

## 運営項目の考え方について

### 取りまとめに当たって

地域公共交通の充実に向けた検討として、平成27年度に公共交通空白地域を中心に市内の道路幅員調査を実施した結果では、市内には狭隘な道路が多く存在することが明らかとなり、コミュニティバスなどの定時定路線方式により公共交通空白地域を解消することは難しいことが確認されている。

平成28年5月には、「東久留米市地域公共交通の充実に向けた検討プロジェクトチーム」を設置し、市内における地域公共交通の新たな取り組みについて調査、研究及び検討を行い、平成28年11月に「東久留米市地域公共交通の充実に向けた検討プロジェクトチーム報告書」を作成し、8つの提言として一定の方向性が取りまとめられた。

今回市では、検討プロジェクトチームより示された、8つの提言による方向性を尊重し、本運営項目を策定した。

「東久留米市地域公共交通の充実に向けた検討プロジェクトチーム報告書」27、28 頁より

#### 提言1 まちづくりにおける効果的な施策の実施について

地域公共交通の充実に向けた取り組みは、都市計画道路等の整備や路線バスの利用状況、さらには人口動態の変化に伴う公共交通の利用状況など、交通環境を取り巻く情勢に、柔軟に対応できる施策を検討する必要がある。このため、実施する施策の方向性は、概ね5年ごとに検証し、見直しに当たっては今後、判断に必要な指標を明確にしていく。

#### 提言2 道路整備に合わせた新規バス路線の開設要望について

都市計画道路等の整備に合わせた新規バス路線の開設は、市民の利便性の向上、公共交通空白地域の減少にもつながることから、バス事業者に対し、継続的に要望を行っていく。

#### 提言3 タクシー初乗り運賃の引き下げ要望について

タクシー初乗り運賃の引き下げは、社会的な潮流としての動きがあるため、今後の動向を注視し、必要に応じ関係機関や団体に要望を行っていく。

#### 提言4 公共交通空白地域の解消について

本市の公共交通空白地域は、一団のまとまりではなく、交通利便性の高い地域の狭間に存在しているため、すべてを解消することは難しく、公共交通空白地域と移動に不便を感じている市民が必ずしも一致しているわけではないことから、地域公共交通の導入に当たっては、市域全体を対象に検討を行っていく。

#### 提言5 子育て世帯・高齢者対策について

子育てしやすい環境をつくり、介護を受けない元気な高齢者を増やすため、地域公共交通の導入に当たっては、子育て世帯（妊婦を含む。）や高齢者に着目した検討を行っていく。

#### 提言6 障害者、要介護者対策について

福祉事業として、既に自立支援を目的としたガソリンやタクシー助成、福祉有償運送があることから、地域公共交通の導入に当たっては、これらとの重複に留意して検討を行っていく。

#### 提言7 デマンド型交通の導入について

本市の現状における道路環境からみると、必要とされる地域では定時定路線方式による公共交通の導入は難しい状況にあるが、区域を営業エリアとするデマンド型交通方式によれば運行は可能と考えられることから、デマンド型交通は短期的な施策として適していると言える。

なお、デマンド型交通は様々な運営方式があることから、他自治体の取り組み状況の把握や交通事業者とのヒアリングを行う等、十分に検討し、市財政を圧迫しないサービス水準（運行台数や利用者の制限等）の設定に向けて、市民満足度に留意し、費用対効果を十分に確認することが重要である。

また、タクシー初乗り運賃の引下げの動向に注視し、状況によっては、再検討の必要がある。

#### 提言8 地域公共交通の充実に向けた中・長期の方向性について

- ①既存の公共交通について、バス事業者に対しては、継続的に都市計画道路等の整備に合わせた新規バス路線の開設要望を行い、タクシー初乗り運賃の引き下げについては、今後の動向を注視し、必要に応じ、関係機関や団体に早期実現の要望を行っていく。
- ②新たな地域公共交通については、中期では、都市計画道路等の整備に伴う交通環境の変化や、実験運行及びバス路線の状況を考慮したデマンド型交通のあり方について検討を行い、長期では、さらなる交通環境の変化を考慮した地域公共交通のあり方について検討を行っていく。
- ③施策の実施期間は、概ね5年を目安とし、判断すべき指標に基づいた検証を行い、廃止、継続、または新たな施策を展開するか検討する。

## 1. 登録できる方と利用できる方の考え方

※運営方針の2. 登録できる方、3. 利用できる方が対象です。

### 登録できる方

東久留米市に住民登録されている

- 70歳以上の方
- 妊婦の方
- 0～3歳児

	区分	対象人数	構成比	根拠・理由
1	●70歳以上の方	25,504	85.6%	一般社団法人東京バス協会の発行する『東京都シルバーパス』の対象年齢に合わせたもの
2	●妊婦の方	782	2.6%	わくわく健康プラザにおける定期健診受診者を対象として、登録できる方として考えたもの
3	●0～3歳児	3,511	11.8%	
	合計	29,797	100.0%	

※対象人数は平成31年4月1日現在、妊婦は0歳児と同数として算出

※提言5に基づき、子育て世帯や高齢者を登録できる方とした。

### 利用できる方

- 登録者
- 登録者と同乗する方(登録者の介助者・保護者・同一世帯の方)

※小学生以下のみでの利用はできません。

※登録者と同乗する方は、登録者と同一の乗降場でしか乗り降りできません。

登録者の介助者については、市内在住限定とする考えはありません。

## 2. 運行方式と車両・台数の考え方

※運営方針の1. 運行方式、8. 車両・台数が対象です。

### 運行方式

乗合方式(乗合方式とは、一つの乗り物に不特定多数の人が一緒に乗ることを指す)

他市の実績を参考に、以下のとおり1日当たりの利用者を予測した。

需要予測 53 人/日

30分に1運行することから、1日・1台あたりの運行数は

8時間×2本(/時間)=16運行

他市の事例より、乗合率(1運行あたりの乗車人数)は1.1と想定。

乗合方式の場合、

53 人÷16 運行÷乗合率 1.1=3台

非乗合方式の場合、

53 人÷16 運行=3.3 台となり、需要を満たすためには 4 台での運行が必要となる。

3台と4台では、運行委託費の額が異なってくるため、運行方式は乗合方式としたい。

※提言7に基づき、市財政を圧迫しないサービス水準を満たすことに留意した。

### 車両・台数

ジャンボタクシー(ワゴンタイプ・10人乗り(運転手含む))・3台(デマンド型交通専用車両)



出典:武蔵村山市ホームページ

※画像はイメージです。

・車両の規格の選定理由(ワゴンタイプ・10人乗り)

・市南西部のわくわく健康プラザ(滝山4丁目)において実施される、乳幼児健康診査の受診支援

※対象者 1回当たり50~60名 受付時間 1時間程度

乳幼児健康診査		個別通知します。*所要時間 約1時間30分												
事業名	会場	受付時間	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
3~4か月児・産婦健康診査	わくわく健康プラザ	12:30~13:30	18	16	13	4-25	22	12	3-24	14	5	9-30	20	12
1歳6か月児健康診査			11	9-30	20	11	1	5-26	17	7-28	19	23	13	5
3歳児健康診査			25	23	6-27	18	8-29	19	10-31	21	12	16	6-27	19
2歳児歯科健康診査		9:15~10:15	10	8	5	3	7	11	9	6	4	15	5	11

出典:東久留米市 健康課ガイド

・一般車両導入の理由

・リフト付車両などを導入している福祉有償運送の実施団体の圧迫を避けるため

※提言6に基づき、福祉事業との重複を避けるように進める。

### 3. 運行エリア、運行形態、共通乗降場の考え方

※運営方針の5. 運行エリア、6. 運行形態、7. 共通乗降場が対象です。

#### 運行エリア

東久留米市内及び隣接市の公立病院(公立昭和病院、多摩北部医療センター)

※提言4に基づき、市域全体を対象にするとともに、提言5に基づき、子育て世帯に着目する。

東久留米市内には大型病院がないということと、子育て世帯への支援の充実を図るため、小児科のある公立病院 2カ所を運行エリアに加える。

No	所在地	病院名称	小児科有無
1	小平市	公立昭和病院	有
2	清瀬市	国立病院機構 東京病院	無
3	東村山市	国立療養所 多磨全生園	無
4	東村山市	多摩北部医療センター	有

#### 運行形態

- 自宅または利用登録時指定場所 → 共通乗降場
- 共通乗降場 → 自宅または利用登録時指定場所
- 共通乗降場 → 共通乗降場

※途中乗り降りすることはできません。

行政エリア全域に対してドア・ツー・ドアの移動が低料金で可能になってしまうと、民業圧迫になってしまう恐れがあるとともに、配車台数の抑制を図るため、行先を限定することで利用に際して一定の条件を設けている。

※提言7に基づき、市財政を圧迫しないサービス水準を満たすことに留意した。

#### 共通乗降場

- 鉄道施設(東久留米駅西口、東口)
- 公共公益施設(行政サービス施設、公立病院(公立昭和病院、多摩北部医療センター))

※別紙資料参照

#### **4. 運行日、運行時間、予約受付時間等の考え方**

※運営方針の10. 運行日、11. 運行時間、12. 予約受付時間等が対象です。

##### **運行日**

月～金曜日(土日祝、年末年始は運休)

##### **運行日を平日のみとする理由**

・利用対象者の8割以上は高齢者の方であり、移動目的地である行政サービス施設や公立病院等も通常は平日での利用が多いと考えられるため。

**※提言7に基づき、市財政を圧迫しないサービス水準を満たすことに留意した。**

##### **運行時間**

午前9時から午後5時まで

※午前9時に車両が営業所を出発し、午後5時までに目的地へ到着する時間まで

##### **運行時間を午前9時から午後5時までとする理由**

通勤・通学等の利用者が多いと考えられる午前9時以前や、午後5時以降の運行は民業圧迫となり、他の交通モードとの棲み分けを行う必要があるため。

##### **予約受付時間等**

予約受付時間:午前9時から午後5時まで

予約の受付:利用の1週間前から利用当日の1時間前まで

(午前10時までに乗車を希望される場合は、前日までの予約が必要です。)

## 5. 利用方法の考え方

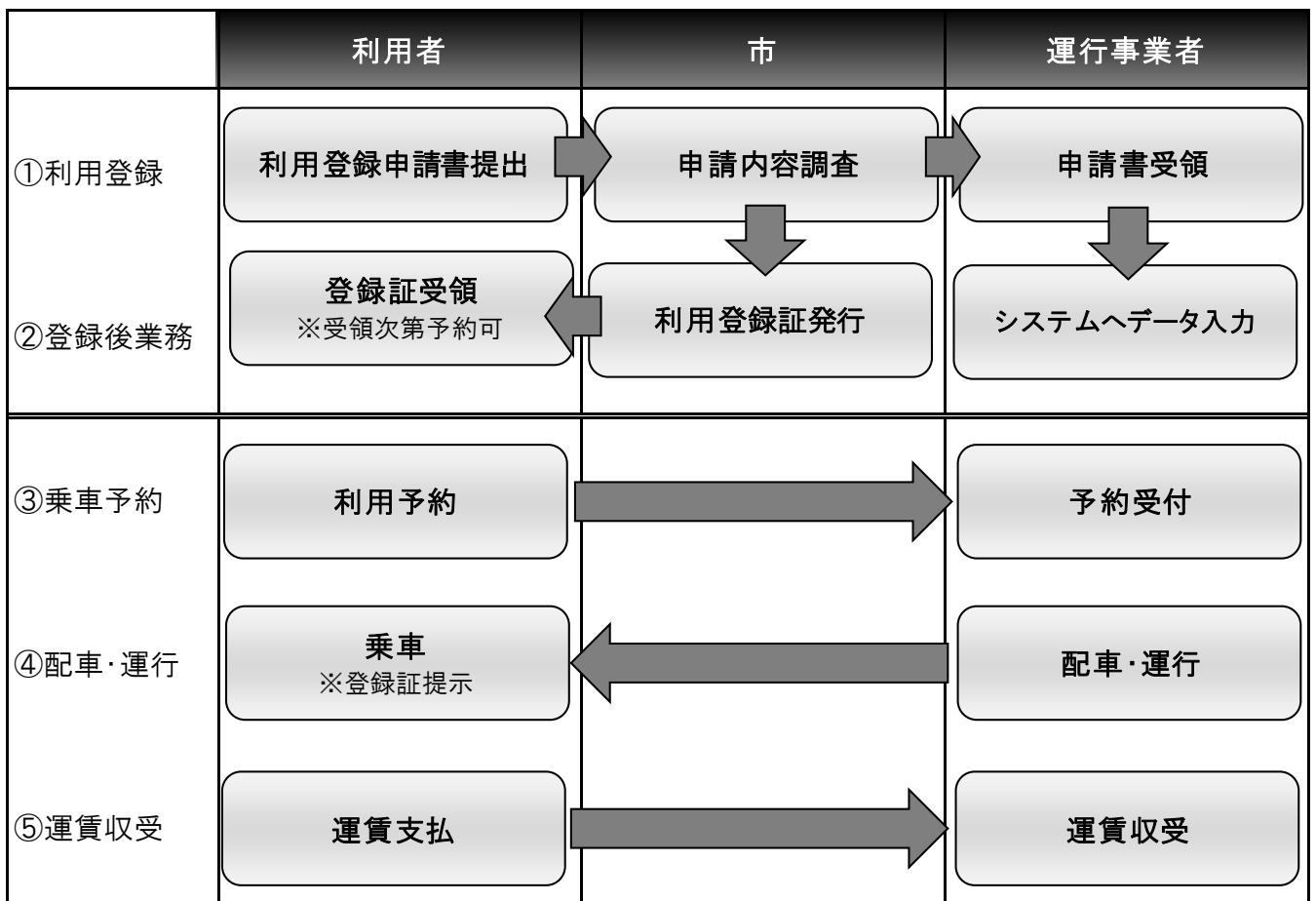
※運営方針の4. 利用方法が対象です。

- ①事前に市へ利用登録の申請を行う
- ②市が利用登録証を発行(利用登録証は、予約時や利用時に必要となる)
- ③利用者は予約専用ダイヤルに直接電話をかけ、予約する(登録者氏名又は登録番号、利用日時、出発地と目的地<sup>※1</sup>、利用人数<sup>※2</sup>、希望出発時刻又は希望到着時刻を伝える)

※1 予約時の出発地と目的地はそれぞれ一か所のみ指定できます。

※2 予約時の利用人数より多い人数での利用は原則できません。

※ 乗降に際して、運転手による介助はできません。





## 6. 利用料金の考え方

※運営方針の9. 利用料金が対象です。

### 利用料金

1人1回500円程度(小学生までは無料) 乗車時現金前払い制

予約時の有料利用者2名以上での利用は1人1回300円程度(同一地点での乗降時に限ります)

※予約料金は発生しません。

### 均一運賃とした理由

- ・運行エリアが広くないため
- ・運賃計算を不要とすることで、利用者に簡便かつ、運転手にも運賃収受の負担を軽減させるため

### 利用料金の設定理由

#### 【前提】

デマンド型交通は自宅から共通乗降場(または共通乗降場間)の行き来を可能にするものであるため、利用料金はバスよりも高く、タクシーより安く、両者の中間値程度となるよう設定する。

#### 【条件】

・乗車距離 平成 29 年度多摩地区タクシー輸送実績(1車1回当たり実車キロ) 3.3km

※「東京のタクシー2018」(一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 平成 30 年 6 月)より  
⇒1 乗車3kmと想定する

・想定料金

1 名で 3km の移動を行うとき

バス:200 円 タクシー:1,000 円

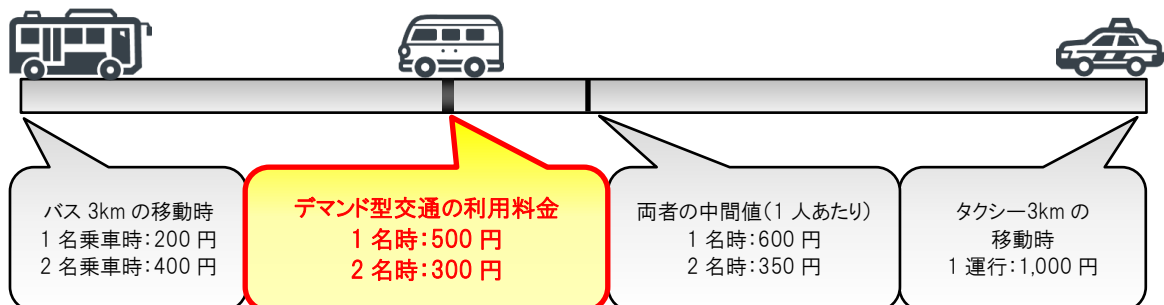
上記の中間値として、 $(200+1,000) \div 2 = 600$

2 名で 3km の移動を行うとき

バス:200 円 × 2 名 = 400 円 タクシー:1,000 円

上記の中間値として、 $(400+1,000) \div 2 = 700$

これを 2 名で割ると、 $700 \div 2 = 350$



## **7. 計画期間の考え方**

※運営方針の13. 計画期間が対象です。

### **計画期間**

実験運行の開始から5年程度

**※提言1、8より、施策の実施期間は、概ね5年を目安とし、判断すべき指標に基づいた検証を行い、廃止、継続、または新たな施策を展開するか検討する。**

### **その他理由**

- ・すでに乗合方式を導入している市においては、導入後5年程度で利用者数の増加傾向が落ち着く状況が確認されており、デマンド型交通の実験運行の検証には、5年程度の期間を要するものと考えられるため