

市内地域公共交通に関する検討調査

コミュニティタクシー(仮称)の運行方法等について(2)

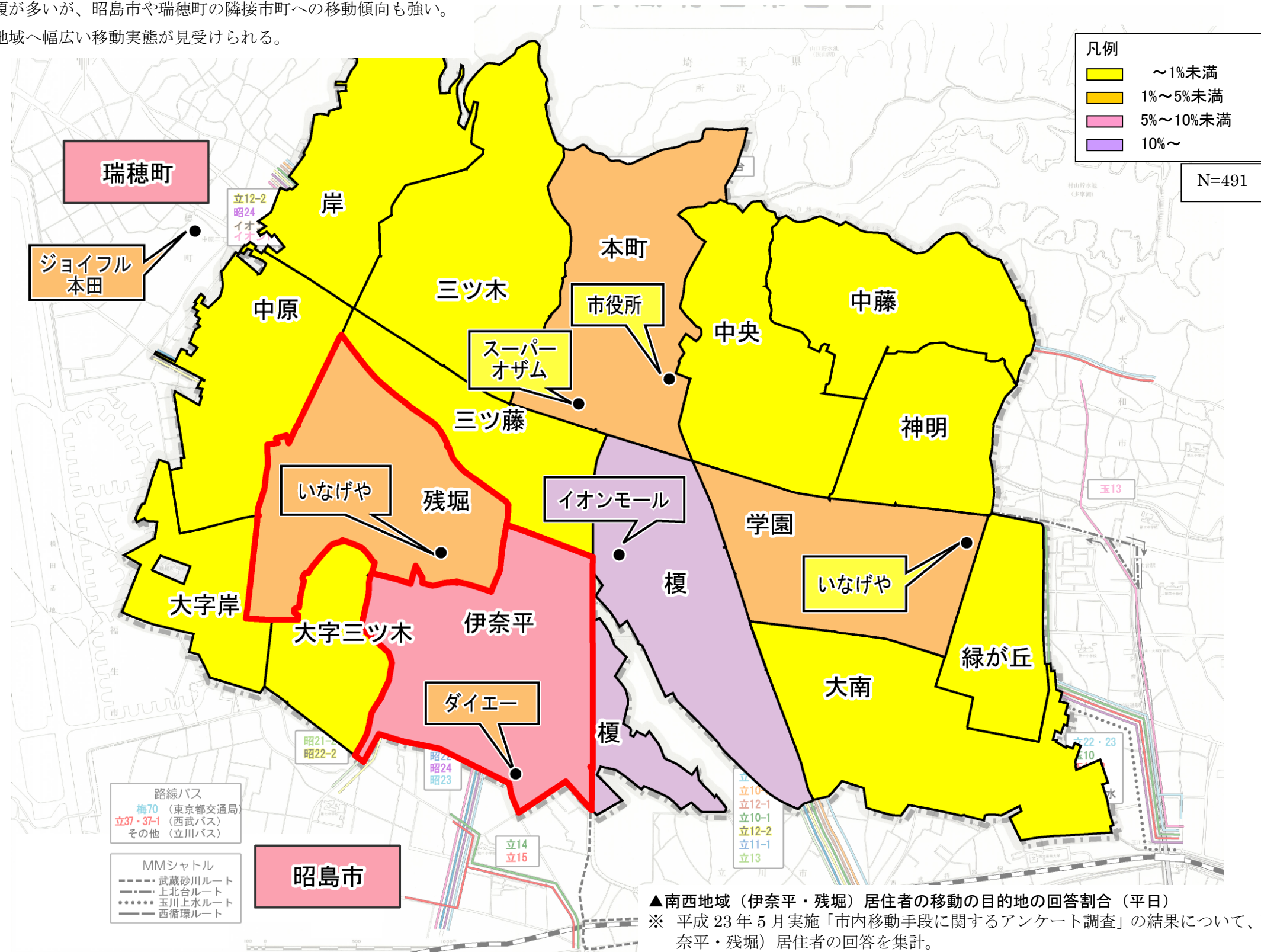
I. 南西地域における望ましい運行形式について

1. 移動実態・ニーズから捉えた望ましい運行形式のあり方

(1) 南西地域の移動実態

①市外（昭島・瑞穂）及び市内の色々な地域へ移動している

- ・イオンモールのある榎が多いが、昭島市や瑞穂町の隣接市町への移動傾向も強い。
- ・一方で市内の色々な地域へ幅広い移動実態が見受けられる。



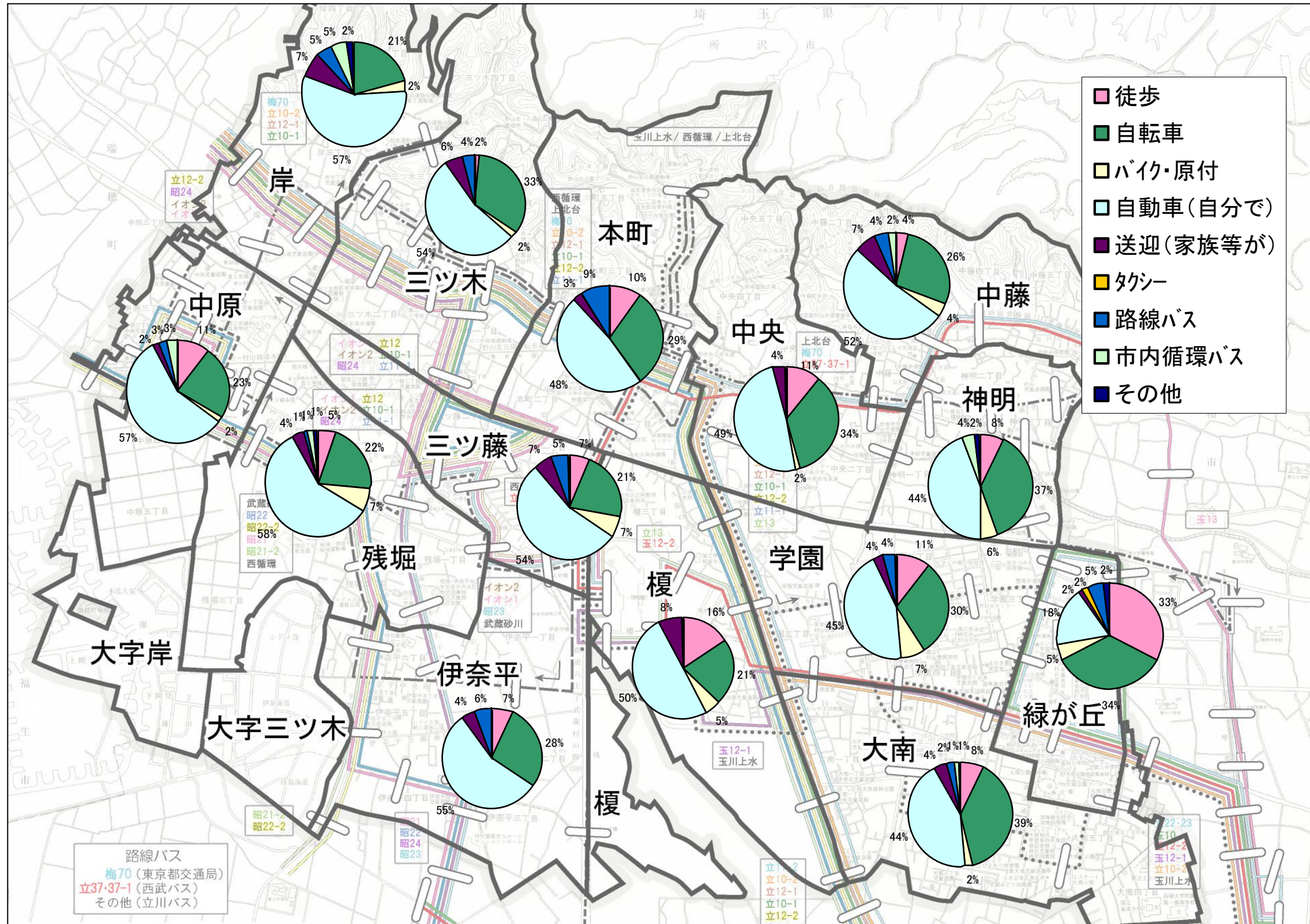
▲南西地域（伊奈平・残堀）居住者の移動の目的地の回答割合（平日）

※ 平成 23 年 5 月実施「市内移動手段に関するアンケート調査」の結果について、南西地域（伊奈平・残堀）居住者の回答を集計。

※ 「最も多く外出した要件」「2 番目に多く外出した要件」「3 番目に多く外出した要件」の全ての目的地を集計している。

②移動手段は、自動車が多くバス利用者は少ない

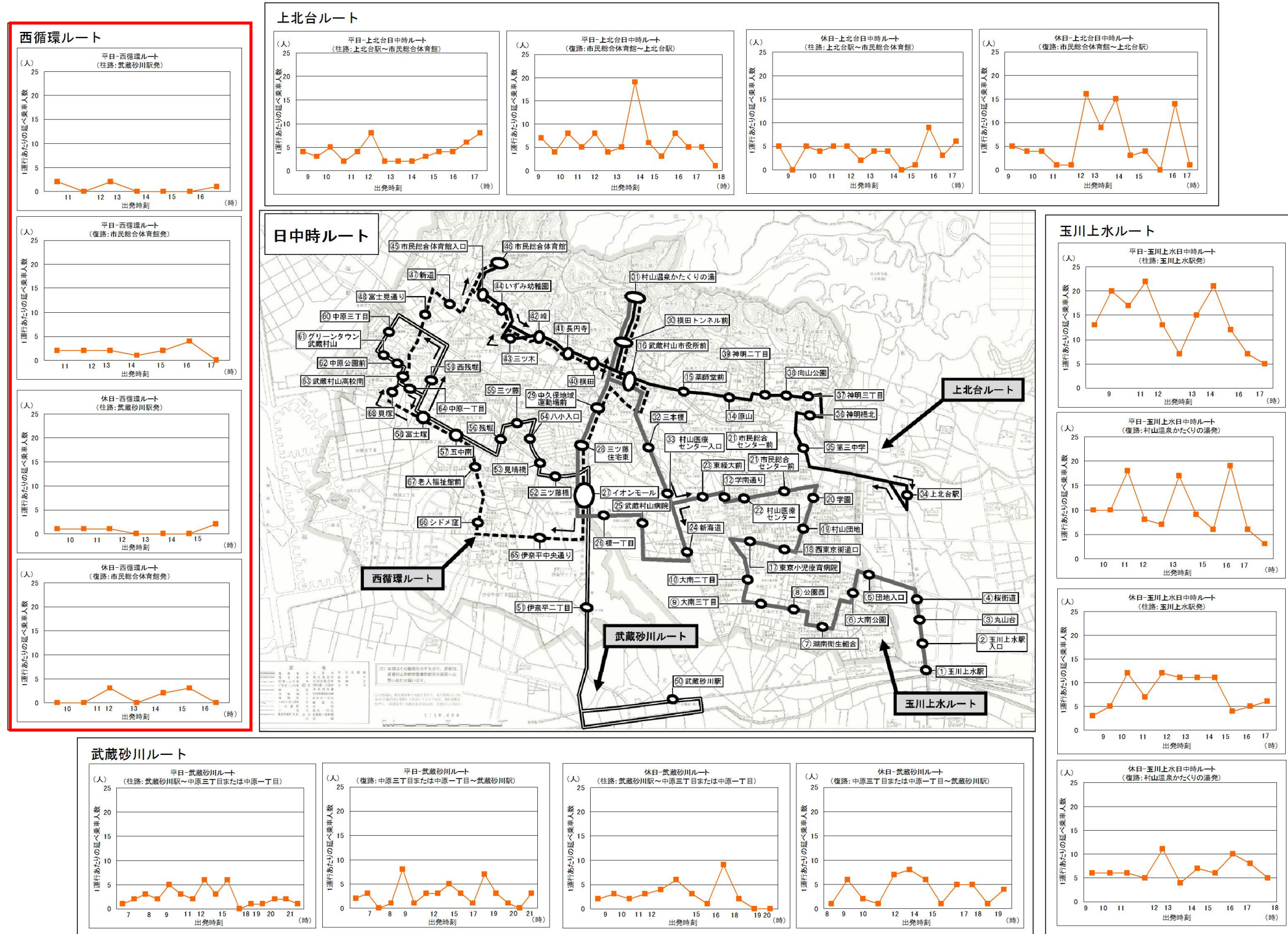
- ・南西地域（伊奈平・残堀）居住者の鉄道を利用しない場合の目的地までの移動手段は、自動車が半数を超え、市内循環バスや路線バスの利用割合が低い。



▲居住地別-鉄道を利用しない場合の目的地までの移動手段(平日)
 ※平成 23 年 5 月実施「市内移動手段に関するアンケート調査」の結果。
 ※「平成 23 年第 2 回地域公共交通会議資料」より。

③市内循環バスの利用者は他地域に比べ極端に少ない

・市内循環バス（西循環ルート）の利用者数は、平成23年4月に実施した調査結果によると、1日あたり平日18人、休日13人となっており、いずれも他地域に比べ利用者が少なくなっている。



▲市内循環バスのルート別、時間帯別の乗車人数の推移

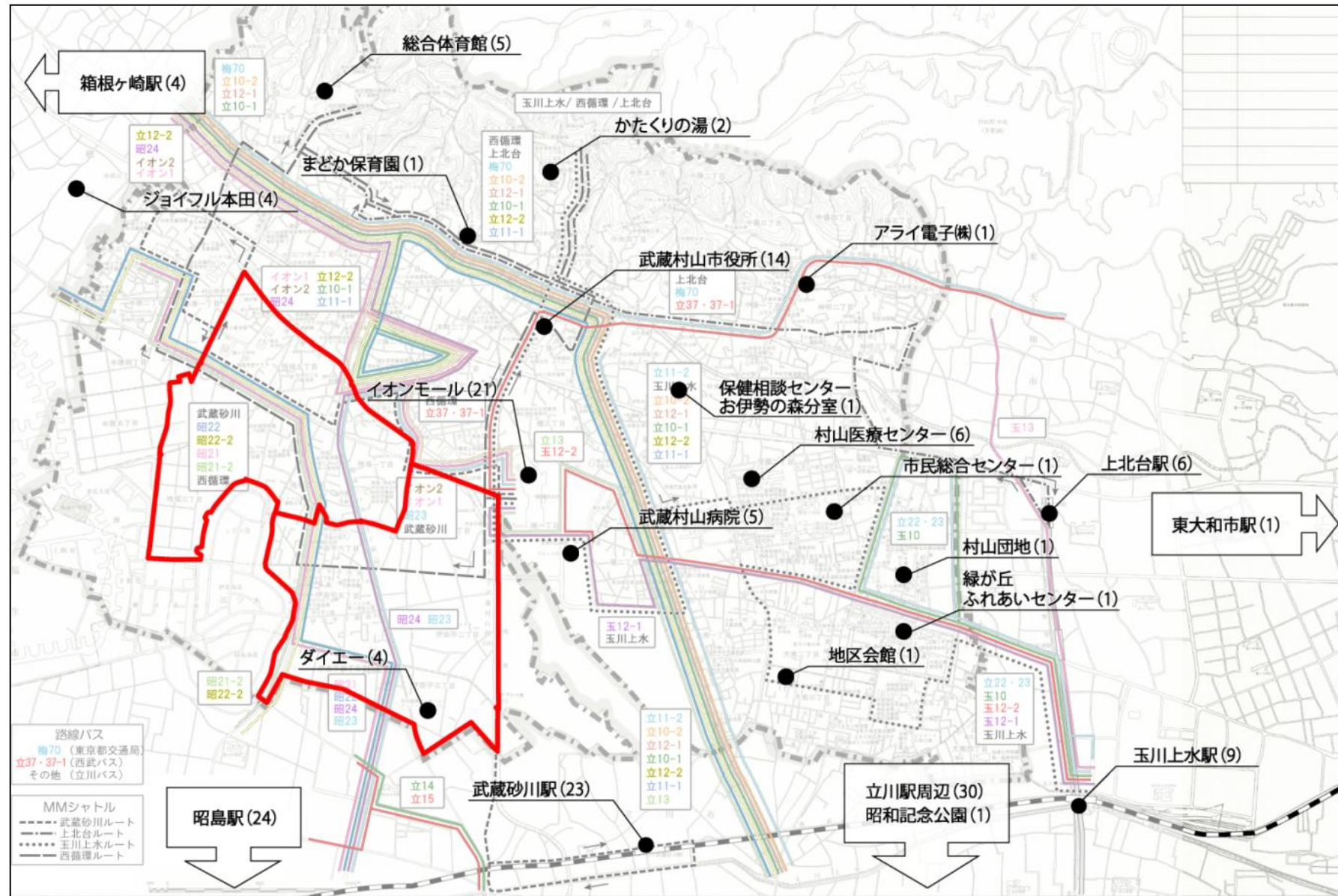
※ 平成23年4月実施「市内循環バス利用者OD移動手段に関するアンケート調査」を集計。

※ 「平成23年第3回地域公共交通会議資料」より。

(2) 南西地域の移動ニーズについて

④バスで行くには不便な場所は、イオンモール及び市役所

- ・南西地域（伊奈平・残堀）居住者のバスで行くのに不便な場所としては、イオンモール（21人）や市役所（14人）が多くあがっている。
- ・また、少数ながら市内の各所があがっている。



▲南西地域（伊奈平・残堀）居住者の移動ニーズ（（ ）内が回答数）

- ※ 平成23年5月実施「市内移動手段に関するアンケート調査」の結果について、南西地域（伊奈平・残堀）居住者の回答を集計。
- ※ 「バスを使用して行きたいが、バスで行くには不便な場所」の回答を集計。

(3) 地域ニーズから捉えたコミュニティタクシー（仮称）の運行方式のあり方

- ・以上のように、南西地域においては、現在、昭島市や瑞穂町など市外への移動ニーズが高く、市内の目的地も広範囲にニーズが広がる傾向がある。
- ・これまでの市内循環バスの利用状況や主な移動手段からみて、交通手段が急激に公共交通へシフトすることは想定しにくく、効率的なサービス提供のためには、利用状況をみながらサービスの形態と供給量を調整していくことが望まれる。
- ・すなわち、南西地域のような移動実態・ニーズを対象としたコミュニティタクシー（仮称）の運行方式としては、需要に応じたサービスを展開しやすい「デマンド型」を基本とすることが望ましいと考えられる。

2. 定時定路線型とデマンド（フレックス）型の比較から捉えた望ましい運行方法のあり方

※ここに整理する各条件は、比較のために設定した想定であり、実際には運行事業者との調整や交通管理者・地元関係者等との協議により決定する。

（1）財政負担想定額の比較

■定時定路線型

			備考
運行条件	運行距離	9 km	①
	走行時間	45 分	②
	余裕時間	15 分	③
	所要時間計	60 分	④=②+③
	運行間隔	60 分	⑤≥④
	発車便数	18 便	⑥
	走行キロ数	47,628 km/年	⑦=①*⑥*294日
支出	車両購入費	198 万円/年	⑧=550万円*2台*0.9/5年
	運行経費単価	300 円/km	⑨
	運行経費	1,627 万円/年	⑩=⑦*⑨+⑧
収入	運賃	170 円	⑪
	乗客数	1.5 人/便	⑫
	運賃収入	135 万円/年	⑬=⑥*⑪*⑫*294日
年間収支差額	-1,492 万円/年	⑭=⑬-⑩	

※道路・安全施設整備費は含まない。
 ※バス停設置費用は見込んでいない。
 ※全て大人利用と想定。

■デマンド（フレックス）方式

			備考
運行条件	車両台数	2 台	定時定路線型に合わせ2台を想定
	発車便数	18 便	①
支出	車両購入費	198 万円/年	550万円*2台*0.9/5年
	燃料費	113 万円/年	業者見積りによる
	車両維持費	180 万円/年	業者見積りによる
	労務費	881 万円/年	業者見積りによる
	一般管理費	25 万円/年	上記金額の2.0%
	運行経費	1,397 万円/年	②
収入	運賃	300 円	③
	乗客数	1.5 人/便	④
	運賃収入	238 万円/年	⑤=①*③*④*294日
年間収支差額	-1,159 万円/年	⑥=⑤-②	

※道路・安全施設整備費は含まない。
 ※バス停設置費用は見込んでいない。
 ※全て大人利用と想定。
 ※年間日数(日曜・祝日・年末年始除く)=294日で計算

《参考》
 デマンド(フレックス)方式を車両1台で運行した場合
 年間収支差額 -730万円/年

（2）システム全体の比較

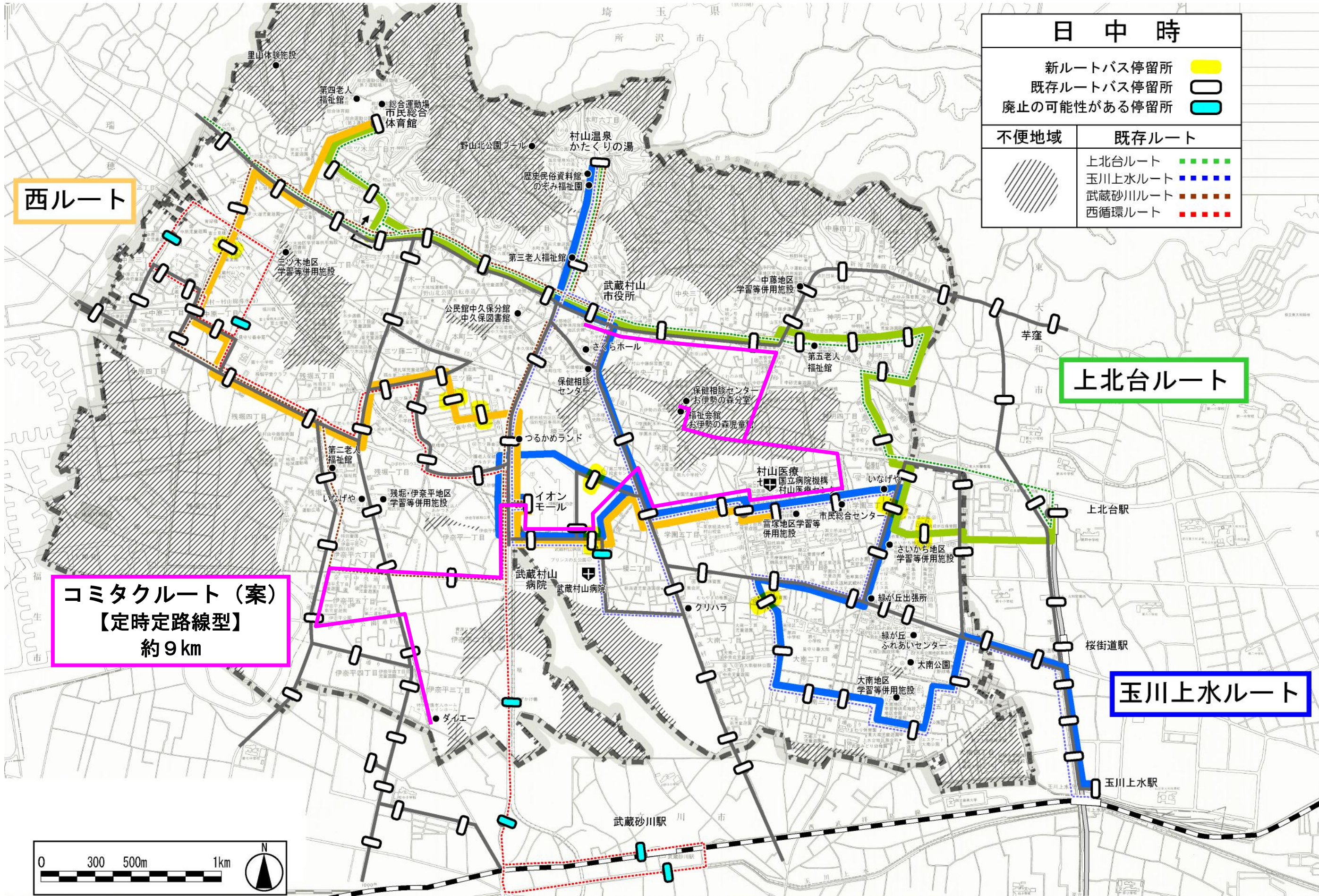
下表のように整理されることから、対象地域では「デマンド（フレックス）」タイプによる運行とする。

	定時定路線	デマンド（フレックス）
需要	●まとまった需要が必要	○分散した需要でも可 ※現在の南西地域の市内循環バスの利用は少ない
予約に対する抵抗感	○予約不要 ⇒予約無しの方が気軽に利用できる	●予約必要
運行委託先（※）	○一般乗合旅客自動車運送業許可事業者	○一般乗合旅客自動車運送業許可事業者
配車管理	○不要	△必要 ⇒デマンドの場合、オペレーター人件費等が必要になる
財政負担	●負担大 ⇒①参照	○負担小 ⇒(1)参照。利用者の動向を踏まえた効率的な運行が可能である。
評価	△ ・まとまった需要が見込みにくい中では定時定路線にする必要性に乏しい。	○ ・これまでの市内循環バスの利用状況を踏まえると多くの需要は見込みにくい。 ・予約は必要であるが、利用者が慣れることにより、煩雑さは軽減される。(既に導入済の自治体へのヒアリングによる。)

※一般乗合旅客自動車運送業の許可を有しない一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、道路運送法第4条に規定する一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けることを想定。

（3）運行方式の比較から捉えた望ましい運行方式のあり方

- ・以上のように、財政負担額を含めたシステム全体の比較から、南西地域においては定時定路線型よりもデマンド（フレックス）型を導入することが望ましいと考えられる。
- ・ただし、今後、需要が多くなるなど想定が変わる場合は適切に運行方法を見直す必要がある。
- ・このため、デマンド（フレックス）方式による実証実験運行の結果を見ながら、想定以上の利用実績があった場合は、より効率的な運行方法に見直すことも検討する。



日中時	
新ルートバス停留所	
既存ルートバス停留所	
廃止の可能性がある停留所	
不便地域	既存ルート
	上北台ルート
	玉川上水ルート
	武蔵砂川ルート
	西循環ルート

西ルート

上北台ルート

コミタクルート (案)
【定時定路線型】
約9 km

玉川上水ルート



II. コミュニティタクシー(仮称)の実証実験運行計画

(1) 検討方法について

- ・南西地域におけるコミュニティタクシー(仮称)について、運送事業者(タクシー事業者以外の運送事業者含む)に対して、必要経費なども視野に入れながら運行が可能となる条件を調整した。
- ・その結果、下記の運行システム(案)により、実証実験を行うことを提案する。
- ・なお、具体的な事項については、改めて運行候補事業者を募り調整を図るため、変更があり得る。

(2) 運行システム(案)

① 運行主体・運行事業者

- ・運営主体は武蔵村山市とし、運行事業者に委託する
 - 運営主体は市とする。
 - 運行時間借上方式により、事業者には運行を委託する。(市内及び近隣市のタクシー事業者に照会したが、タクシーメーター精算方式での運行は困難)
 - 一般乗合旅客自動車運送業の許可を有しない一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者の場合、道路運送法第4条に規定する一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けることとする

② 運行区域及び乗降場所(次ページ参照)

- ・南西地域内は、乗降ポイントでの乗降とする
 - ・南西地域外は、市内の主要な公共公益施設及び主要乗換ポイント(※)とし、駅には接続しない
 - ※交通プラザ(イオンモール)、武蔵村山病院、村山医療センター、市民総合センター、保健相談センターお伊勢の森分室、武蔵村山市役所の6か所
- 【理由】**
- 南西地域から市内の主要施設(公共公益施設、医療・福祉施設等)に直接アクセスしにくいことを解消することを想定しているため。
 - 主要乗換ポイント(交通プラザや市役所)で、市内循環バス等に乗り換えれば市内の各方面へのアクセスが可能であるため。
 - 市内では、いずれかの鉄軌道駅へのアクセスは確保されているため。
 - ※南西地域では路線バスにより昭島駅へのアクセスが可能となっている。

③ 運行時間帯

- ・平日及び土曜日(月曜日～土曜日)の8～17時とする(年末年始除く)
 - ※主要な公共公益施設等のうちの多くが日曜日は稼働していないことなどを踏まえ、経費を抑える観点から、実証実験段階では、日曜・祝日の運行は行わない。

④ 運行便数

- ・原則として1時間に1本とし、利用者の予約に応じ運行する。

⑤ 車両

- ・事業者が所有・準備する小型(セダン型)又は中型(ワゴン型)車両1台とする(当初は1台での運行とするが、利用者数の動向により、増車も検討する。)
- ・運行車両は決められた場所に待機し、予約の状況に応じて出発する。

⑥ 利用者の要件

- ・市南西地域に住所を有し、予め利用登録を済ませた者とする。

⑦ 利用者の支払(負担)額

- ・1回の利用につき300円
 - 市内循環バスのワンコイン試行前の西循環ルート(イオンモール～イオンモール:270円)を参考に設定(他の自治体においても300円以上の運賃設定が多い。)
 - 市内循環バスよりも利便性が高いため、市内循環バスの運賃(170円)とは差別化を図る
- ・ただし、身体障害者手帳、障害者手帳、療育手帳を所持している方、要介護認定を受けている方及びその介助者は半額とする。小学生は半額、小学生未満は無料とする。

【運行区域及び乗降場所】

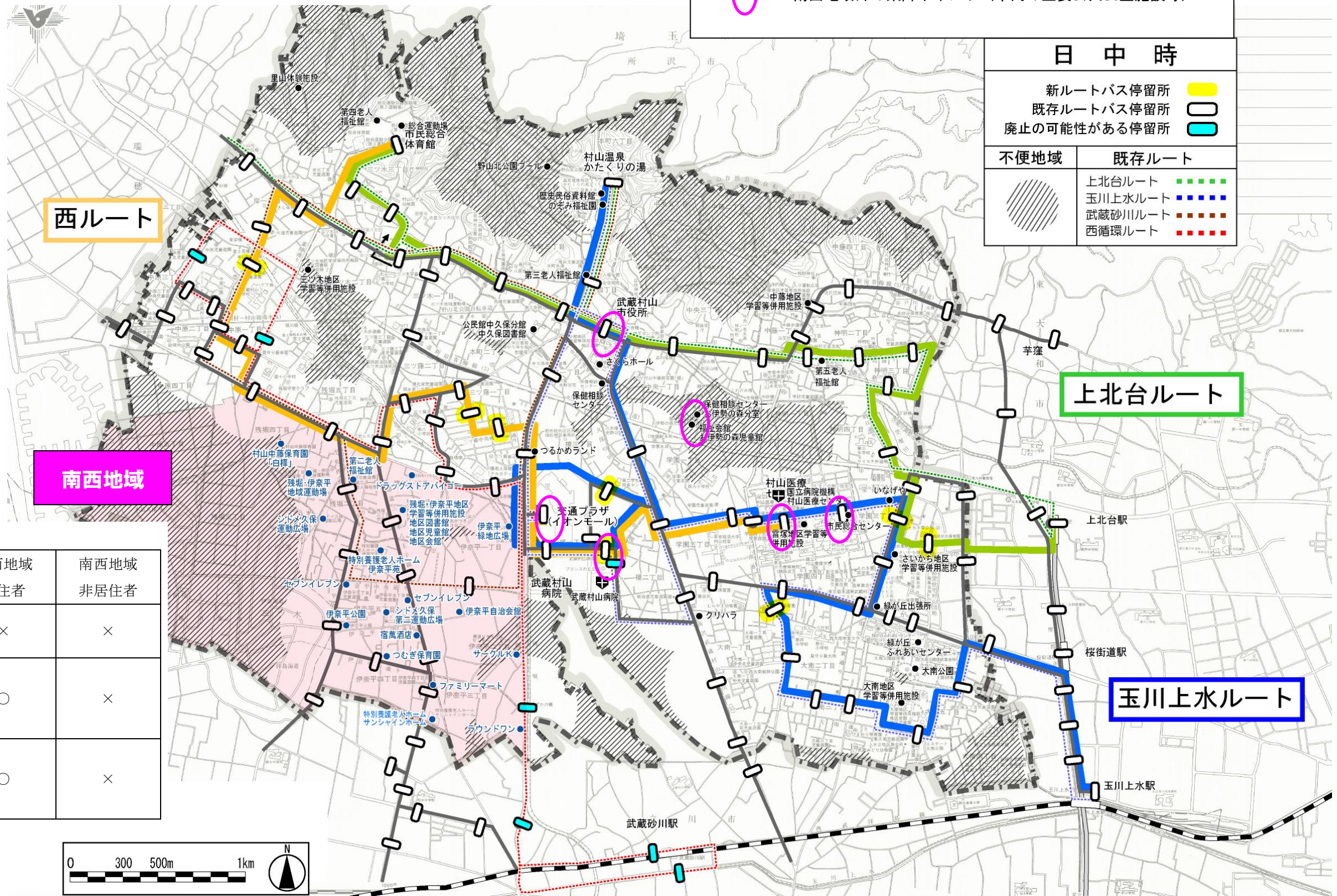
乗降可能なエリアと主な乗降ポイント

- 南西地域
- 南西地域内の乗降ポイント
- 南西地域外の乗降ポイント（市内の主要公共公益施設等）

日中時

- 新ルートバス停留所
- 既存ルートバス停留所
- 廃止の可能性がある停留所

不便地域	既存ルート
（斜線表示）	上北台ルート
	玉川上水ルート
	武蔵砂川ルート
	西循環ルート



<利用可能なパターン>

利用パターン	対象	南西地域 居住者	南西地域 非居住者
(乗)南西地域 ⇒(降)南西地域		×	×
(乗)南西地域 ⇒(降)南西地域外の主 要公共公益施設等		○	×
(乗)南西地域外の主要公 共公益施設等 ⇒(降)南西地域		○	×



※南西地域内の乗降ポイントは、多くの人が集散する施設として抽出したもので、決定したものではありません。

⑧システム概要（まとめ）

【コミュニティタクシー（仮称）の概要】

運行方式	デマンド（フレックス）方式	
運営主体	武蔵村山市	
運行事業者	一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けた（又は受ける見込みの）運行事業者	
契約方式	業務委託方式	
車両	運行事業者の所有・準備する小型又は中型車両 1台	
運行エリア	南西地域と市内主要公共施設等の間	
運行曜日	月曜日～土曜日（年末年始除く）	
運行時間帯	8:00～17:00	
ダイヤ	発車時間	ダイヤ設定（60分間隔）
	到着時間	便によって変動（45分以内）
運賃	300円均一	
利用対象者	南西地域居住者の利用登録者限定	
予約期限	起点を発車する60分前まで。始発便は前日17時まで。	
オペレーター	機器・スタッフとも運行事業者にて対応	
起終点	武蔵村山市役所、交通プラザ、事業者の営業所等に待機し、予約の状況に応じて出発する	
中間停留所	南西地域内	決められた乗降ポイント
	南西地域外	市内の主要な公共公益施設等
利用の流れ（想定）	利用登録 ⇒電話による乗車予約 ⇒予約時間までに乗降ポイントに集合 ⇒乗車 ⇒目的地の公共公益施設等で降車（運賃支払い）	

【コミュニティタクシーのイメージ】

