

国立市コミュニティワゴン試行運行見直しの方向性について

■ 1 コミュニティワゴンの役割・コンセプト（再確認）

- ・高齢者／子育て世代などが市内を移動する交通手段（駅からの鉄道利用による市外への通勤・通学の足ではない）
- ・交通空白地域の解消（バス停圏域半径 200m、鉄道駅半径 600m）
（平成 14 年 3 月 国立市コミュニティバス導入検討報告書より）
- ・乗合交通機関なので、基本的に「一人で外出できる人」を対象（※）

（※）

- ・高齢者の外出の目的ベスト 3～①買い物 32.1%、②通院・リハビリ 20.9%、③趣味・習い事 15.9%（公共施設へのアクセスはわずかに 3.8%！）
- ・高齢者の外出頻度～①ほぼ毎日外出 55.8%、②週に 3、4 回 28.2%、
- ・高齢者の単独外出の可否～すべて一人でできた 89.1%

（平成 22 年 9 月実施 国立市移動に手段に関するアンケート結果より（サンプルは 65 歳以上の高齢者））

（参考 1）半年間運行した結果では、福祉会館等の「公共施設アクセス」の需要は、上記アンケートの結果の通り高いものではなかった。

（参考 2）シルバーパスが使えないことについて～運賃を払ってでも利用したいと思えるサービスでないと本運行への移行は難しいと思われる（「動けるうちは自転車で動く。」「シルバーパスを入手してしまうとバスに乗る際に運賃を払う気にならない。」

←車内アンケート等での声）

■ 2 全体としての見直しの方向性

- ・買い物、通院など生活の中で役立つ交通手段とする。
- ・運賃の対価分の価値があるサービスとする。
- ・乗り残しが発生しているルートは輸送力を増強。
- ・市役所／福祉会館などが立地する富士見台地域のサービス水準適正化。
- ・特に高齢者に好評の「パターンダイヤ」はできるだけ堅持。
- ・コミュニティワゴンに切り替えた際、ルート途中に回復時間を折り込んだことから比較的定時性が確保されているが、引き続き定時性の確保に努める。

■3 ルートごとの見直しの方向性

(1) 青柳ルート

公共交通サービスがコミュニティワゴンしかないこと、月に1、2回乗り残しが発生していることから朝方の30分毎運行のダイヤ時間を午前中に延長し輸送力を増強する。

(2) 泉ルート

人口密度が低く、ルート設定や停留所設置に大きな制約があるなかでの乗合サービスのあり方の再検討を踏まえた上で地域特性を生かしたサービスとする。

(3) 矢川・東ルート

新規ルートであること、基本的に人口密度の高い地域を走っていることから利用されない理由等を調査し、対策を検討する。

■4 見直しの時期等

- ・乗り残し対応が必要な青柳ルートは暫定的な対応として H27 年2月頃にダイヤ改正を予定（富士見台地域のサービス水準適正化も青柳ルートのダイヤ改正の中で実施）
- ・泉ルート、矢川・東ルートは沿線アンケートの結果等を受けて H27 年6月頃を予定（利用者の混乱を招かないためダイヤ改正等はそれまで保留としたい）