

市内循環バス及び乗合タクシーの 課題整理及び改善の方向性

<目次>

1. 地域公共交通に関する現状.....	1
1.1 市内循環バスに関して	1
1.1.1 財政負担の状況.....	1
1.1.2 市内循環バスの各ルートの利用状況	5
1.2 乗合タクシーの利用状況	17
1.2.1 登録者・利用者の状況	17
1.2.2 利用及び出庫の状況	20
1.2.3 乗合の状況	23
2. 地域公共交通に関する課題及び方向性	28
2.1.1 市内循環バスに関する課題及び方向性	28
2.1.2 乗合タクシーに関する課題及び方向性	29

1. 地域公共交通に関する現状

1.1 市内循環バスに関して

1.1.1 財政負担の状況

(1) 他市との財政負担比較

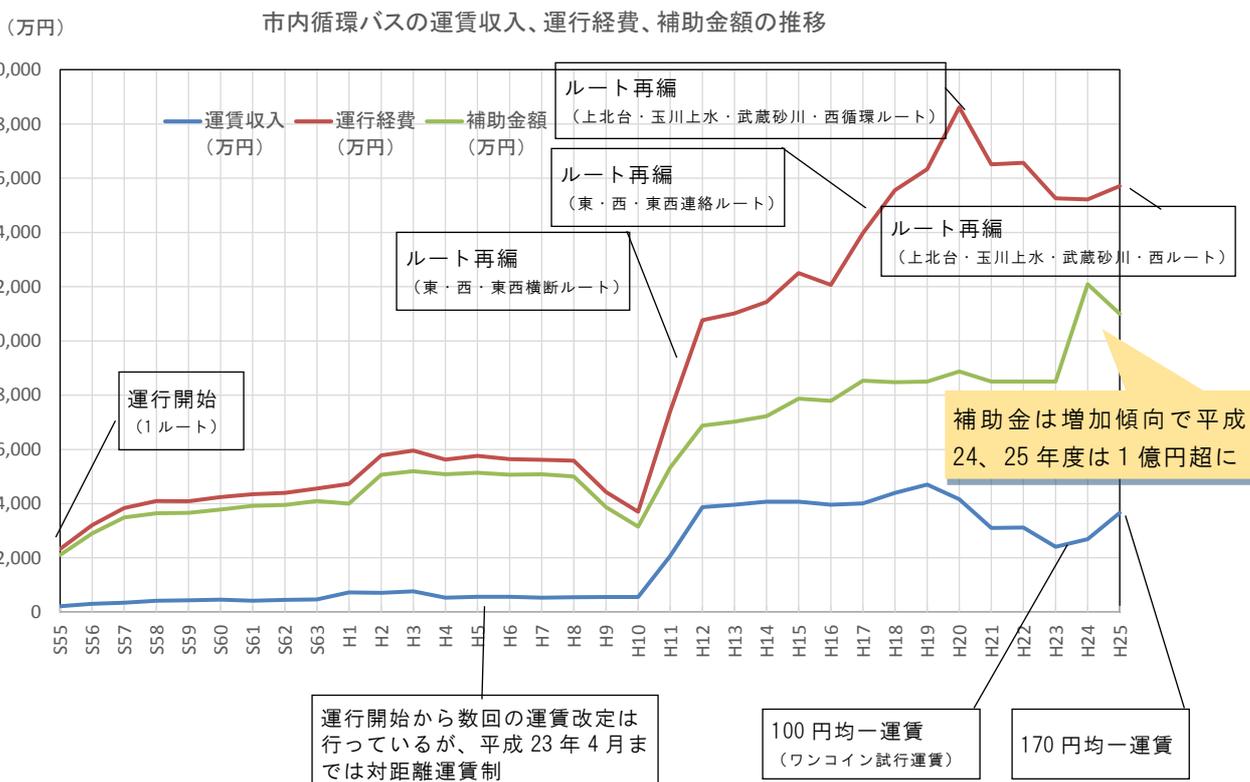
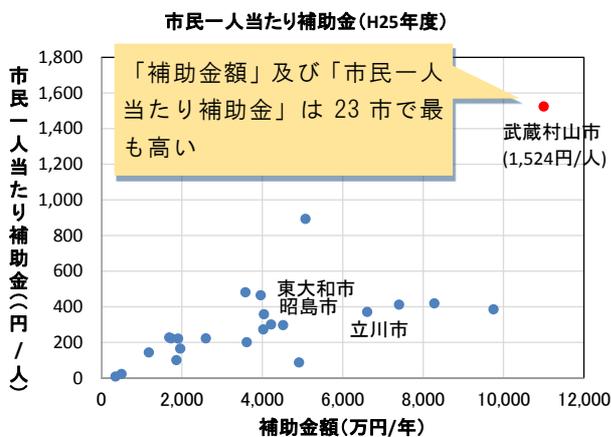
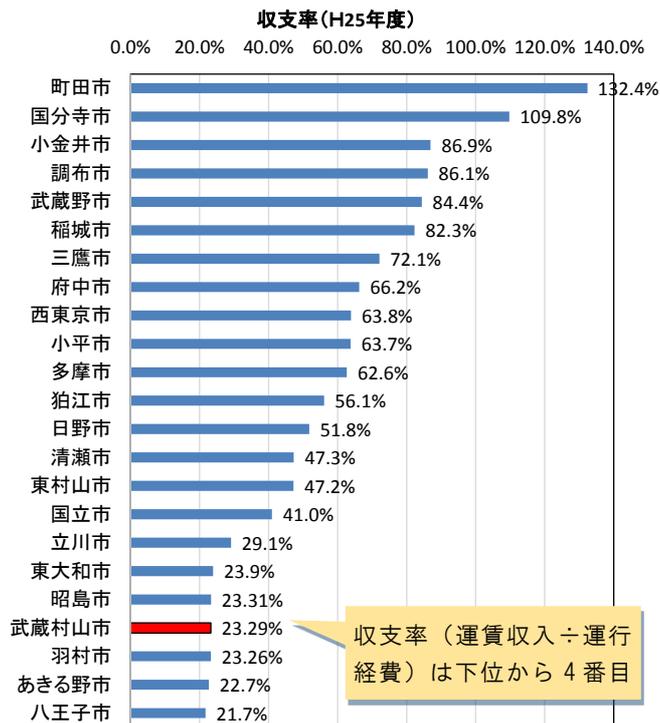
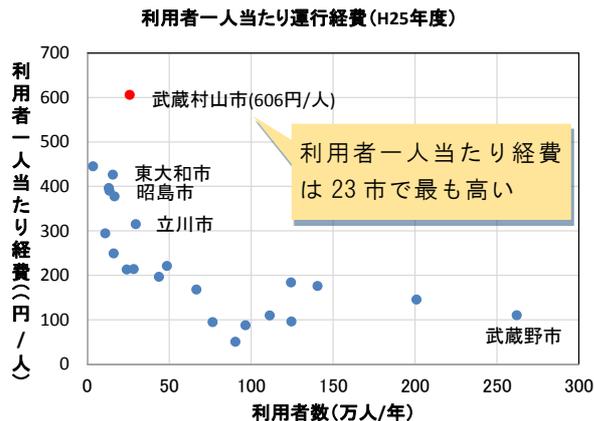
多摩地域では全 26 市のうち、23 市でコミュニティバスが導入運行されている。

本市においては、昭和 55 年から市内循環バスの運行を行っているが、鉄軌道駅がないこともあり、日常の通勤・通学から買い物や通院等の足を確保する上で市内循環バスが果たしてきた役割は大きい。

一方で、他市に比べて運行経費を補填するための補助金額が極めて大きく、また増加傾向にあり、市の財政負担を勘案すると持続性に課題がある。

▼多摩地域 23 市のコミュニティバスの収支状況（平成 25 年度実績）

	人口 (H26.1.1)	運行経費	運賃等収入	補助金額	利用者数	収支率
八王子市	563,482	62,765,475	13,650,779	49,114,696	166,193	21.7%
立川市	178,194	93,143,317	27,103,175	66,040,142	295,318	29.1%
武蔵野市	140,527	289,133,518	243,940,804	42,163,483	2,621,023	84.4%
三鷹市	180,194	120,102,517	86,587,422	36,117,649	1,245,893	72.1%
府中市	253,288	292,291,837	193,616,298	97,479,000	2,009,186	66.2%
昭島市	112,905	52,765,411	12,300,125	40,400,000	135,112	23.3%
調布市	223,691	45,766,914	39,408,433	5,000,000	903,656	86.1%
町田市	426,222	72,569,976	96,079,002	3,460,010	763,932	132.4%
小金井市	117,001	122,496,673	106,465,941	25,938,502	1,112,831	86.9%
小平市	186,339	51,268,750	32,674,718	18,594,032	240,244	63.7%
日野市	179,571	247,227,544	128,027,011	74,000,000	1,404,510	51.8%
東村山市	152,088	85,877,951	40,548,667	45,129,804	436,756	47.2%
国分寺市	118,697	84,786,279	93,063,080	19,567,151	965,473	109.8%
国立市	74,385	60,600,800	24,839,263	35,761,537	282,626	41.0%
狛江市	77,923	40,189,618	22,538,128	17,312,000	160,967	56.1%
東大和市	85,297	52,023,844	12,437,853	39,585,991	131,263	23.9%
清瀬市	74,216	31,967,768	15,118,810	16,848,958	108,494	47.3%
武蔵村山市	72,169	157,140,545	36,596,811	110,000,000	259,373	23.3%
多摩市	147,681	112,013,664	70,160,028	40,250,000	666,125	62.6%
稲城市	86,169	107,447,000	88,421,000	19,026,000	485,730	82.3%
羽村市	56,837	66,112,000	15,376,000	50,736,000	154,956	23.3%
あきる野市	81,912	15,207,000	3,449,000	11,758,000	34,139	22.7%
西東京市	197,546	228,823,124	146,087,048	82,736,076	1,242,244	63.8%



(2) 乗合タクシー導入による財政負担の変化

平成 25 年度から以下のような運行再編が実施され、市南西地域においては、乗合タクシーの実証実験運行を開始した。

- 平成 25 年度からの主な変更内容
- ・ 100 円均一（ワンコイン試行運賃）から 170 円均一運賃へ運賃改定を実施
 - ・ 西循環ルートを廃止し、乗合タクシーの実証実験運行を開始
 - ・ 武蔵砂川ルートは通勤時のみとし、日中時は西ルートを運行

平成 25 年度のルート再編に伴って、運賃収入、運行経費、輸送人員、収支率の変化は下表に示すとおりである。

▼ルート再編前後の運賃収入、運行経費、輸送人員の変化

			運賃収入 (千円)	経費総額 (千円)	輸送人員 (人)	収支率
市内循環バス	上北台	H25	16,833	65,953	119,297	25.5%
		H24	11,254	61,058	108,711	18.4%
	玉川上水	H25	15,214	51,656	107,829	29.5%
		H24	11,192	46,433	108,112	24.1%
	武蔵砂川	H25	2,502	15,882	17,732	15.8%
		H24	4,036	34,090	38,984	11.8%
	西	H25	2,048	23,650	14,515	8.7%
	西循環	H24	503	10,608	4,860	4.7%
	全ルート計	H25	36,597	157,141	259,373	23.3%
		H24	26,850	152,189	260,667	17.6%
H25-H24			9,747	4,952	-1,294	—
むらタク	残堀・伊奈平	H25	364	6,891	2,190	5.3%
合計	H25-H24		10,111	11,843	896	—

- 平成 25 年度のルート再編に伴う財政負担等の変化
- ・ 市内循環バス及び乗合タクシーを合わせると運賃収入、運行経費ともに 1 千万円程度増加（経費の方が約 170 万円多い）
 - ・ 市内循環バス及び乗合タクシーを合わせると利用者は約 900 人増加
 - ・ 市内循環バスの武蔵砂川ルート及び西ルートの収支率は、依然低い

(3) まとめ

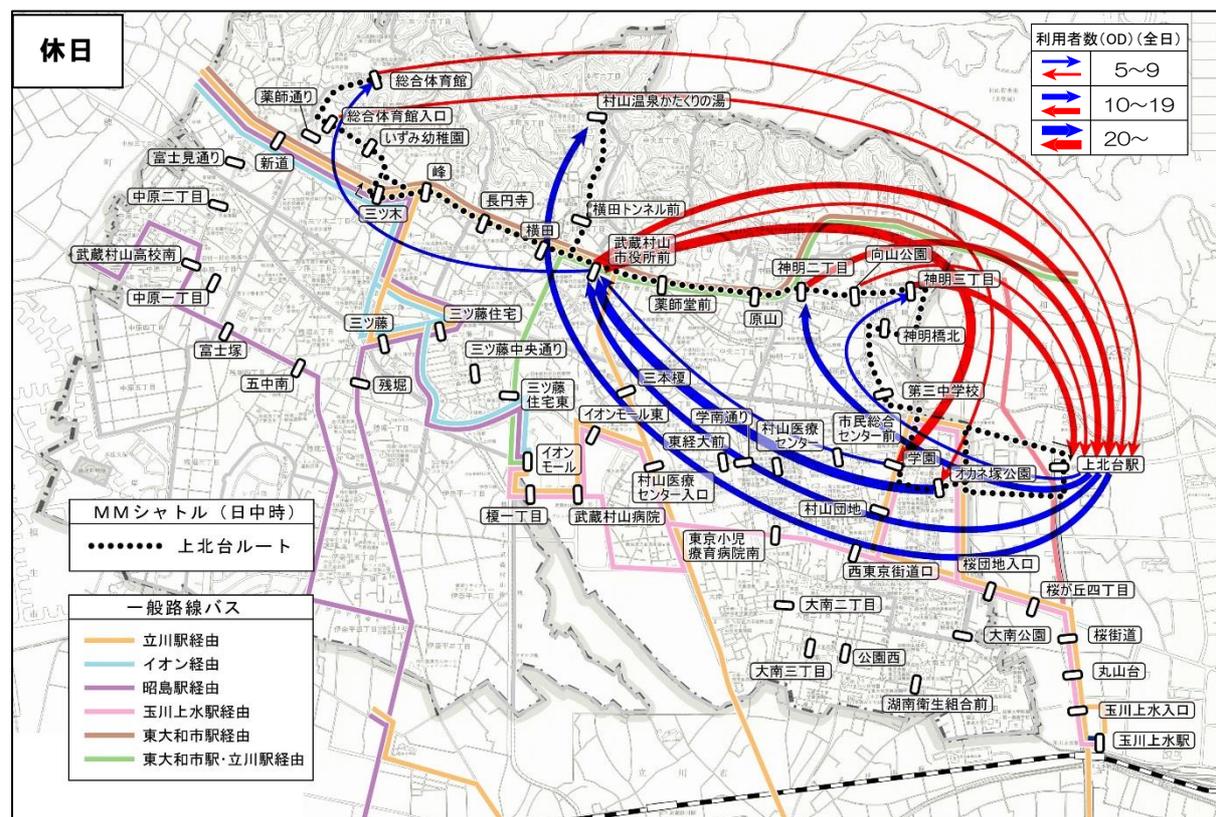
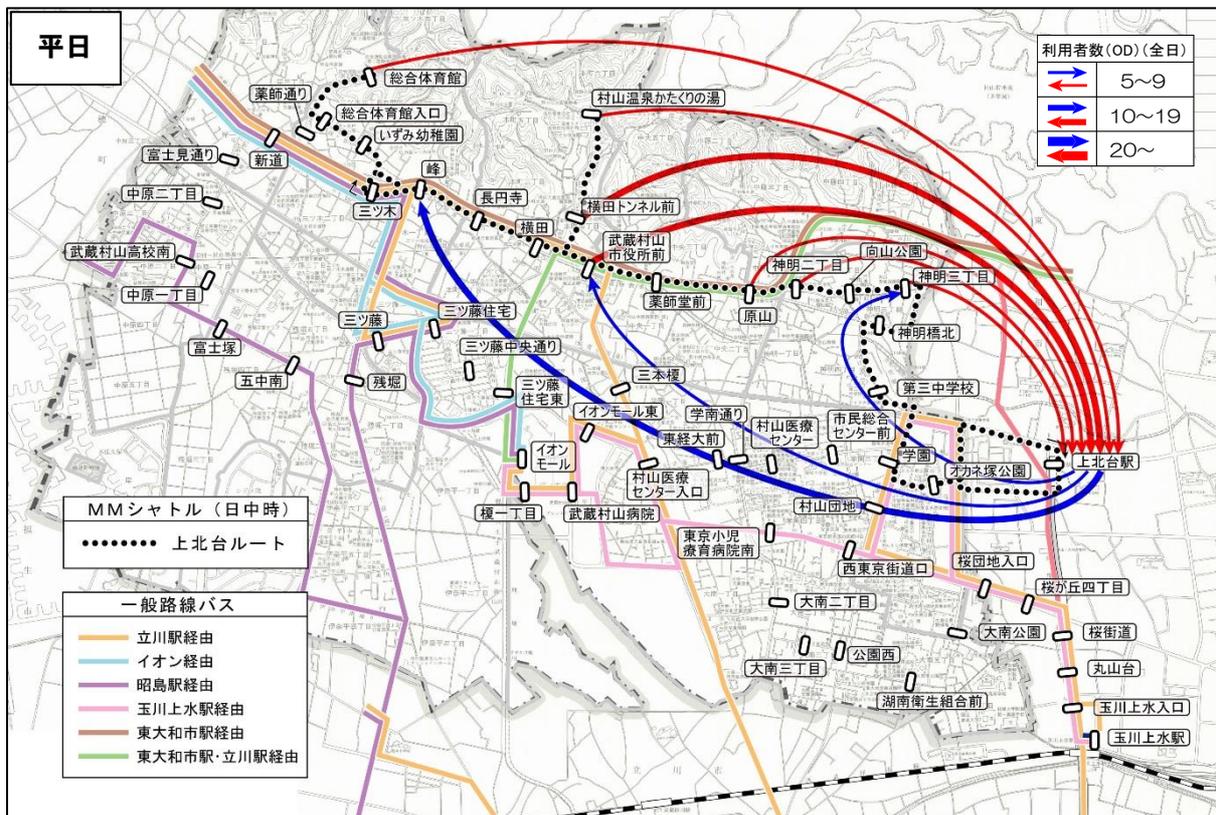
- 市内循環バスに対する財政負担は年々大きくなっており、多摩地域でも運行補助金額は最も高く、収支率は下位から4番目である。
- 「利用者一人当たり経費」、「市民一人当たり補助金」はともに多摩地域で最も高い。
- H25年のルート再編と乗合タクシーの実証実験運行実施に伴い、運賃収入、運行経費ともに増加しているが、運行経費の増の方が若干大きい。
- 再編後の西ルート及び武蔵砂川ルートの収支率は依然として低い。

1.1.2 市内循環バスの各ルートの利用状況

(1) 日中時

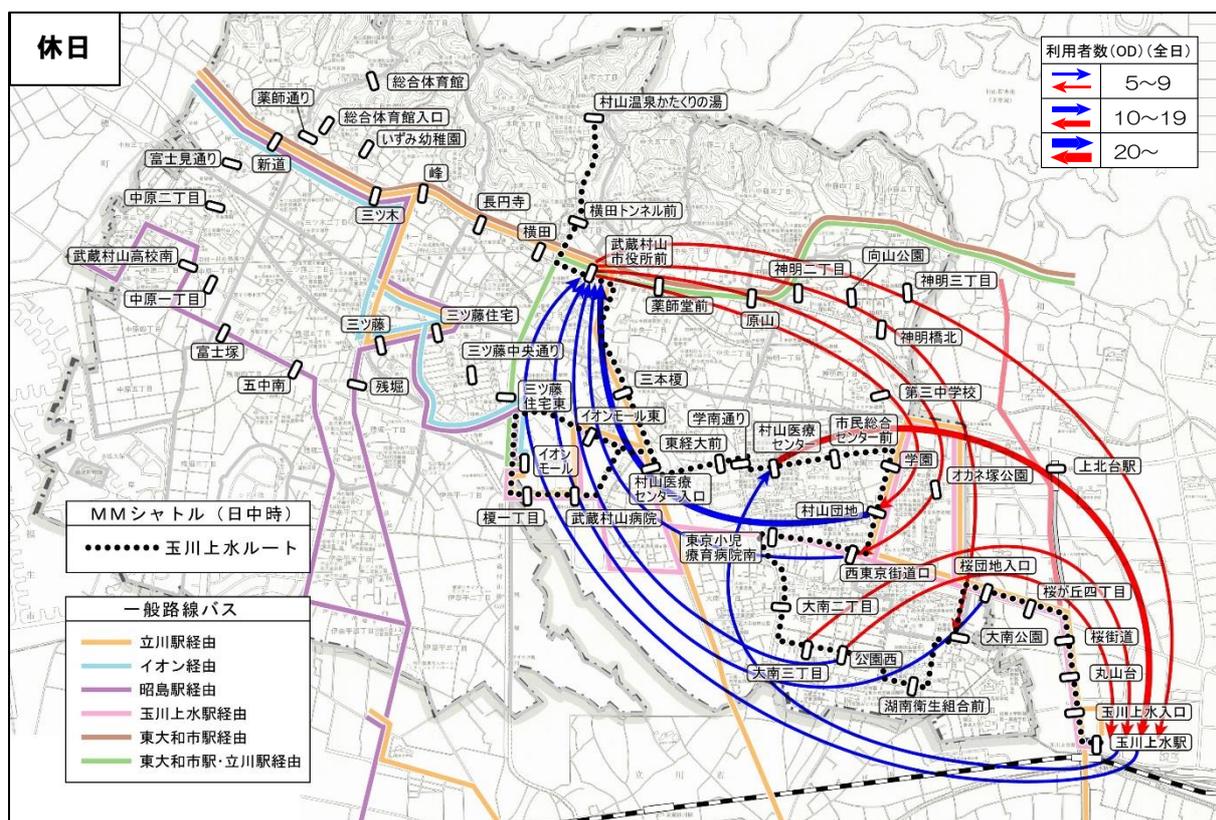
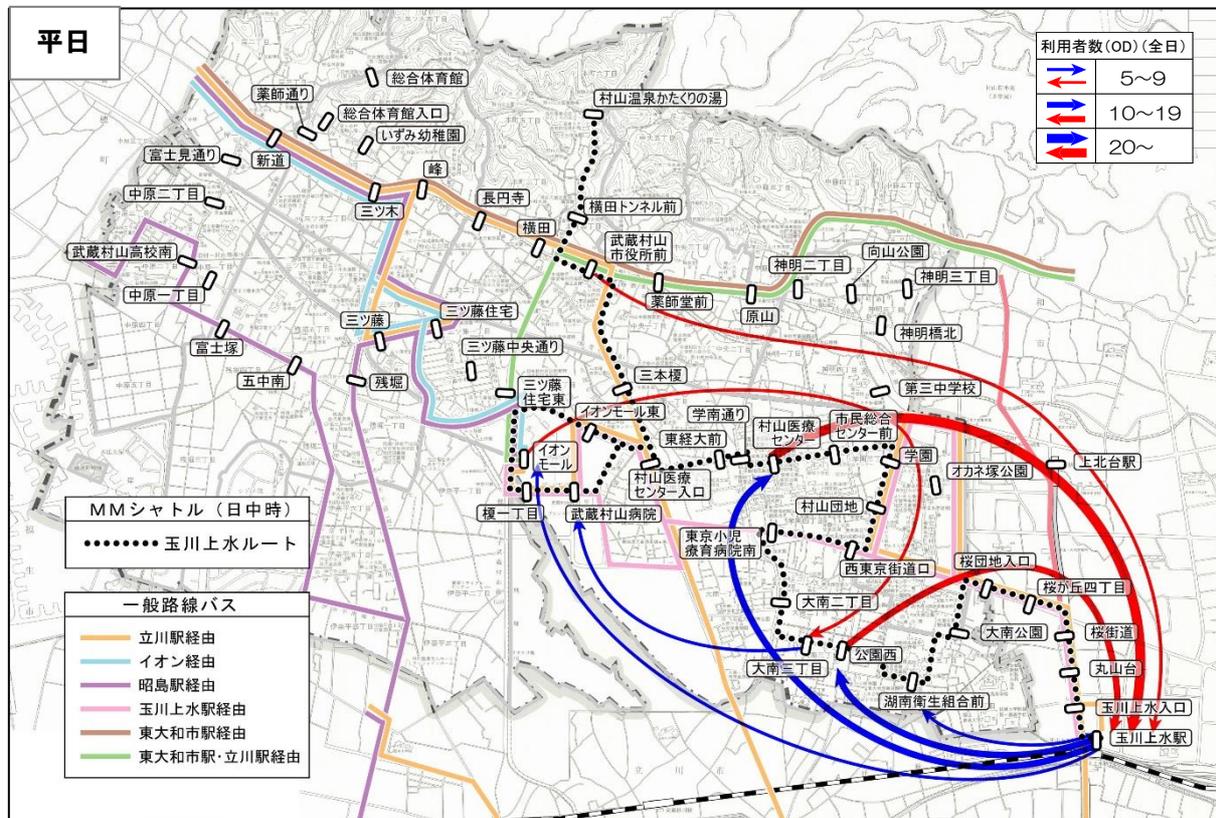
① 上北台ルート

- ・利用は多く、上北台駅が起終点となる利用が大半。
- ・路線バスとの競合は見られない。



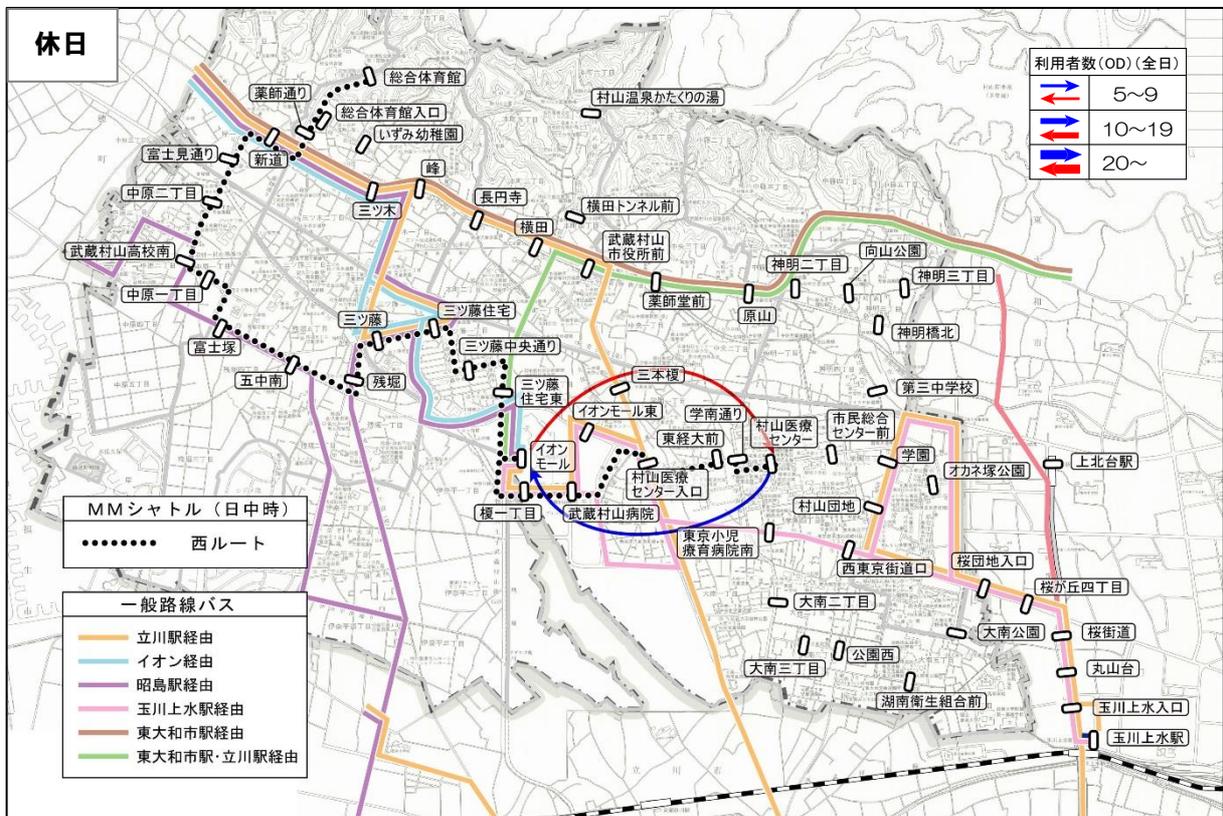
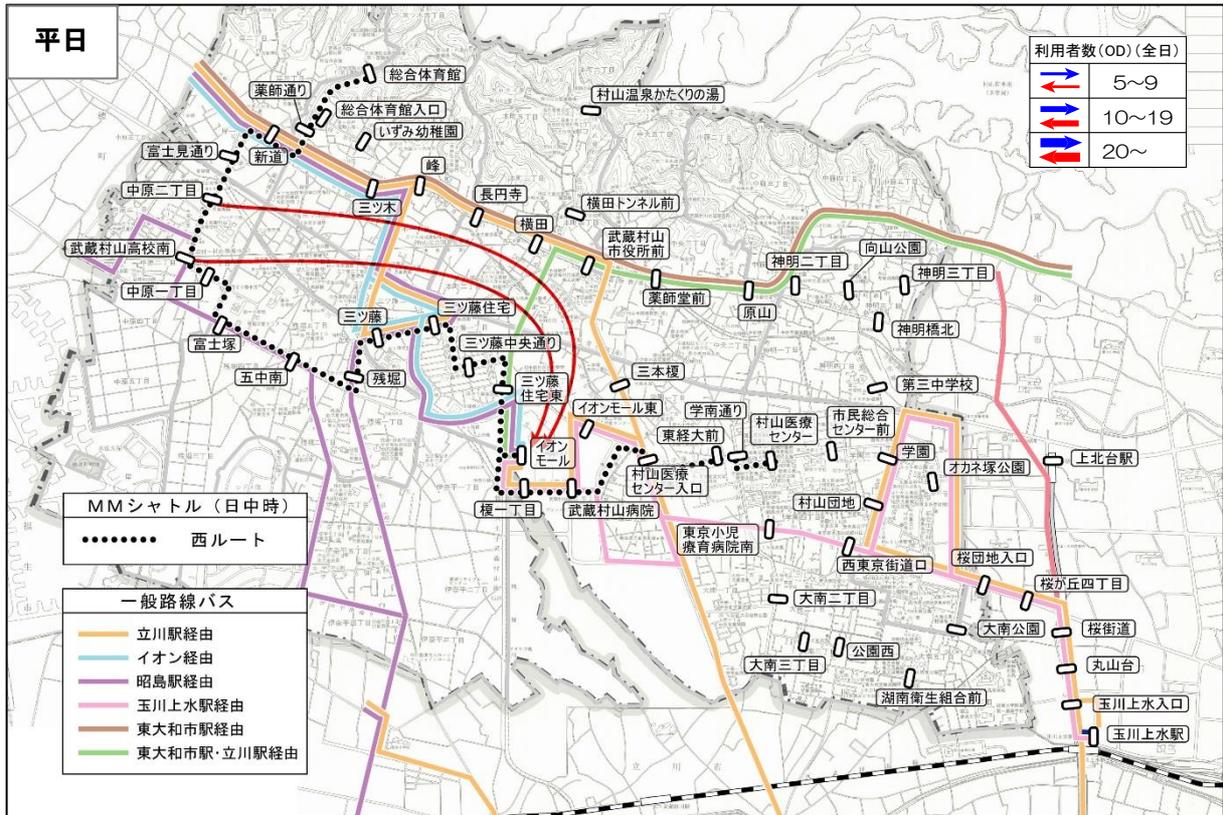
② 玉川上水ルート

- ・利用は多く、玉川上水駅、村山医療センター、イオンモール、公園西が起終点となる利用が大半。
- ・路線バスとの競合は、ほとんど見られない。



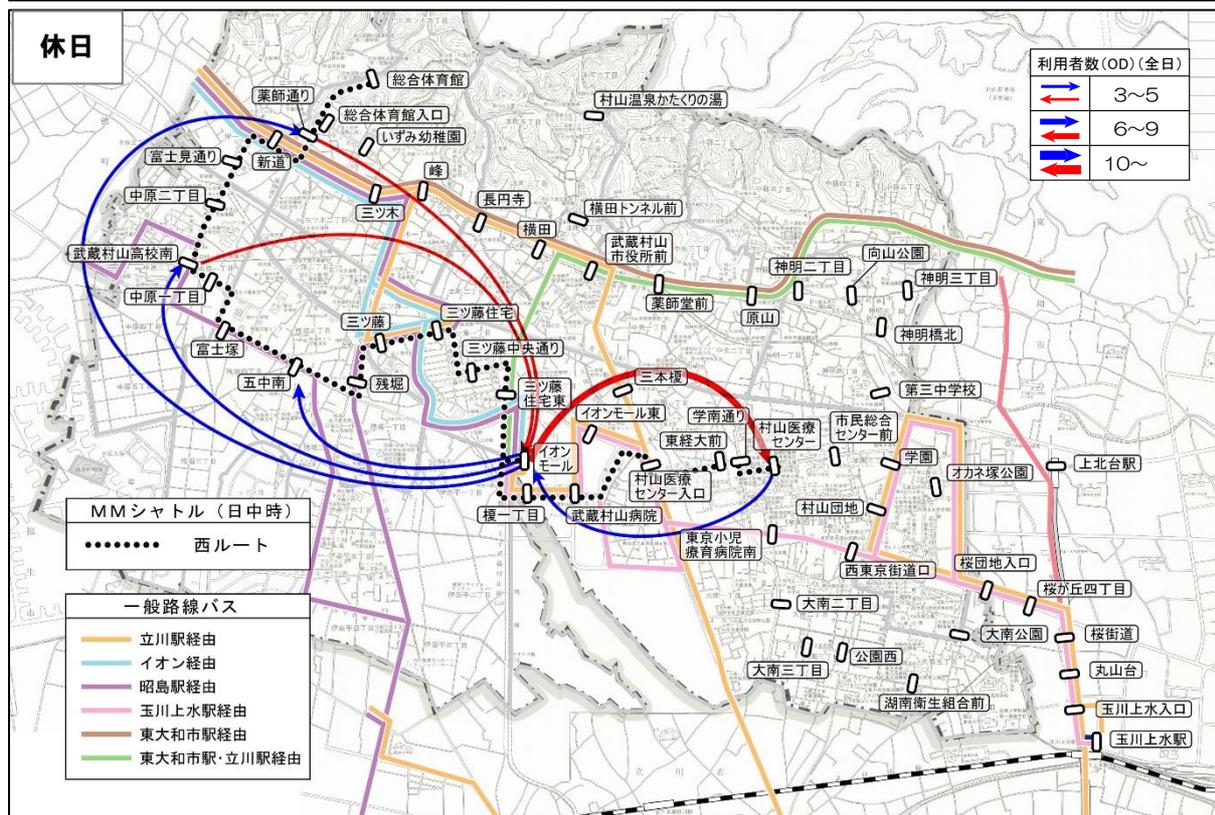
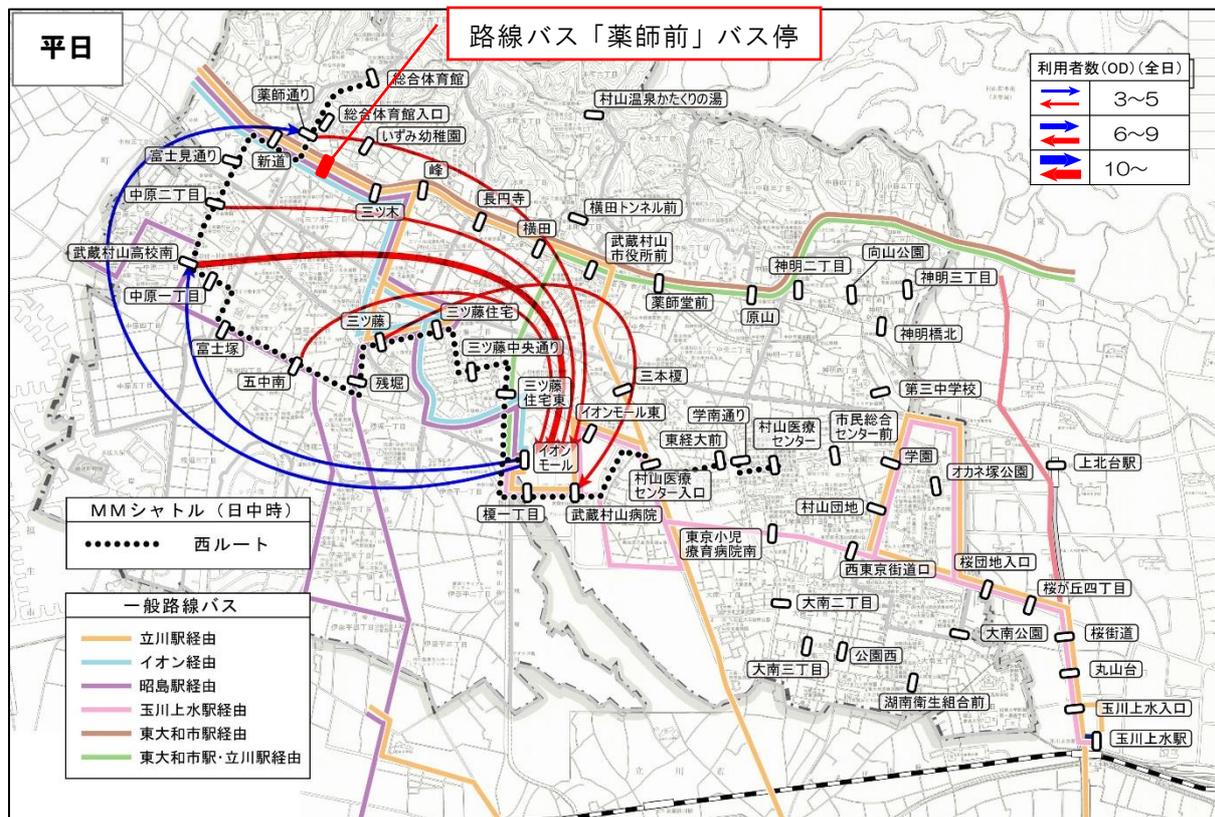
③ 西ルート

・利用は他の2ルートに比べて非常に少ない。



※西ルートは利用者数が少ないため、区分を細分化したものを示す。

- ・薬師通り⇔イオンモールは、路線バスの「薬師前」バス停と近い位置にあるため、競合していると考えられる。
- ・比較的利用の多い武蔵村山高校南⇔イオンモールや中原二丁目⇔イオンモールは、乗合タクシー利用可能圏域と近い。
- ・休日は、イオンモール⇔村山医療センターの利用が多いが、玉川上水ルートと競合している。

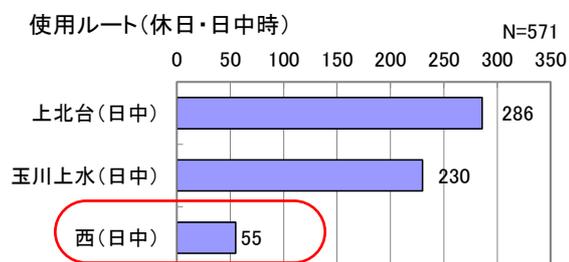


【日中時まとめ】

- 上北台ルート、玉川上水ルートは概ね平日、休日ともに利用されている。
- 一方、西ルートは、上北台ルート・玉川上水ルートと比較して、平日・休日ともに利用が極めて少なく、玉川上水ルートとも競合している箇所がある。

利用が少なく、玉川上水ルートとも一部競合している「西ルートの見直し」が必要

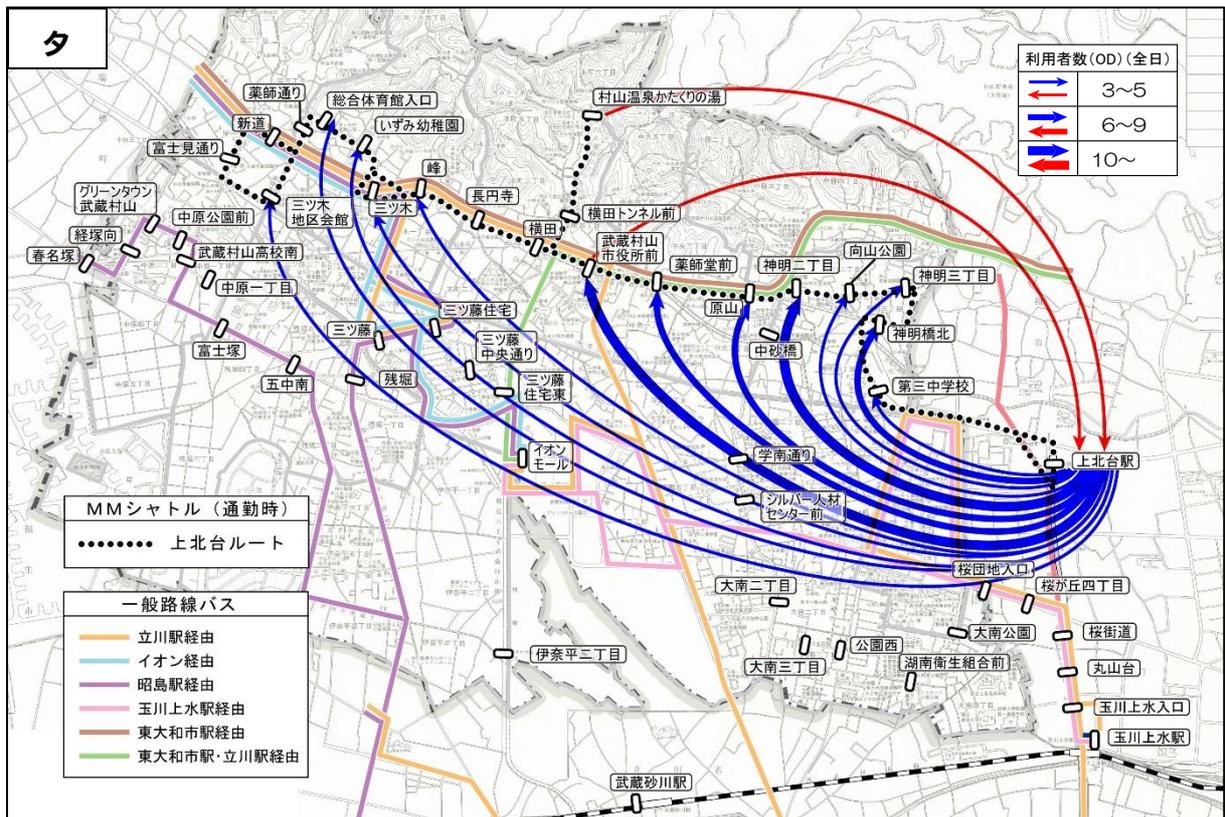
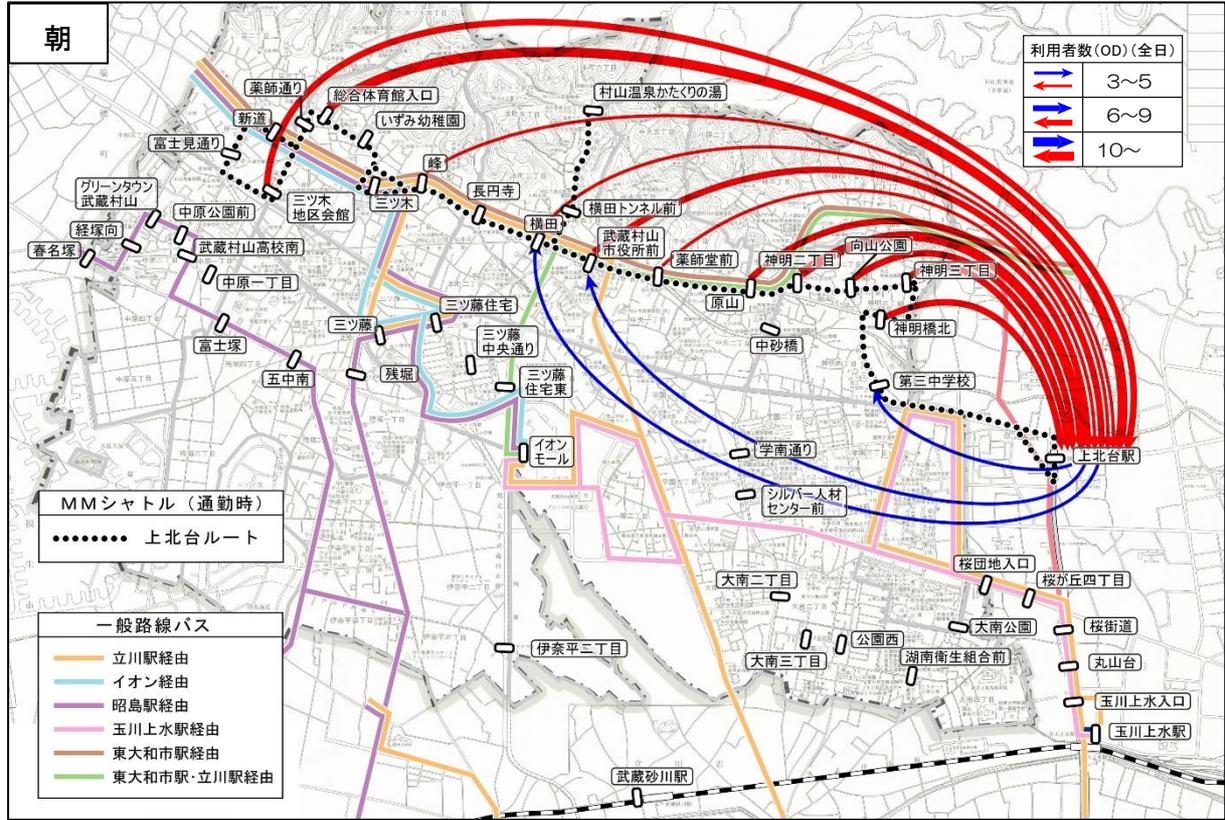
▼平休日別・日中時の利用者数



(2) 通勤時

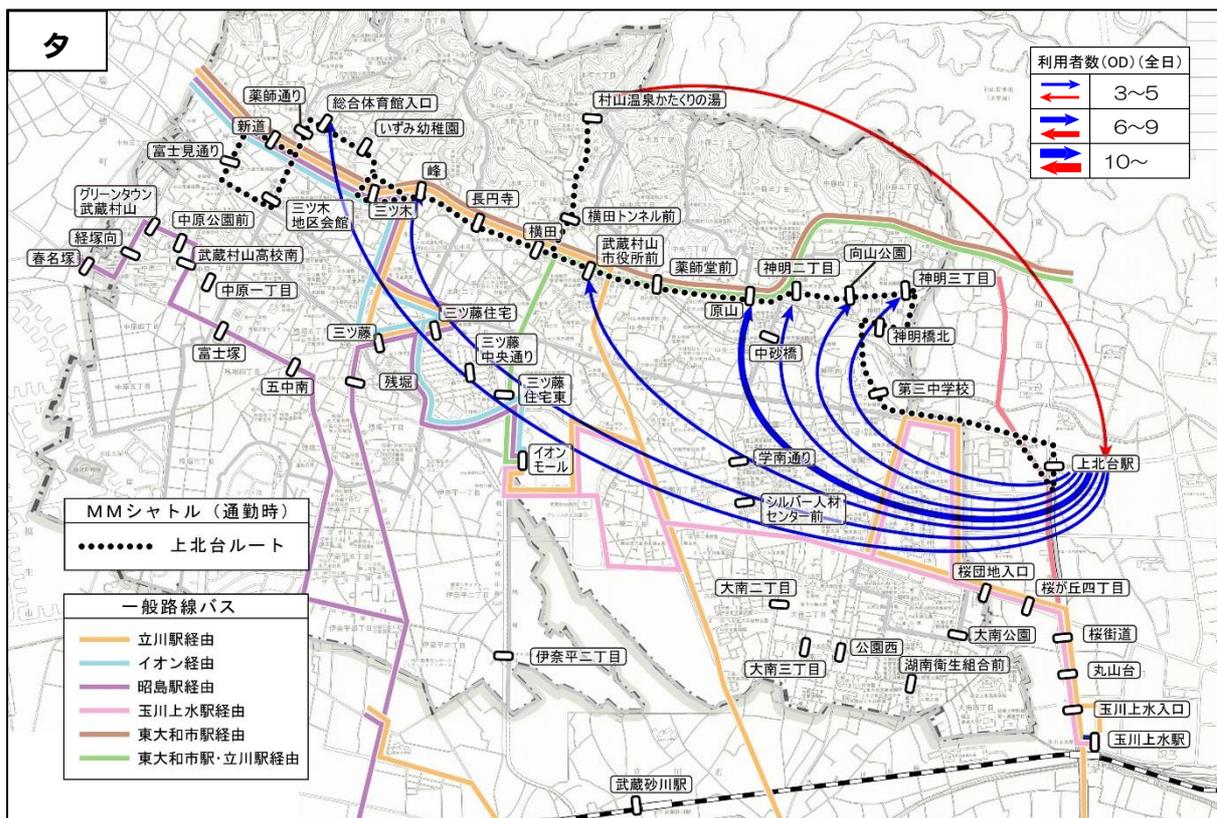
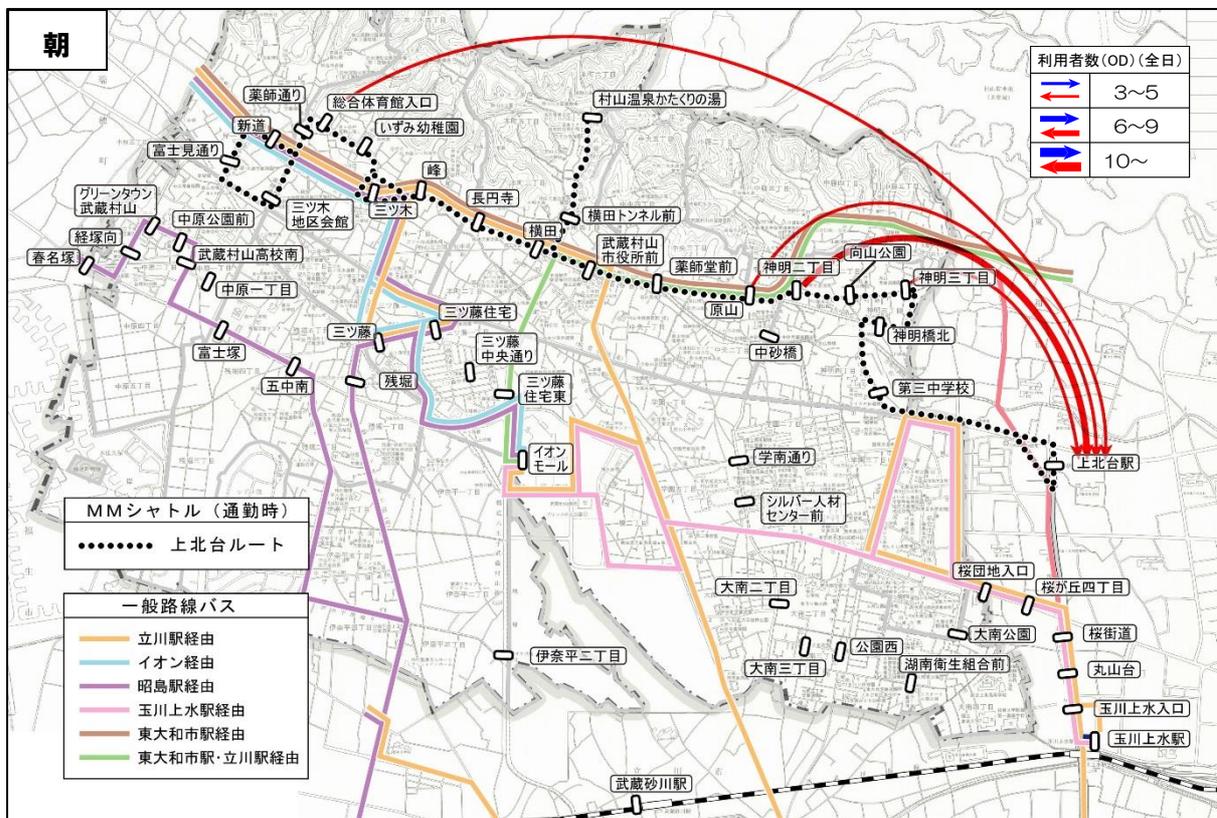
① 上北台ルート（平日）

- ・利用が多く、朝は上北台駅降車、夕は上北台駅乗車の利用がほとんどである。
- ・路線バスとの競合は見られない。



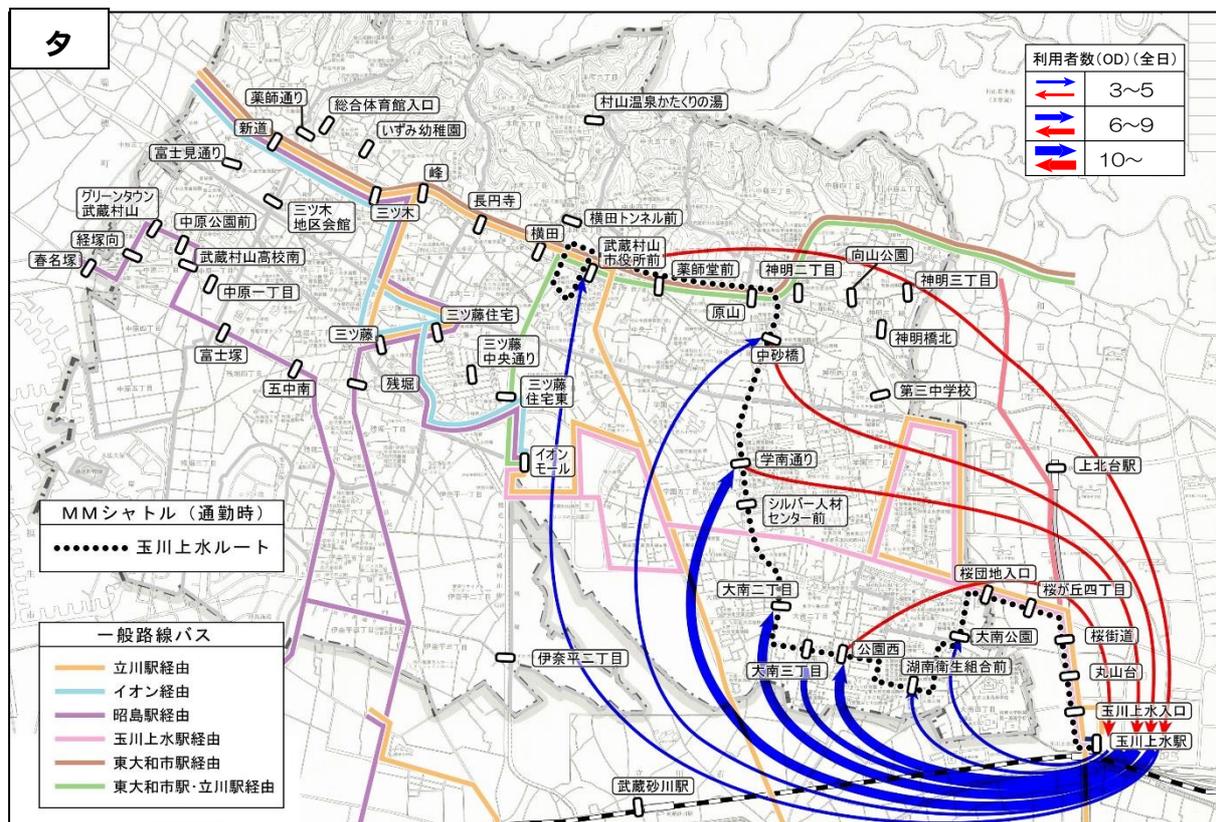
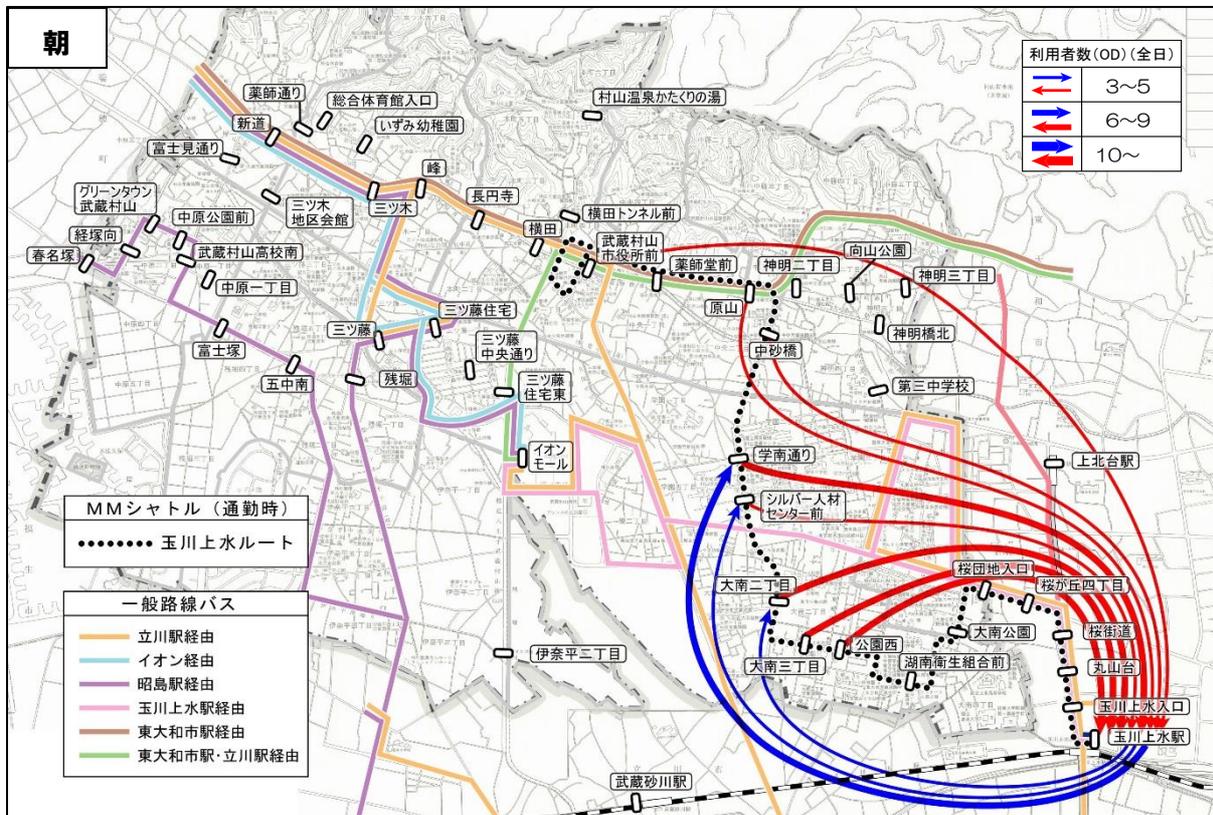
② 上北台ルート（休日）

- ・ 平日より利用者数は減るものの、朝は上北台駅降車、夕は上北台駅乗車の利用がほとんどである。
- ・ 路線バスとの競合は見られない。



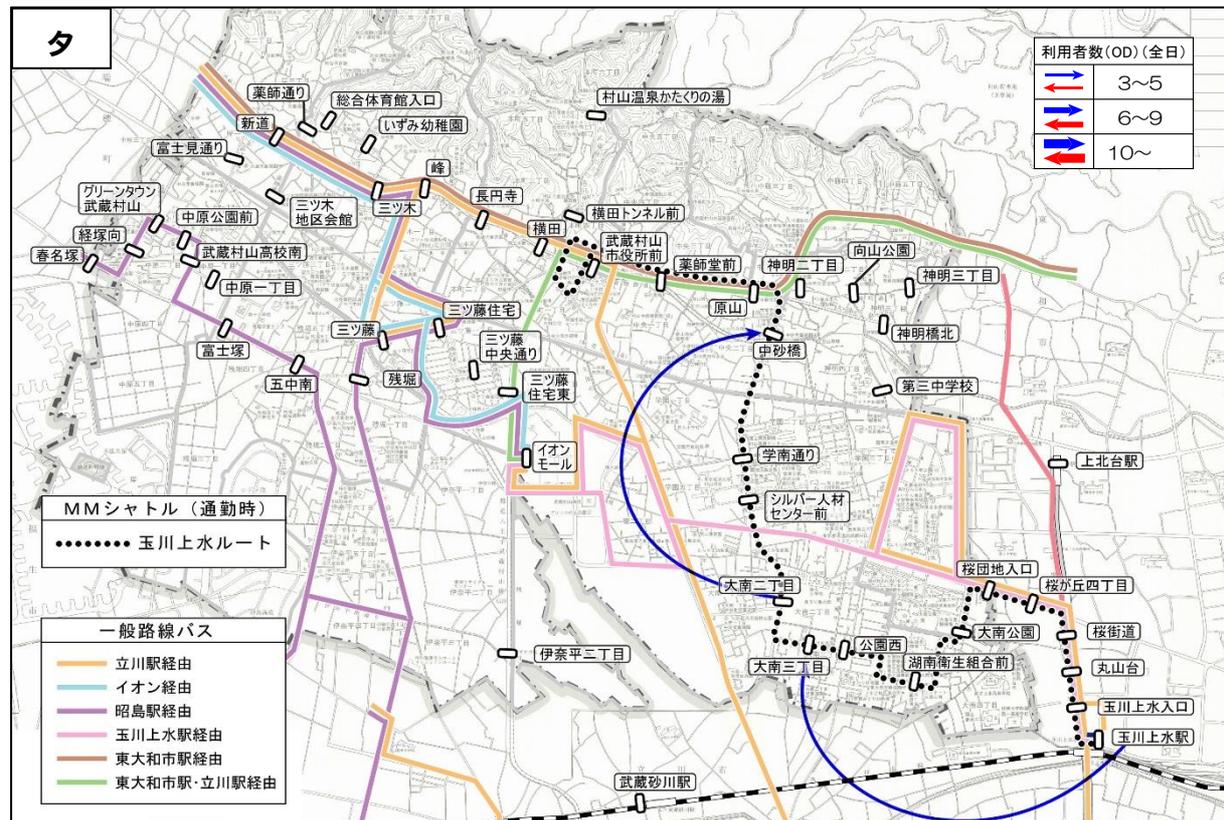
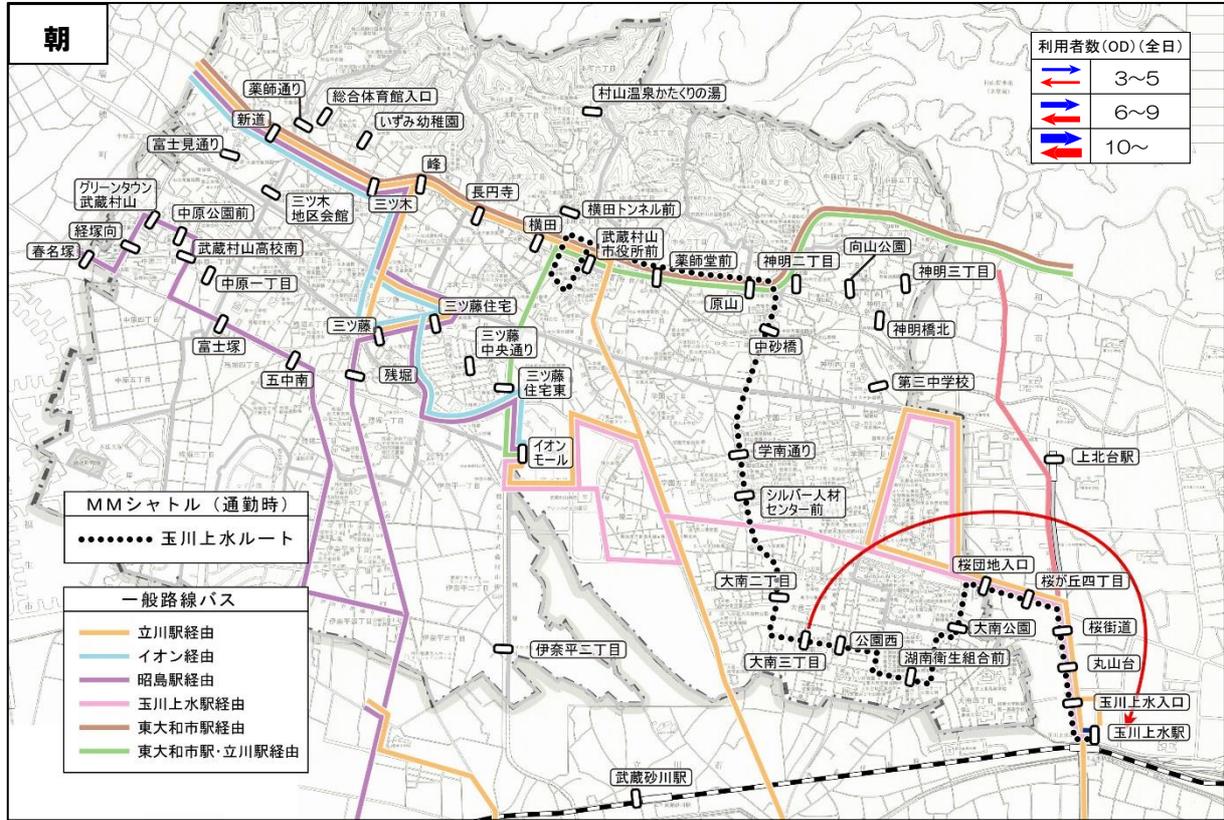
③ 玉川上水ルート（平日）

- ・朝は玉川上水駅降車、夕は玉川上水駅乗車の利用が多いが、上北台ルートに比べると逆利用（朝駅乗車、夕駅降車）も比較的に見られる。
- ・路線バスとの競合は見られない。



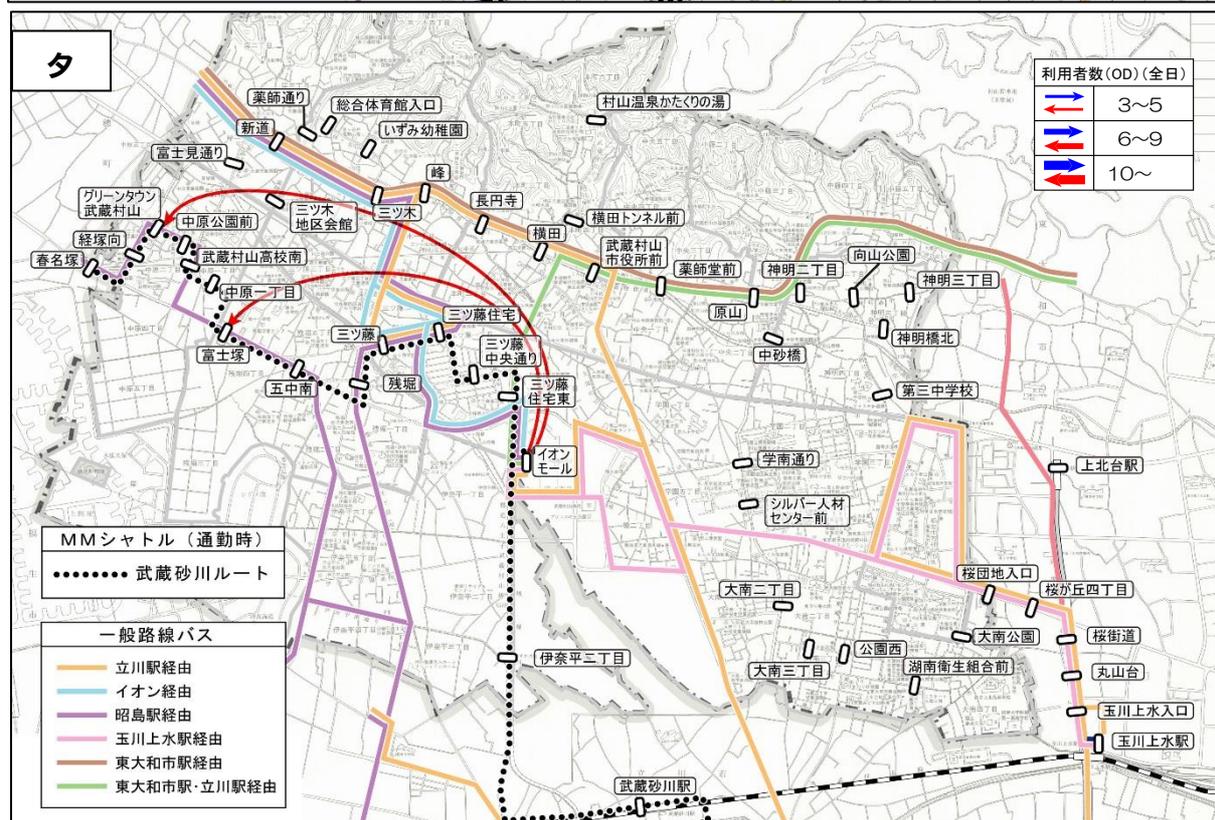
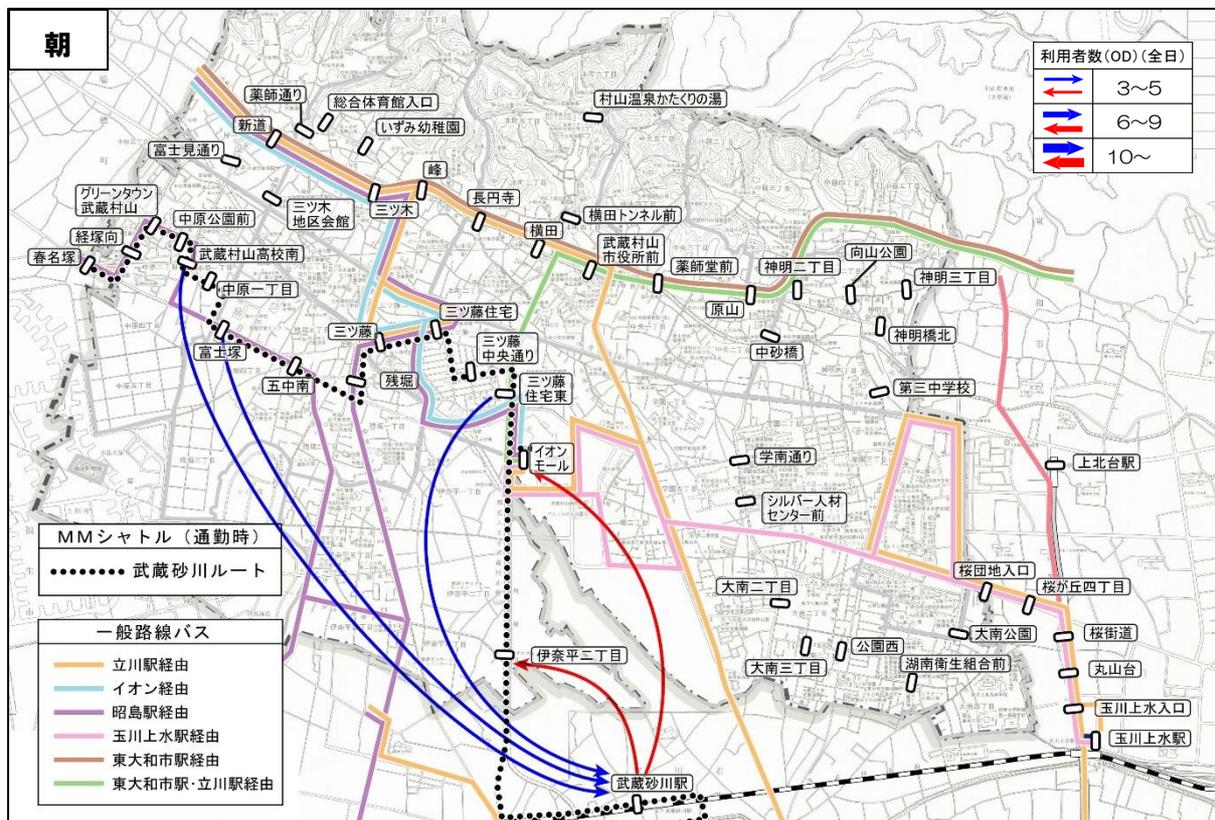
④ 玉川上水ルート（休日）

- ・ 平日より利用者数はかなり減少し、比較的多いODは朝夕ともに、大南三丁目⇄玉川上水駅である。
- ・ 路線バスとの競合は見られない。



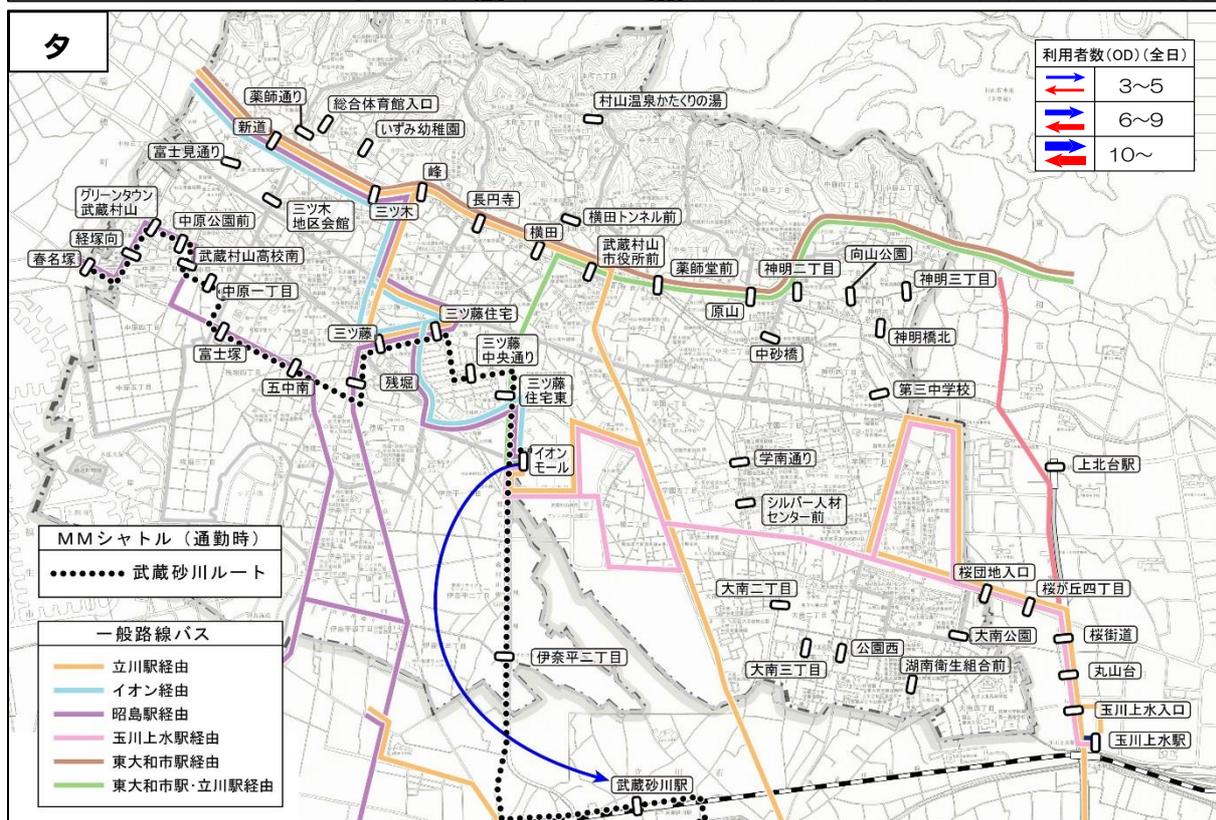
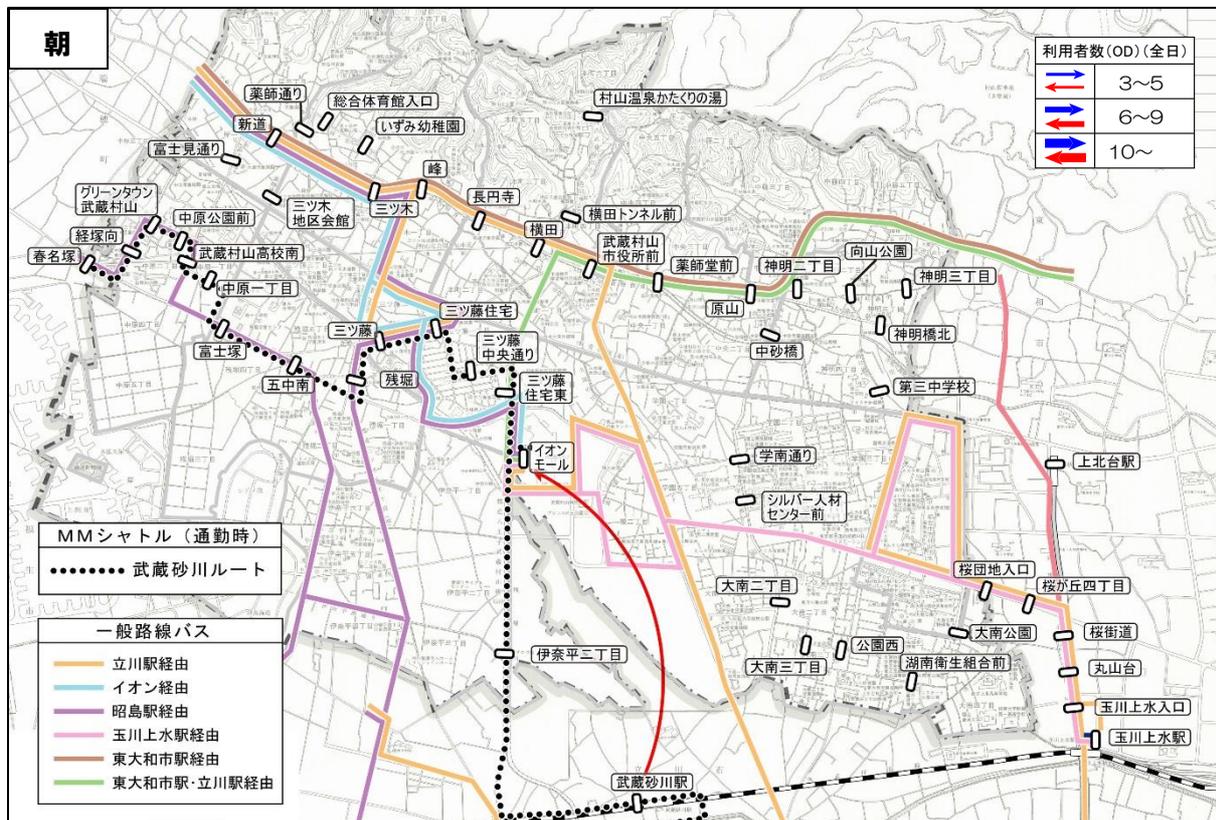
⑤ 武蔵砂川ルート（平日）

- ・朝は武蔵砂川駅降車、武蔵砂川駅乗車の OD が比較的多いが、各 OD とともに西武立川駅入口を經由する昭島駅行きの路線バスが通っているバス停からの利用であり、路線バスと競合している。
- ・夕はイオンモール乗車の利用が多いが、利用者数としては平日より大幅に少なく、武蔵砂川駅からの乗車はほとんど見られない。



⑥ 武蔵砂川ルート（休日）

- ・ 平日より更に利用者数は減少し、比較的多い OD は朝は武蔵砂川駅→イオンモール、夕はイオンモール→武蔵砂川駅であり、市民以外のイオンモールへの移動が主な利用目的となっていると想定される。
- ・ 武蔵砂川駅で西武線を利用していると想定され、その場合、イオンモール⇄西武立川駅入口の路線バスと競合していることになる。



【通勤時まとめ】

■ 平日

- 上北台ルート、玉川上水ルートは、よく利用されており路線バスとの競合も見られない。
- 武蔵砂川ルートについては、上記2ルートより利用者数が少ない上に、西武立川駅入口経由の路線バスと競合している。

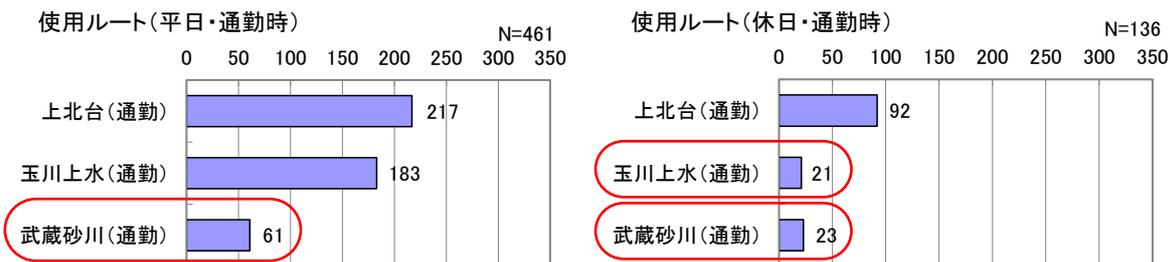
■ 休日

- 上北台ルートは、よく利用されており路線バスとの競合も見られない。
- 玉川上水ルートと武蔵砂川ルートは利用者が少なく、武蔵砂川ルートについては、市民以外の利用が多い上に、西武立川駅入口経由の路線バスと競合している。

利用が少なく路線バスと競合している「武蔵砂川ルートの見直し」が必要

利用が少ない「玉川上水ルート（休日）の通勤時については見直し」が必要

▼ 平休日別・通勤時の利用者数



1.2 乗合タクシーの利用状況

1.2.1 登録者・利用者の状況

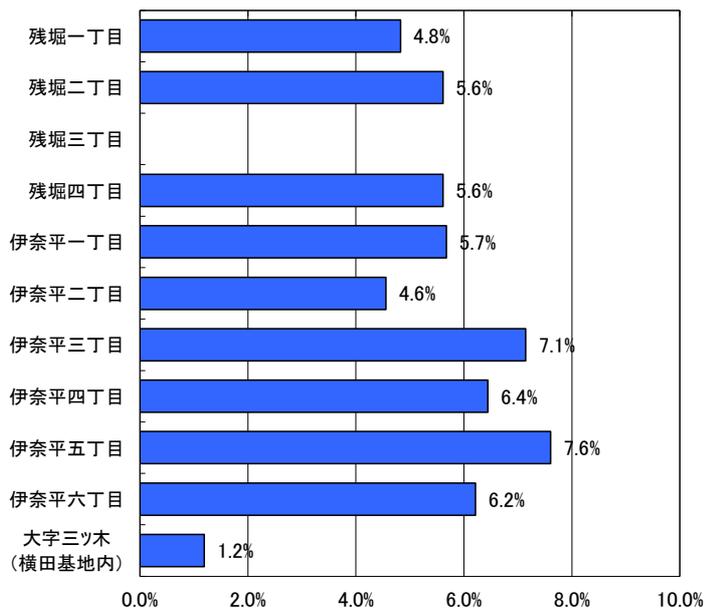
(1) 登録者の状況

登録者数の割合はどの地区もおおむね5~8%であり、大きな違いはみられない。

▼地区別の人口と登録者数

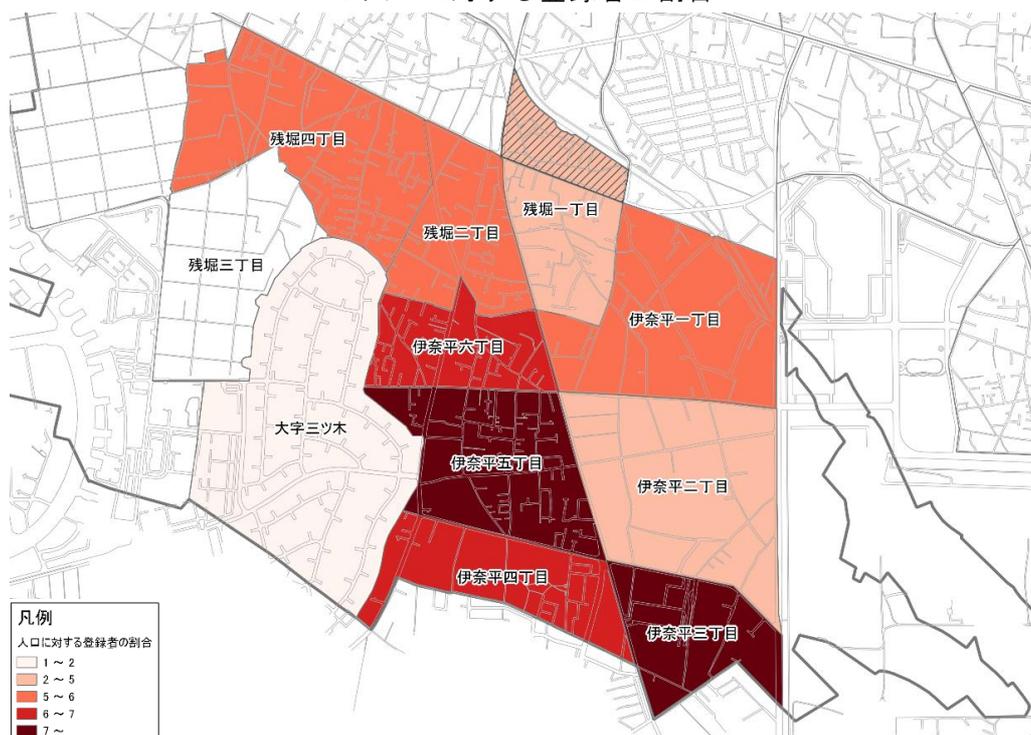
	人口	登録者
残堀一丁目	1,036	50
残堀二丁目	1,033	58
残堀三丁目	-	0
残堀四丁目	1,692	95
伊奈平一丁目	370	21
伊奈平二丁目	351	16
伊奈平三丁目	364	26
伊奈平四丁目	962	62
伊奈平五丁目	1,880	143
伊奈平六丁目	1,255	78
大字三ツ木 (横田基地内)	168	2
合計	9,111	551

▼人口に対する登録者の割合



※人口は平成27年3月1日時点

▼人口に対する登録者の割合



* 残堀一丁目の網掛け部分はむらタクの対象地域外（ただし、地区別人口では含めている）

(2) 利用者の状況

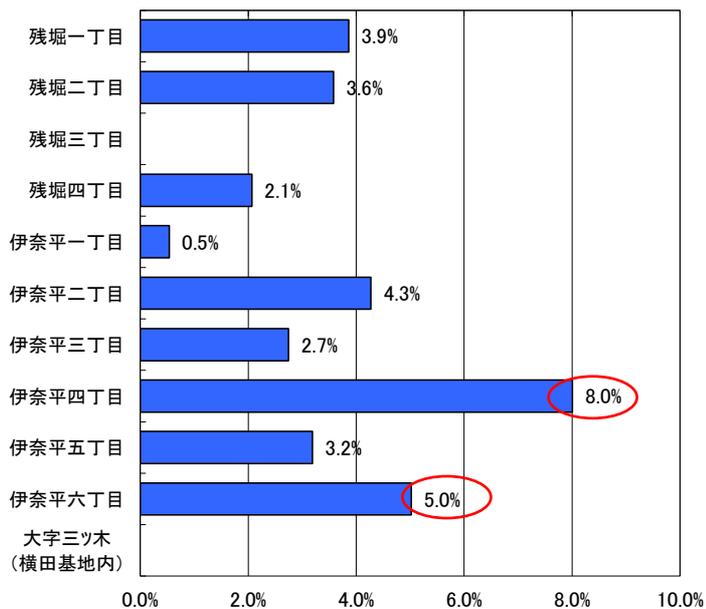
集計を行った平成 26 年 12 月～平成 27 年 2 月の 3 ヶ月間での 1 ヶ月平均利用者数は、伊奈平四丁目が多く 77 人であった。次いで伊奈平六丁目、五丁目が多くなっている。

また、人口に対する 1 ヶ月平均での利用者数の割合をみると、利用者数が多い伊奈平四丁目での割合が最も高く 8%、次いで伊奈平六丁目が 5% である。

▼1 ヶ月平均での利用者数

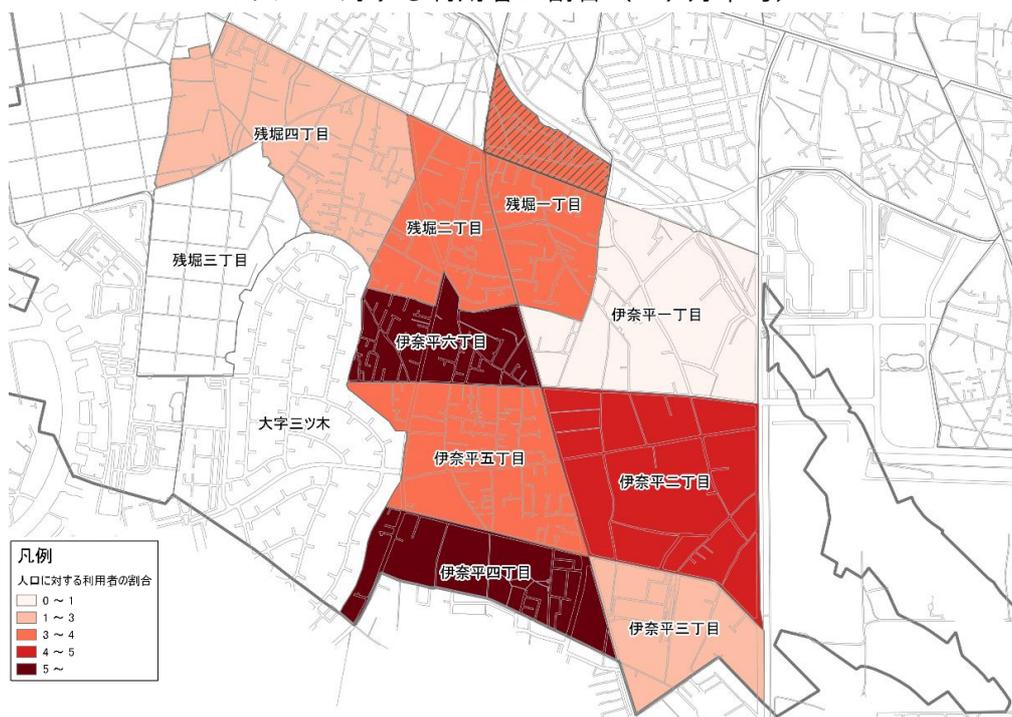
	利用者数 (1ヶ月平均)
残堀一丁目	40
残堀二丁目	37
残堀三丁目	0
残堀四丁目	35
伊奈平一丁目	2
伊奈平二丁目	15
伊奈平三丁目	10
伊奈平四丁目	77
伊奈平五丁目	60
伊奈平六丁目	63
大字三ツ木 (横田基地内)	0
合計	339

▼人口に対する利用者の割合 (1 ヶ月平均)



※平成 26 年 12 月～平成 27 年 2 月の 3 ヶ月間のデータより 1 ヶ月平均を作成

▼人口に対する利用者の割合 (1 ヶ月平均)



* 残堀一丁目の網掛け部分はむらタクの対象地域外 (ただし、地区別人口では含めている)

(3) まとめ

- 対象区域内での登録者の人口に対する割合は5%前後であり、町丁目で大きな違いはみられない。
- 利用者の人口に対する割合をみると、伊奈平四丁目の居住者の利用が最も多く、人口に対する割合でも最も高くなっている。他の地域は5%以下であり利用率が低い。

1.2.2 利用及び出庫の状況

(1) 時間帯別の状況

集計を行った3ヶ月間（平成26年12月～平成27年2月の運行日数69日間）の時間帯別の稼働率をみる。

時間帯別での稼働率は午後のほうが高く、12時台から15時台では90%前後となっている。一方、午前中および16時台は50%～70%と低くなっている。

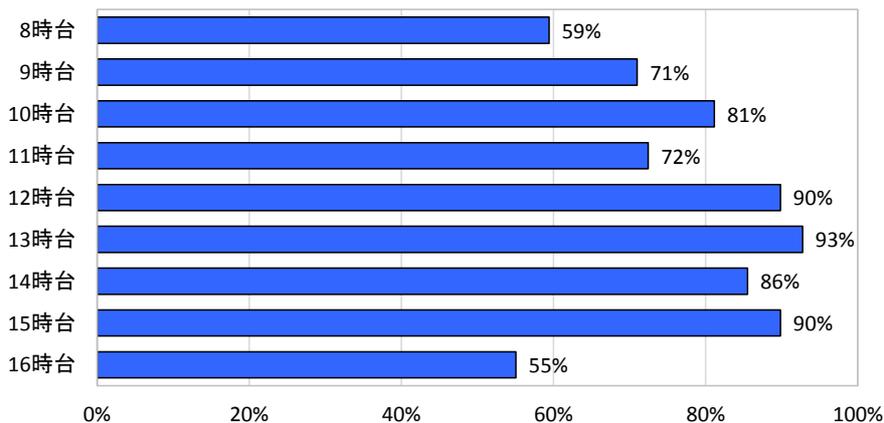
行き（自宅から目的地）の移動での稼働率は13時台まで50%前後であるが、14時台以降は減少している。帰り（目的地から自宅）の移動での稼働率は午前中が低いものの、12時台以降は50%以上で最も高い時間帯は15時台で90%弱となっている。

	時間帯別稼働便数		
		行き (自宅から目的地)	帰り (目的地から自宅)
8時台	41	41	0
9時台	49	49	2
10時台	56	49	12
11時台	50	29	29
12時台	62	40	46
13時台	64	53	42
14時台	59	22	55
15時台	62	13	60
16時台	38	1	38
全時間	481	297	284

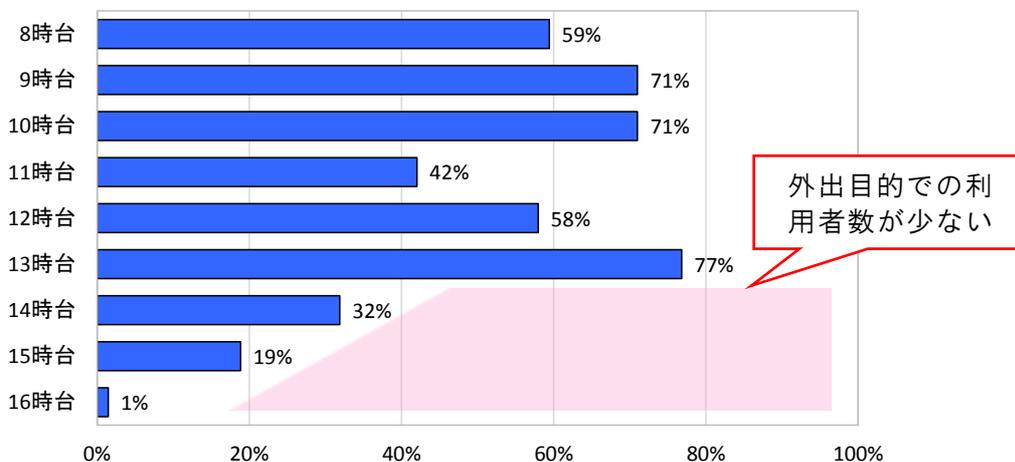
	時間帯別稼働率		
		行き (自宅から目的地)	帰り (目的地から自宅)
8時台	59%	59%	0%
9時台	71%	71%	3%
10時台	81%	71%	17%
11時台	72%	42%	42%
12時台	90%	58%	67%
13時台	93%	77%	61%
14時台	86%	32%	80%
15時台	90%	19%	87%
16時台	55%	1%	55%
全時間	77%	48%	46%

稼働率 = 各時間帯での稼働便数 / 各時間帯の3ヶ月間の出庫可能回数(69便)

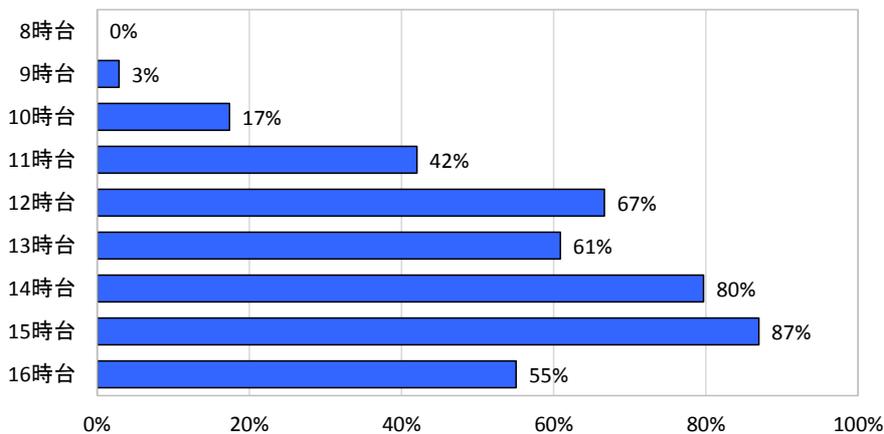
時間帯別の稼働率



行き(自宅から目的地)の移動の稼働率



帰り(目的地から自宅)の移動の稼働率



※平成 26 年 12 月～平成 27 年 2 月の 3 ヶ月間での実績

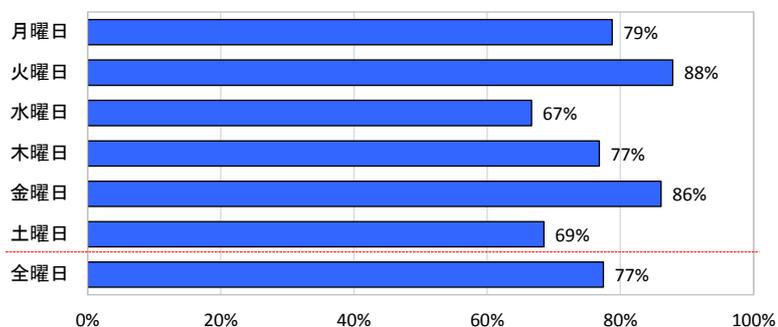
(2) 曜日別の状況

曜日別の稼働率をみると、どの曜日も概ね 70%前後で大きな違いはみられない。

▼曜日別の稼働便数と出庫可能便数

	稼働便数	出庫可能便数 (運行日数×1日9便)
月曜日	78	99
火曜日	87	99
水曜日	66	99
木曜日	83	108
金曜日	93	108
土曜日	74	108
全曜日	481	621

曜日別の稼働率



※平成 26 年 12 月～平成 27 年 2 月の 3 ヶ月間での実績

(3) まとめ

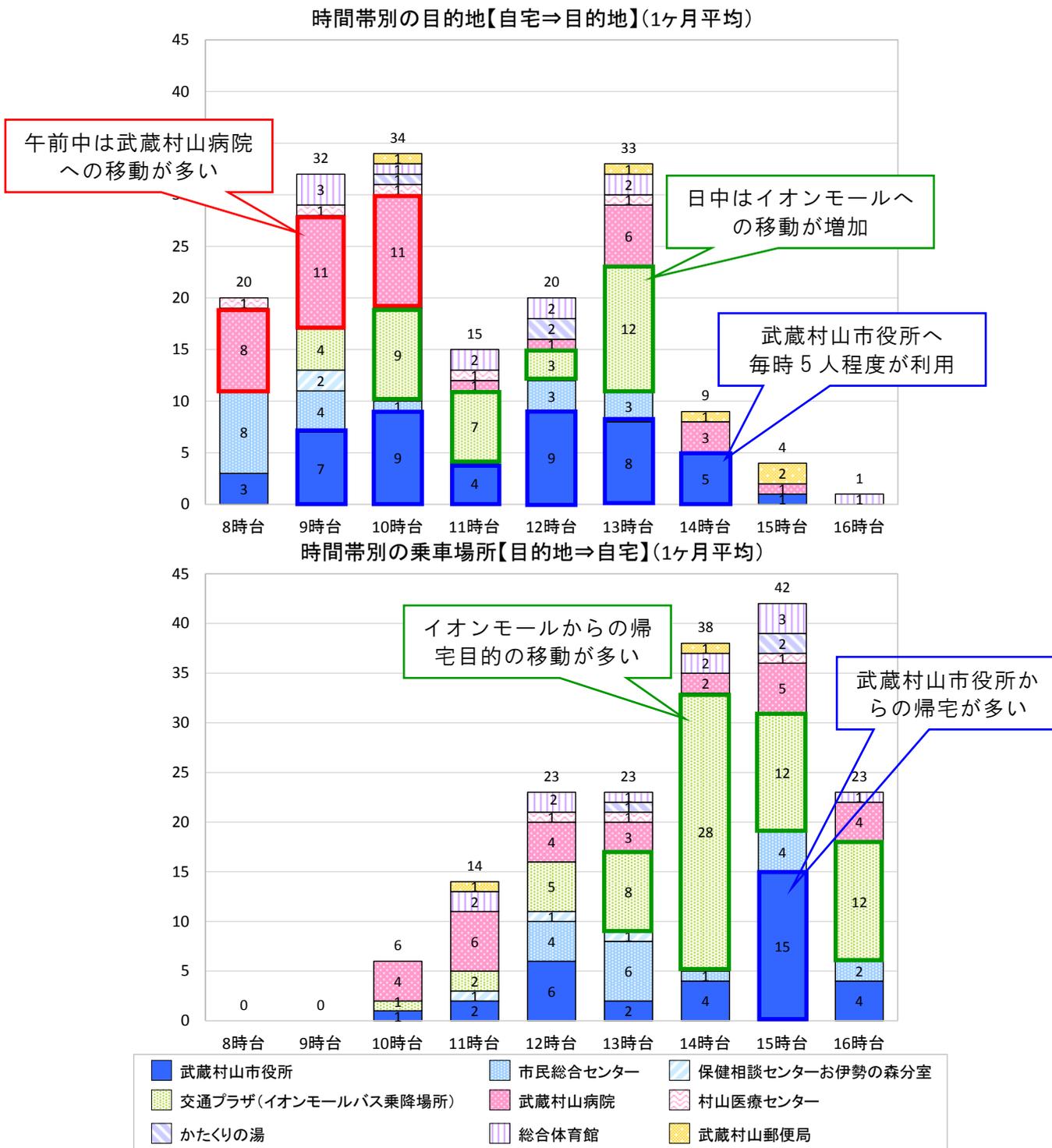
- 時間帯別での稼働率は午後のほうが高く、12 時台から 15 時台では 90%前後となっている。一方、午前中および 16 時台は 50%～70%と低い。
- 目的地への移動目的での利用は 13 時台までに集中しており、14 時台以降は外出目的での利用が少ない。
- 帰宅目的での利用は午前中は少なくなっている。
- 90%程度稼働している時間帯もあるが、100%の稼働はみられない。
- 曜日別の出庫割合には大きな違いがみられない。

1.2.3 乗合の状況

(1) 時間帯別の乗降の状況

目的地への移動を見ると、午前中は武蔵村山病院を目的地とするものが多い。10時台～13時台では、交通プラザ（イオンモールバス乗降場所）への移動が増加し、武蔵村山市役所へは毎時5人前後と一定程度存在する。

帰宅目的での移動をみると、14時台～16時台での交通プラザ（イオンモールバス乗降場所）からの乗車が特に多くなっている。そのほか15時台の武蔵村山市役所からの乗車も多い。

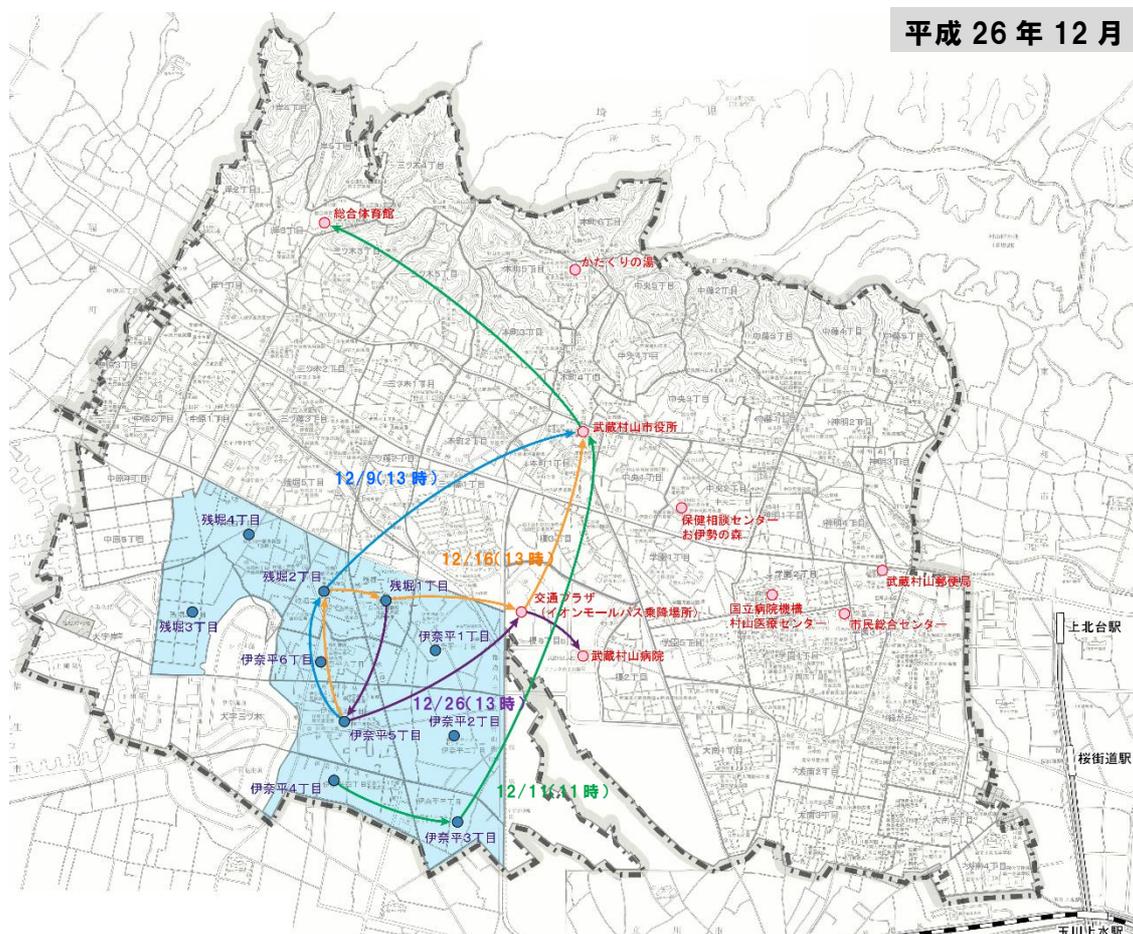


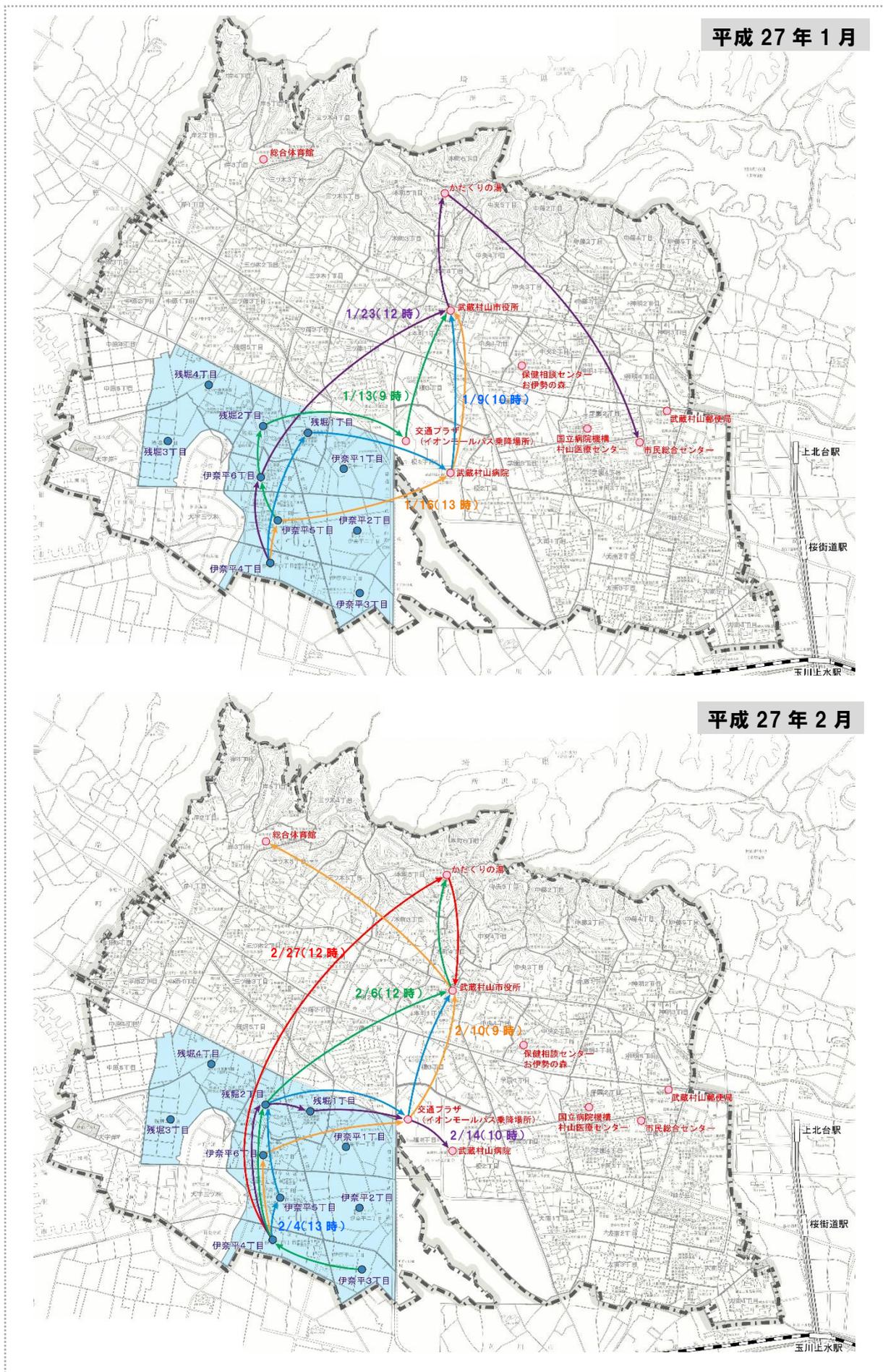
※平成 26 年 12 月～平成 27 年 2 月の 3 ヶ月間のデータより 1 ヶ月平均を作成

<参考>乗合時の運行経路の状況（自宅→目的地）

・参考として、3組以上が乗合を行った場合の運行経路を示す。

※2組以下の運行経路を示すと線が多くなり過ぎ、複雑となるため3組以上とした。





(2) 乗合の状況

1) 1 便当たりの平均乗車人員

1 日当たりの稼働便数をカウントしている 5 ヶ月間（平成 26 年 10 月から平成 27 年 2 月）での 1 便あたりの平均乗車人員をみると、直近ではどの月も 1 便当たり 2.0 人以上が利用している。

$$1 \text{ 便当たりの平均乗車人数} = \text{利用者数} / \text{稼働便数}$$

▼月別の 1 便当たりの平均乗車人員

		利用者数	稼働便数	1便当たりの平均乗車人員
H26	10月	327	166	2.0
	11月	334	151	2.2
	12月	337	162	2.1
H27	1月	335	167	2.0
	2月	345	176	2.0
合計		1678	822	2.0

※平成 26 年 12 月～平成 27 年 2 月の 3 ヶ月間での実績

2) 乗合の状況

また、平成 26 年 12 月から平成 27 年 2 月の 3 ヶ月間での各時間帯での乗合（同時間帯に複数人が予約）の状況を見る。

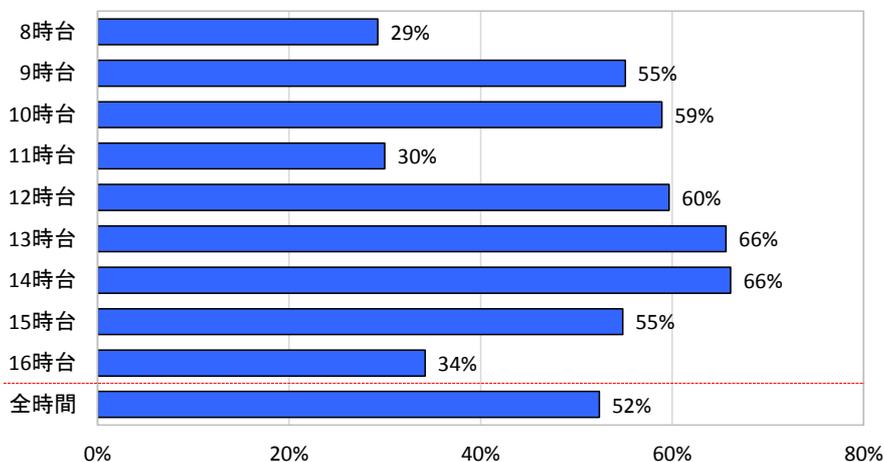
8 時台、16 時台の始発・終発、及び 11 時台は 30%程度と乗合での運行の割合が低く、そのほかの時間帯では、60%前後が乗合での運行となっている。

$$\text{乗合での運行割合} = \text{各時間帯での乗合便数} / \text{各時間帯の 3 ヶ月間での稼働便数}$$

▼時間帯別の乗合便数と稼働便数

時間帯	乗合便数	稼働便数
8時台	12	41
9時台	27	49
10時台	33	56
11時台	15	50
12時台	37	62
13時台	42	64
14時台	39	59
15時台	34	62
16時台	13	38
全時間	252	481

▼乗合での運行割合



※平成 26 年 12 月～平成 27 年 2 月の 3 ヶ月間での実績

(3) 稼働時間

1 時間のうち利用者が乗車している時間帯を稼働時間として整理する。なお、車庫から乗車場所、降車場所から車庫までの移動時間は含まれていない。

13 時台は 30 分以上稼働しているが、他の時間帯は 25 分程度に留まっており、車庫への移動時間を含めてもまだ運行時間に余裕があると考えられる。

▼時間帯別の稼働時間

	(分) 平均値
8時台	22
9時台	26
10時台	26
11時台	21
12時台	28
13時台	32
14時台	25
15時台	23
16時台	21

※車庫から乗車場所、降車場所から車庫への移動時間は含まれていないが、同時間帯で 2 回送迎を行った場合の各送迎の間の移動時間は含めて集計。

※平成 26 年 12 月～平成 27 年 2 月の 3 ヶ月間での実績

(4) まとめ

- 午前は病院へ向かう移動、午後は交通プラザ（イオンモールバス乗降場所）からの帰宅目的の移動が多い。
- 8 時台、16 時台の始発・終発と 11 時台は乗合での運行の割合が低く 30%程度。その他の時間帯では 60%前後である。
- 各時間帯とも平均稼働時間は 25 分前後であり、さらに循環を行うことが可能な状況と考えられる。

2. 地域公共交通に関する課題及び方向性

これまでの地域公共交通会議での提示資料及び今回の整理から、市内循環バス・乗合タクシーそれぞれについて、課題と考えられる事項を整理する。

2.1.1 市内循環バスに関する課題及び方向性

○：長所 ●：改善が必要な事項

ルート	利用状況	満足度／改善要望	財政負担
全体	【日中時】 ○高齢者利用が中心 【通勤時】 ○若い世代が利用	● 休日の運行本数の増加、終発を遅くしてほしいとの要望が高い	● 財政負担は年々増加し多摩地域で運行補助金額は最も高く、収支率は下位から4番目 ● 利用者一人当たり経費、市民一人当たり補助金はともに多摩地域で最も高い ● 乗合タクシー導入後は、トータルでは収入より経費の方が増加
上北台	【日中時】 ○平日、休日ともに多く利用 【通勤時】 ○平日、休日ともに多く利用	● 運行本数に関する満足度が低い ● 終発の時間延伸に対する改善要望が高い	○ 収支率は26%
玉川上水	【日中時】 ○平日、休日ともに多く利用 【通勤時】 ● 休日の利用は少ない	● 運行本数に対する満足度が低い。 ● 休日の運行本数の増加に対する要望が高い	○ 収支率は29%
武蔵砂川	● 平日、休日ともに利用者数が少ない ● 西武立川入口経由の路線バスと競合	● 平日の運行本数に対する満足度が特に低い。 ● 平日の運行本数に対する要望が高い。	● 収支率は16%
西	● 平日、休日ともに利用者数が少ない	○ 運行本数に対する改善要望は他のルートに比べて低い。	● 収支率は9%

■ 満足度や改善要望については、運行本数の増加や終発の時間延伸の要望が高いが、多摩地域でも最も多く財政負担をしている状況を鑑みると、これ以上の経費の増加は持続可能性の観点からは課題が大きい。

■ 特に利用者数が少なく収支率も低い、武蔵砂川ルートと西ルートの見直しは必須である。

■ また、玉川上水ルート全体での利用者数は多いが、休日の通勤時の利用者は少ないため、見直しが必要である。

2.1.2 乗合タクシーに関する課題及び方向性

○：長所 ●：改善が必要な事項

登録・利用者数の状況	○利用者数、登録者数ともに運行開始当初から徐々に増加 ○乗合タクシーからバスに乗り継ぎを行うなど、工夫して利用している方も存在 ●人口に対する登録者数は、地域による大きな偏りはなく5%~8% ●伊奈平四丁目の居住者の利用が最も多く、人口に対する割合でも最も高くなっているが、他の地域は5%以下であり偏りがみられる
出庫の状況	●90%以上出庫している時間帯もあるが、100%はない状況 ●時間帯別の稼働率は、12時台から15時台では90%前後となっている一方で、午前中は低い ●目的地への移動目的での利用は13時台までに集中しており、14時台以降は帰宅目的での利用が多く外出目的での利用が少ない
乗合・目的地の状況	●8時台、16時台の始発・終発と11時台は乗合での運行の割合が低く30%程度。その他の時間帯では60%前後 ●各時間帯とも平均稼働時間は25分前後であり、さらに循環を行うことが可能
財政面	○利用者数の増加に伴い、乗合タクシー単体での収支率は改善傾向
満足度／改善要望	○多くの利用者が今後も継続して運行してほしいと望んでいる ●登録可能な地域の居住者でも乗合タクシーの存在を知らない ●登録可能な地域や運行箇所の追加、運行時間の拡大などの要望

- 広報等により登録者数を増やすとともに利用喚起を行う必要がある。
- 利用者を増やすためには、外出が少ない午後から夕方の移動での目的地となる施設を運行先として追加することも検討する必要がある。
- 利用者数の増加により同乗率を高め、より効率的な運行を行うことが必要と考える。
- 空車時間が十分にあることから、運行箇所の拡大とあわせて登録可能な地域の拡大も考えられる。