

国立市コミュニティワゴン試行運行 見直しについて

■ 1 ルートの見直しについて

(1) 前提条件の整理

前回の会議で提示した条件（①経費の削減検討～現行の予算額は超えない、運行日・運行時間の検討、人件費削減方策の検討、②朝の通勤対応）のほかに、以下の条件を追加。

- ・ 期間限定（短期での試行運行）で谷保駅北口ロータリーへの乗り入れが可能
- ・ 国立三中の北側の道路は道路幅員が不足のため運行不可。

(2) 各ルート別の検討

a) 矢川・東ルート（案）→資料 2 - 2 参照

- ・ 谷保駅北口発着の矢川ルートと東ルートとし、相互の乗り越しを可能とする運行形態とする。
- ・ 1 便～3 便は東地域→谷保駅を通勤対応として運行する（谷保駅北⇄第一団地中央のスクールゾーンを回避したルートとする。3 便はそのまま矢川ルートに）。
- ・ 利用状況を反映した運行ルート／時間帯とし、くにたち福祉会館は大学通りの国立高校停留所からの利用をお願いすることとする（歩行距離約 230m）。

b) 谷保ルート（案）→資料 2 - 3 参照

- ・ 三中コースと天神下コースをまとめて谷保ルートとし、各コースを隔日で運行する（月・水・金は三中コース、火・木・土は天神下コース。日曜日運休）。
- ・ 谷保ルートはそれぞれ一日 4 便程度の運行とする。
- ・ 谷保ルートは、泉ルートのダイヤ見直し（資料 2 - 4）により車両運用を可能とする。

以上のルートについては、改めて警視庁交通部交通規制課公共交通対策係の実査などを実施したうえで次回の地域公共交通会議に提案する（実査の都合により書面会議での合意の場合もあり。協議が整ったあと速やかに実施にむけて事務手続きを進める。）

■ 2 試行運行終了後の対応について（H29 年度以降）

(1) 試行運行の継続

- ・ 評価基準によって試行運行等の継続を実施。今後の利用状況を注視し、福祉的な交通とあわせて年内には方向性を明確にする必要がある。

(2) 路線バスの利用向上方策

- ・ 主に南部地域における路線バス停留所においてサイクルアンドバスライド用の自転車駐輪場（駐輪場）を検討。

- ・路線バスのダイヤ見直しや社会実験実施等の検討

(3) 福祉的交通等での対応

- ・移動制約者向けの交通手段としては既存のサービスだけでは十分とはいえないことから、自治会バスなどの支援などについての検討を継続する。

■ (参考) 評価基準 (目標値) について

(1) 評価基準 (目標値) ~平成 26 年度第 2 回地域公共交通会議合意事項

- ・評価は、A,B,C の三段階とする。
- ・A : 本格運行へ移行
- ・B : さらなる試行運行の継続…ルートは概ね固定とするが、ダイヤ等については随時改善を重ね、利用向上を図るための試行運行を継続する。
- ・C : 抜本的な見直し…現在の試行運行のルート、ダイヤの抜本の見直し、また、コミュニティワゴン以外の方法への移行も含むものとする。

評価基準 (目標値) (ルートごと)

	A	B	C
1 日あたり利用者数	70 人以上	50~70 人	50 人未満
財政投入額(年間)	550 万円以下	550~900 万円	900 万円以上
収支率	30%以上 (営業係数 330 以下)	20%以上 (営業係数 500 以下)	20%以下 (営業係数 500 超)

※A,B については原則として全ての評価項目で目標値を満たすものとするが、状況に応じた判断を行うこととする。

留意点 : ・国立市コミュニティバス「くにっこ」青柳・泉ルートとの比較をあわせておこなう。

- ・高齢者、しょうがい者等の外出に寄与しているかについても考慮する。
- ・財政投入額についてはコミュニティバス事業全体での収支全体で考える。