

第2回瑞穂町地域公共交通 会議資料

令和2年6月30日（火）
場所：瑞穂町役場庁舎4階
全員協議会室



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

3か月の遅れが発生

第2回 令和2年6月30日

- ・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 令和2年7月中旬

第3回 令和2年8月（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具体的な運行計画

第4回 令和3年1月末（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3年3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10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

【協議概要】

● 町の現況整理、課題等の整理

- ・人口分布や構成、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
- ・移動実態に応じた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

● 課題に対する計画の方向性

- ・誰もが利用できる地域の公共交通の確保に向け、福祉バスに代わる新たな公共交通の導入
- ・交通結節点となる箱根ヶ崎駅や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

【主な意見】

- 利用する住民の意見を集約できるような機会をきちんと設けてほしい
- 新たな公共交通の導入には広い選択肢を提示していただき、協議させてほしい
- ソフト面での対策（バスの乗り方、バスの魅力等）も検討したほうがよい
- 障がい者施設の中には、「特定の方が毎日定期的に必ず利用している」という現状であるため、福祉施設への移動手段を確保してほしい

■ 議論の内容

【福祉バスの再編に向けた運行計画の考え方】

(1) 運行形態

(2) ネットワーク

(3) 運賃

(4) 運行評価基準

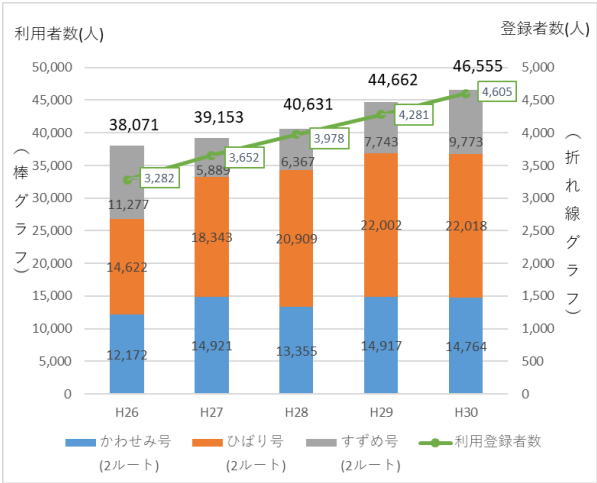
複数案の中から、住民との意見交換会、交通事業者や交通管理者等との調整、協議を踏まえ、地域公共交通会議で決定
※道路幅員が狭い区間や折り返し地点とする施設等は、交通管理者や関係機関、事業者等との調整、協議を行うことで、運行形態やルートの変更が想定される

交通事業者との調整、協議を踏まえ地域公共交通会議で決定

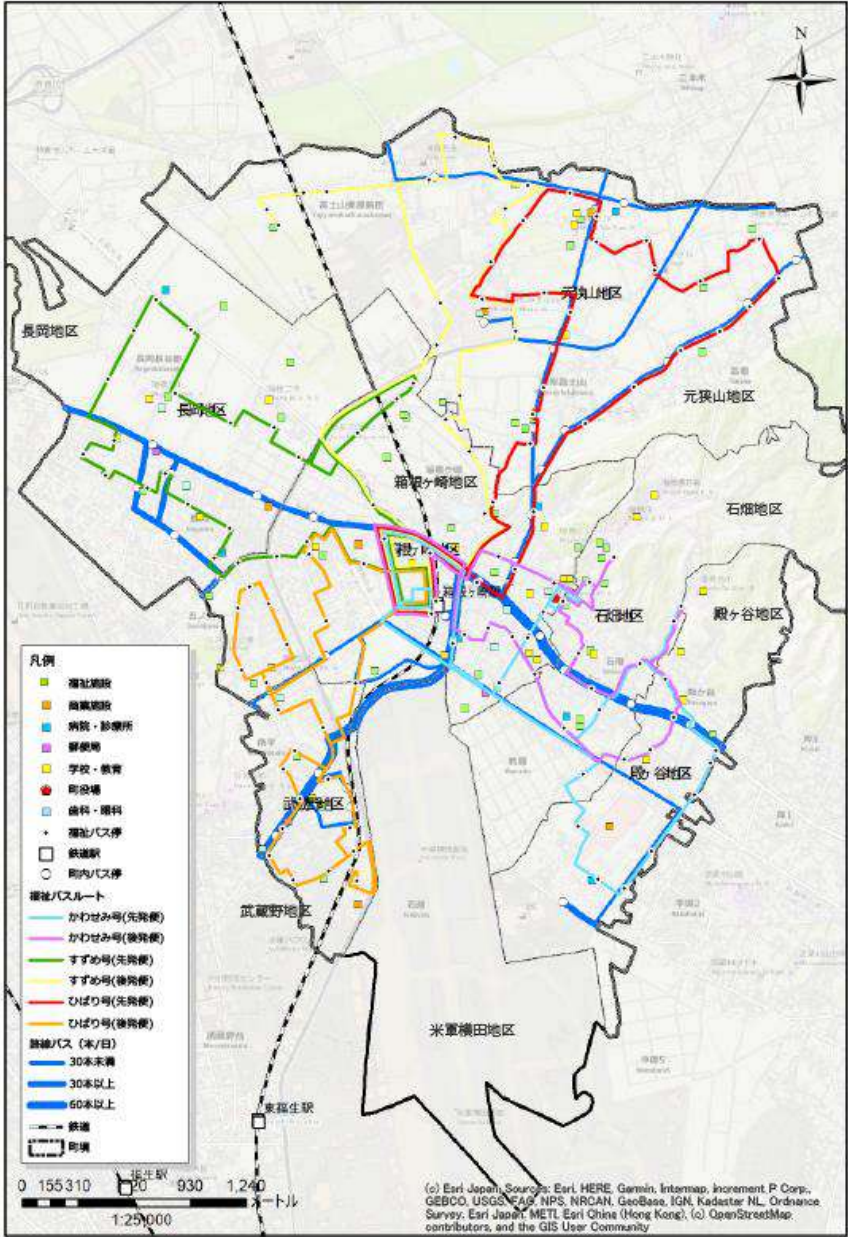
■ 福祉バスの概要

項目	概要
運行ルート数	6ルート（片周りの循環路線）
運行本数	8本/日（7時から17時）
所要時間	各ルート約30分
対象者	町内在住で以下のいずれかに該当する方 ・60歳以上の方 ・心身障がい者とその介助者の方 ・妊婦の方 ・乳幼児、未就学児とその保護者の方 ・特別支援学級（固定級、通級）在籍児童、生徒とその保護者の方
利用者数	年間約46,500人（登録者数約4,600人）

年間の利用者数及び登録者数



福祉バスネットワーク図



(1) 運行形態

図.人口分布

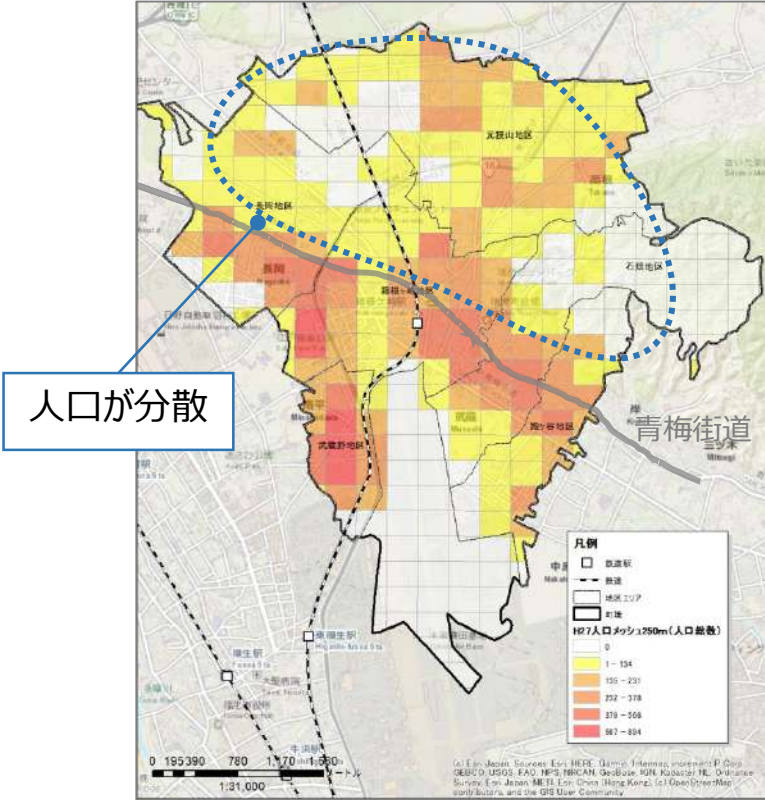
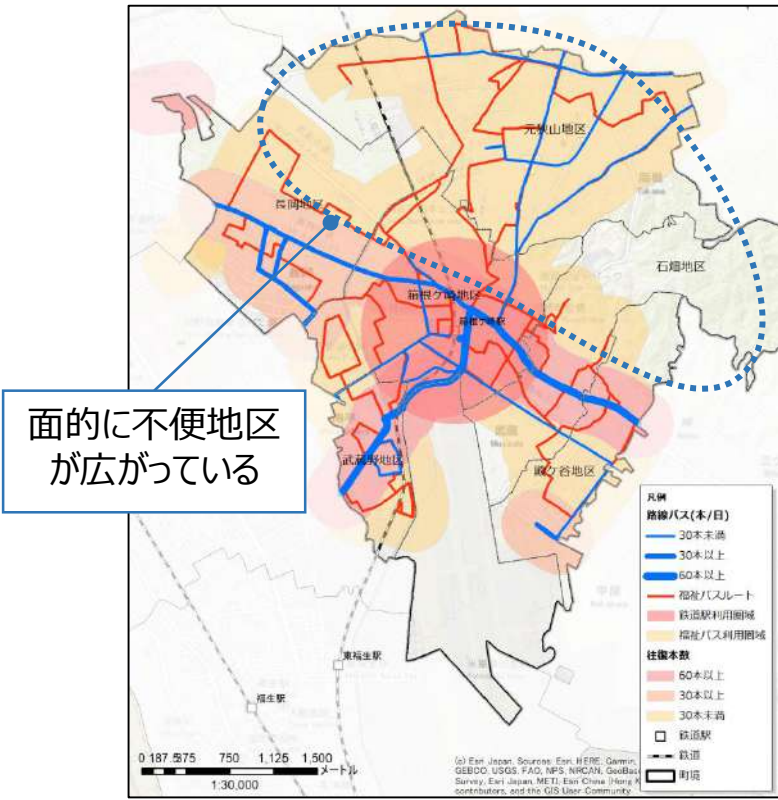


図.地域公共交通のサービス水準圏域



	地域の特徴
北側	・人口が分散している ・路線バスのサービス水準は低い ・面的に不便地区が広がっている
南側	・サービス水準が高い路線バスが運行している ・不便地区は部分的

デマンド型交通の導入を視野に入れて検討

コミュニティバスの導入

※幅員が狭い箇所で導入が不可能なところについては、別途代替を検討

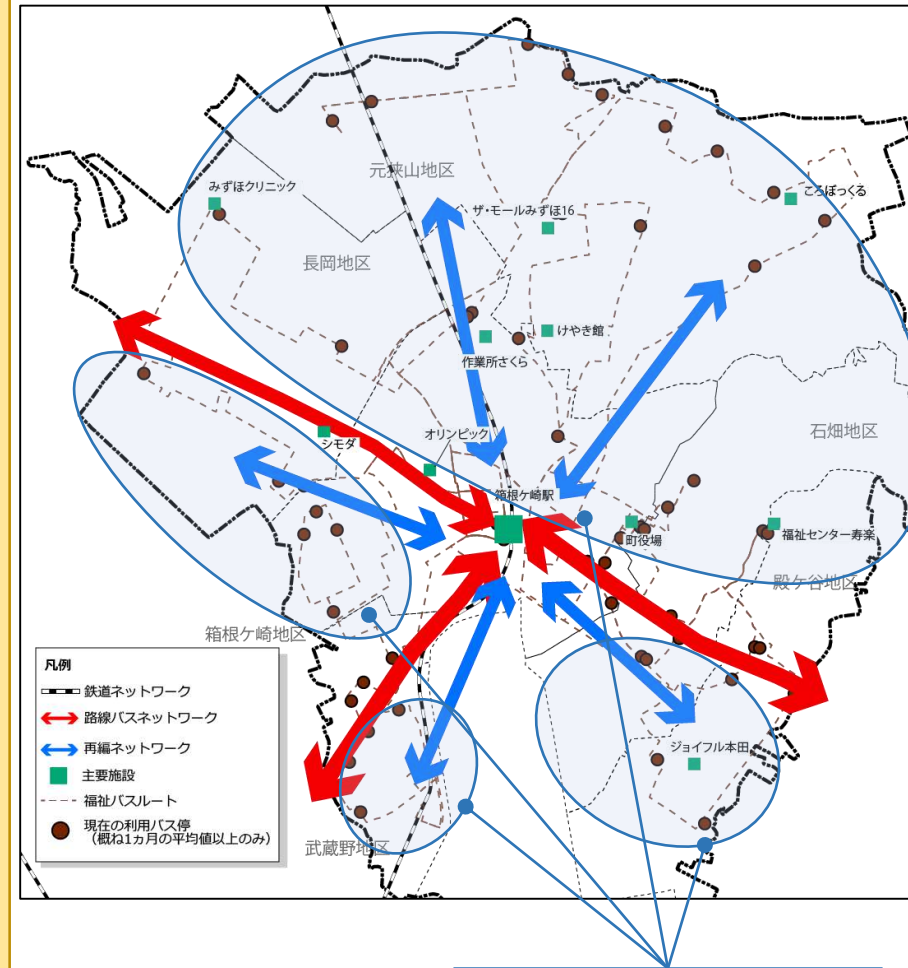
(2) ネットワーク

図.ネットワークの考え方

「検討方針」

- ① 鉄道と路線バスが不便な地区に現在の福祉バスのルートの基本としつつ、ネットワークを構築
- ② 駅を基点に既存のコミュニティと大型商業施設、主要な医療施設、公共施設（町役場、コミュニティセンター）等を結ぶ
- ③ より効果的、効率的な運行を目指し、福祉バスの利用がない停留所(※)を省略する
- ④ ルートが重複している区間を整理する
- ⑤ 迂回感を解消するため、可能な限り、ピストン輸送（駅と施設等を結ぶ）を検討

(※)1か月の利用者数の概ね平均値以下の停留所

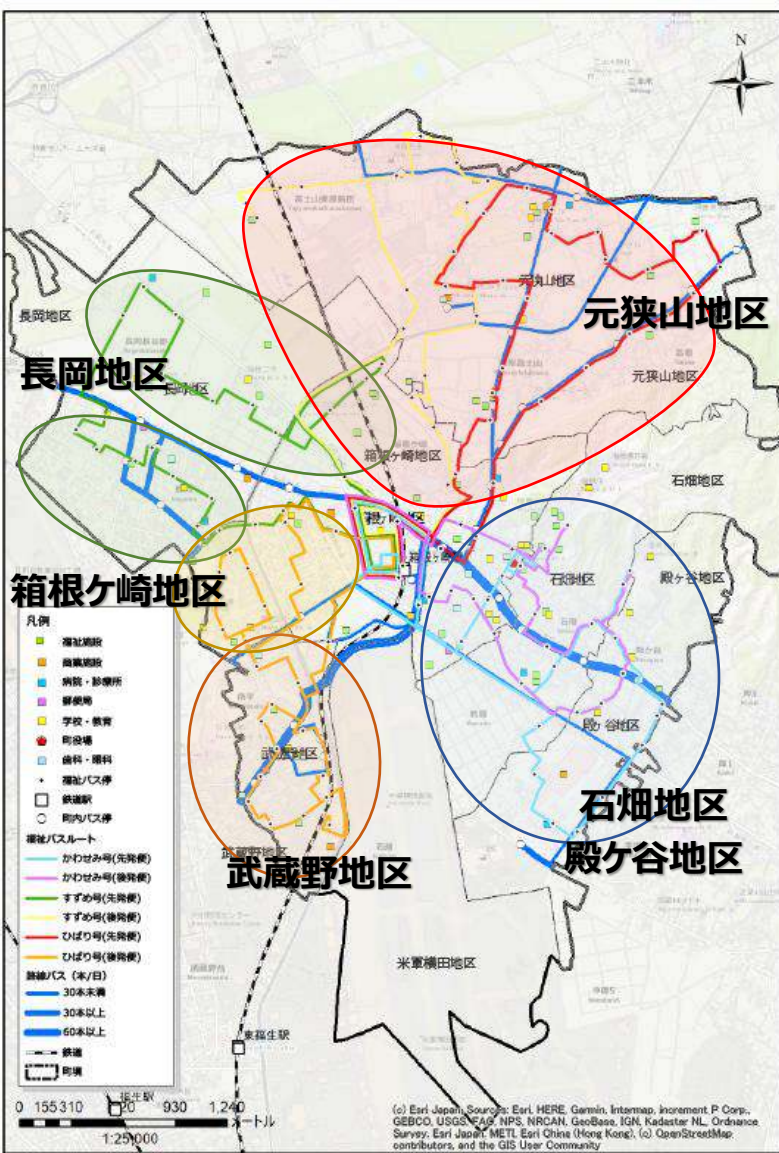


再編計画で救うエリア

■ ネットワーク検討の考え方

地区	現況ルート	再編の考え方
武蔵野地区	ひばり号(後発)の1ルート	現況のルートを基本に検討
箱根ヶ崎地区		武蔵野地区または長岡地区のルートと合わせて検討
元狹山地区	ひばり号(先発) すずめ号(後発)の2ルート	現況のルートを基本に検討 またはデマンド交通を含めた検討
長岡地区	すずめ号(先発)の1ルート	人口密度や利用状況を考慮して青梅街道を境に北と南に分けて検討
石畑地区	かわせみ号(先発) かわせみ号(後発)の2ルート	現況のルートを基本に検討
殿ヶ谷地区		

図.再編の考え方（地区エリア）



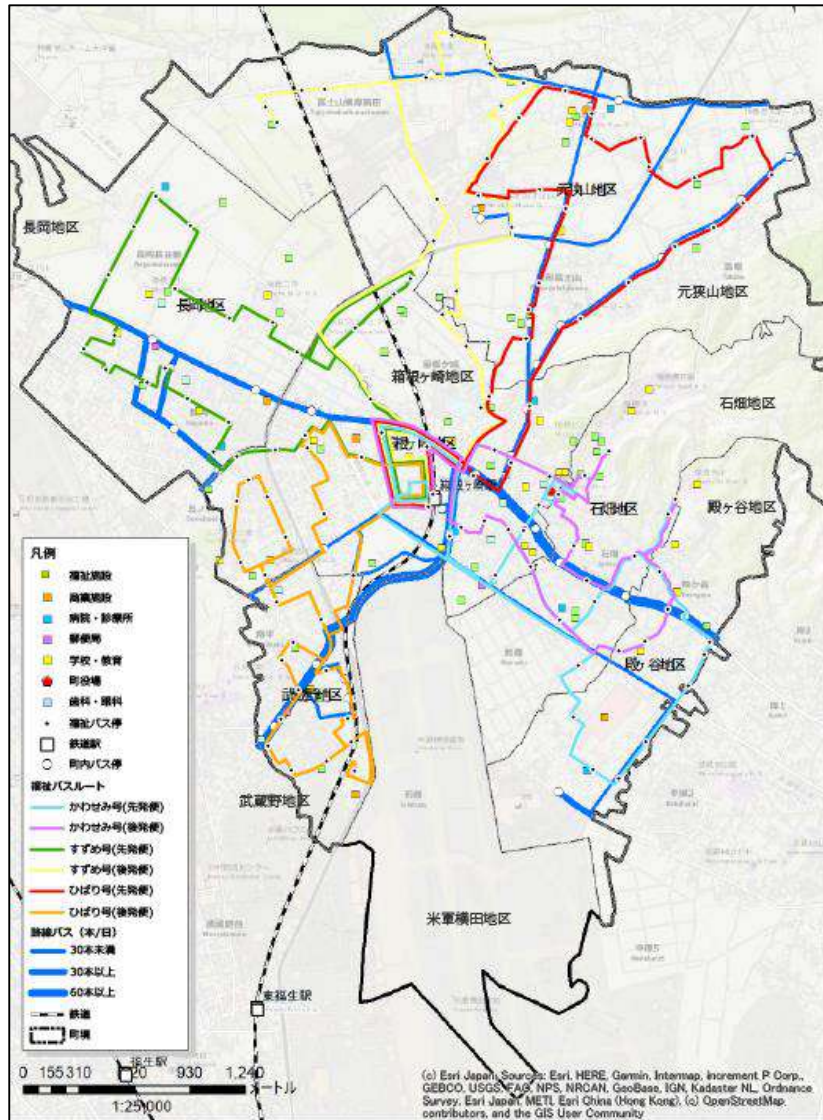
■ 運行形態とネットワークの組み合わせによる運行パターン

パターン	北側	南側
ケース①	コミュニティバス 現況の公共交通のサービス水準が低い地区のみ対応したルート ↓ 交通事業者（警察）の立ち合い ↓	
ケース①'	コミュニティバス 警察の立ち合いを踏まえ 設定したルート	コミュニティバス 警察の立ち合いを参考に 設定したルート
ケース②	デマンド型交通 人口分布を考慮したエリア	コミュニティバス 警察の立ち合いを参考に 設定したルート

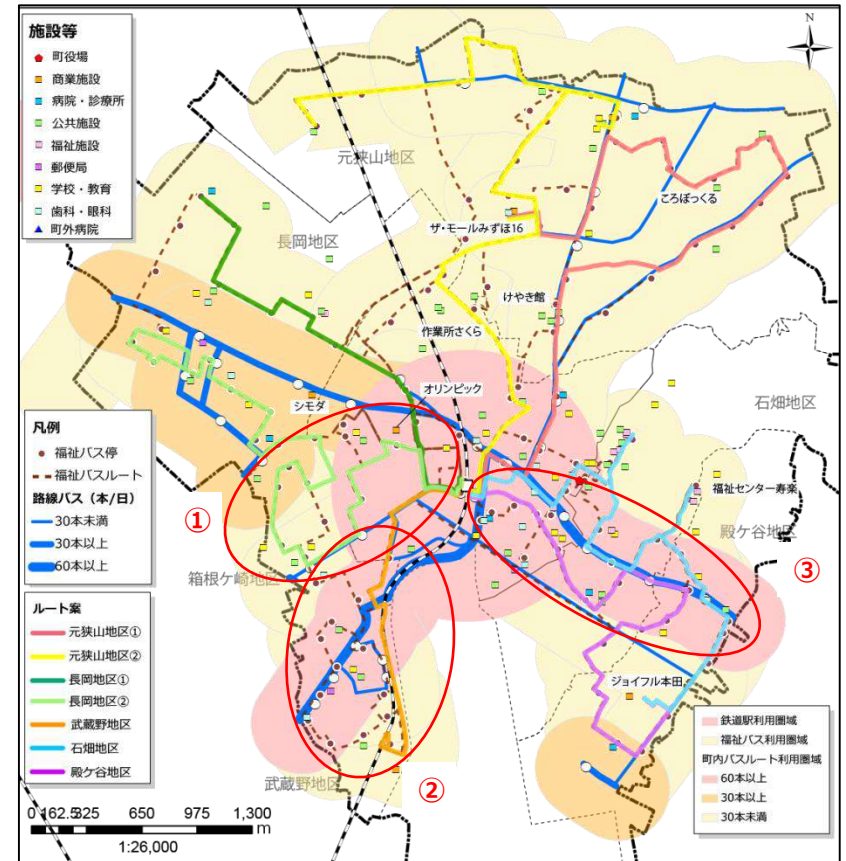
3.福祉バスの再編に向けた運行計画の考え方/ケース①

■運行形態とネットワークのパターン

【現況】



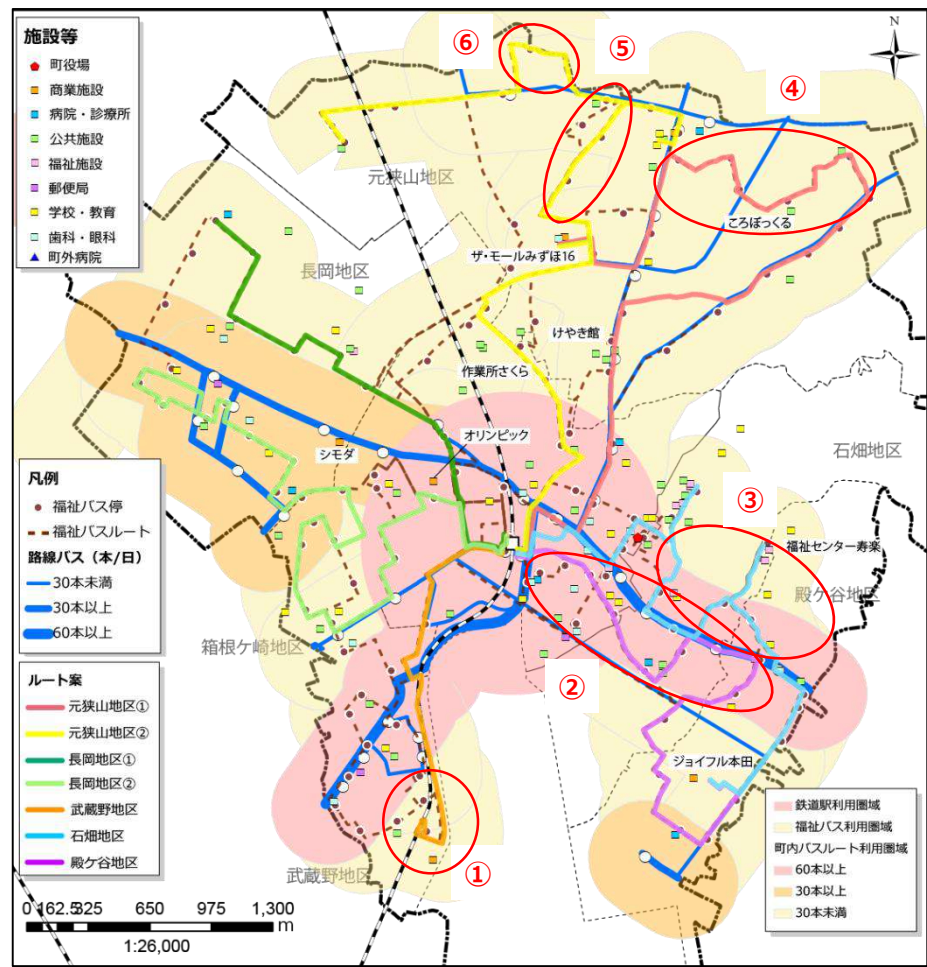
【ケース①】 現況の公共交通のサービス水準が低い 地区のみ対応したルート



- 鉄道駅利用圏域及び町内のサービス水準が高い（60本/日以上）路線バス利用圏域を除いた、エリアへのルートを検討
- ① 長岡地区を2つに分けてルート設定を検討するため、箱根ヶ崎地区は長岡地区のルートと合わせて設定
- ② 武蔵野地区は不便地区を結ぶルート設定
- ③ 石畑地区や殿ヶ谷地区は、代替ルートがないことから、一部路線バスの圏域と重複

■運行形態とネットワークのパターン

警察の立ち合いにより、運行が難しい主な区間
(車線部が4m以下の区間や見通しが悪い区間)



※幅員は車線部（路側帯間）の距離

■ 運行形態とネットワークのパターン

【ケース①'】

警察の立ち合いを踏まえ（参考）設定したルート

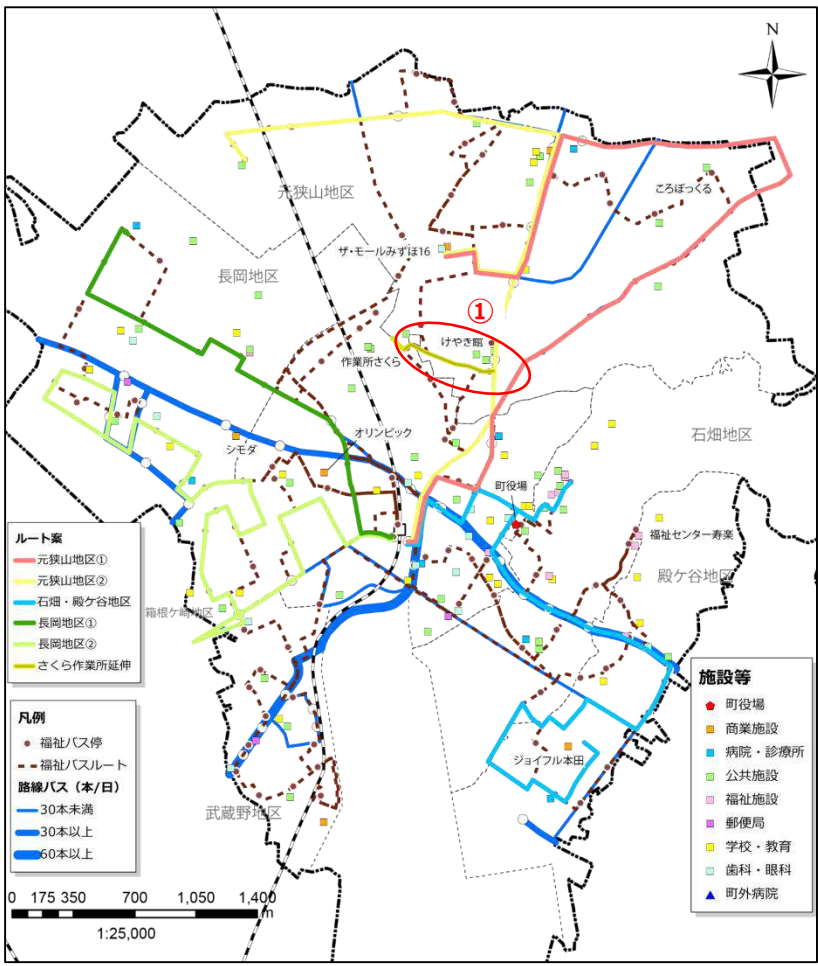


表.各ルートの沿道人口における路線密度

項目 単位	運行距離 km A	沿道人口※ 人 B	路線密度 人/ k m C=B/A
石畑・殿ヶ谷地区	6.2	5,644	910
長岡地区②	6.5	7,233	1,113
平均			1,012
元狭山地区①	6.2	4,305	694
元狭山地区②	5.7	3,904	685
長岡地区①	3.1	1,590	513
平均			631

※) 鉄道駅利用圏域は除く

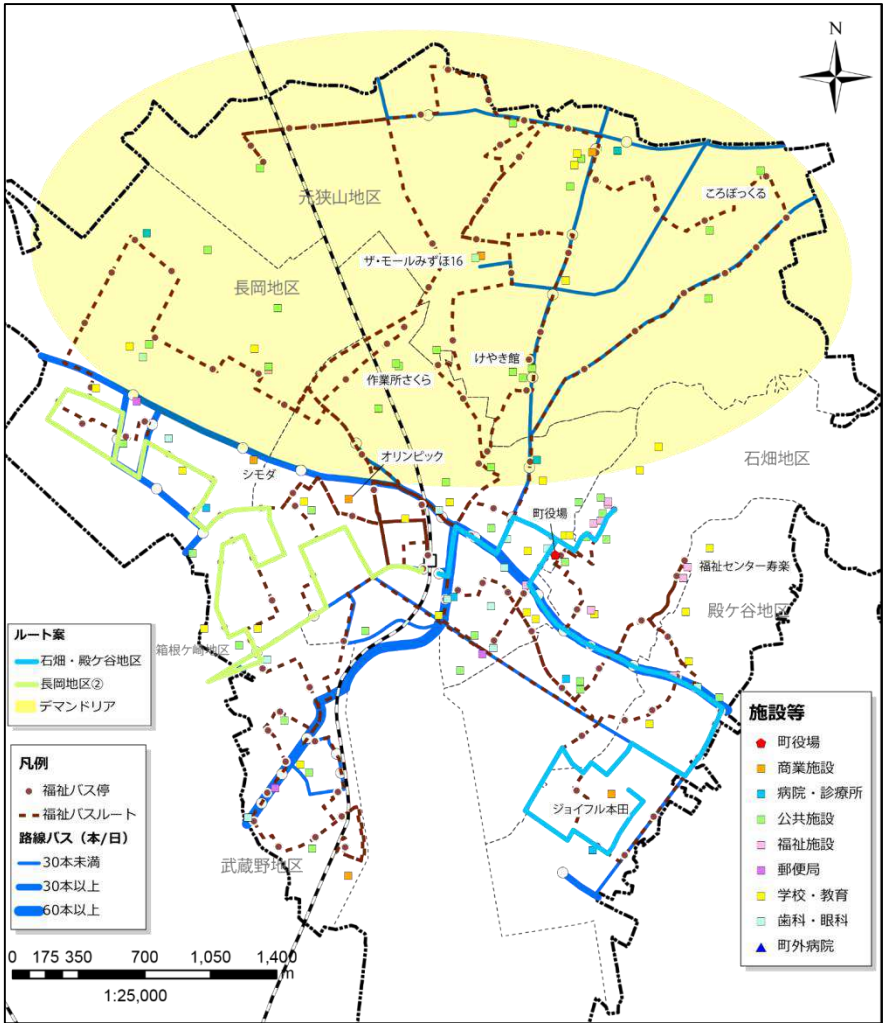
北側は、南側と比較して、路線密度
が低いことから、**デマンドを検討**

➤ パターン①から運行が可能なルートを再精査して設定したルート
①作業所さくらについては、毎日定期的に利用している実績があるこ
とから、作業所の就業時間に合わせ、朝夕のみ延伸して運行する

■運行形態とネットワークのパターン

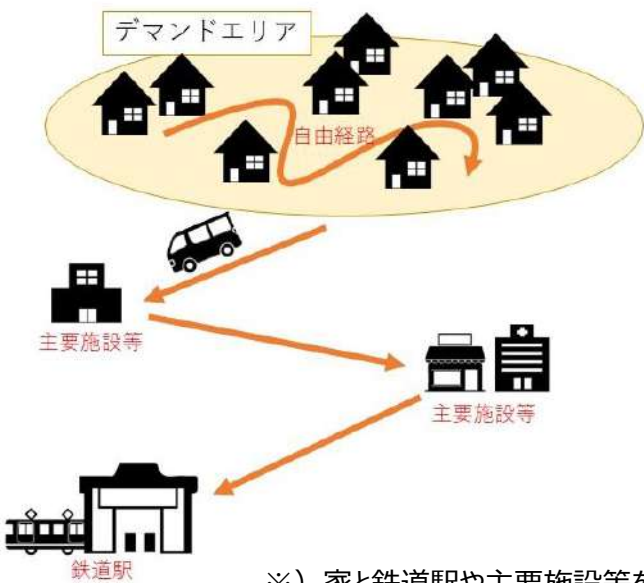
【ケース②】

北側はデマンド、南側はコミュニティバス



- 人口分布が低い北側は、デマンド※を導入
- また、ルートの路線密度を考慮して、路線密度が低い北側はデマンド、高い南側はコミュニティバスを導入

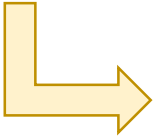
図.想定しているデマンドのイメージ



※) 家と鉄道駅や主要施設等を結ぶ

■ネットワークパターンの整理

地区	現況		再編後					
			ケース①		ケース①'		ケース②	
	ルート	運行距離	ルート	運行距離	ルート	運行距離	ルート	運行距離
武蔵野地区	ひばり号 (後発)	9.7km	武蔵野地区	2.5km	—	—	—	—
元狭山地区	ひばり号 (先発)	11.2km	元狭山地区①	6.1km	元狭山地区①	6.2km	デマンドエリア 430ha	
	すずめ号 (後発)	8.3km	元狭山地区②	7.2km	元狭山地区②	5.7km		
長岡地区	すずめ号 (先発)	6.7km	長岡地区①	3.1km	長岡地区①	3.1km	デマンドエリア 100ha	
			長岡地区② (箱根ヶ崎地区)	5.8km	長岡地区② (箱根ヶ崎地区)	6.5km	長岡地区② (箱根ヶ崎地区)	6.5km
石畑地区	かわせみ号 (先発)	7.1km	石畑地区	5.1km	石畑・ 殿ヶ谷地区	6.2km	石畑・ 殿ヶ谷地区	6.2km
殿ヶ谷地区	かわせみ号 (後発)	9.5km	殿ヶ谷地区	4.0km				
合計距離	52.5km (片回り) 105km (両回り)		33.8km (片道) 67.6km (往復)		27.7km (片道) 55.4km (往復)		12.7km (片道) 25.4km (往復) +デマンドエリア530ha	



- 再編後は距離の短縮により、増便の可能性あり
- ピストン輸送により、往復運行の可能性があり、現在の片回りによる迂回感が解消される

(3) 運賃

《コミュニティバス》

- 町内の移動の負担に対する公平性を踏まえ、路線バスの初乗り運賃と同程度をめざす

《デマンド交通》

- コミュニティバスよりも小型の車両で、ドアツードア（家と鉄道駅や主要施設等を結ぶ）によるきめ細かい運行サービスの提供を想定していることから、コミュニティバスよりも運賃が高価になることも考えられる

《共通》

- 割引は、高齢者等を対象に他交通機関と同水準・同対象で検討

(4) 運行評価基準

- 一定の期間を定め、運行の継続、見直しを定量的な基準（例.収支率、利用者数等）で判断する（利用が少ない場合は、運行の廃止やルート等の変更を検討）
- 基準は他市町村の事例から、町の負担額の上限、事業収支、利用者数の変化等が考えられる
- 社会実験時はもとより、本格運行時も運行評価基準に照らし運行を評価する