

コミュニティバスの現状と課題

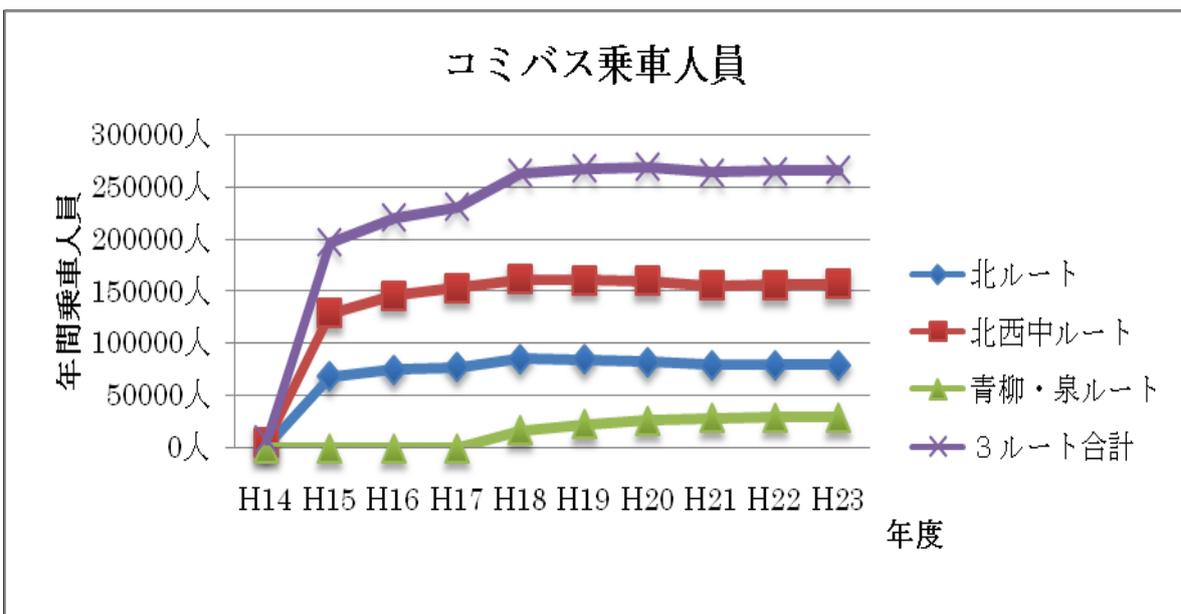
1. 「くにつこ」の現状

(1) 北及び北西中ルート、青柳・泉ルートの乗車人員

年度	日数	人 北ルート (17回)	人 北西中 ルート (11回)	人 青柳泉 ルート (25回)	乗車人員数	人 1日平均 乗車数	人 1乗車平均 (÷53回)	台/人/ 日 車椅子
H14	24	2,441	5,671	0	8,112	338	12.5	15
H15	366	68,544	128,845	0	197,389	539	20.0	134
H16	365	75,156	146,187	0	221,343	606	22.4	149
H17	365	77,256	153,896	0	231,152	633	23.4	255
H18	365	85,681	161,580	16,751	264,012	723	13.6	231
H19	366	84,740	161,099	22,749	268,588	734	13.8	268
H20	365	82,219	160,372	26,764	269,355	738	13.9	117
H21	365	79,840	155,707	28,651	264,198	724	13.7	27
H22	359	79,743	156,478	29,808	266,029	741	14.0	104
H23	365	79,730	157,533	29,329	266,592	730	13.7	200
計	3,305	635,620	1,229,835	124,723	2,256,770	683	12.8	1,500

※北ルートは H18.4.18 より1回増便 青柳・泉ルートは H18.4.18 より運行開始

※「計」の「1乗車平均」の算出は、運行回数が違うので、年度の「1乗車平均」を運行合計年度で割って算出。



(2) コミュニティバス収支決算内訳書
北ルート及び北西中ルート

年度	運行経費 (円) ①	運賃収入 (円) ②=④+⑤	運行費補助金 (円) ③=①-②	乗客運賃収入 (消費税引後) (円) ④	シルバーパス 補助金 (円) ⑤	営業係数 ①÷②×100 ⑥
H15	36,735,279	21,962,216	14,773,063	20,925,043	1,037,173	167
H16	37,605,690	23,370,950	14,234,740	21,300,928	2,070,022	160
H17	38,019,381	23,957,262	14,062,119	21,182,862	2,774,400	158
H18	39,543,590	24,917,820	14,625,770	22,143,420	2,774,400	158
H19	37,727,087	24,359,530	13,367,557	21,585,130	2,774,400	154
H20	41,616,181	22,466,083	19,150,098	19,691,683	2,774,400	185
H21	43,206,120	21,685,328	21,520,792	18,910,928	2,774,400	199
H22	41,739,305	20,898,236	20,841,069	18,430,180	2,468,056	199
H23	43,181,125	20,608,494	22,572,631	18,043,799	2,564,695	209

青柳・泉ルート コミュニティバス収支決算内訳書

年度	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	運行費補助金 (円)	乗客運賃収入 (消費税引後) (円)	シルバーパス 補助金 (円)	営業係数
H18	14,952,703	1,493,365	13,459,338	1,391,365	102,000	1,001
H19	15,805,239	2,254,138	13,551,101	2,152,138	102,000	701
H20	16,033,386	2,475,826	13,557,560	2,373,826	102,000	647
H21	16,946,935	2,637,717	14,309,218	2,433,717	204,000	642
H22	16,171,493	2,637,084	13,534,409	2,126,740	510,344	613
H23	17,554,026	2,547,496	15,006,530	2,133,791	413,705	689

全線ルート コミュニティバス収支決算内訳書

年度	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	運行費補助金 (円)	乗客運賃収入 (消費税引後) (円)	シルバーパス 補助金 (円)	営業係数
H15	36,735,279	21,962,216	14,773,063	20,925,043	1,037,173	167
H16	37,605,690	23,370,950	14,234,740	21,300,928	2,070,022	160
H17	38,019,381	23,957,262	14,062,119	21,182,862	2,774,400	158
H18	54,496,293	26,411,185	28,085,108	23,534,785	2,876,400	206
H19	53,532,326	26,613,668	26,918,658	23,737,268	2,876,400	201
H20	57,649,567	24,941,909	32,707,658	22,065,509	2,876,400	231
H21	60,153,055	24,323,045	35,830,010	21,344,645	2,978,400	247
H22	57,910,798	23,535,320	34,375,478	20,556,920	2,978,400	246
H23	60,735,151	23,155,990	37,579,161	20,177,590	2,978,400	262

※営業係数：収入100円当たりの掛った経費

2. 市民等要望

カテゴリー	市民等要望
ルート関連	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通不便地域の東地域へコミバス導入してほしい。 （市役所、保健センター、福祉会館に一本で行きたい） ・高齢者率の高い都営矢川北アパートへコミバスを導入してほしい。 （市役所、保健センター、福祉会館に一本で行きたい） ・谷保地域へのコミバスを導入できないか（特に三中付近） ・狭隘道路にミニコミバスの運行・導入できないか。 ・都営青柳南アパートに乗り入れできなかなか。 ・泉団地から矢川駅に行きたいが、あまりに迂回しすぎて乗る気にならない。 （泉コース約 50 分） ・南部ルートから国立駅へ乗継しないで、一本で行きたい。 ・南部ルートから福祉会館まで一本で行きたい。 ・帰り道の便がない。（主に泉コース、郷土文化館バス停）（矢川駅 18：55 終） ・運行経費の補助金が増えている、ルートの見直しを行うべき。 ・都営国立北三丁目アパートを北ルートに入れてほしい。 ・往路／復路ともに利用できるよう循環区間はできるだけなくす。 ・プレスポ国立へのアクセスの要望 ・東地域から府中駅へのルートができなかなか。
ダイヤ見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・コミバス相互の乗り継ぎができない。 ・北ルート運行時間の延長ができないか。 ・運行頻度をアップできないか。（せめて 30 分毎の運行） ・パターンダイヤの導入できないか。
運賃・割引	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃 100 円のワンコインができないか。 ・子供など用に 90 円の回数券を発売してほしい。（平成 24 年 6 月実施済） ・くにつこ一日乗車券導入できなかなか。 ・Suica/PASMO 導入できなかなか。
サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の買い物支援／商店街支援に利用できないか。 ・商店会のクーポン券を車内に設置し、乗車客を増やすことができないか。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・スタンプラリーなどイベントができないか。 ・運行ルートのコンセプトの明確化をする。 ・南部ルート（主に日中の市役所発着便）、北西中ルートの国立駅南口～市役所間は、シルバーパス利用者の割合が高く、一般の人が乗りにくい雰囲気がある（高齢者専用バスだと勘違いしている人もいるらしい）。 ・「くにたちおさんぽノート」にくにつこのルートを入れてほしい。 （平成 23 年度実施済） ・北ルートの朝方の上り線（国立駅北口行）で、雨の日など満員になり時に積み残しがでることがある。（平成 23 年度乗客員の多いバスを配車済）
移動交通に関するアンケート調査（平成 22 年 9 月、福祉総務課）の主な意見要望	<ul style="list-style-type: none"> ・路線（東地区、南北を走るルート、谷保地区、泉から国立駅、青柳から国立駅、立川北口から国立駅北口、国立市内から市外）・本数を増やしてほしい（始発が遅い、終バスが早い） ・運賃を安くしてほしい（170 円を 100 円） ・停留所を増設してほしい。（矢川団地内、音高前、中防災センターから学園前の間、大学通り） ・路線・時刻表を各家庭に配布し、市報にも載せてほしい（年 2 回掲載） ・車両を大きくしてほしい（北ルート）

3. 課題・問題点

主な課題・問題点を以下のとおり整理しました。

- ・コミュニティバスの運行ルートは、北・北西中ルート、青柳・泉ルートがあるが、ルート間で収益、乗車客数に差があり、採算性（平成 23 年度の営業係数（※¹）262）、財政負担（H23 年度運行収支決算より補助金 37,494 千円）の増などの課題がある。
- ・現在運行協定を締結しているが、補助金の限度額が設定されていないことや、コミュニティバスと既存バスルートとの重複、料金設定などコミュニティバスの見直しに伴う既存バス会社との協議・同意が必要である。
- ・コミュニティバスの運行収支を考慮した、事業評価の基準がないため、運行について廃止・休止・存続などの判断が曖昧になっている。
- ・修繕費が運行経費増に大きな要因になっていることから、平成 24 年度に償還が終了する J23 のバス（運行当初からのバス：全ルート運行）の買換えについて、耐用年数（※²）を考慮し、平成 25 年度に廃車を検討する必要がある。
- ・新規ルートを検討する上で、車両制限令に合致した南部地域の狭隘道路の整備などの課題がある。
- ・「交通空白地域」（※³）は府中市境の東地域や谷保地域の中平、坂下、第三中学校などの周辺やインター周辺など一部地域などに限られている。
- ・東地域には、既存バスルートがあるが、市役所、福社会館などへ、バスを乗り継がないと行けない利用者が多い。
- ・高齢化が進んでいる団地などで、近くにバス停があれば、利用する潜在的な利用者からの要望が多い。

（※¹）営業係数：100 円の営業収入を得るのに、どれだけの営業費用を要するかを表す指数。100 未満であれば黒字、超えれば赤字である。

（※²）耐用年数：減価償却資産の耐用年数は 5 年である。一般的には 8 年から 10 年、長くても 12 年程度と言われている。前回買換えた J 22 の走行距離は約 35 万 km である。

（※³）交通空白地域：既存バスが走行していない地域、既存バス停から半径 200m 以遠の地域、鉄道駅から半径 200m 以遠の地域、以上すべて満たす地域を指す。

市街地区域内の道路 (車両制限令第5条)

道路の区分		通行しうる車両の幅	2.5m車幅の車		2.0m車幅の車		1.7m車幅の車	
			最低車道幅員	最低の道路の総幅	最低車道幅員	最低の道路の総幅	最低車道幅員	最低の道路の総幅
一般市街地道路	通常の道路	(車道の幅員－0.5m) ÷2をこえないもの	5.5m	6.5m	4.5m	5.5m	3.9m	4.9m
	市街地区域内極少指定道路または一方通行とされている道路	(車道の幅員－0.5m) をこえないもの	3.0m	4.0m	2.5m	3.5m	2.2m	3.2m
歩行者が多くて歩道のない駅前・繁華街道路	通常の道路	(車道の幅員－1.5m) ÷2をこえないもの	6.5m	7.5m	5.5m	6.5m	4.9m	5.9m
	市街地区域内極少指定道路または一方通行とされている道路	(車道の幅員－1.0m) をこえないもの	3.5m	4.5m	3.0m	4.0m	2.7m	3.7m

市街地区域外の道路 (車両制限令第6条)

道路の区分		通行しうる車両の幅	2.5m車幅の車		2.0m車幅の車		1.7m車幅の車	
			最低車道幅員	最低の道路の総幅	最低車道幅員	最低の道路の総幅	最低車道幅員	最低の道路の総幅
通常の道路		車道の幅員÷2をこえないもの	5.0m	6.0m	4.0m	5.0m	3.4m	4.4m
一方通行とされている道路又はその道路におおむね300m以内の区間ごとに待避所がある道路		(車道の幅員－0.5m) をこえないもの	3.0m	4.0m	2.5m	3.5m	2.2m	3.2m
市街地区域外極少指定道路		車道の幅員をこえないもの	2.5m	3.5m	2.0m	3.0m	1.7m	2.7m