

成木地区公共交通検討委員会
報 告 書 (案)

～新たな公共交通に関する検討～

平成 2 9 年 3 月

成木地区公共交通検討委員会

目 次

1. 「成木地区公共交通検討委員会」発足の経緯	1
2. 減便による地域への影響	3
3. 新たな公共交通の導入の検討	4
4. 新たな公共交通の導入に対する結論	15
参考資料1. 検討委員会の開催状況	17

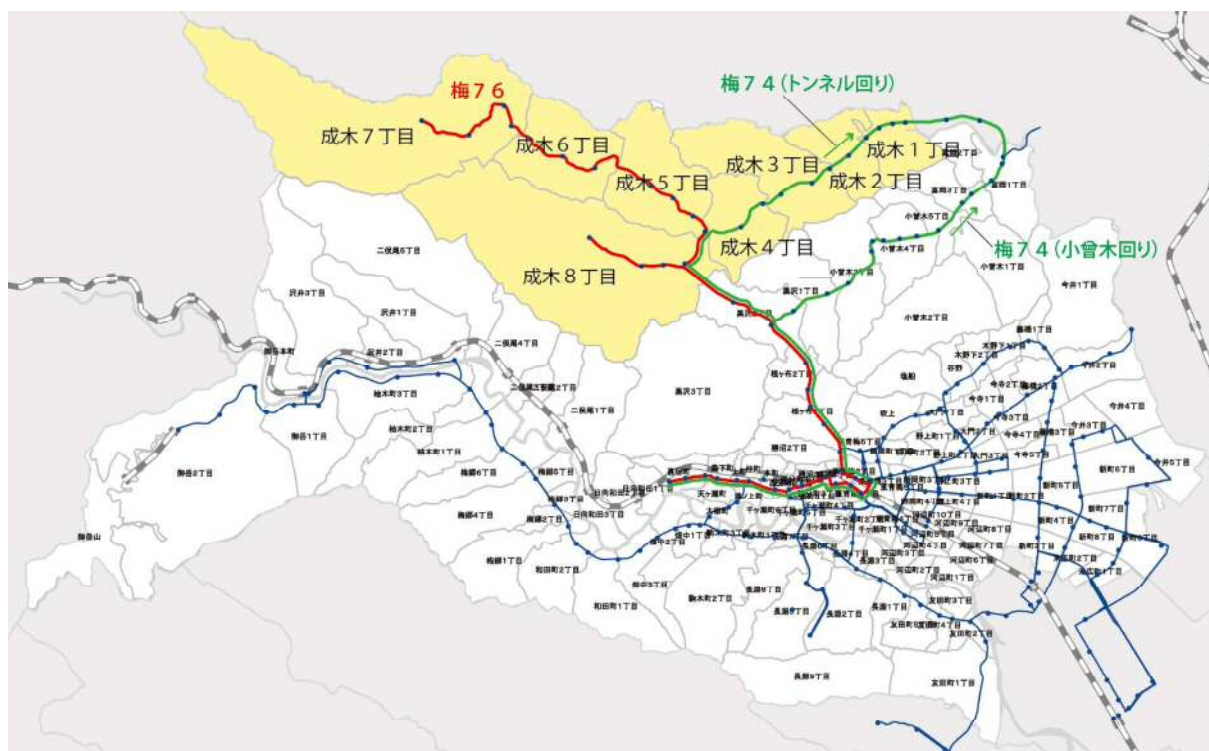
1. 「成木地区公共交通検討委員会」発足の経緯

(1) 経緯

成木地区の公共交通としては、都営バスの梅74・梅76の2系統が運行されているが、平成26年4月のダイヤ改正により、特に梅76は一日9往復が5往復と大幅な減便となった。

これを受け、「地域住民による地域公共交通改善制度」にもとづき、成木地区の自治会長等12名が中心となって減便による地域への影響の把握や、新たな公共交通の導入等の検討を行うことを目的に「成木地区公共交通検討委員会」を発足した。

図1 成木地区のバス系統



『地域住民による地域公共交通改善制度』とは

公共交通が不便な地域の改善に向けて、市民等が主体となって地域のニーズに適した新たな公共交通の導入等を検討する場合に、行政が技術的な事項や費用について支援する制度で、平成26年度に策定された。

【本制度の適用範囲】

- (1) 市民等による主体的な取り組みであること
→成木地区では、成木地区自治会長等が中心となって取り組みを進めた
- (2) 生活交通の問題改善に寄与する地域であること
→成木地区では、平成26年4月の都営バス減便を契機に取り組みをスタートした
- (3) 既存の公共交通との競合が回避でき、必要な連携が確保できること
→成木地区では、バス事業者の意向も踏まえ、既存路線バスに替わる交通を検討

【新たな公共交通の導入・継続の基準】

公共交通として一定の利用が見込まれる必要があることから、収支率40%の確保を基準としている。

表 1 梅74・梅76の運行本数の比較

	平成26年3月まで	平成26年4月から
梅74 (成木市民センター発)	21往復/日	19往復/日
梅76 (上成木発)	9往復/日	5往復/日

表 2 梅74・梅76のバスの利用状況(平成24年3月27日(火)調査)

系統	系統全体	うち成木地区の利用者数	
梅74	671人/日	・トンネル回りの便	103人/日
		・小曾木回りの便	56人/日
梅76	135人/日	・東青梅駅方面の便	22人/日
		・上成木方面の便	19人/日

2. 減便による地域への影響

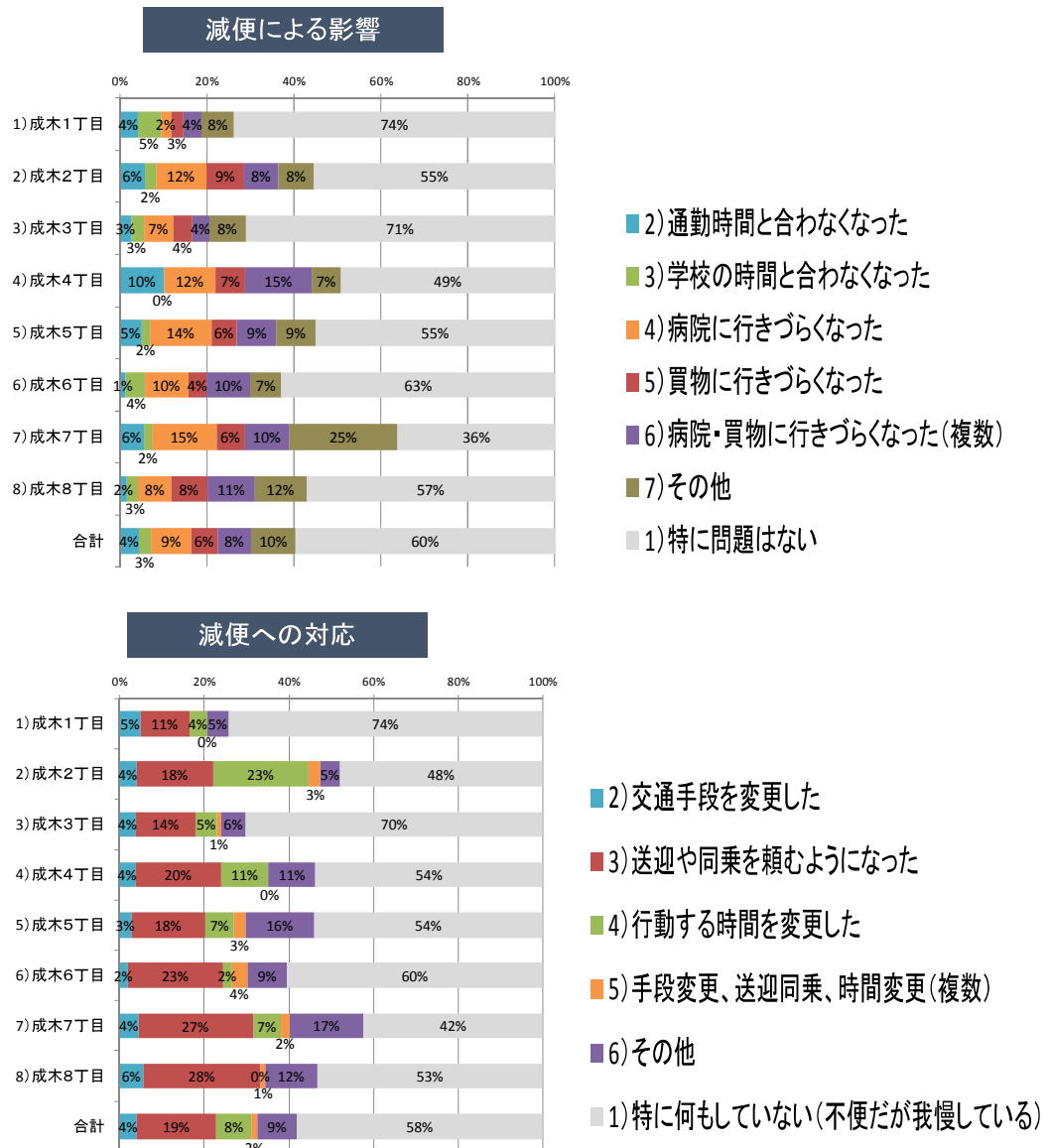
(1) アンケート調査

梅74・梅76の減便により、成木地区ではどのような影響が生じているか、地域の生活交通に関する問題状況やニーズを把握するため、平成26年7月にアンケート調査を実施した。

- ・調査対象: 成木1～8丁目地区の住民で記入が可能な方全員^(注1)
- ・配布回収: 自治会を通じて各戸へ配布・回収

注1) 5歳未満の乳幼児と特別養護施設等施設入居者を除いた。

図2 アンケートにおける減便の影響等



アンケートの結果、減便数が多い梅76の沿線である成木5～8丁目地区で、減便の影響の割合が高くなっていることがうかがえた。

3. 新たな公共交通の導入の検討

(1) 新たな公共交通の運行形態等について

① 運行パターン等の検討

アンケート結果より、減便の影響が想定される梅76沿線の成木5～8丁目地区について、新たな公共交通の導入に向けた検討を進めることとした。また、新たな公共交通の運行本数は減便前の9往復とする。

なお、本検討は「地域住民による地域公共交通改善制度」にもとづき、下記の点に留意しつつ、運行経費が低廉な事業者の導入により、サービスレベルの向上を目指すこととした。

- ・留意点1: 既存の公共交通と競合しないこと
- ・留意点2: 運賃収入が運行経費の40%以上となること

上記の留意点を踏まえ、成木5～8丁目地区で考えられる「運行形態」、「運行ルート」、「運行本数」および「運賃」について検討した。

表3 運行形態の種類

運行形態	概要
定時定路線・通常型	定められた運行時間と、定められた運行ルートに従って運行する公共交通である。 梅76系統もこれに相当する。
定時定路線・デマンド型	定められた運行時間と、定められた運行ルートに従って運行する公共交通である。 利用する場合は事前に予約が必要となる。 事前予約がない場合は、運行をとりやめることで、運行経費を削減できる。
デマンド型	定められたエリア内で、一日の運行回数を定めて、発地～着地間を自由に運行する。 利用する場合は事前に予約が必要となる。 事前予約がない場合は、運行をとりやめることで、運行経費を削減できる。 必要のある区間のみを運行する。

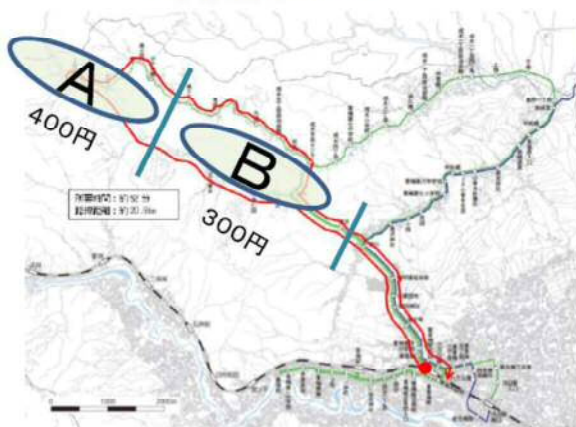
運賃は、現行の都営バスの運賃と同等とする。

運行車両は、ワンボックスタイプとする。

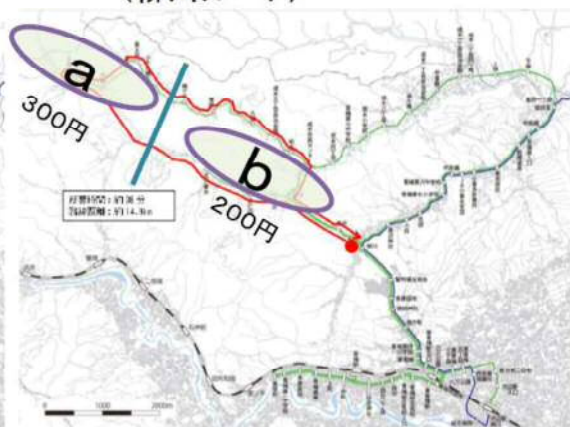
【概算収支算定の前提条件】

- 収支率40%以上
(青梅市公共交通基本計画：収支率40%以上の路線⇒公的支援により維持する系統)
- 運行曜日および時間帯
月～土(日・祝日を除く)午前7時から午後7時
- 運行形態
定時定路線型またはデマンド型
- 運行本数
一日9往復(18便/日)
- バスの利用者： 41人/日
(平成24年3月27日実施バス利用状況調査：都バス「梅76系統」成木地区の利用者数より)
- 運行ルート

(ア)上成木～東青梅駅
(東青梅駅ルート)



(イ)上成木～柳川
(柳川ルート)



・Aゾーン(上成木～小々井橋)から駅	400円	・aゾーン(上成木～小々井橋)	300円
・Bゾーン(梅ヶ平～、北小曾木～)から駅	300円	・bゾーン(梅ヶ平～、北小曾木～)	200円
・Aゾーンのみ	200円	・aゾーンのみ	200円
・Bゾーンのみ	200円		
・AゾーンからBゾーン	300円		

※運賃については、都営バスの運賃を参考として設定

② 検討ケースの設定

概算収支算定の前提条件にもとづき、事業者の運行経費見積りと、平成24年3月に行ったバス利用状況調査(梅76利用者数41人/日)をもとに概算の収支を算定した。

表5 概算収支算定の前提条件による比較

事業者	A社【参考】 (タクシー会社)	B社 (運送会社)			
車両および乗客定員	セダン 4名	ワンボックス 14名			
運行形態および特徴	定時定路線型 ・予約不要 ・時刻表あり ・停留所乗車 ・定時性あり	デマンド型 ・予約必要 ・予約がない場合運行なし ・自宅付近乗車 ・乗合状況により遅延の可能性あり		定時定路線型 ・予約不要 ・時刻表あり ・停留所乗車 ・定時性あり	
運行ルート	(イ) 柳川ルート	(ア) 東青梅駅ルート	(イ) 柳川ルート	(ア) 東青梅駅ルート	(イ) 柳川ルート
予想収入(年額)	3,026,400 円	4,274,400 円	3,026,400 円	4,274,400 円	3,026,400 円
予想支出(年額)	8,087,040 円※	8,721,888 円	8,334,060 円	7,461,888 円	7,074,060 円
収支率	約37%	約49%	約36%	約57%	約42%

※ 1台で運行(9往復)した場合の参考見積り

その結果、柳川ルートは運賃収入が少なく収支率40%を下回る可能性があること、東青梅駅ルートは収支率40%を確保できる可能性があること、デマンド型は予約が必要で成木地区の住民にはなじみにくいということから、改善策の方向は定時定路線・通常型の東青梅駅ルートで検討を進めることとした。

なお、新たな公共交通の導入によるメリット・デメリットは、以下のように整理される。

表6 新たな公共交通の導入によるメリット・デメリット

メリット	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数が5往復(10便/日)から9往復(18便/日)へ増加する。 公共交通空白地域である白岩地区へサービスが拡大できる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> シルバーパスの利用が出来ない。 新たな公共交通へ移行して継続基準(収支率40%)を下回った場合は、料金の見直し(値上げ)が必要となる。 地域として維持できない場合、公共交通がなくなるおそれがある。

(2) 新たな公共交通の需要調査(アンケート)および試算

① 需要調査(アンケート)の実施

検討ケースとして設定した定時定路線・通常型の東青梅駅ルートについて、概略運行計画(素案)を作成し、どの程度利用が見込まれるか、平成27年11月に需要調査(アンケート)を実施した。

- ・調査対象:成木5～8丁目地区の住民で記入が可能な方全員(注1 (p3参照))
- ・配布回収:自治会を通じて各戸へ配布・回収

「新たな公共交通」の概略運行計画(素案)	
<p>今回の概略運行計画(素案)は、都営バス減便前と同様の運行本数を確保することを基本に検討したものです。</p>	
サービス項目	サービス内容
① 運行ルート	<p>東青梅駅北口→成木5～8丁目→東青梅駅北口</p> <p>〔※成木地区において、減便の影響が特に大きい 成木5～8丁目地区を検討区間としております。〕</p> <p>※成木5～8丁目地区内のまわり方は未定です。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>※坂下～東青梅駅北口間のバス停では乗り降りできません。</p>
② 運行本数	一日9往復(18便/日)
③ 運行曜日	月～土(日・祝運休)
④ 運行時間帯 及び運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ・午前7時台から午後7時台まで運行 ・時刻と経路が決まっている運行
⑤ 運賃	現行の都営バスと同程度
⑥ 新たな公共交通の車両 (イメージ)	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> または </div>

② 需要調査(アンケート)結果による運行収支の試算

需要調査(アンケート)の結果からは、最大で減便前と同程度の利用(平成24年3月バス利用状況調査:梅76利用者数41人/日)が見込めたことから、想定利用者数を41人として運賃収入^(注2)を見込んだ。[なお、7～19時の場合は、41人のうち6時台と19時以降の利用者(5名)が利用できないため、36人とする。]

概略運行計画(素案)の運行経費^(注3)は746万円であることから、利用者数が一定程度減少しても、収支率^(注4)は40%を確保できる可能性が見込まれる。

しかし、アンケートから、通勤・通学目的で運行時間の延長を求める意見があったことから、現都営バスと同様の運行時間帯(6～20時)^(注5)も試算した。

この場合、運行経費が998万円となり、利用者数が100%見込めた場合には、継続基準の収支率40%を僅かに超える43%となることが想定されるが、利用者数が減少した場合、収支率40%を下回る可能性がある。

注 2) 運賃収入: 利用区間に応じて設定した運賃×利用者数(平成24年3月バス利用状況調査)×年間運行日数

注 3) 運行経費: 公共交通の運行にかかる人件費、車両費、燃料費などの年間経費

注 4) 収支率: 運賃収入/運行経費

注 5) 6～20時の運行: 当初、運行時間はドライバーが1人で対応可能な7～19時の運行を想定したが、通勤での利用を考慮して6～20時の運行で収支を試算した。この場合ドライバーが2人必要(関係法令より)となるため、7～19時と比較すると1便当たりの費用が高くなる。

図3 需要調査(アンケート)結果による運行収支の試算(7~19時運行)

月~土(日祝運休/6日間) 7時~19時の運行

[平成24年3月に調査した成木地区の利用者数41人のうち、6時台と19時以降の利用者数(5人)を除いた36人として試算]

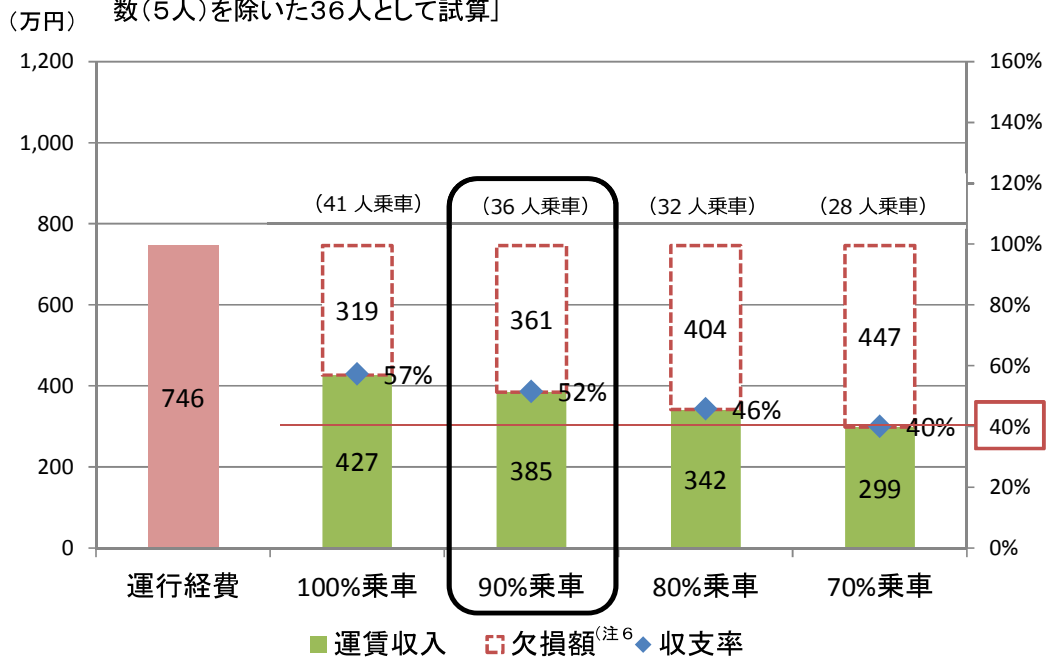
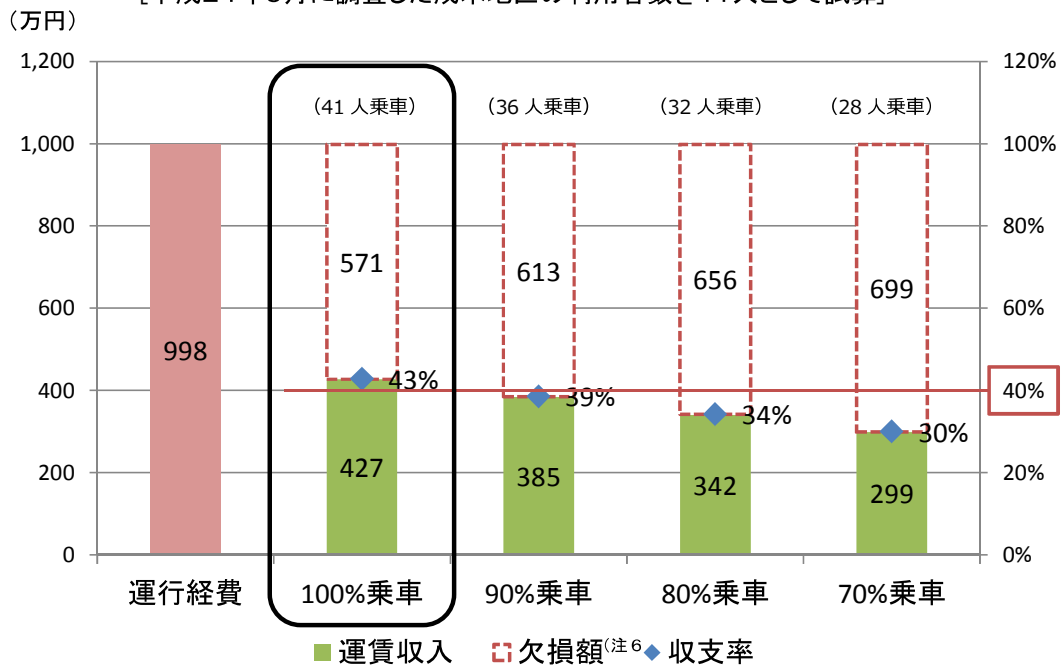


図4 需要調査(アンケート)結果による運行収支の試算(6~20時運行)

月~土(日祝運休/6日間) 6時~20時の運行

[平成24年3月に調査した成木地区の利用者数を41人として試算]



注6) 欠損額: 運行経費 - 運賃収入

③ 需要調査(アンケート)を踏まえた今後の対応

【検討委員会での意見(要旨)】

- アンケートの回答では一定の利用者数が見込めるが、実際は、人口減少や交通手段の転換が進み、減便前と同程度の利用者数を確保できるかどうか不透明である。
- 朝夕以外の時間帯は、誰も乗っていないことが多く、平成24年3月のバス利用状況調査時より、さらに利用者が減少しているのではないか。
- 収支の検討材料として、前回のバス利用状況調査から期間が経過しているため、現在の梅76の利用状況を確認した方がよい。
- 都営バスから新たな公共交通へ移行して、両方ともなくなってしまうと困るので、慎重に検討した方がよい。
- 新たな公共交通は、シルバーパスが使えないので、シルバーパス利用者の利用が減るおそれがある。
- 収支改善策として、朝の1便を成木小学校のスクールバスとして利用する場合についても試算してみるのはいかがでしょうか。

平成24年3月のバス利用状況調査から年数が経過しており、その後の利用者数の減少が懸念されることを踏まえ、改めてバス利用状況調査を行うこととした。

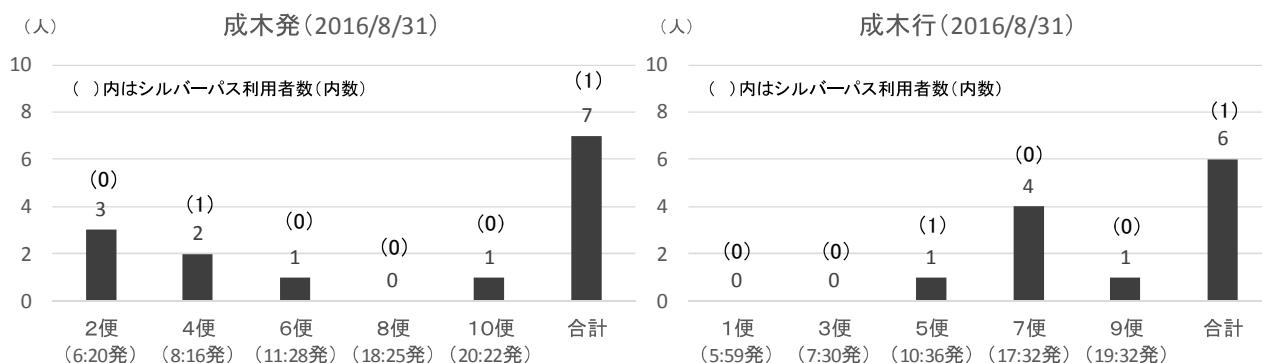
(3)現在の梅76の利用状況および現状における運行収支の試算

① 梅76の利用状況調査

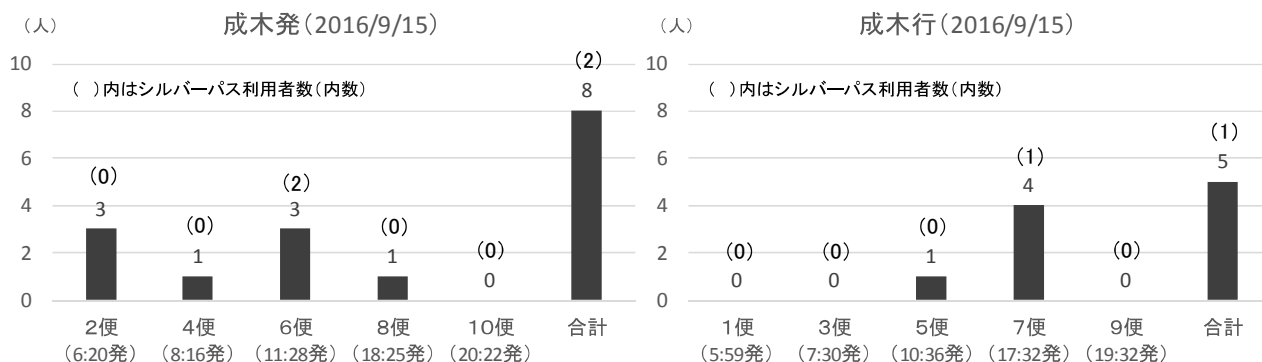
現在の梅76の利用状況について調査した結果、成木地区のバス利用者数は13人／日の利用となっており、当初想定した平成24年3月のバス利用状況調査(梅76利用者数41人／日)より大幅に減少していることがわかった。

図5 梅76(成木地区)の利用状況

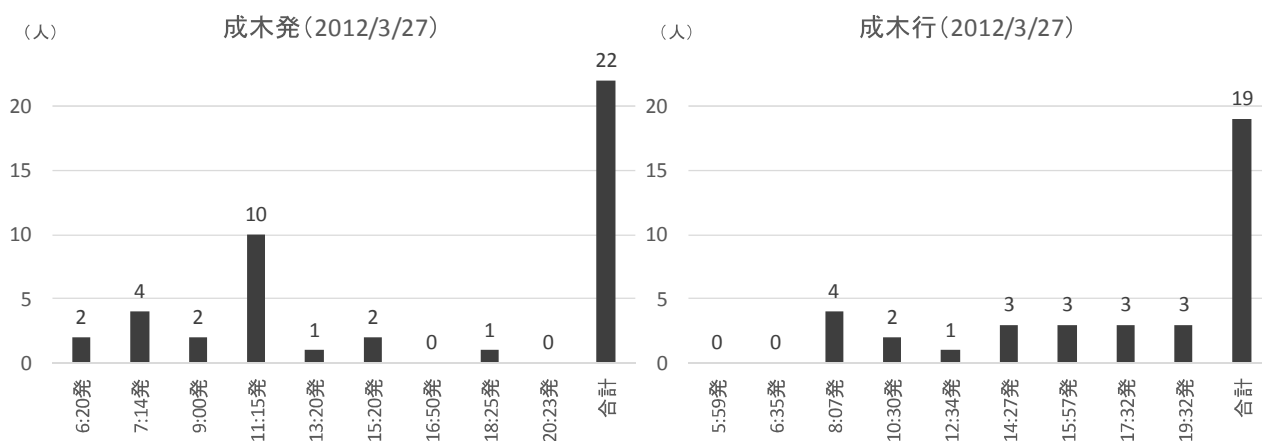
【調査日:平成28年8月31日水曜日】(成木発7人+成木行6人 計13人)



【調査日:平成28年9月15日木曜日】(成木発8人+成木行5人 計13人)



参考 【調査日:平成24年3月27日火曜日】(成木発22人+成木行19人 計41人)



② 現状における運行収支の試算

新たに行ったバス利用状況調査の利用者数である13人／日を前提に運行時間を7～19時とした場合、6～20時とした場合に分けて収支を試算した結果、収支率は以下のとおりとなった。

なお、運行時間を7～19時とした場合、バス利用状況調査時の利用者数13人のうち6時台と19時以降の利用者(5名)は利用できないため、8人乗車とする。

また、参考としてそれぞれのケースにおいて、朝1便のみを成木小学校へ通う小学生(上成木地区13人)を乗せて運行した場合についても試算した。[運賃:大人の半額で試算]

図 6 現状における運行収支の試算(7～19時運行)

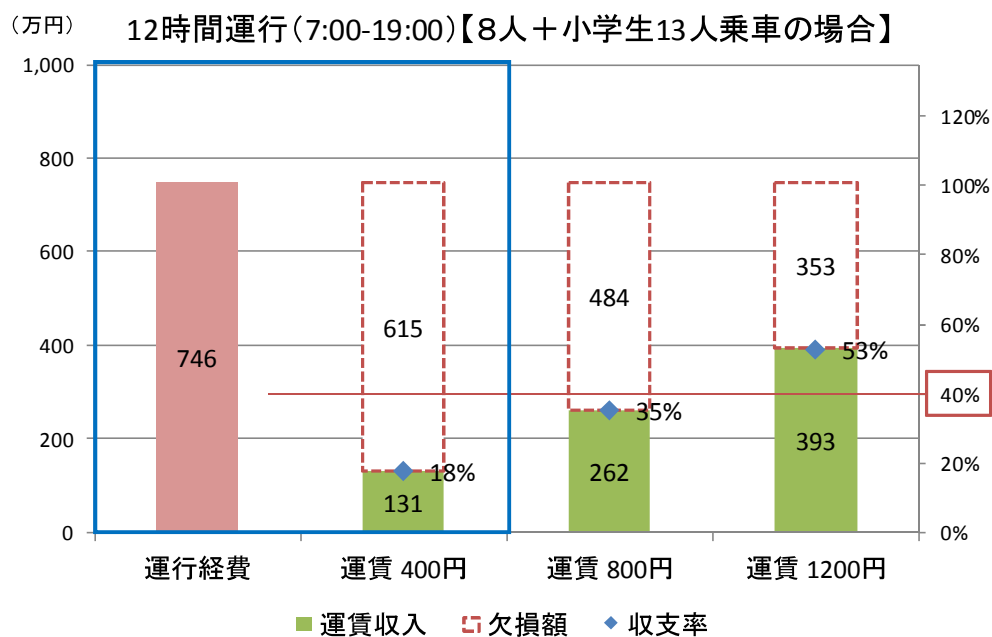
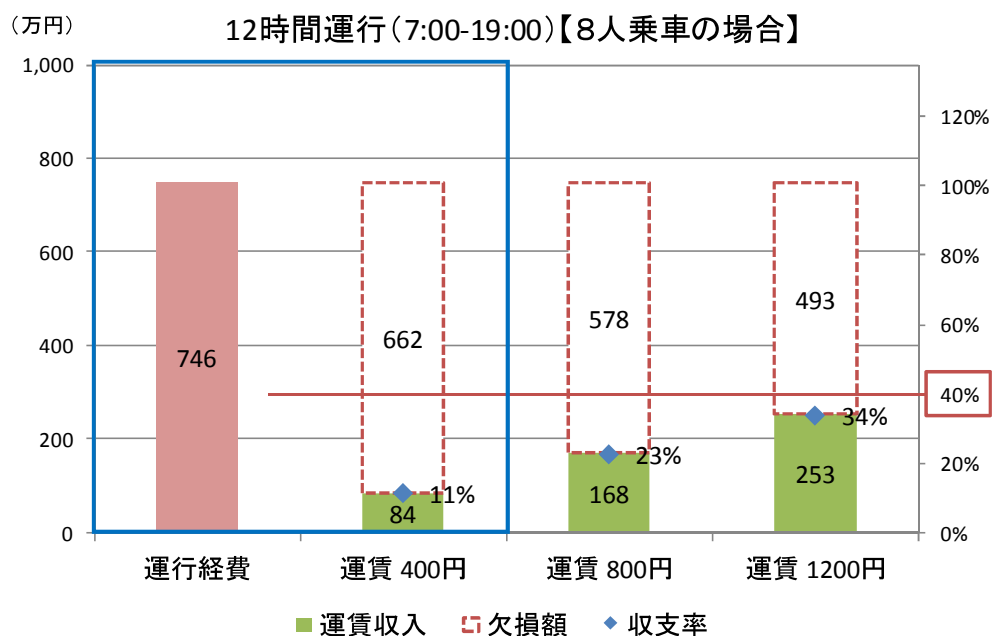


図7 現状における運行収支の試算(6~20時運行)

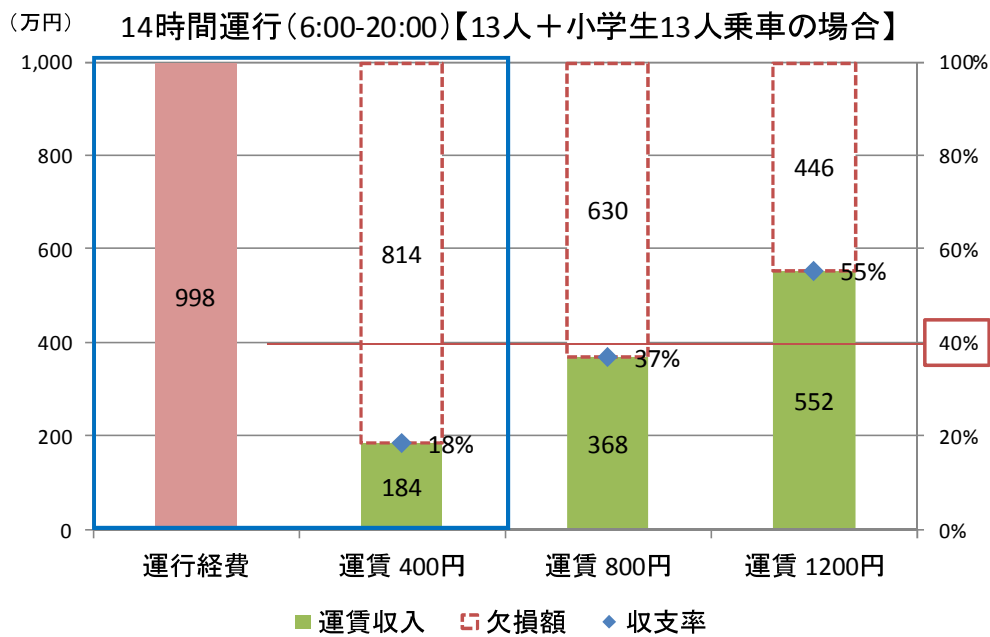
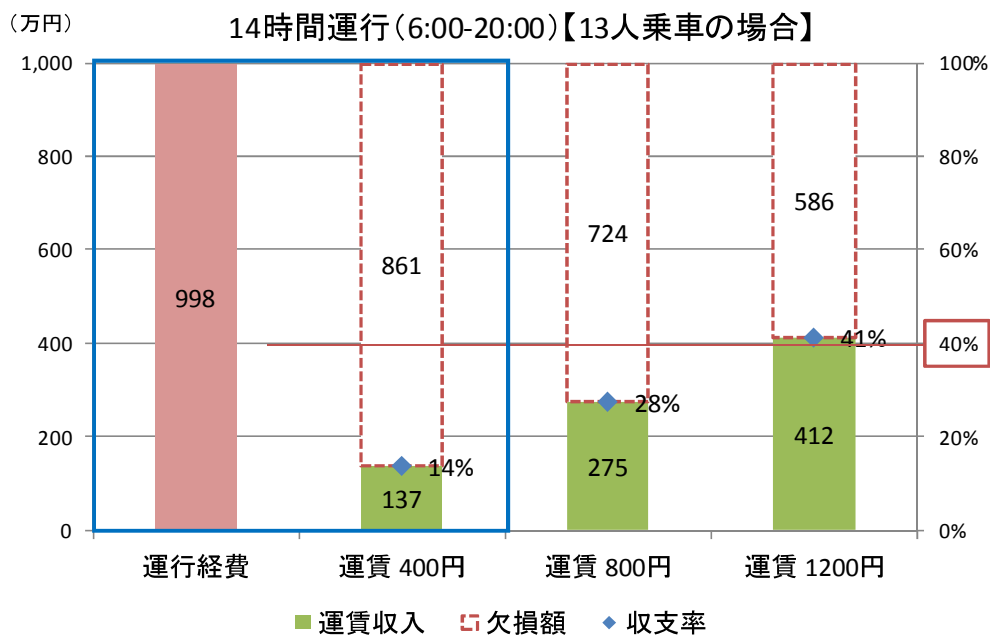


表 7 現状における運行収支の試算(まとめ)

運行時間帯	利用者数	収支率
7～19時	8人乗車	11%
	8人乗車+小学生13人	18%
6～20時	13人乗車	14%
	13人乗車+小学生13人	18%

各ケースとも、収支率40%の確保が難しい状況であることが想定される。

目標収支率の40%を確保するには、運賃を現行バス路線と同等とした場合、3倍程度の利用者数が必要である。

また、利用者数を13人/日とした場合、運賃を3倍程度とする必要があることが明らかとなった。

(4) 検討委員会での意見

【検討委員会での意見(要旨)】

- 新たな公共交通の導入は、現状の利用者数では厳しく、シルバーパスが使えないというデメリットもあることから慎重に判断すべき。
- 現在の利用状況を考慮した場合、新たな公共交通で想定した9往復の計画は難しい。(1日9往復(18便)の運行に対し、現状で1日の利用者が13人(0.72人/便)では、維持は難しい。)
- 利用者が少ない(0～3人)便は、本当に必要なのか検討すべきである。(コスト過大)
- 平成28年度に行ったバス利用状況調査の結果が想定よりも大幅に減少していたことから、当初の計画は成り立たないのではないかと。計画ありきではなく、現在の都バスの維持も含めた大幅な見直しが必要ではないかと。
- 現状の利用者数から考えると、計画の9往復は過大だと思う。また、利用の少ない時間帯の便数を減らすと、現行バス路線の便数と変わらなくなる。このため、シルバーパスの利用等を考慮すると、現行バス路線の方がよいと思う。
- 現状では都営バスが運行されていることから、今後、都営バスがなくなるときに、改めて今回の検討を踏まえ、さらに経費が安くなる方法を考えた方がよいのではないかと。
- 計画本数を増やしても現在の利用状況や高齢者が多い住民構成を考慮すると、利用者数を増やすことは容易ではない。
- 住民は自家用車利用が多いことから、公共交通がなくなったときの現実感・危機感が薄いと思われる。考えを改めてもらう必要があるのではないかと。

4. 新たな公共交通の導入に対する結論

(1) 検討委員会における検討課題の整理

①利用者数について

平成28年度に改めて行ったバス利用状況調査で、成木地区での利用者数は13人／日であった。これは、平成24年3月に行ったバス利用状況調査(41人／日)と比較すると、想定していた以上に、大幅に減少していた。

居住者数の減少、通勤・通学者の減少等は、今後も続くものと想定する。

新たな公共交通では、運行本数が1日5往復から9往復になり、利便性の向上が図られるものの、利用促進策による利用者の増加には限界があり、収支基準を満たす利用者数を、今後、継続的に確保することは難しいと判断する。

②利用料金について

シルバーバスの利用ができないことや新たな公共交通を維持するには利用料金の値上げの可能性もあることから、現行のバスと比較すると利用者への負担が増加することが想定される。(特に、高齢者への影響が大きい。)

③計画本数について

平成28年度のバス利用状況調査では、1便当たりの利用者数が最も多い便で4名(17時台成木行)であり、1日10便(往復の合計)のうち、3～4便は、利用者が0であった。

現在の利用状況のままでは、便数を増やしても、収支基準に見合う利用者の増加は期待できない。

(2) 検討委員会の結論

平成26年度から検討してきた内容を踏まえ、新たな公共交通の導入等に対する結論は以下とした。

【新たな公共交通の導入について】

アンケートやバス利用状況調査を行い、成木地区の状況等を含め、総合的に検討した結果、現行のバス路線を維持することが、地域にとってメリットがあるものと判断し、新たな公共交通の導入は見送る。

【今後の取組について】

今回の検討により、本地区の公共交通の現状や課題が明らかとなった。

地域の人口減少や現在のバスの利用状況を鑑み、このままでは、現行のバス路線の継続的な維持も難しい状況と認識している。

バス路線を維持するためには、地域住民の積極的な利用が大切であることから、今後も、成木地区公共交通検討委員会が中心となり、継続的に地域住民へ現行バスの利用を促すとともに、成木地区の公共交通に関する諸問題の解決に向け取り組んでいく。

参考資料1. 検討委員会の開催状況

成木地区公共交通検討委員会の協議内容を以下に示す。

表 成木地区公共交通検討委員会の開催状況

回数	開催日	協議事項	協議内容
第1回	平成26年 5月27日	<ul style="list-style-type: none"> 青梅市における公共交通の現状 地域公共交通改善制度について 成木地区における地域公共交通の現状・課題について 成木地区における地域公共交通の改善策について 	<p>成木地区の減便後の状況を把握し、今後の改善策を検討していくため、「成木地区公共交通検討委員会」を発足した。</p> <p>成木地区の公共交通に関する問題等を把握するため、アンケート調査を実施することとした。</p>
第2回	平成26年 6月17日	<ul style="list-style-type: none"> 「成木地区の交通に関するアンケート」の実施について 地域公共交通の運行形態等について 	<p>アンケートの実施について、設問内容や配布・回収方法、実施時期などを協議した。</p> <p>自治会を通じて配布することとし、記入可能な方全員にお願いすることとした。</p>
—	平成26年 7月1日～ 7月27日	<ul style="list-style-type: none"> 「成木地区の交通に関するアンケート」の実施 	<p>各自治会を通じて、世帯ごとに世帯人数分を配布して回収した。</p>
第3回	平成26年 8月26日	<ul style="list-style-type: none"> 「成木地区の交通に関するアンケート」の結果について 成木地区における地域公共交通の運行形態等について 	<p>アンケートでは成木地区全体で、自動車や送迎がない人は92人いて、そのうち6割の人が買物や病院に行きづらくなったと回答している。特に成木7丁目で減便の影響を感じている割合が高く、成木6・7丁目で送迎・同乗に転換した割合が高い。このため、減便割合が大きく、影響が大きい成木5～8丁目を対象に、改善の検討をしていくこととした。</p>
第4回	平成26年 10月6日	<ul style="list-style-type: none"> 成木地区における地域公共交通の運行形態等について 	<p>検討する運行形態として、定時定路線・通常型、定時定路線・デマンド型、デマンド型の3種類を想定した。また、運行区間は7パターンを想定した。</p> <p>運行形態としては、東青梅までの定</p>

			時定路線が望ましいと考えられるが、交通事業者に経費の見積りをしてもらい、再度検討することとした。
第5回	平成27年 6月12日	<ul style="list-style-type: none"> 成木地区公共交通検討委員会の委員改選について 青梅市公共交通基本計画(概要版)について 地域住民による地域公共交通改善の手引きの改正について 地域公共交通改善制度(概要版)について 今後の方向性について 成木地区における新たな公共交通にかかる交通事業者からの回答について 成木地区公共交通検討委員会の進め方(案)について 	<p>交通事業者からの見積もりを検討して、また利便性等も考えると、やはり東青梅までの時定路線が望ましいと考えられる。</p> <p>これを概略運行計画(素案)として、成木5～8丁目でのどの程度需要が見込まれるか、需要調査を行うこととした。</p>
第6回	平成27年 9月28日	<ul style="list-style-type: none"> 成木地区における新たな公共交通にかかる需要調査について 	概略運行計画(素案)に対して見込まれる需要を把握するため、需要調査の調査票や配布・回収方法、実施時期を検討した。
第7回	平成27年 11月11日	<ul style="list-style-type: none"> 情報公開請求について 	
—	平成27年 11月	<ul style="list-style-type: none"> 「成木地区における新たな公共交通に関するアンケート」の実施 	成木5～8丁目を対象に、各自治会を通じて、世帯ごとに世帯人数分を配布・回収した。
第8回	平成28年 2月10日	<ul style="list-style-type: none"> 情報公開請求について 成木地区における新たな公共交通にかかる需要調査結果について 	<p>需要調査の結果、概略運行計画(素案)については、6割の人は良いと回答している。利用意向がある人は55%であるが、利用頻度は低い人が多く、週1日以上の利用意向がある人は4割程度となっている。</p> <p>これを踏まえて、次回、収支の見込みについて協議することとした。</p> <p>また、拡張案として、時間帯の延長や運行エリアの拡大を含めて検討することとした。</p>

第9回	平成28年 7月22日	<ul style="list-style-type: none"> 成木地区における新たな公共交通の検討について 	<p>需要調査の結果からは、減便前と同程度の利用(41人/日)が見込まれる結果となったことから、想定利用者数を41人とし、都営バスと同様の時間帯(6時～20時)で運行した場合の試算を行ったところ、継続条件の収支率40%を最低限クリアすることが見込まれた。</p> <p>しかしながら、地域の状況から考えると現時点では利用者は減少傾向にあることが予想され、仮に利用者数が41人に満たない場合には、収支率40%を下回ることから、改めて現在の都営バスの利用状況を確認することとした。</p>
第10回	平成28年 11月4日	<ul style="list-style-type: none"> 成木地区における新たな公共交通にかかる試算結果等について 	<p>都営バスの成木地区における利用状況を調査(2日間)したところ、どちらも13人/日と、減便前よりも大幅に利用者数が減少していることが分かった。</p> <p>この利用状況を踏まえると、新たな公共交通の導入は厳しい状況であると考えられ、都営バスの維持存続も視野に入れて、次回今後の方針を検討することとした。</p>
第11回	平成29年 2月7日	<ul style="list-style-type: none"> 成木地区公共交通検討委員会報告書(案)について 	<p>これまで新たな公共交通の導入について検討を行ってきたが、利用者数や収支の状況、メリット・デメリットを考えると、導入を見送ることはやむを得ないとの結論に達した。</p> <p>当初はよくわからなかったが、調査をすることで難しいことがわかってきた。今後は、現存する都営バスの維持存続に向けて、利用促進や住民の意識改革を図り、その他交通課題に対応していくため、検討委員会自体は継続することとした。</p>