

第1回瑞穂町地域公共交通 会議資料

令和2年1月28日（火）
場所：瑞穂町役場会議室2-1



1.地域公共交通会議の概要

- 地域公共交通会議は、生活の足となる地域公共交通を将来に渡って維持、活性化するため、瑞穂町が事務局となり、そのあり方や再編計画について、**地域の関係者と合意形成を図る場**で、道路運送法に位置付けられている**法定会議**です。

- 本会議で対象とする主な地域公共交通

- ①路線バス
- ②瑞穂町が事業主体の福祉バス
- ③上記以外の新たな地域公共交通 等

- 主に議論する内容

- **地域公共交通体系、ネットワークのあり方**
- **福祉バスの再編に向けた具体的な運行計画**
- **新たな地域公共交通の実証実験計画**
- **瑞穂町、事業者、町民等の役割分担**
- **PDCAサイクルによる今後の進め方**

地域公共交通会議のスケジュールと主な議題(案)

第1回 令和2年1月28日

- ・現況・課題等の整理
- ・計画の基本的な方向性

第2回 令和2年3月10日（予定）

- ・地域公共交通体系、ネットワークのあり方
- ・福祉バスの再編に向けた運行計画の考え方

地域住民との意見交換会

第3回 令和2年5月（予定）

- ・福祉バスの再編に向けた具体的な運行計画

第4回 令和2年6月（予定）

- ・新たな地域公共交通の実証実験計画
- ・協議が整っていることの証明（関係者との合意形成）

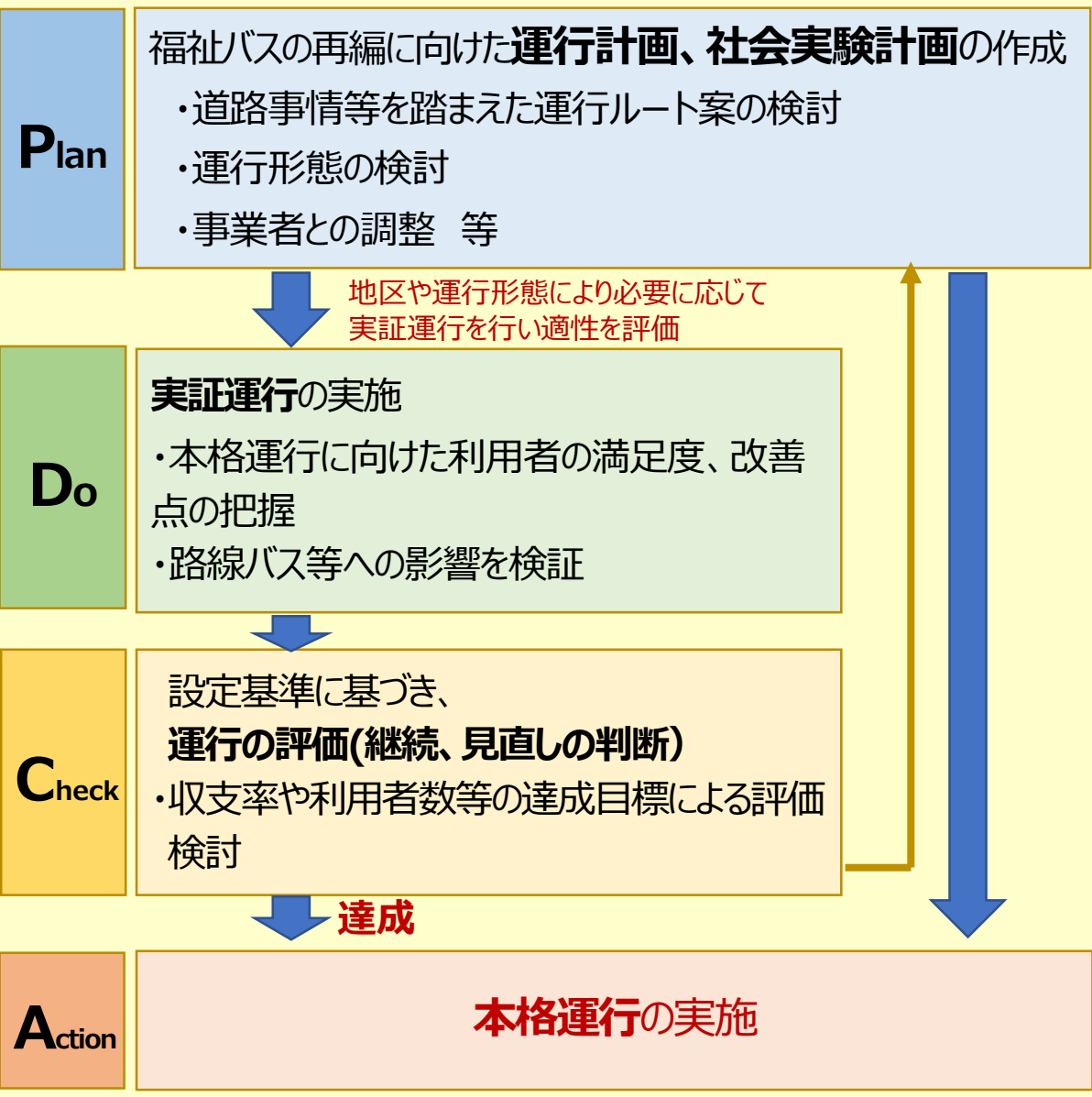
第5回 令和2年12月（予定）

- ・瑞穂町、事業者、町民等の役割分担
- ・PDCAサイクルによる今後の進め方

令和3年4月以降の実証又は本格運行の実施

交通事業者等との協議

■PDCAサイクルによる今後の進め方



(運行評価基準等の事例)

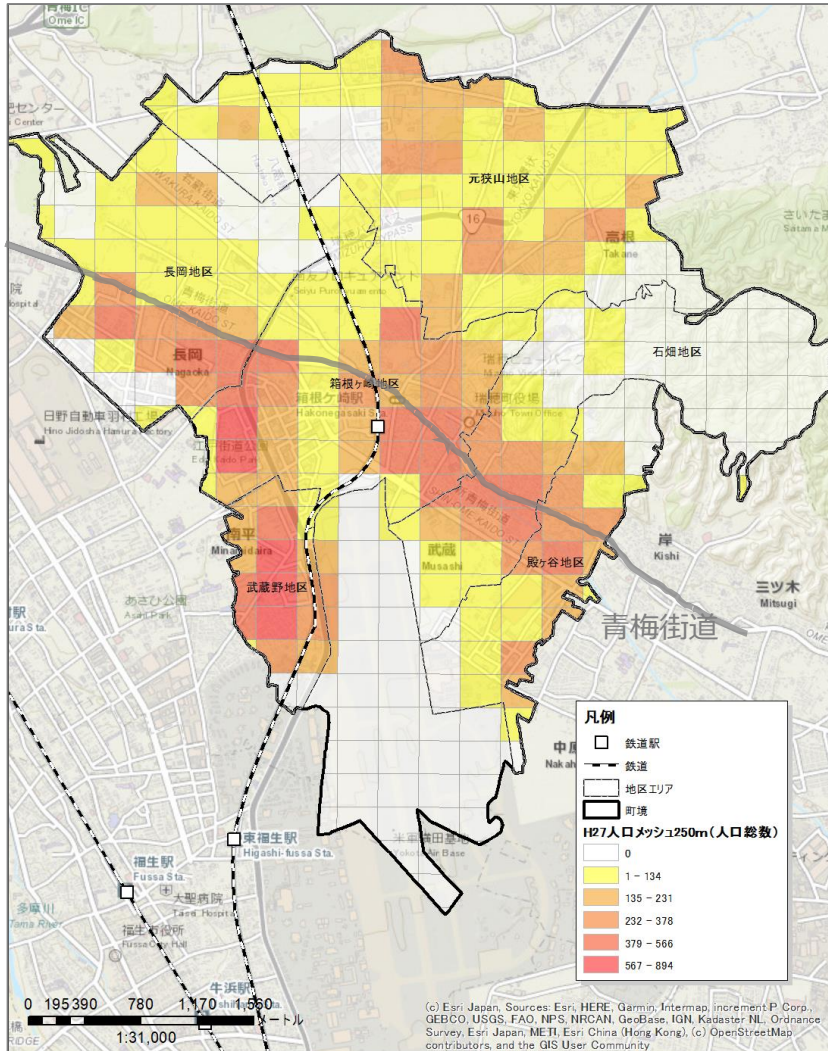
- ①**行政の補助金の上限を定めている例**
- 東京都小平市**では、コミュニティタクシーの運行に際し、自治会等が中心となった協議会を立ち上げ、1年間の運行補助を500万円以下として運行
- ②**運行の継続、変更の基準を設けている例**
- 東京都多摩市**では、実証実験時の収支率や利用者数をトリガーに設定して、運行の形態等を判断する取り組みを検討。設定した基準値を上回れば、本格運行に移行し、下回った場合は、本格運行は見送り、最適な運行方法を再度検討。実証実験時のみならず、本格運行後においても継続して評価検証を行い判断
- ③**地域組織の要件の例**
- 埼玉県さいたま市**では、コミュニティバスの導入に際し、市民の発意を促すため、地域組織（運行計画の作成等を行う）を立ち上げることを条件としている
- (地域組織の要件)
- ・地域の自治会との連携がとれ、構成員は5人以上とし、代表者を1名選任すること
 - ・地域組織の構成員には、検討路線の利用者を含むこと
 - ・地域組織の設立を市、当該自治会及び区の自治会連合会に報告すること

3.現況・課題等の整理

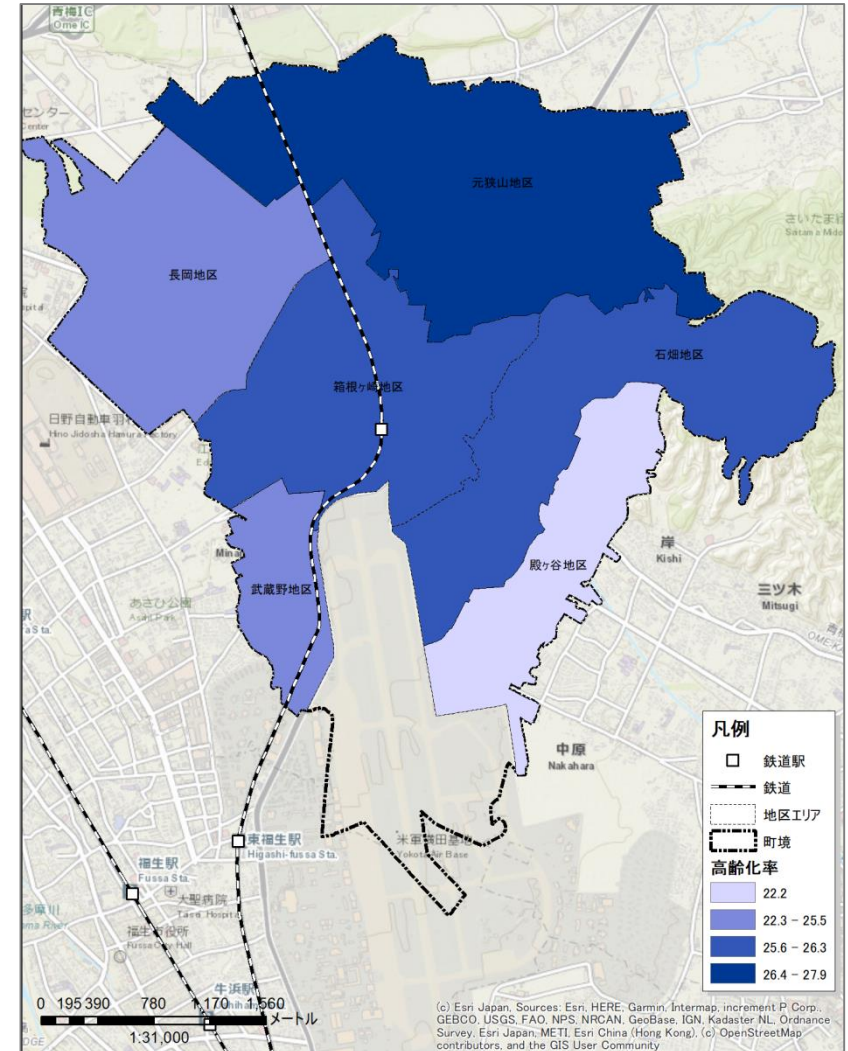
①都市の概況/人口の分布状況

- 主に武蔵野地区や箱根ヶ崎駅周辺、青梅街道沿いの町の南側に人口が集中している
- 町の北部は南部に比べて、人口が分散しており、人口密度が低い
- 高齢化率の平均は25.5%で元狹山地区は他地区と比較して高齢化がやや進んでいる

人口分布



地区別の高齢化率

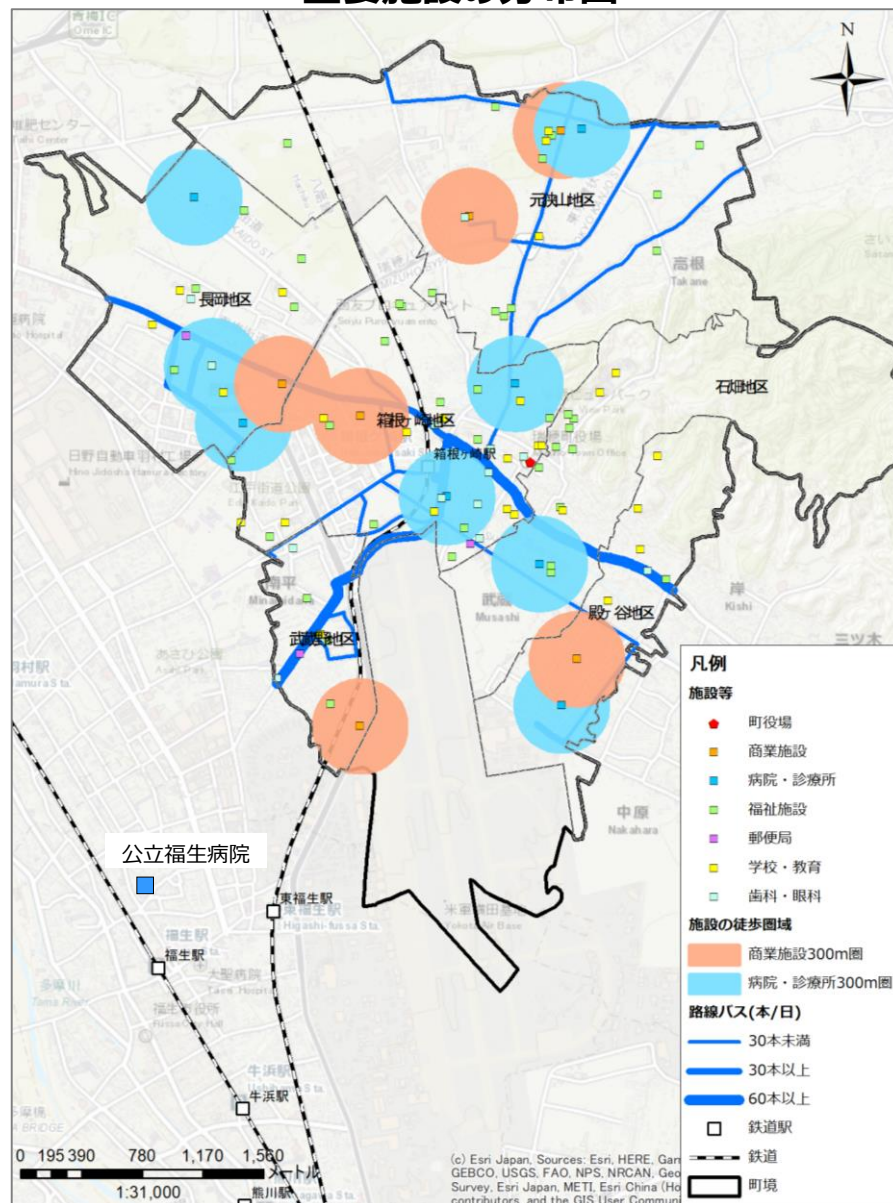


①都市の概況/主要施設の分布状況

- 各地区に商業施設、公共施設が分布
- 病院は小規模な専門医院が点在
- 各地区における商業施設や病院施設の徒歩圏人口カバー率はほとんど50%以下であり、施設への移動には何らかの交通機関が必要

地区名	人口	徒歩圏人口カバー率	
		商業施設	病院施設
殿ヶ谷地区	3,500人	534人 (15.3%)	621人 (17.7%)
石畑地区	3,478人	0人 (0.0%)	1,426人 (41.0%)
箱根ヶ崎地区	9,433人	805人 (8.5%)	2,020人 (21.4%)
長岡地区	4,703人	941人 (20.0%)	2,377人 (50.5%)
元狭山地区	6,174人	955人 (15.5%)	513人 (8.3%)
武蔵野地区	5,472人	469人 (8.6%)	0人 (0.0%)

主要施設の分布図



※人口は平成27年度国勢調査人口メッシュより算出

現況の路線バスネットワーク図

(2) 福祉バスの運行状況

【これまでの経過】

年度	概要
平成21年度	福祉バス運行開始 交通弱者である高齢者や障がい者等の町内公共福祉施設への移動確保を目的とする 公共福祉施設を起終点とし、小型車2台2系統で運行
平成23年度	ワゴン車1台を追加し、3系統で運行 箱根ヶ崎駅への乗り入れを開始
平成27年3月	3系統から6系統にルートを増やし、 各コース概ね30分程度の片回りで運行 箱根ヶ崎西口待機所を中継点とし、 バス停160か所設置

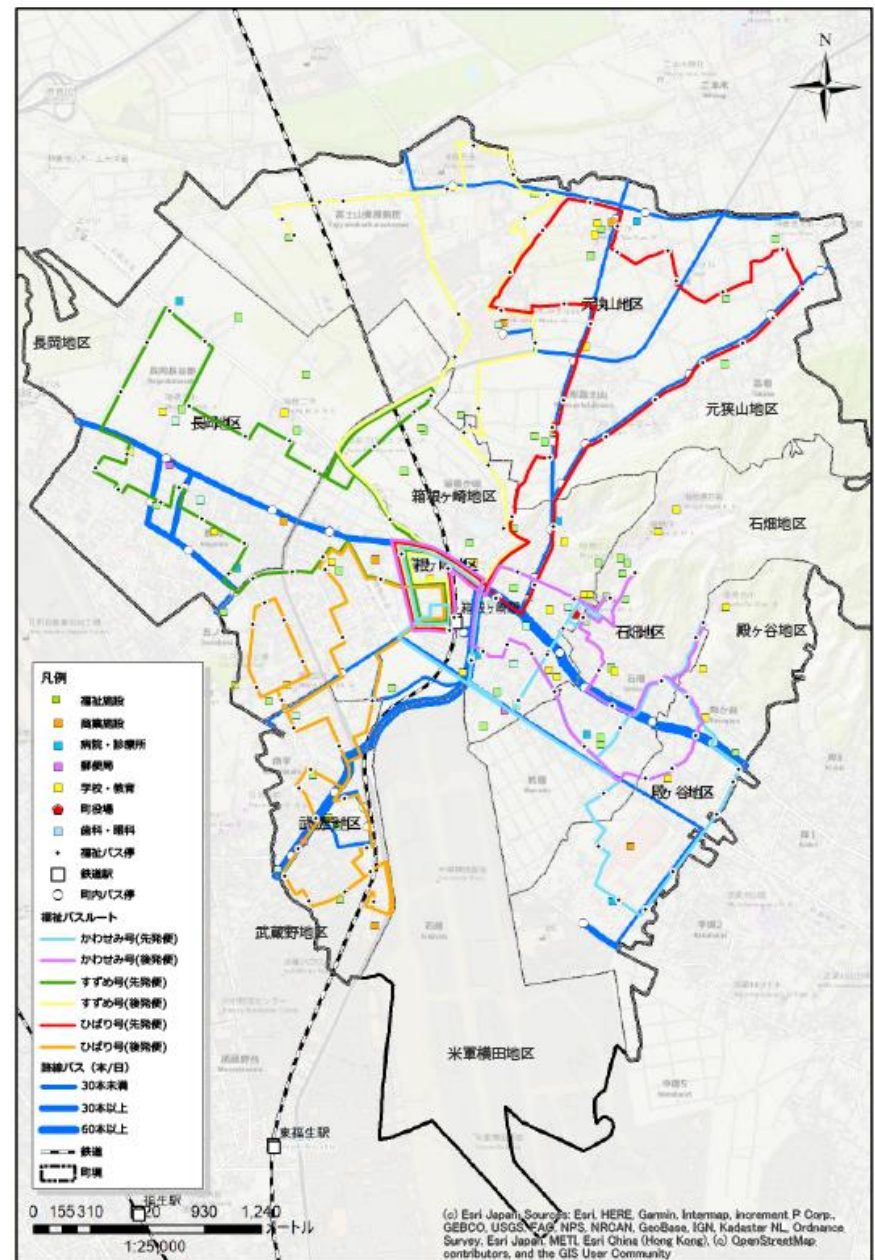
【福祉バスの概要】

名称・概要	機能、サービス水準
福祉バス	路線バスでは、道路幅員が狭い、多くの利用者が見込めない地域に対し、高齢者や障がい者などの町内の生活の足を確保する機能を有する (路線バスの補完機能)
無償運行で登録者※のみ乗車可能	運行本数は概ね8本、片周りの循環路線

※) 60歳以上の方、心身障がい者とその介助者、妊婦、乳幼児・未就学児とその保護者、特別支援学級(固定級・通級)在籍児童・生徒とその保護者



福祉バスネットワーク図

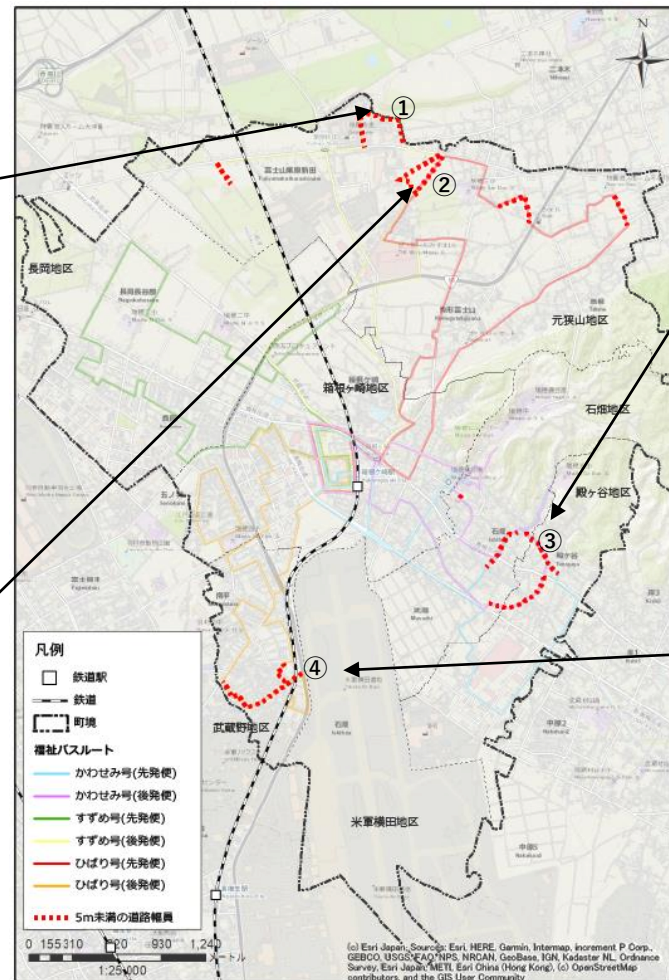


①都市の概況/道路幅員状況

(3) 福祉バスの運行ルート上の道路幅員

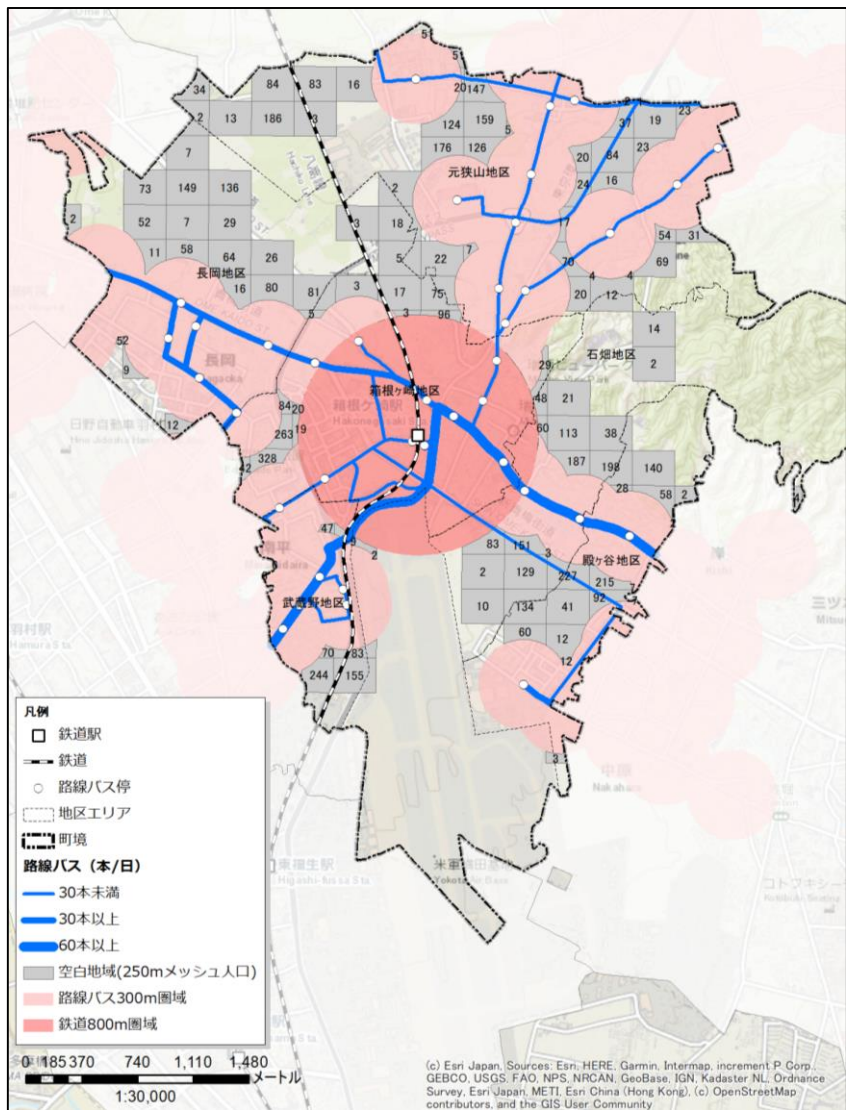
- 現在運行している福祉バスのルート上で、道路幅員が5.0m未満の箇所が存在する
- 主に、石畑地区や殿ヶ谷地区の福祉施設等への道路や武蔵野地区や元狹山地区の住宅地内は、5.0m未満の幅員である

道路幅員状況図

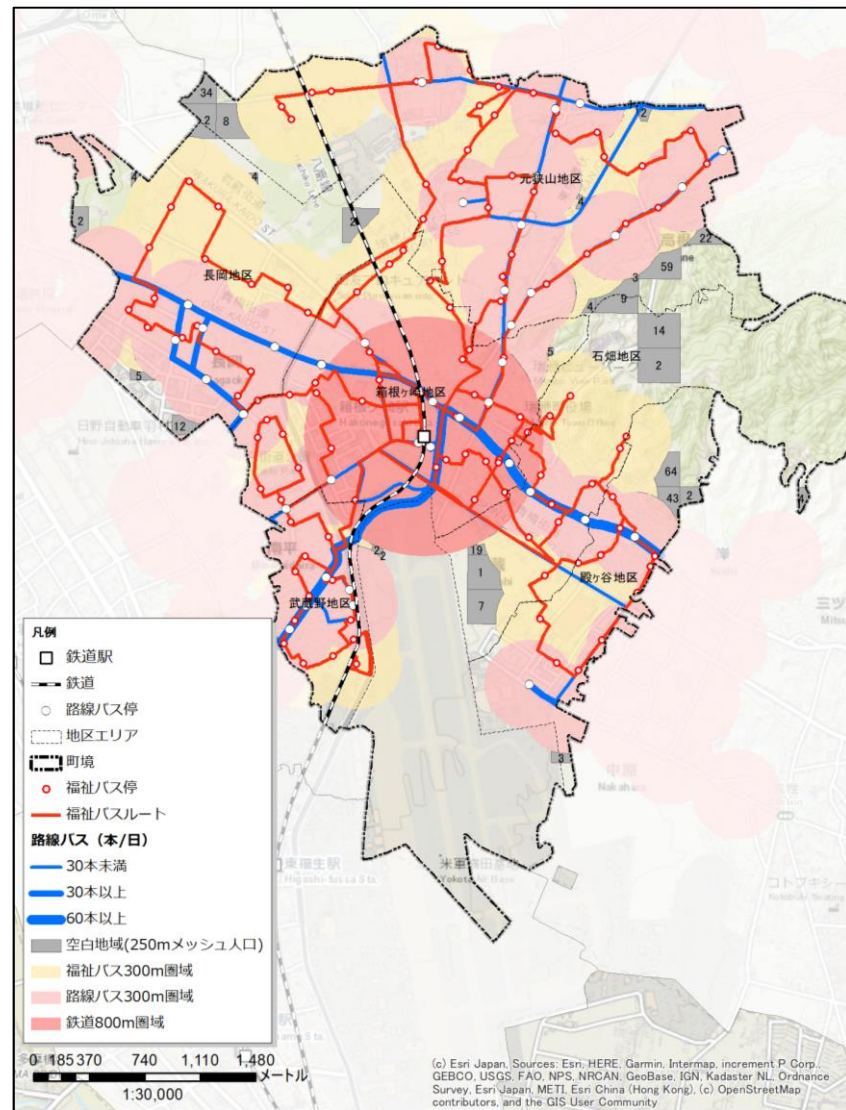


- 鉄道駅800m、バス停300mの圏域を越える公共交通空白地区の検討

鉄道、路線バスの利用圏域



左記に福祉バスを加えた利用圏域



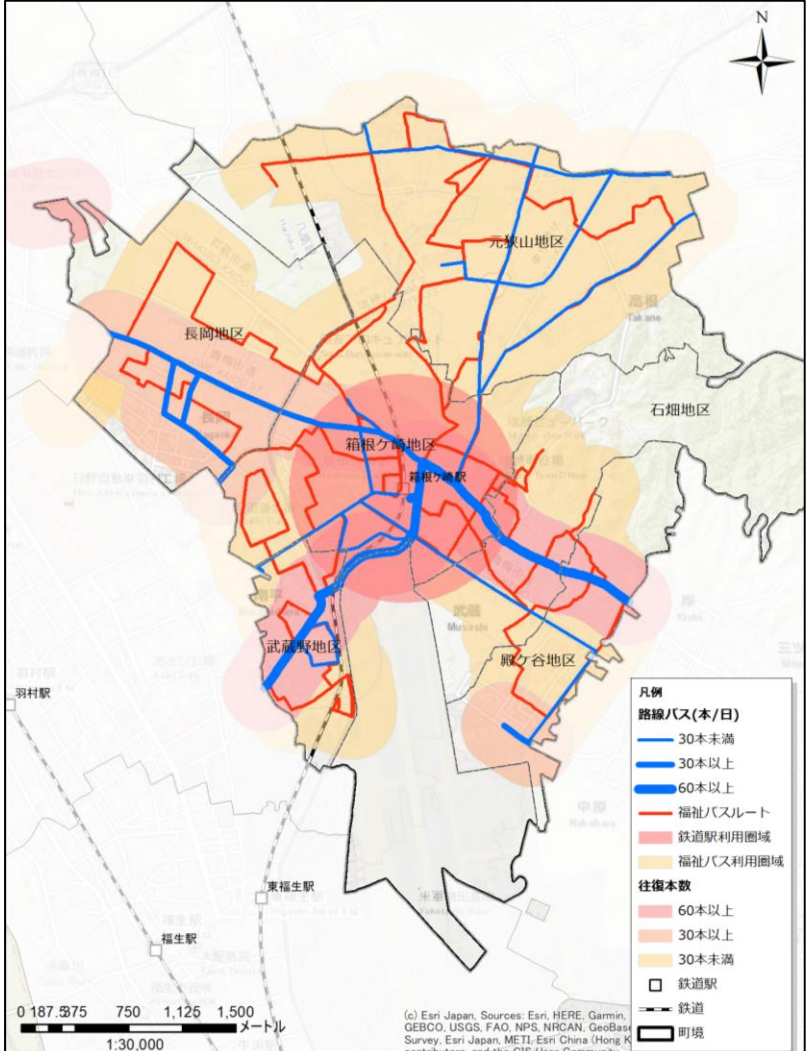
※人口は平成27年度国勢調査人口メッシュより算出

- 福祉バスを含めると町民の99%は鉄道とバスの利用圏域に居住→公共交通空白地区はない
- 一方、1時間に2～3本程度以上運行している地域は57%に留まっており、特に北部の路線バスは運行本数が少なく、サービス水準が低い状況

地域公共交通の利用圏域の人口カバー率

交通手段	運行本数※	沿線地域の H27人口 カバー率※
鉄 道	概ね90本以上	6,789人 (20.3%)
路線バス	往復60本以上 (概ね4本/時以上)	5,331人 (15.9%)
	往復30～59本 (概ね2～3本/時)	6,971人 (20.8%)
	小計	19,091人 (57.1%)
	往復30本未満 (概ね1本/時以下)	9,923人 (29.7%)
福祉バス	8本	4,010人 (12.0%)
合計		33,024人 (98.7%)

地域公共交通の利用圏域

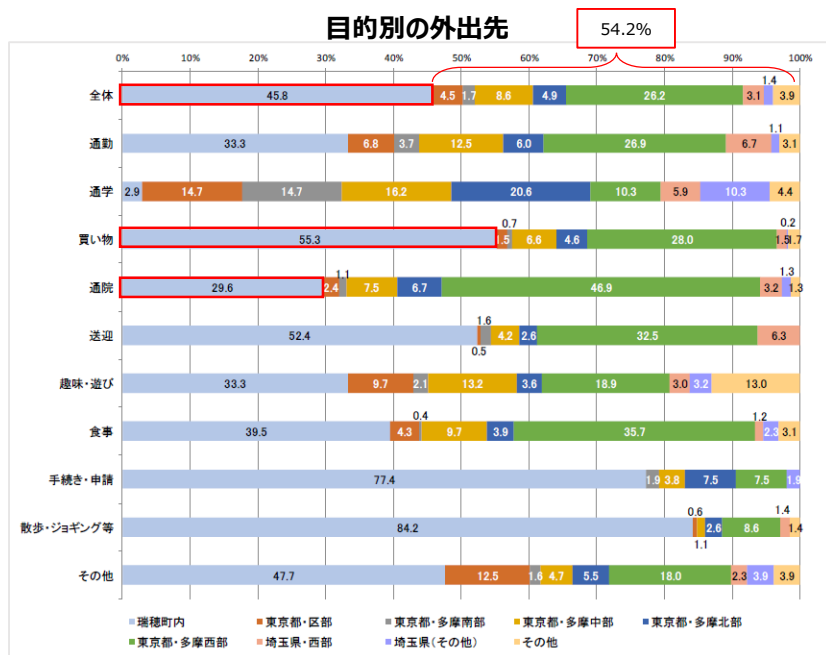


※) 都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月 国土交通省都市局都市計画課）の基幹的公共交通路線は1日往復60本以上の路線、また駅から半径800m、バス停から300mの範囲内を人口カバー率として計算している。

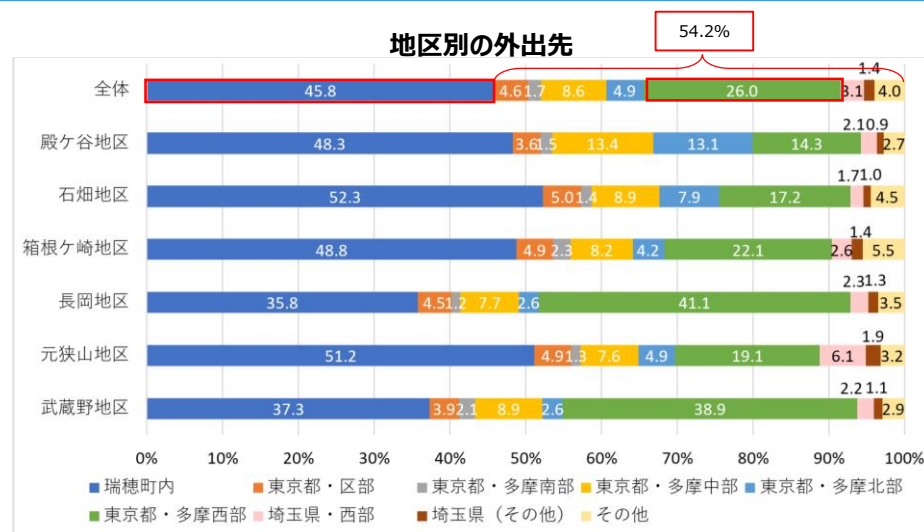
③移動実態/移動の目的地

- 住民の外出先は、45.8%が町内、54.2%が町外で、町外への移動が多い
- 町外の内訳は、26.0%が多摩西部で最も多い
- 買い物目的は、瑞穂町内が55.3%と過半数を占め、通院は、29.6%と町外のほうが多い
- 町外の通院目的は、多摩西部が46.9%と最も多く、そのうち福生市や青梅市が多く占めている

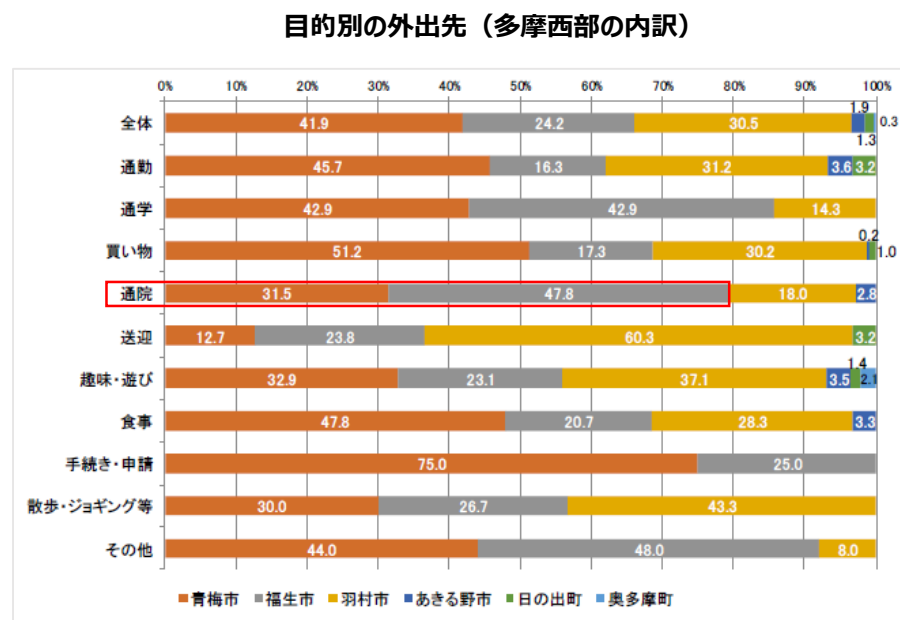
※瑞穂町公共交通に関する意向調査は町内在住の16歳以上の男女5,000人を対象に実施、回収数は1,870票で37.4%の回収率である



出典：瑞穂町公共交通に関する意向調査報告書（H30.12）



資料：瑞穂町公共交通に関する意向調査報告書（H30.12）

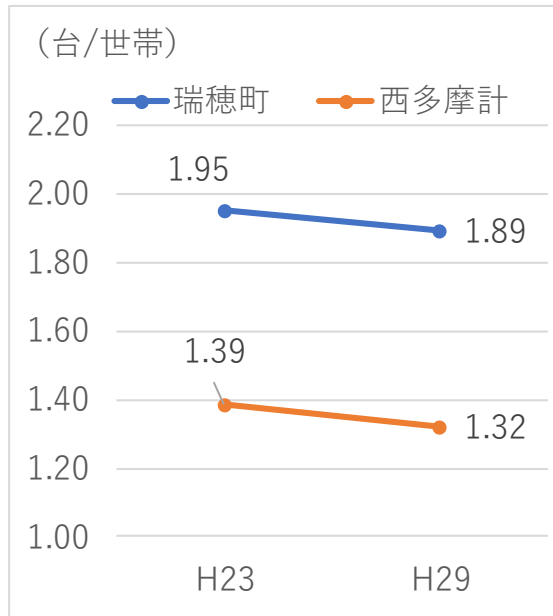


出典：瑞穂町公共交通に関する意向調査報告書（H30.12）

③移動実態/自動車依存

- 瑞穂町の平成29年の1世帯当たりの自動車の保有台数は1.89台であり平成23年に比べ減少傾向を示しているものの、西多摩計に比べ高い水準で推移している
- 平成30年の自動車の分担率は、全目的で62.4%、私事目的で80.5%であり、西多摩計に比べ高く、10年前に比べ増加傾向を示しており、自動車利用が活発化している

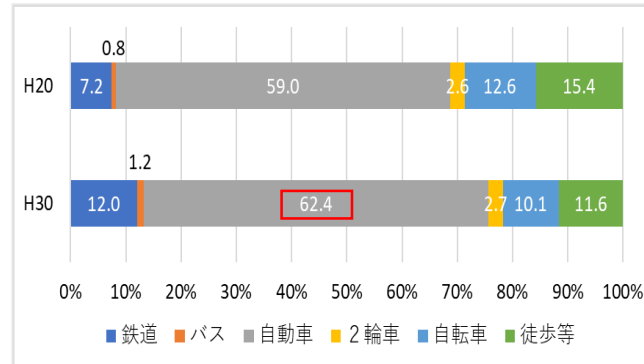
1世帯当たりの自動車+軽自動車（4輪）
の保有・登録台数



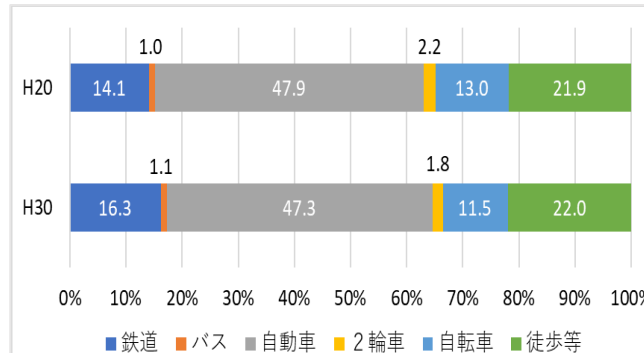
資料：数字で見る西多摩
(西多摩地域広域行政圏協議会)

※西多摩計：青梅市、福生市、羽村市、あきる野市、
瑞穂町、日の出町の、檜原村、奥多摩町

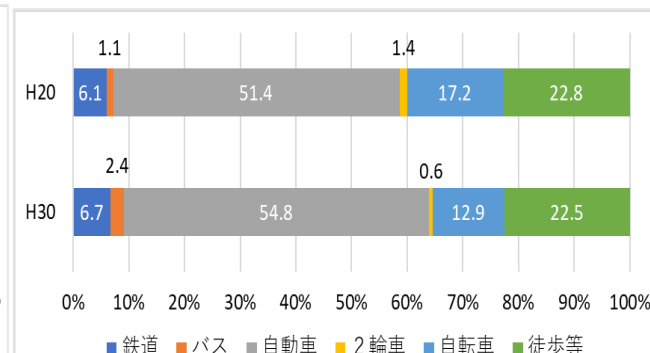
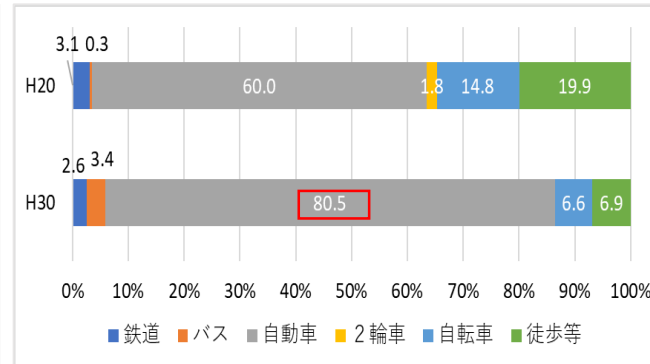
H30.全目的代表交通手段割合の経年比較
【瑞穂町】



【西多摩計】



H30.私事目的代表交通手段割合の経年比較



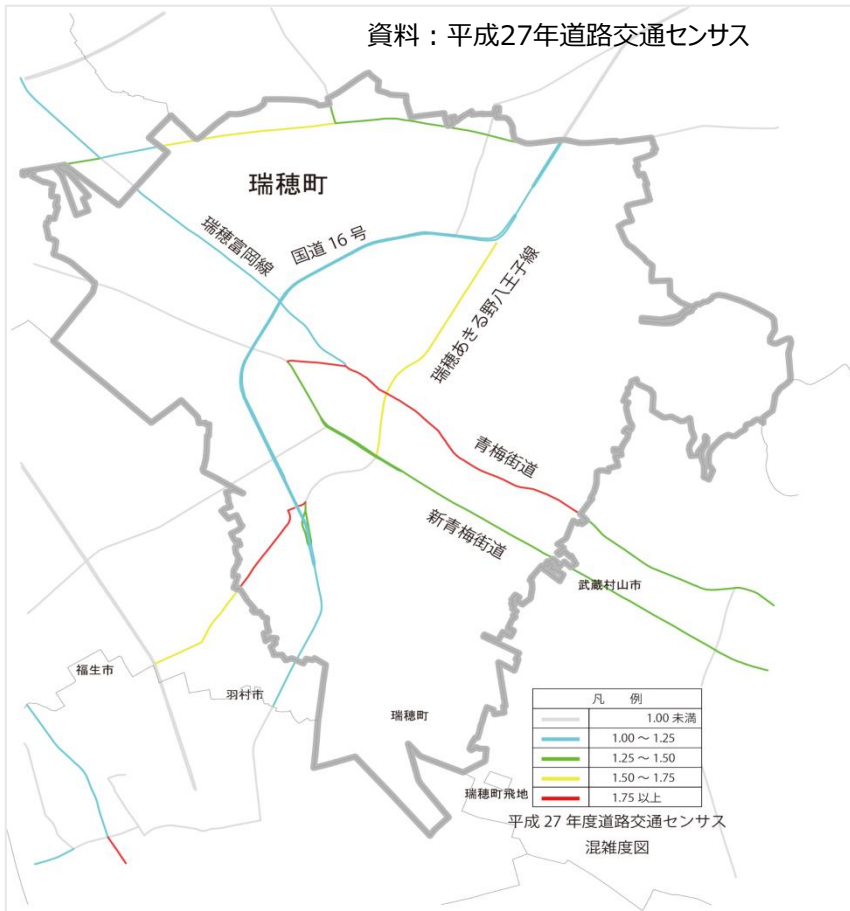
資料：第6回（平成30年）東京都市圏パーソントリップ調査結果

③移動実態/自動車依存

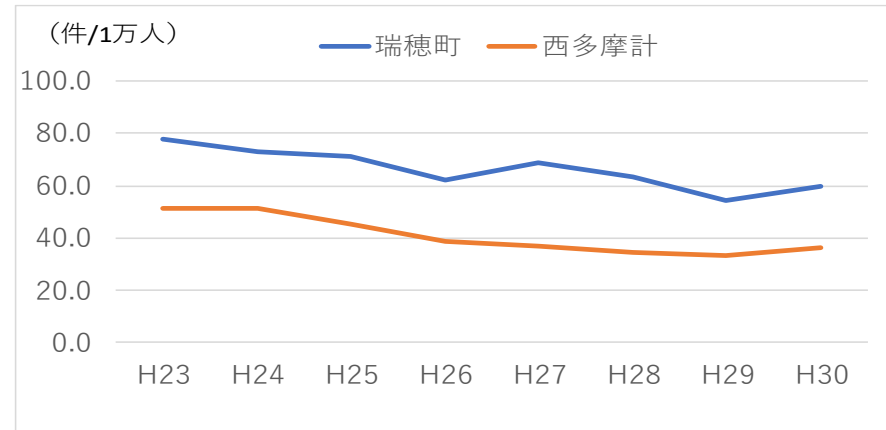
- 町内の平成27年の道路混雑度をみると主要な幹線道路では1.0を上回っている
- 人口1万人当たりの自動車の交通事故の件数は減少の傾向を示しているものの、西多摩計に比べ高い
- 高齢者の交通手段について、福祉バス利用登録証を持っていない理由として、「他の手段で移動するから」が多く、移動手段を自動車に頼っていることが考えられる

平成27年 道路混雑度

※) 混雑度が1.25を超えると、ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態となり、1.75を超えると慢性的な渋滞となる

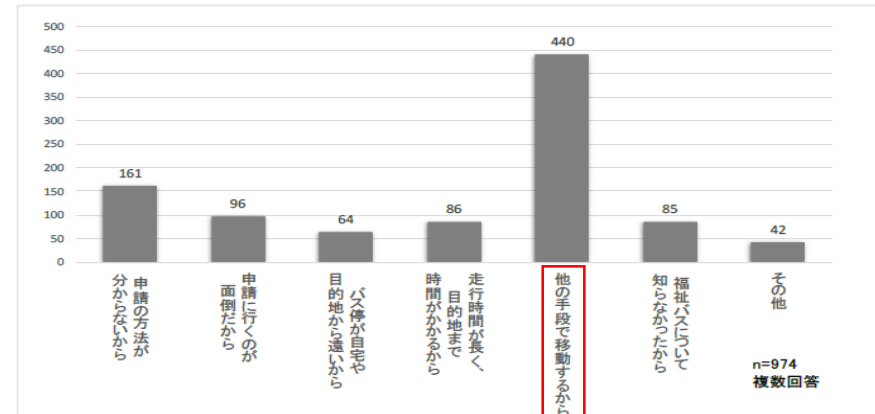


夜間人口1万人当たりの交通事故発生件数



資料：数字で見る西多摩（西多摩地域広域行政圏協議会）

福祉バス利用登録証不所持の理由



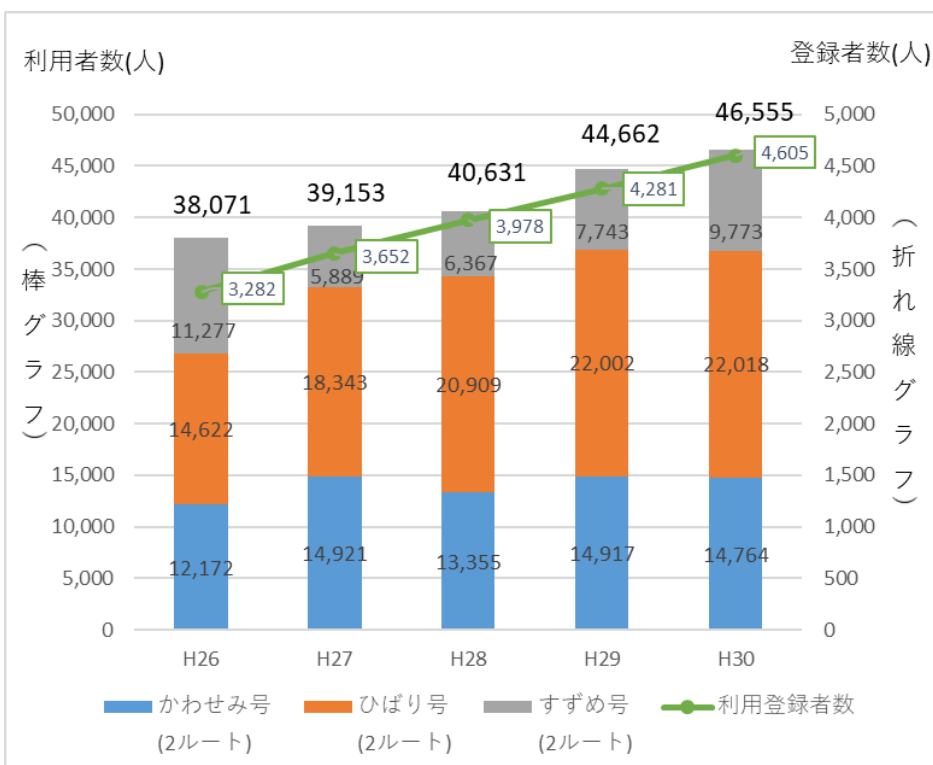
出典：瑞穂町公共交通に関する意向調査報告書（H30.12）

③移動実態/福祉バスの利用

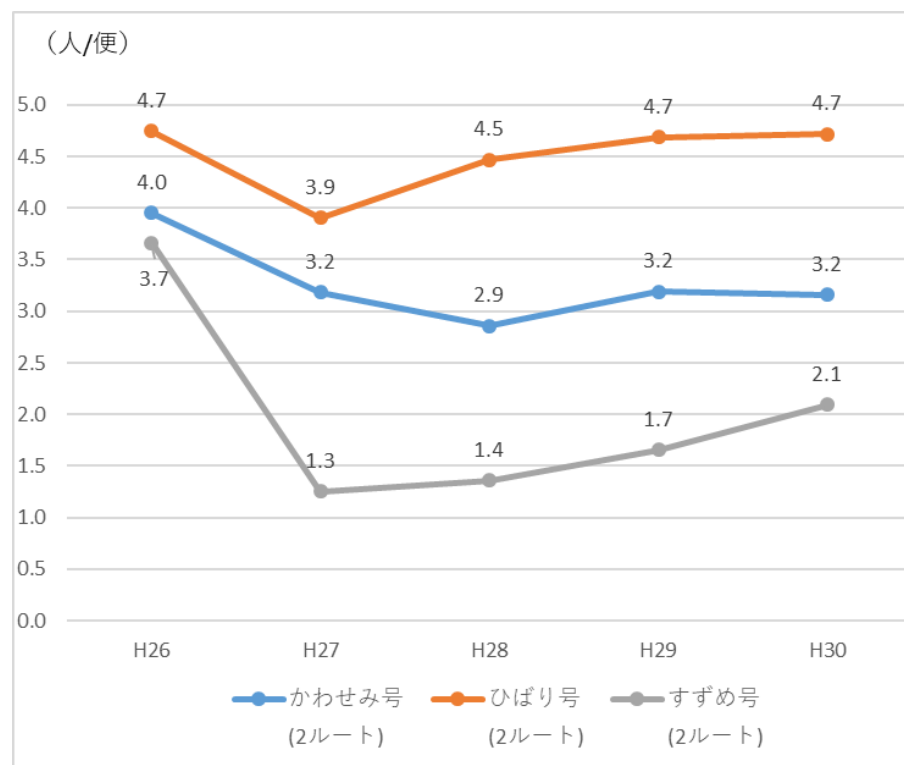
- 福祉バスの利用者は、増加傾向にある
- 登録者数は、年々約300人増加しており、現在約4,600人の登録者数である
- 武蔵野地区及び元狭山地区を運行するひばり号の利用が、最も多い
- 利用者数は増加傾向にあるが、H30年の1便当たりの平均利用者数は、利用者の多いひばり号が4.7人、利用者の少ないすずめ号は2.1人である

(H27年度に運行見直しを行い、1日当たりの便数を10便→16便に増便したことによる利用者減が考えられる)

年間の利用者数及び登録者数



1便当たりの平均利用者数※

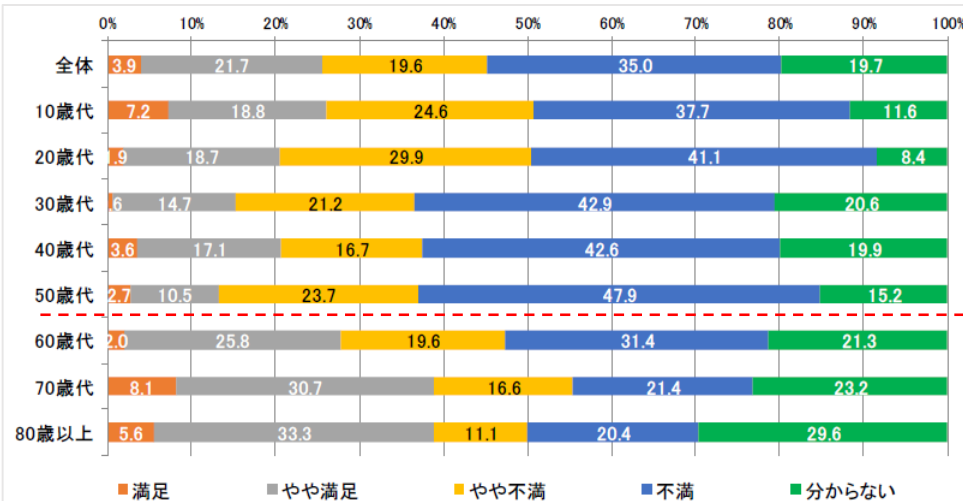


※1便当たりの平均利用者数 = 年間便数/年間利用者数

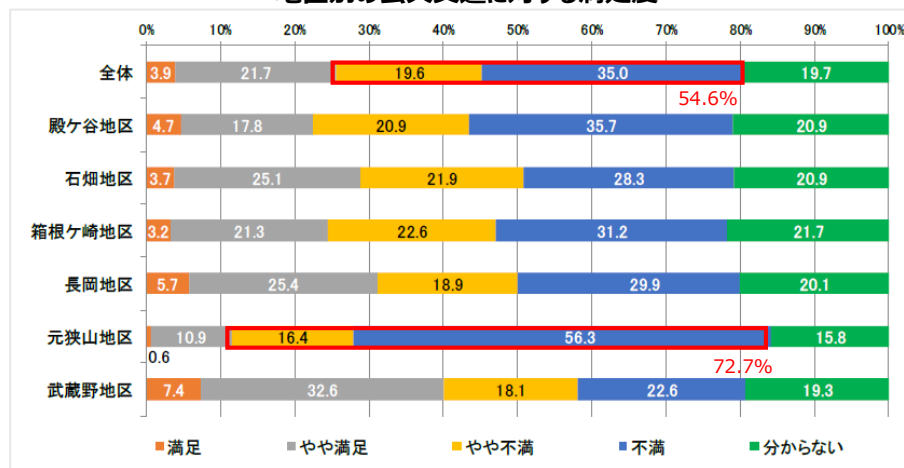
④移動ニーズ/公共交通に対する満足度

- 町内公共交通に関する満足度は、全体の54.6%が不満・やや不満と回答しており、公共交通に対する満足度は低い
- 地区別にみると、元狹山地区の72.7%が不満・やや不満と回答しており、他の地区に比べ特に満足度が低い
- 年代別でみると、10～50歳代の満足度は60歳代以上の満足度に比べて低い
- 住民の不満足意見では、福祉バスの改善・充実やコミュニティバスの整備等があり、誰もが利用できる公共交通への需要が期待される

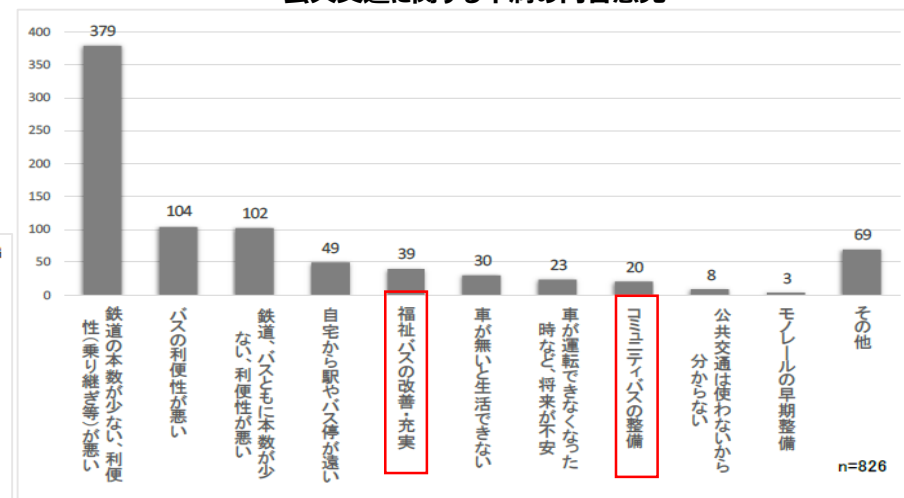
年齢別の公共交通に対する満足度



地区別の公共交通に対する満足度



公共交通に関する不満の内容意見

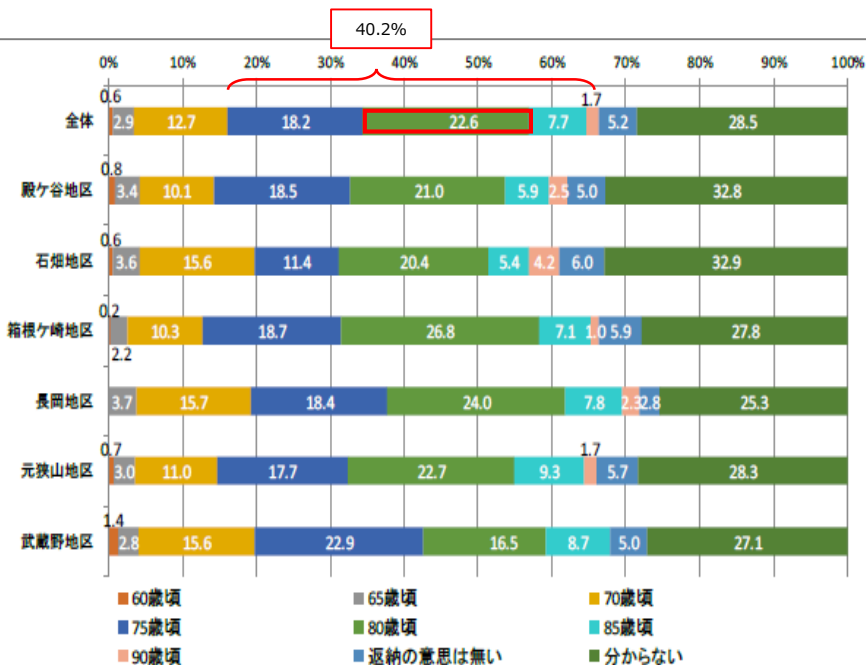


福祉バスの改善・充実やコミュニティバスの整備に関する具体意見

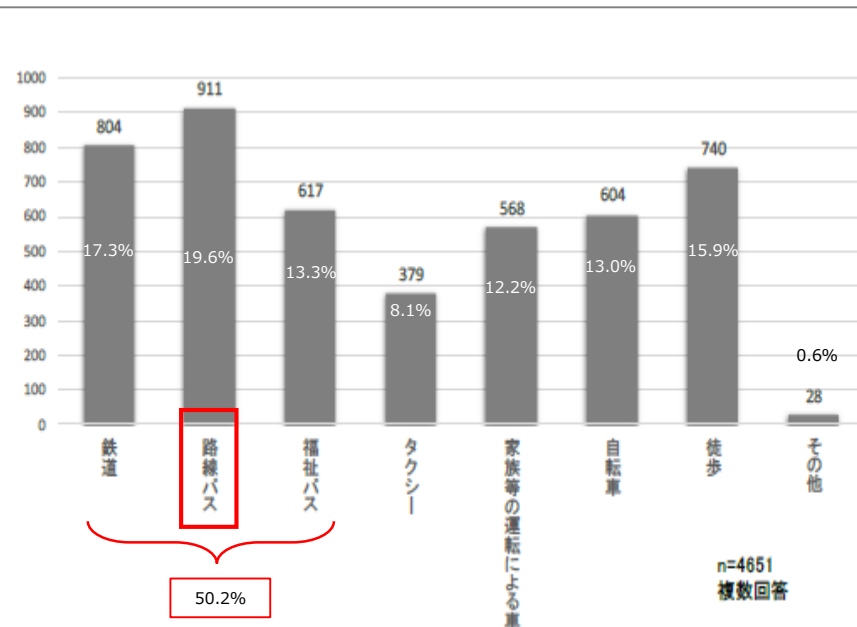
- 【30歳代】福祉バスは対象者が限られており、誰でも乗れるようになったら便利であり利用したい
- 【40歳代】無駄に走っている福祉バスを、みんなが使えるコミュニティバスとして運行してほしい
- 【50歳代】誰でも乗れるコミュニティバスがあれば料金を払っても乗ると思う

- 運転免許返納の意向について、返納しようと思う年齢は80歳頃が22.6%で最も多く、75歳から84歳頃が40.2%を占めている
- 運転免許返納後に利用したい交通手段としては、路線バスが最も多い
- また、公共交通（鉄道・路線バス・福祉バス）が50.2%で過半数を占めており、公共交通の利用が期待される

運転免許返納しようと思う年齢



運転免許返納後に利用したい交通手段



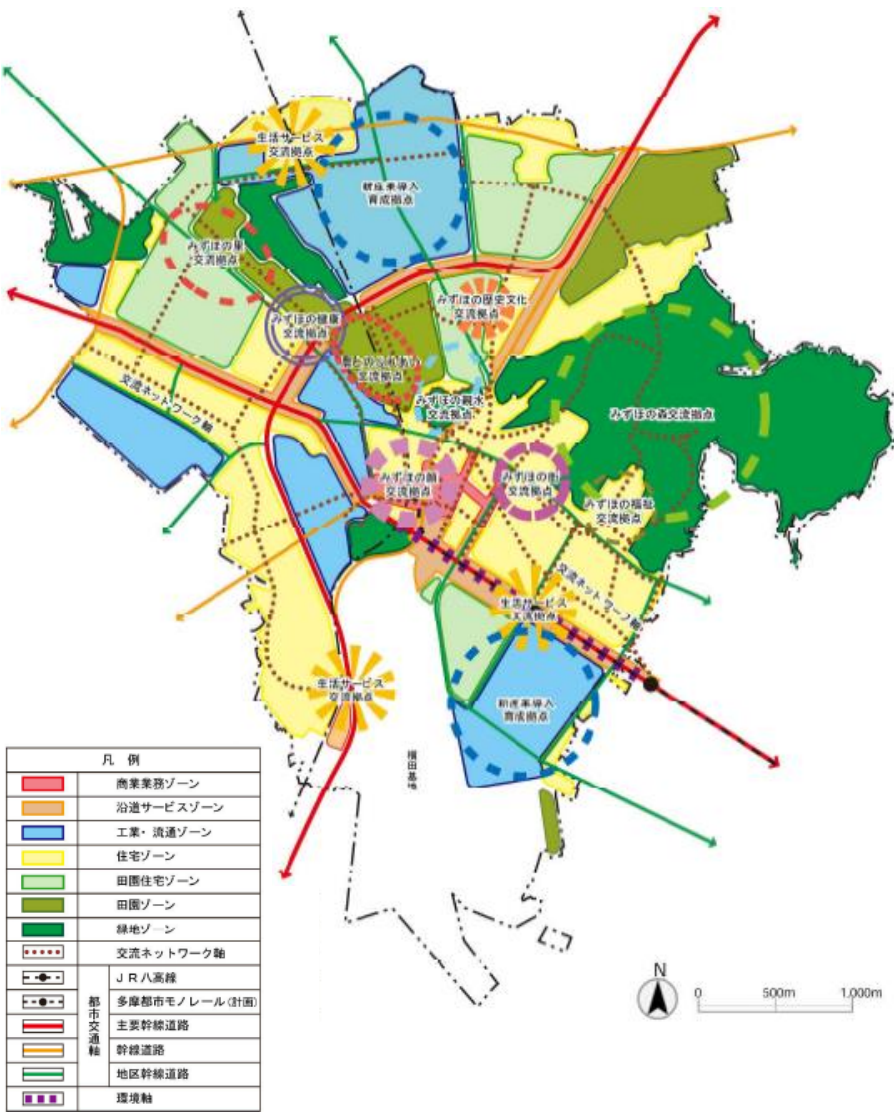
《まちづくりの方針》

「みらいに ずっと ほこれるまち
潤いあふれ、活力みなぎる地域社会をめざして」
第4次瑞穂町長期総合計画（後期基本計画）
の将来都市像

生活の向上をめざす都市機能の充実
→公共交通ネットワークの強化・整備

現在の都市機能を活かし、
地域拠点や都市機能を強化

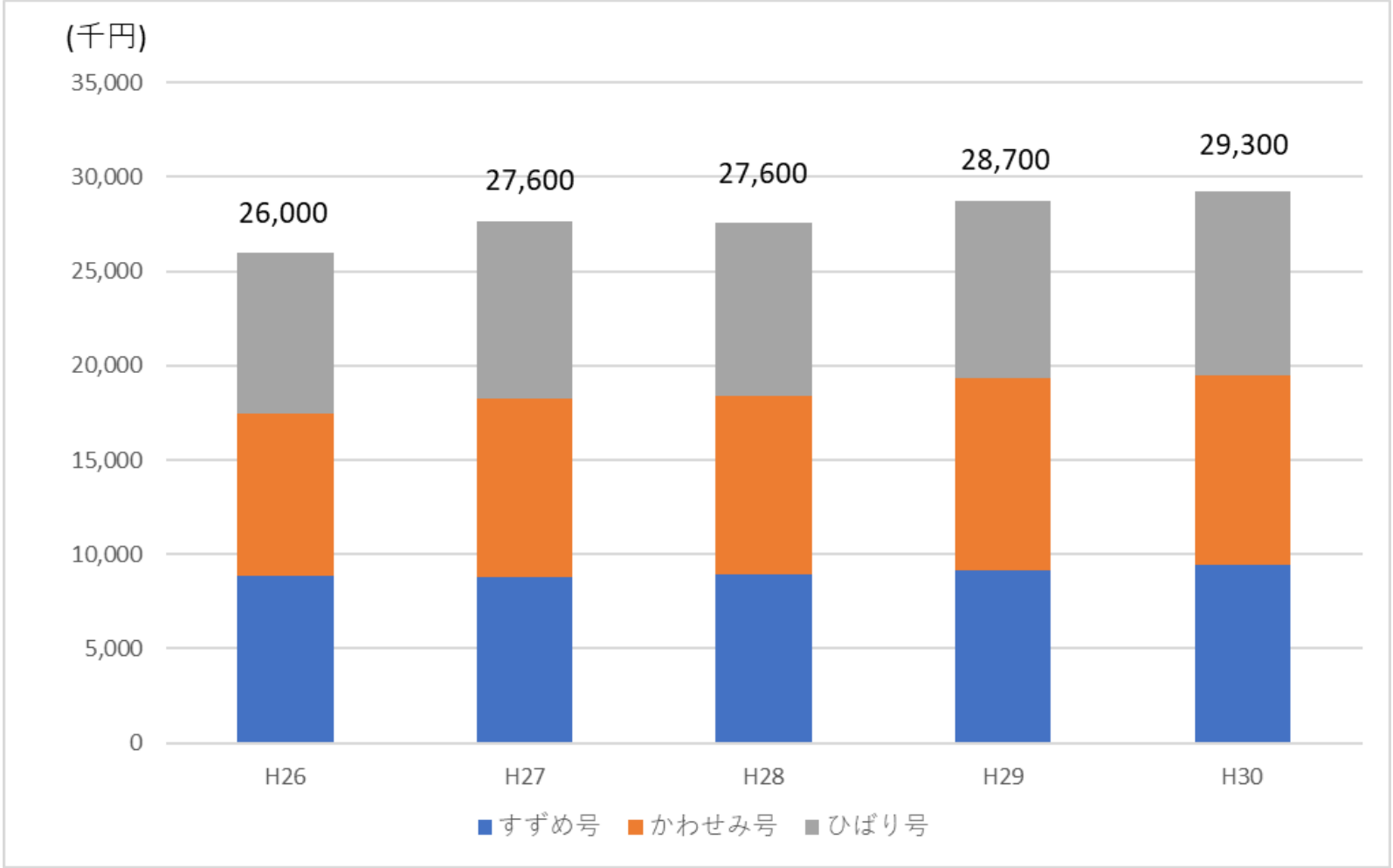
将来都市構造



出典:都市計画マスタープラン（平成26年3月改訂）

- 福祉バスの運行経費は年々増加傾向にある

福祉バスの運行経費の推移



⑦地域公共交通の課題

地域公共交通の実態とニーズ

《都市の概況》

- ・町の南部に比べ北部は人口が分散、高齢化の進行がやや早い
- ・生活主要施設への移動は何らかの交通機関が必要
- ・路線バスは町外の主要都市と連絡、福祉バスは町内を片回り循環

《地域公共交通のサービス》

- ・福祉バスを含めると公共交通空白地区はほとんどないが、だれもが利用できる路線バスに限ると、北部は運行本数が少なく不便地区が面的に広がっている

《移動実態》

- ・買物目的は約5割、通院目的は約7割が町外に移動

《移動実態》

- ・自動車に頼った都市交通（交通混雑、交通事故、高齢者の自動車利用）
- ・福祉バスの利用者は増加傾向にあるが、1便当たりの利用者は2～5人

《移動ニーズ》

- ・公共交通に対する満足度はやや低く、だれもが利用できる福祉バスの充実を望む声
- ・自動車免許返納後の移動は約5割の方が公共交通に期待

《将来のまちづくり》

- ・現在の都市機能を活用し、地域拠点や都市機能の強化

《財政状況》

- ・福祉バスの運行経費の増加

地域公共交通の課題

人口分布・構成、施設配置等の地域特性に応じた地域公共交通サービスの提供

移動実態に応じ誰もが利用できる地域公共交通ネットワークの確保による公共交通不便地区の解消

免許返納後の移動に対する不安を解消する高齢者の外出支援の充実

地域公共交通の維持、活性化

4.計画の基本的な方向性

【公共交通のネットワーク体系】

- ◆ 町外に連絡する鉄道や路線バスと町内公共交通とのさらなる連携の強化による町民の移動実態、ニーズに対応
- ◆ 交通結節点となる**箱根ヶ崎駅等への行きやすさを高める**町内公共交通ネットワークの整備

【町内公共交通計画の方向性】

- 誰もが利用できる地域の公共交通の確保に向け、福祉バスに変わる**新たな公共交通の導入(福祉バスの再編)**
- 以下の理由から**有償運行**を検討
 - ・増便等の運行サービスの向上に対する費用の負担
 - ・路線バスへの影響の軽減
 - ・町民の移動の負担に対する公平性の確保
- **地域特性に応じた運行形態**の導入
- 地域と一体となった地域の公共交通の維持、活性化に向け、**既存のコミュニティと主要な生活施設を結ぶ**公共交通ネットワークの構築

想定される運行パターン

分類		運行パターン	運行形態	導入が適している地域	課題
有償運行	道路運送法の適用を受け、運行計画は地域公共交通会議での同意が必要であり、運行可能な道路幅員※等が規定される ※)導入する車両幅によって変わるが一般的に概ね5m程度は必要	定時定路線運行 (コミュニティバス)	現行の路線バスの運行であり、決められたルート、ダイヤで運行し、誰もが料金を払えばバス停から乗車が可能	一定の道路幅員が確保され、ルートの沿線に比較的まとまった需要がある地域	・路線バスとの競合を避けたルートの設定 ・利用者がいなくても決まったルート、時間を運行（“空バス”）
		デマンド型運行	乗車には電話等からの予約が必要、代表的な運行方法は、①ルート、ダイヤが決まっている、②ルートもダイヤも決まっておらず家から目的地までドアツードアで運行する	公共交通の不便な地区が面的に広がっている地域	・予約の手間がかかる ・利用者や運行方法によっては予約毎に運行計画を作成するソフト等が必要（経費がかかる）
無償運行	法の適用を受けないことから、道路幅員が狭い道路でも通行が可能	福祉バスの継続 特定施設への送迎バス	現行の福祉バスのような定時定路線の運行	現行の福祉バスのルートは、道路幅員が5mに満たない区間もあることから、有償運行に移行できない地域、施設の周辺	・路線バスとの競合や移動の公平性の確保から、利用者の制限が必要になる可能性が高い