 導入 ■■■■■	平成 21年	地域住民がNPO法人を設立して、デマンド型乗合タクシーを導入することにより、地域の高齢者等の移動手段を確保した。運行にあたっては、全住民から会費を徴収して運営するなど、住民同士が助け合う運行形態を確立した。	NPO法人 助け合い なかさと
千葉県 市原市	自治体経費負担・ 地域住民主体の コミュニティバス 「あおばす」の導 入 ■■■■■	平成 17年	市原市青葉台地区は、駅から1.5～2.0kmと近い距離にある住宅地であるが、団地内の起伏や道路形態から路線バス停が遠く、駅や病院へのアクセスが不便な地域であったため、平成15年に市原市が「バス交通調査」を実施。調査結果を受け青葉台地区町内会が共同で「青葉台地区に市民バスを走らせる研究会」を発足し、住民主体バスの運行を検討、各町会の代表で「青葉台コミュニティバス運営協議会」を組織し、「あおばす」の運行開始。	青葉台コ ミュニティ バス運営 協議会、 小湊鉄道

東京都 八王子市	住民及び市負担による山間地域での貸切バス・貸切タクシー運行事業 [REDACTED]	平成 21年	小津町地域では、小津町地域バス等運営委員会が西東京バス株式会社と貸切契約を行い、ワンボックスタイプの貸切車両で平日に1日6往復運行されている。 降宿醍醐地区では、降宿醍醐地域乗合タクシー運営委員会が八王子市タクシー合同運営委員会と貸切契約を行い、一般乗用タクシーの貸切車両で週2日で1日2往復運行されている。	小津町地域バス等運営委員会、降宿醍醐地域乗合タクシー運営委員会
神奈川県 川崎市	自治会運営の自治会会員向けコミュニティバスの導入 [REDACTED]	平成 20年	川崎市宮前区野川南台地区では高台に住宅地が存在し、駅へのアクセス道路が急な坂道になっていることから、高齢者の日常生活に必要な移動の確保が急務になっていたため、自治会が中心となり「南台コミュニティバス交通導入推進協議会」を設立し、コミュニティ交通導入の取り組みを推進。平成18・19年に川崎市の一部負担で試験運行を実施。その後本格運行に移行。	県営野川南台団地自治会
神奈川県 横浜市	市民のボランティアによる「菊名おでかけバス」の運行 [REDACTED]	平成 22年	横浜市港北区の菊名・篠原エリアは道幅が狭く、坂道が多いため、高齢者や育児中の保護者などの外出支援が課題となっていた。このため、地域住民が「コミバス市民の会」を立ち上げ、地域の福祉施設や介護保険事業所の車両を活用し、運賃無料の会員制コミュニティバスを運行することで移動困難者の外出支援に対応した。	コミバス市民の会
青森県 弘前市	弘南バス(藍内線) [REDACTED]	平成 8年	旧相馬村において、住民が世帯当たり1000円分の回数券を購入、村も補助金を出すことで、路線バスの延伸を実現。	弘南バス
長野県 上田市	上田市豊殿地区自主運行バス「あやめ号」 [REDACTED]	平成 19年	上田市の豊殿地区は、住民組織が地区内の全世帯に負担金を募り、地域内を細かく循環し、既存の公共交通システムに接続する循環バスを導入。また、上田市は、この事例を契機として、地域が自主的に運行する生活交通に対し、運行経費の一部を補助する「地域自主運行バス等運行費補助金」を制定した。	-
三重県 四日市市	「生活バスよっかいち」 [REDACTED]	平成 15年	地元NPOが計画を策定し、地元企業の協賛金を集めてバスを運行。住民、支援企業(スーパー、医療機関など)、バス運行事業者、行政の協働で、「NPO法人生活バス四日市」を立ち上げ、バス運行計画を開始。運賃は住民のバス運営への参画意識を促すため有料。一回あたり100円の定額・低運賃で、回数券や定期券を発行。また、運行費用を補うために、バス路線沿線の協賛事業者が協賛金を補助。その他にも市独自の補助金制度により、運行欠損額の半分で上限を360万円を交付。	NPO法人生活バス四日市、四日市市都市計画課

出典:「地域公共交通支援センター」 <http://koutsu-shien-center.jp/> (国土交通省総合政策局公共交通政策部)

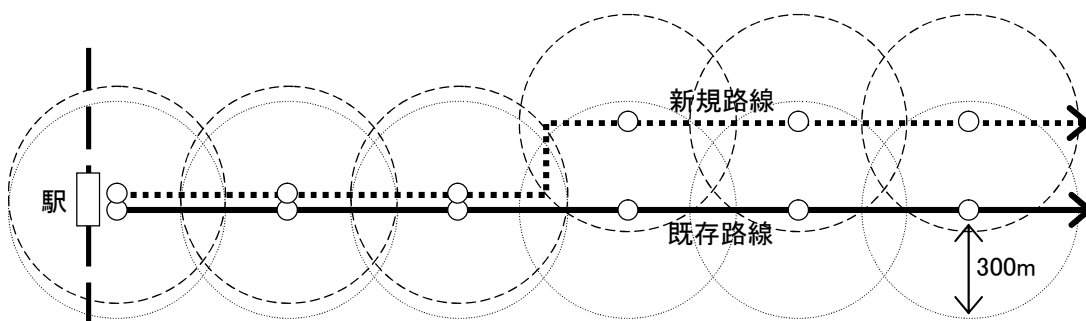
■ 既存路線との競合について

既存路線との競合とは、新たな公共交通を導入することで、既存路線の利用者を新たな公共交通へ転換させ、既存路線の経営状況を悪化させることをいいます。

新たに公共交通を導入した結果、既存の公共交通の利用者を奪うことになると、既存路線の運営に影響を及ぼすことになるため、新規導入に当たっては既存路線との競合に十分配慮する必要があります。このため、新規導入を検討する公共交通については、原則として既存の公共交通路線と競合しないことが前提となります。

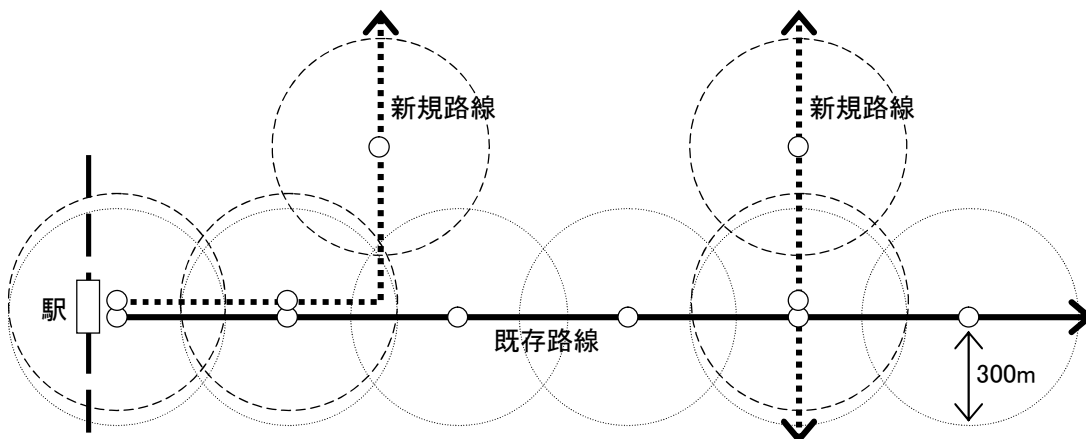
【既存路線と競合する例】

- サービス方向や運行時間帯が同じで、停留所のサービス圏(半径 300m)が重なる

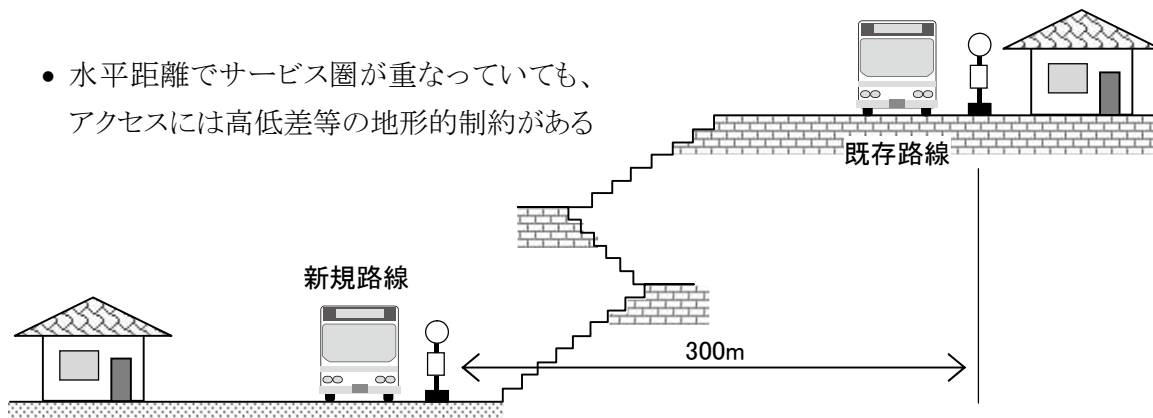


【既存路線と競合しない例】

- 駅周辺など一部の短い区間を除き、停留所のサービス圏(半径 300m)が重ならない
- サービス方向・機能や運行時間帯が大きく異なる



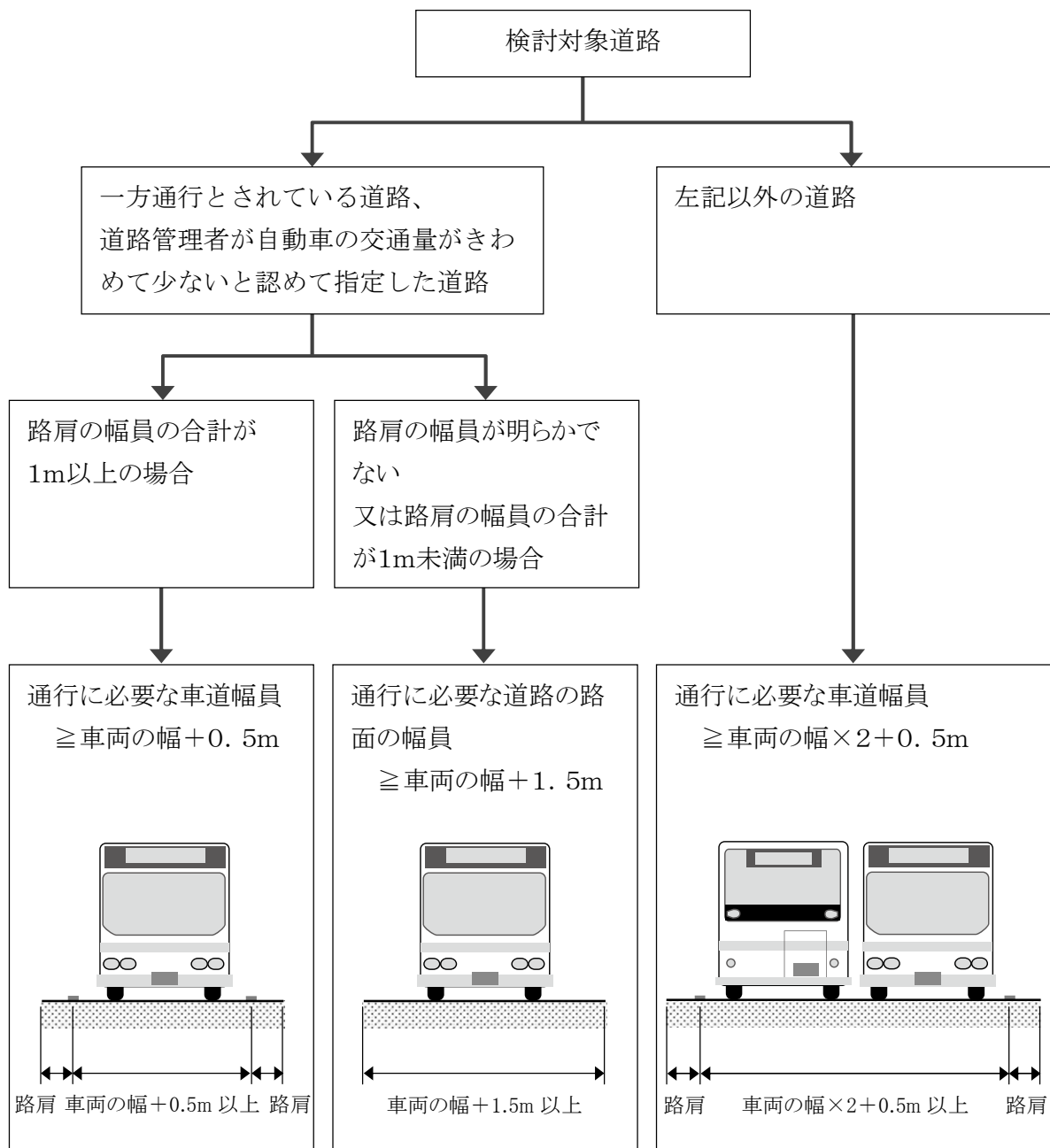
- 水平距離でサービス圏が重なっていても、アクセスには高低差等の地形的制約がある



■ 道路幅員と車両の制限について

道路法第 47 条第1項に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両についての制限が、車両制限令に定められています。

車両の幅によって、通行できる道路の幅員には以下のような制限があり、運行経路を設定する際に考慮する必要があります。



(2) 需要調査の実施

地域 地域組織は、(1)で立案した概略運行計画について、どの程度需要が見込まれるかアンケートによる需要調査を行います。

行政 市は、地域組織が需要調査を実施できるように支援します。

【需要アンケート実施方法】

① 調査票の作成

アンケートのねらいは、作成した運行計画に対する住民の利用意向を確認し、どの程度需要が見込まれるのかを把握、また当初想定した運行目的と利用意向の整合を確認するため、以下の質問を設定します。

- 回答者の個人属性
- 検討案に対する利用意向
- 利用意向者の利用目的
- 非利用意向者の理由

⇒需要アンケート調査票例

② 配布・回収

- アンケートの配布は、検討対象地域における運行経路沿線(概ね 300m 内)の居住者を対象とします。
- 配布数は、全世帯(1世帯当たり1票)への配布を基本としますが、調査規模が大きくなる場合は、サンプリング調査にすることもできます。
- 回収率は、本市における一般的なアンケートの回収状況や、ご自身の生活に直接関わる内容であることを踏まえ、50%以上を目標とします。
- 配布・回収方法は、地域の状況に応じて、回覧板、ポスティング、郵送などから適した方法を選択してください。

③ データの作成

回収したアンケートについて、パソコン(表計算ソフト等)を利用してアンケートの回答を入力し、集計・分析がしやすいようにします。

《アンケートデータの入力例》

整理 番号	問1		問2					問3	
	住所	家族 人数	1	人	目	の	方		2~5人目の方
			性別	年齢	利用 意向	利用 頻度	利用 目的	...	自由 記入
1									
2									
⋮									

■ 需要アンケート調査票例

〇〇地域の交通に関するアンケート

問1 あなたの世帯についてうかがいます。

住所	青梅市_____ (町丁目までお答えください。記入例:本町、長淵2丁目、吹上、梅郷6丁目など)
同居するご家族の人数	あなたも含めて_____人

問2 現在、〇〇地域では以下のようなバス路線の導入を検討しています。このようなバスが運行された場合、利用したいと思いますか。

ご家族お一人ずつのご意向をうかがいます。(5人まで)

【現在検討中のバス路線導入案】

運行区間・経路図、運行時間帯、運行本数、運行日、運賃、車両、その他留意点等

	1人目の方	2人目の方	3人目の方	4人目の方	5人目の方
性別	1)男性 2)女性	1)男性 2)女性	1)男性 2)女性	1)男性 2)女性	1)男性 2)女性
年齢	_____歳	_____歳	_____歳	_____歳	_____歳
職業	1)有職(自宅外) 2)有職(自宅内) 3)学生 4)専業主婦 5)無職	1)有職(自宅外) 2)有職(自宅内) 3)学生 4)専業主婦 5)無職	1)有職(自宅外) 2)有職(自宅内) 3)学生 4)専業主婦 5)無職	1)有職(自宅外) 2)有職(自宅内) 3)学生 4)専業主婦 5)無職	1)有職(自宅外) 2)有職(自宅内) 3)学生 4)専業主婦 5)無職
利用意向	1)利用したい 2)利用したくない	1)利用したい 2)利用したくない	1)利用したい 2)利用したくない	1)利用したい 2)利用したくない	1)利用したい 2)利用したくない
週に何日程度 利用したいですか	週に_____日程度 利用したい	週に_____日程度 利用したい	週に_____日程度 利用したい	週に_____日程度 利用したい	週に_____日程度 利用したい
どのような目的で 利用したいですか	1)通勤 2)通学 3)買物 4)病院 5)公共施設 6)趣味娯楽 7)その他	1)通勤 2)通学 3)買物 4)病院 5)公共施設 6)趣味娯楽 7)その他	1)通勤 2)通学 3)買物 4)病院 5)公共施設 6)趣味娯楽 7)その他	1)通勤 2)通学 3)買物 4)病院 5)公共施設 6)趣味娯楽 7)その他	1)通勤 2)通学 3)買物 4)病院 5)公共施設 6)趣味娯楽 7)その他

問3 その他に本検討に関してご意見がございましたらご記入ください。

--

「利用したい」とお答えの方

(3) 需要分析の実施

地域 地域組織は、(2)で実施した需要調査に基づいて、(1)の概略運行計画にどの程度の需要が見込まれるか需要分析を行い、収支率を試算します。

行政 市は、地域組織が需要分析を実施できるように支援します。

地域 地域組織は、収支率の試算結果が40%以上となった場合、欠損額の負担方法について検討を行います。市による運行経費補助は欠損額の一部となるため、残りの欠損額の負担方法(例、地域住民の会費制や回数券購入等で負担する、交通事業者に負担を了解してもらい、欠損が出ないようにする等)について、あらかじめ検討して決めておく必要があります。

関係 青梅市公共交通協議会は、以上の需要分析と欠損額負担方法に基づき、実証運行実施の可否を判断して、実施可能と考えられる場合は「ステップ4:実証運行の実施・評価」へ進みます。

【需要分析の方法】

① 運送収入の想定

- 需要アンケートの結果から、1年間の利用者数と運送収入を想定します。
- 計算方法は、まず利用率を算定して、沿線人口に乗じることで利用者数を推計し、それに運賃を乗じることで、運送収入を想定します。

⇒運送収入計算例

- 一般的にアンケートの結果では、バスを実際に利用するかどうかではなく、あつた方がよいというような建前の意見が多いという問題点があります^{*1}。アンケートでは、3割の住民がバスを利用すると回答したにもかかわらず、実際の利用は1割だった、といったケースも見られるようです^{*2}。このため、収支率の計算においては、算定された年間運送収入をそのまま使用するのではなく、割引いて用いるようにします。

*1「バスサービスハンドブック」/土木学会

*2「地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査報告書」/国土交通省

② 運行経費の想定

- 運行経費は、交通事業者に依頼して作成した見積りを使用します。

③ 収支率の試算

- 収支率は、下式により算定します。

$$\text{収支率} = \text{運送収入} / \text{運行経費}$$

- 運行経費は、人件費、燃料油脂費、車両修繕費、諸経費などの運行に係る維持費であり、車両償却費などの初期費用は含みません。
- 収支率の試算結果が40%以上となった場合は、次に欠損額の負担方法について検討を行います。
- 収支率の試算結果が40%未満となった場合は、運行計画の見直しが必要です。
- 公共交通がなければ、自立した生活が困難となることが懸念される地域(人口密度が低く高齢化率が高い、採算確保が著しく困難と考えられる地域)については、別途考慮します。

■ 運送収入計算例

1) 利用率

利用率は、アンケートの入力データ(以下のAとB)を使って、下式により算定します。

$$\text{利用率} = \frac{\text{A:1週間の利用人数(19人)}}{7日 \times \text{B:全家族人数(50人)}} = 5.4\%$$

(サンプルデータ)

整理番号	問1	問2															問3								
	住所	家族人数	1人目の方			2人目の方			3人目の方			4人目の方			5人目の方			自由記入							
			性別	年齢	利用意向	利用頻度	利用目的	性別	年齢	利用意向	利用頻度	利用目的	性別	年齢	利用意向	利用頻度	利用目的	性別	年齢	利用意向	利用頻度	利用目的			
1		2			1	3				2	0														
2		2			2	0				2	0														
3		3			2	0				2	0		2	0											
4		2			2	0				1	0														
5		4			2	0				2	0				2	0									
6		2			2	0				2	0														
7		1			2	0																			
8		3			1	3				2	0				2	0									
9		2			2	0				2	0														
10		4			2	0				2	0				2	0									
11		2			2	0				2	0														
12		2			2	0				2	0														
13		3			2	0				2	0				2	0									
14		2			2	0				2	0														
15		5			2	0				1	4				2	0					1	3		2	0
16		3			2	0				2	0				1	2									
17		1			2	0																			
18		2			2	0				2	0														
19		3			2	0				2	0				1	4									
20		2			2	0				2	0														

B:全家族人数(50人)

A:1週間の利用人数(19人)

2) 沿線人口

想定した運行経路沿線で、新たな交通を利用することが想定される対象人口を設定します。

対象人口は、停留所のサービス圏(半径300m)から設定します。

正確な人口が把握できない場合は、町丁目別人口から概ねの面積比などを用いて設定します。

3) 年間運送収入

年間運送収入は、上記の 1)、2)を使って、下式により算定します。

$$\text{1日の利用者数} = \text{沿線人口} \times \text{利用率}$$

$$\text{年間運送収入} = \text{1日の利用者数} \times 365日 \times \text{1回の運賃} \times \text{往復}$$

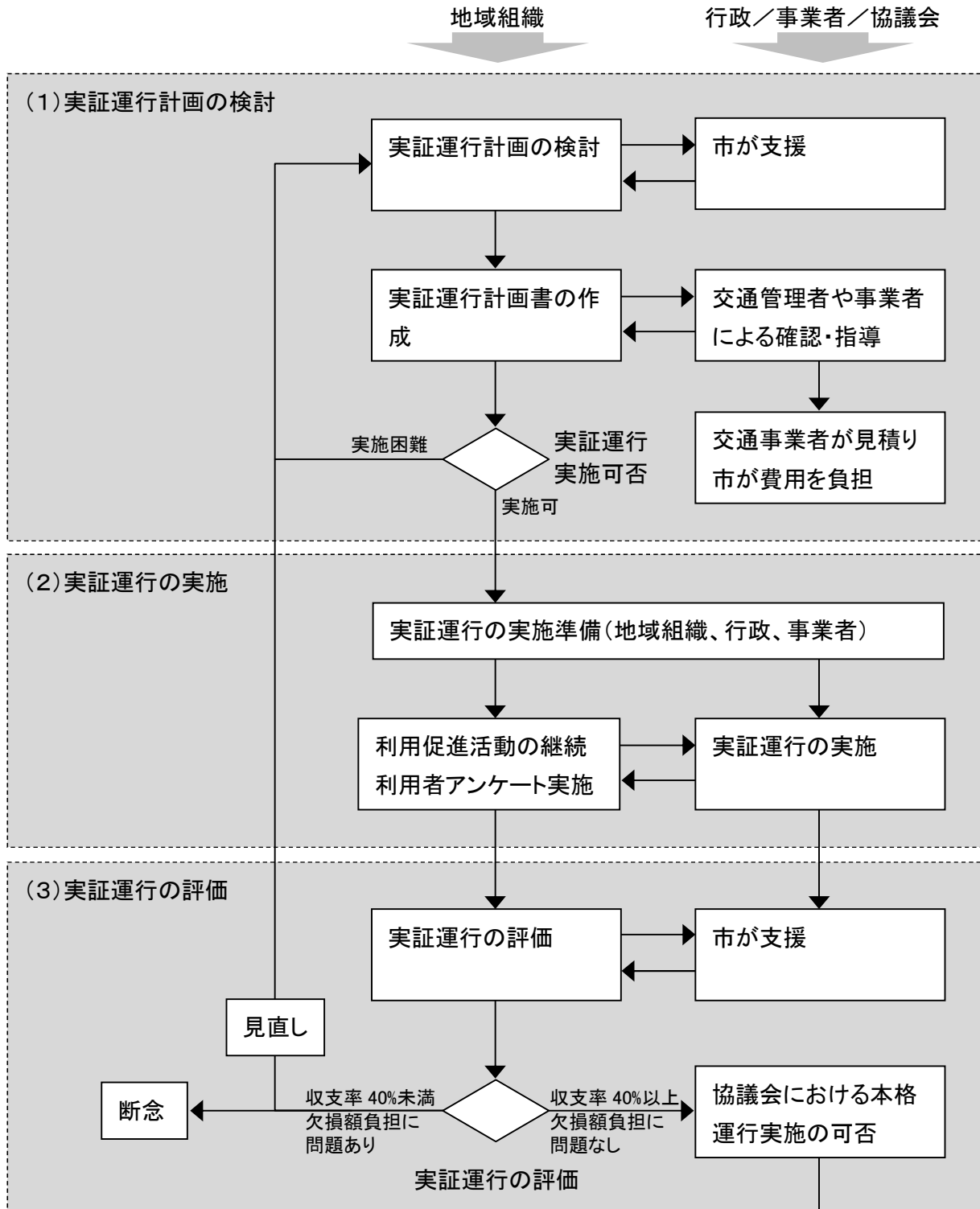
例えば、沿線人口 500 人、1回の運賃 200 円とすると、以下のような計算になります。

$$\text{(計算例) 年間運送収入} = 500 \text{ 人} \times 0.054 \times 365 \text{ 日} \times 200 \text{ 円} \times 2 = 3,942,000 \text{ 円}$$

Step 4

実証運行の実施、評価

ステップ4では、実証運行の実施に向けて、詳細な実証運行計画を作成します。実証運行計画が定まったら実証運行の実施準備を行い、実証運行期間中に実証運行にかかる利用者アンケートを実施します。実証運行期間が経過したのち実証運行結果の評価を行い、一定以上の収支率が確保されている場合は、本格運行へ移行します。確保されていない場合は、運行計画を見直します。



(1) 実証運行計画の検討

地域 地域組織は、ステップ3で作成した概略運行計画に基づいて、詳細な実証運行計画を検討し、実証運行計画書を作成します。

行政 市は、地域組織が実証運行計画を立案できるように支援します。

関係 交通管理者や交通事業者は、実証運行計画書について実施可能性を検討します。

行政 市は、交通事業者からの最終的な見積りに基づき、実証運行に必要な費用を支援します。

【実証運行計画の検討項目】

① 運行時刻

- 使用できる車両の台数や運用を考慮して、交通システムの運行時刻表を作成します。
- 既存の公共交通との乗り継ぎを図る場合は、接続時刻に留意して運行時刻を設定します。

② 運賃

- 地域周辺の公共交通の運賃水準を考慮しながら、利用する際の運賃を設定します。

③ 停留所設置位置

- 停留所は、交差点から進入してくる車両の見通しを確保するため、交差点からは概ね30m以上離して設置します。
- 停留所は、人が滞留できるスペースの確保や、停留所付近の居住者や施設への配慮が必要です。
- 既存の公共交通と乗り継ぎを図る場合など、既存の停留所を使用する場合は、運行の支障がないように設置した交通事業者と協議調整を行います。
- 終点では車両の折返し方法を検討します。

【実証運行計画書の項目】

実証運行計画書は、これまでに検討した以下の項目をとりまとめて作成します。

- 運行目的、運行方針
- 交通システム
- 運行経路
- 運行時刻
- 運賃
- 停留所設置位置

(2)実証運行の実施

全員 地域組織、行政、事業者は、協力して実証運行に向けた準備を行います。

地域 地域組織は、実証運行を地域で支え、本格運行へ育てていくために、実証運行の準備に引き続き、実証運行中も地域住民への積極的な利用の呼びかけなど、利用促進に対する取り組みを継続します。

地域 地域組織は、実証運行期間中に、実証運行に対する利用者の意向等を把握するため、利用者アンケートを実施します。

【実証運行の実施準備】

① 地域組織

- 地域内の停留所設置場所や設置場所付近の住民承諾の確保
- 地域内における実証運行の周知(ポスター掲示、回覧板等)
- 実証運行の利用促進活動(チラシの配布、説明会等)

② 行政

- 実証運行に係る予算の確保
- 市全体への周知(広報紙やホームページへの掲載)

③ 交通事業者

- 実証運行に係る認可申請等の必要な手続き
- 車両や停留所施設の用意

【実証運行の実施】

- 実証運行の実施期間は、1～3年程度を目安として実施します。
- 実証運行の評価を行うため、実証運行期間中の利用者数、運送収入を記録します。

【利用者アンケート実施方法】

① 調査票の作成

利用者アンケートのねらいは、当初設定した運行目的と利用状況の整合を確認することと、実証実験に対する評価や改善点を把握するため、以下の質問を設定します。

- 回答者の個人属性
- 利用状況(利用目的や行先)
- 実証運行に対する満足度
- 実証運行の内容で改善が望まれる点

⇒利用者アンケート調査票例

② 配布・回収

- アンケートは実証運行の利用者を対象として、車内や主要な停留場で配布します。
- 回収方法は、郵送や車内、主要施設等に回収箱を設置するなどが考えられます。

③ データの作成

- 回収したアンケートは、需要アンケートと同様に、パソコン(表計算ソフト等)を利用してアンケートの回答を入力し、集計・分析がしやすいようにします。

■ 利用者アンケート調査票例

〇〇地域実証運行に関するアンケート

問1 あなたことについてうかがいます。

性別	1) 男性 2) 女性
年齢	_____歳
職業	1) 有職(自宅外) 2) 有職(自宅内) 3) 学生 4) 専業主婦 5) 無職
住所	青梅市_____
	(町丁目までお答えください。記入例: 本町、長淵2丁目、吹上、梅郷6丁目など)

問2 本日の移動についてうかがいます。

本日の移動目的は何ですか	1) 通勤 2) 通学 3) 買物 4) 病院 5) 公共施設 6) 趣味娯楽 7) その他
本日の目的地はどこですか	_____にある_____
	地域・地区名 施設名

問3 〇〇地域実証運行の内容について評価はいかがですか。項目ごとに○をつけてください。

	満足	まあ満足	普通	やや不満	不満	わからない
行先	1	2	3	4	5	6
運行経路	1	2	3	4	5	6
運行時刻(時刻表)	1	2	3	4	5	6
運賃	1	2	3	4	5	6
バス停位置	1	2	3	4	5	6
総合評価	1	2	3	4	5	6

問4 今後も〇〇地域実証運行を継続して利用したいと思いますか。

1) 今後も継続して利用したい 2) サービス内容が改善されたら利用したい 3) 利用しないと思う 4) その他→(具体的に_____)
--

問5 その他に実証運行に関してご意見がございましたらご記入ください。

--

(3)実証運行の評価

地域 地域組織は、実証運行の結果に基づいて、運送収入と運行経費から収支率を算定するとともに、ステップ3で検討した欠損額の負担方法に問題がないか確認して、実証運行を評価します。

行政 市は、地域組織が実証運行の評価を行えるように、運送収入と運行経費のデータを提供します。

関係 青梅市公共交通協議会は、実証運行の評価に基づき、本格運行実施の可否を判断して、実施可能と考えられる場合は「ステップ5:本格運行の実施・評価」へ進みます。

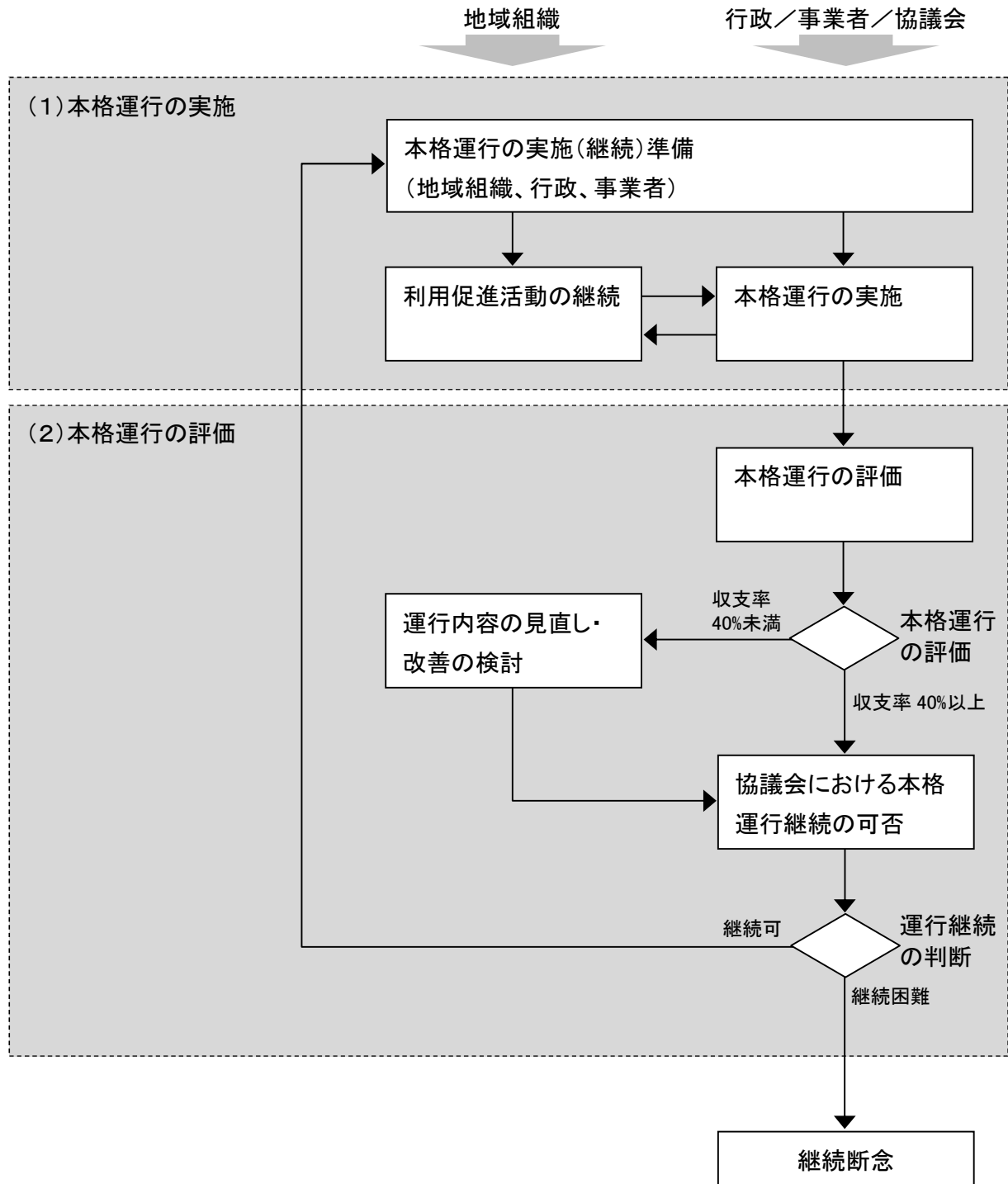
【実証運行の評価】

- 収支率は、下式により算定します。
収支率＝運送収入／運行経費
- 運行経費は、人件費、燃料油脂費、車両修繕費、諸経費などの運行に係る維持費であり、車両償却費などの初期費用は含みません。
- 実証運行の収支率が40%以上で、ステップ3で検討した欠損額の負担方法に問題がない場合は、「ステップ5:本格運行の実施・評価」へ進みます。
- 実証運行の収支率が40%未満となった場合、またはステップ3で検討した欠損額の負担方法に問題がある場合、運行計画の見直しが必要です。
- 公共交通がなければ、自立した生活が困難となることが懸念される地域(人口密度が低く高齢化率が高い、採算確保が著しく困難と考えられる地域)については、別途考慮します。

Step 5

本格運行の実施、評価

ステップ5では、本格運行を実施して3年ごとに評価を行い、評価結果によって運行継続の可否を判断します。評価の結果、一定以上の収支率が確保されている場合は、本格運行を継続します。確保されていない場合は、運行内容を見直します。



(1) 本格運行の実施

全員 地域組織、行政、事業者は、協力して本格運行に向けた準備を行います。

地域 地域組織は、新たに導入された公共交通を地域全員の資産であるとの認識に立ち、これを地域で守り育てていくために、本格運行中においても、地域住民への積極的な利用の呼びかけなど、利用促進に対する取り組みを継続します。

【本格運行の実施準備】

① 地域組織

- 実証運行アンケート結果等から、本格運行に向けた修正点の検討
- 地域内における本格運行の周知(ポスター掲示、回覧板等)
- 本格運行の利用促進活動(チラシの配布、説明会等)
- 公共交通の運営を支援するための、地域の関係主体による費用支援(事業者や病院、一般企業等との連携、自治会や地域住民による分担など)の検討

⇒地域の関係主体による費用負担の事例

② 行政

- 本格運行に係る公的支援の確保
- 市全体への周知(広報紙やホームページへの掲載)

③ 事業者

- 本格運行に係る認可申請等の必要な手続き
- 車両や停留所施設の用意

■ 地域の関係主体による費用負担の事例

事例名	種類	事例の概要
坪沼乗合 タクシー (仙台市)	住民による会費	<ul style="list-style-type: none"> • 運営主体は住民組織「坪沼乗合タクシー運営協議会」 • 利用者は登録制。1世帯あたり年間1,500円の登録料を負担 • 約200,000円を基金として積立(住民558名(132世帯)が登録) • 仙台市は坪沼乗合タクシー運営協議会に対して、乗合タクシーの運行欠損への補助を実施
生活バス よっかいち (四日市市)	企業や住民による協賛	<ul style="list-style-type: none"> • 運営主体は地域住民が設立した「NPO法人生活バス四日市」 • 運行経費は運賃収入(約10万円/月)、市の補助金(30万円/月)、沿線企業(スーパーや病院等)の協賛(約50万円/月) • 定期券は応援券と呼ばれ、1口で2枚配布、家族間で使い回し可 • 応援券には「バス運行に対する地域住民による協賛」という意味があり、バスをあまり利用しなくても、購入することで資金面を支援
江戸バス (中央区)	企業や住民による協賛	<ul style="list-style-type: none"> • 協賛額に応じて6コースのPRメニューを用意 • 6コースは以下のメニューの組み合わせになっている(ラッピングバス、企業名を車体外に表示、バス停ネーミングライツ、企業名を車内液晶に表示、マップに企業名を表示、個人向け1か年定期券)

(2) 本格運行の評価

行政 市は、本格運行の結果に基づいて、運送収入と運行経費から収支率を算定し、本格運行の評価を行います。

【本格運行の評価】

- 収支率は、下式により算定します。
収支率＝運送収入／運行経費
- 運行経費は、人件費、燃料油脂費、車両修繕費、諸経費などの運行に係る維持費であり、車両償却費などの初期費用は含みません。
- 収支率の試算結果が40%以上となった場合は、協議会の審議を経て運行を継続します。
- 40%未満となった場合は、運行計画の見直しや改善を検討して、協議会の審議により、それが妥当である場合は、運行を継続します。
- 公共交通がなければ、自立した生活が困難となることが懸念される地域(人口密度が低く高齢化率が高い、採算確保が著しく困難と考えられる地域)については、別途考慮します。