

## 第3部会【産業・環境部門】 会議概要録

### 【開催概要】

- 名称：平成28年度 第12回 東区自治協議会 第3部会
- 日時：平成29年3月9日（木）午前10時～11時30分
- 場所：東区役所 会議室 A
- 出席者：西方委員、金子委員、國兼委員、音田委員、  
小林委員、早福委員、井上委員、水嶋委員  
（事務局）地域課  
株式会社グリーンシグマ [審議内容1（1）のみ]

### 【審議内容】

#### 1. 平成28年度事業について

##### （1）「東区の公共交通に関する実態調査」について

株式会社グリーンシグマから、最終報告書について説明がありました。

また、最終報告書を受けて、別紙のとおり、第3部会としての評価をまとめました。

##### （2）事業評価

事務局から事業評価について説明があり、意見交換を行いました。

#### 2. 東区バス社会実験「紫竹・江南ルート」について

事務局から、平成28年度の利用状況、平成29年度の運行内容についての説明がありました。

#### 3. その他

##### （1）世代間交流イベントについて

事務局から当日の役割分担などについて説明がありました。

##### （2）平成29年度東区自治協議会開催予定について

事務局から来年度の開催スケジュールについて説明がありました。

## 第3部会としての評価

平成28年度 東区自治協議会提案事業として、株式会社グリーンシグマへ業務委託し、「東区の公共交通に関する実態調査」を行った。

株式会社グリーンシグマの最終報告書【概要版】で整理された「地域交通の課題」に対して、下記のとおり、産業・環境部門を担当する第3部会としての見解をまとめる。

## 記

- 専門的な知識を有する業者へ委託し調査をしたことで、様々な観点から考察を行うことができ、路線バスや区バスの潜在的利用者の推測など、今後の施策に活かせる資料が作成できた。
- 今回実施したアンケート調査は東区全体を対象とした無作為抽出による調査であった。将来の公共交通に関する要望として多かった「ドア to ドアの交通手段の整備」など、具体的な施策の検討を行う際には、当該地域の住民から改めて意見を聞く必要があると考えられる。また、費用対効果を含めて持続可能な仕組みと共に、地域住民との綿密な意見交換を踏まえた合意形成が必要であるとする。
- 今後、公共交通の見直しの機会がある際には、今回の調査で寄せられた区民の声を配慮して進めてもらうように自治協議会として働きかけをしていくべきとする。
- 区バスについては、認知度があまり高くないという課題も挙げられており、もっと地域住民に関心を持ってもらうような効果的な広報や施策について、自治協議会として検討することも考えられるのではないかと。

以上

平成 28 年度 東区自治協議会提案事業  
「東区の公共交通に関する実態調査」業務委託

最 終 報 告 書【概要版】

平成 29 年 3 月

## 目 次

1. 調査の全体概要	1
1-1. 目的	1
2-2. 調査内容	1
2. バス交通の現況	1
2-1. 調査方法	1
2-2. バス交通の現況まとめ	2
3. 区民ニーズの把握	3
3-1. 調査概要	3
3-2. アンケート調査結果のまとめ	3
4. 考察	7
4-1. 路線バス・区バス及び鉄道のサービス圏域	7
4-2. 潜在的バス利用者	8
5. 地域交通の課題	9
5-1. 課題の抽出	9
5-2. 課題の整理	10
6. よりきめ細かな公共交通（地域公共交通）の課題	11
6-1. 事例調査	11
6-2. 東区への導入可能性の検討	15

## 1. 調査の全体概要

### 1-1. 目的

本調査は、東区自治協議会が地域公共交通について今後の検討を行うための基礎資料の作成を目的として、平成 27 年 9 月以降の路線再編に伴い、新潟市の公共交通が大きく変化した中で、東区の公共交通に関する各地域の現況及び区民ニーズを把握し、東区全体における生活交通の課題整理を行うものである。

### 2-2. 調査内容

#### (1) 地域の現況把握

東区内の公共交通に関する既存資料やデータを整理及び図化し、とりまとめる。

#### (2) 区民ニーズの把握

区民の交通ニーズや移動実態を把握するためのアンケート調査を行う。アンケート結果を集計し、集計結果を基に傾向を分析する。

#### (3) 生活交通の課題整理

上記の 1) 及び 2) を踏まえ、地域課題の整理を行い、報告書を作成する。

## 2. バス交通の現況

### 2-1. 調査方法

#### (1) 路線バス

路線バスの現況調査は、平成 27 年 7 月から平成 28 年 3 月までの路線別・バス停別利用者数を集計し、主に平成 27 年 9 月のダイヤ改正前後の利用者数の推移を把握する。なお、資料は新潟交通のホームページで公表されているものを使用した。

#### (2) 区バス

区バスの現況調査は、平成 24 年度から平成 27 年度までの路線別・バス停別利用者数を集計し、利用者数の推移や利用者の多いバス停を把握する。なお、資料は東区より提供を受けた。

## 2-2. バス交通の現況まとめ

### (1) 路線バス

- ・ 路線バスの運行本数は、平成 27 年 9 月のダイヤ改正で E 1 臨港線が倍増しているが、他の路線はダイヤ改正前後でほぼ変わっていない。
- ・ 平成 27 年の利用者数は、平成 26 年に比べて減少している。
- ・ 路線バスの利用者数は、平成 27 年 9 月のダイヤ改正時に、E2 空港・松浜線以外の路線で減少しているが、平成 27 年 10 月以降は、概ね改正前の利用者数と同等である。

平成 27 年度の東区の路線バス利用者数は、全体的に平成 26 年度に比べて減少している。しかし、平成 27 年 10 月以降の利用者数は、同年 9 月のダイヤ改正前と同等に推移しており、その影響は少なかったと考えられる。

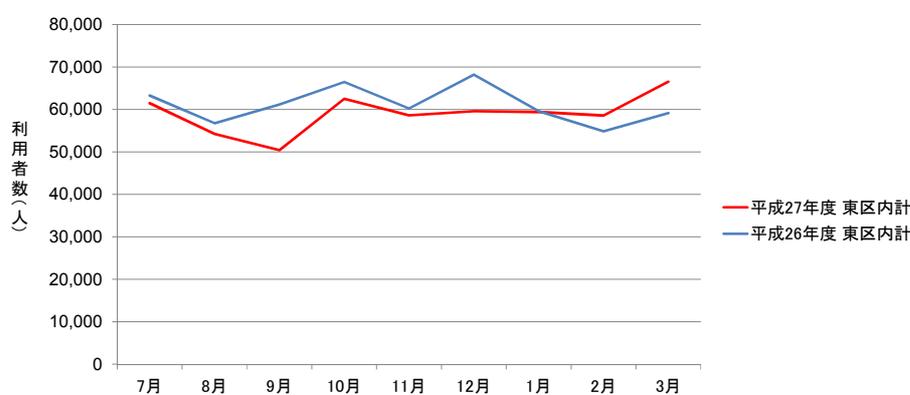


図 2-1 河渡線の利用者数の推移

### (2) 区バス

- ・ 区バスの利用者数は、平成 24 年度から平成 27 年度まで、年々増加している。
- ・ 区バスの利用は、8月に乗客数の減少が見られ、秋から冬季にかけての乗客数が多くなるのが特徴である。
- ・ 降車人数の多いバス停は、東区役所、臨港病院、桑名病院、木戸病院、新潟駅南口、新潟東高校の最寄りの河渡北などであることから、地域の日常的なニーズに対応した利用がされていると考えられる。

東区の区バスの利用者は、年々増加しており、路線バスではカバーしきれない地域のニーズに対応した利用がされていると考えられる。

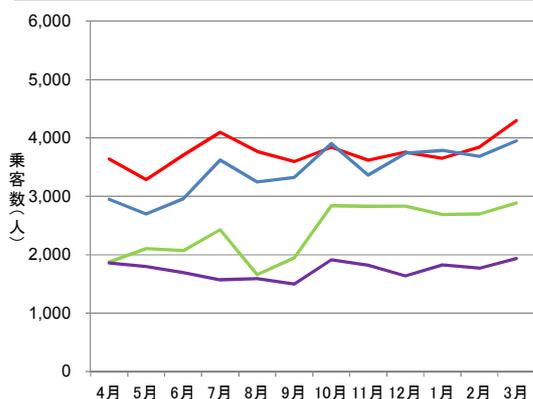


図 2-2 松崎ルート の月別利用者数の推移

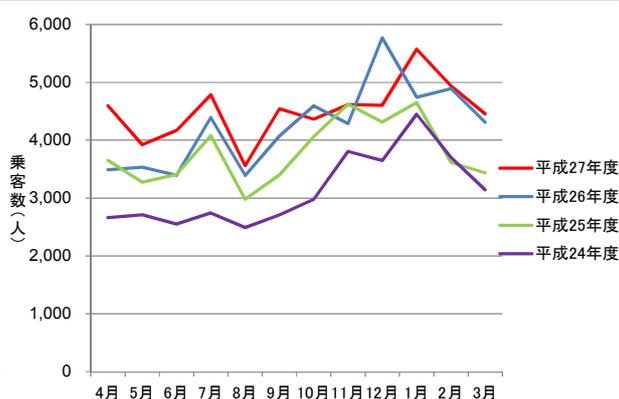


図 2-3 河渡ルート の月別利用者数の推移

### 3. 区民ニーズの把握

#### 3-1. 調査概要

##### (1) 調査対象

新潟市東区在住の住民で平成 28 年 4 月 1 日現在の年齢が 16 歳以上の方。

##### (2) 調査方法

調査対象者から約 1,300 人を無作為抽出したアンケート調査を実施。

調査票は郵送配布・郵送回収とした。

##### (3) 調査期間

平成 28 年 9 月 2 日～平成 28 年 9 月 16 日

##### (4) 回収率

アンケート回収数は 593 人（回収率 45.6%）であった。

#### 3-2. アンケート調査結果のまとめ

##### (1) 外出の主な交通手段

・利用する交通手段として最も回答数が多かったのは「自動車(自分で運転)」(回答数 1,592)で、次いで「徒歩」(401)、「自転車」(377)、「路線バス」(338)、「自動車(家族などの運転)」(332)が同程度で続いている。「鉄道」の回答数は 112、「区バス」は 41 であった。

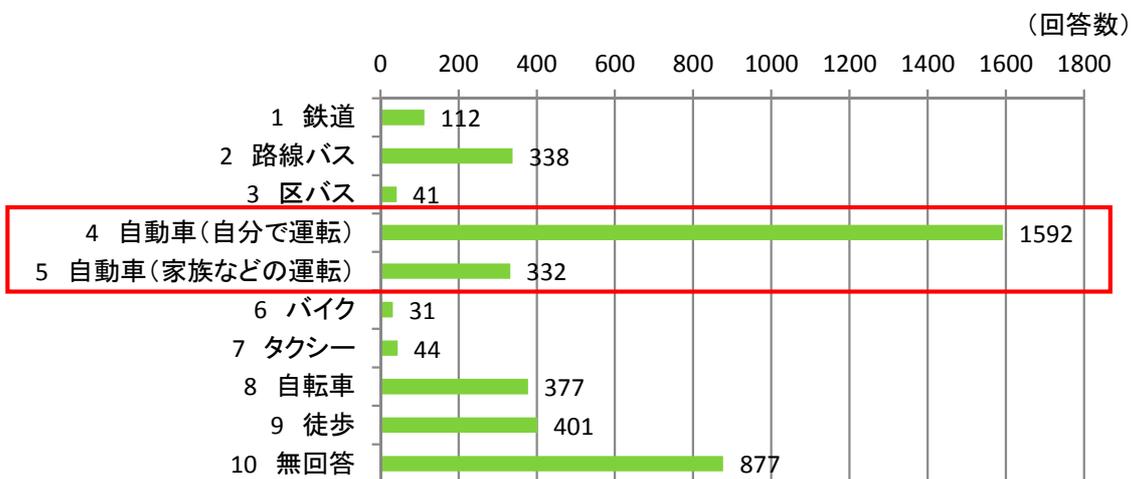


図 3-1 利用する主な交通手段

外出の主な交通手段は、自動車が圧倒的に多い。

## (2) ダイヤ改正後の満足度

- ・バスの運行経路・行先についての満足度は、「満足」と「やや満足」は合わせて17.1%で比較的高くなっているが、「不満」と「やや不満」は合わせて52.5%と半数以上を占めている。

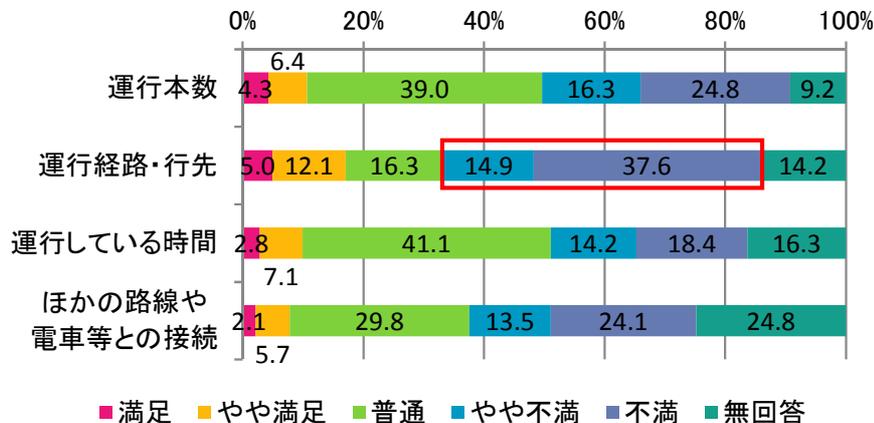


図 3-2 路線バスのダイヤ改正後の満足度

- ・平成 27 年 9 月のダイヤ改正後の満足度は、4 項目全てにおいて、「不満・やや不満」が「満足・やや満足」を上回っている。
- ・ダイヤ改正後の「運行経路・行先」の満足度は、他の項目と比較して「満足・やや満足」の割合は高いが、一方で、「不満・やや不満」の割合も特になくなっている。

## (3) 区バスを利用しない理由

- ・区バスの利用が数か月に 1~2 回程度または年間を通じてほとんど利用しない理由としては、「バス路線の存在を知らない」との回答が相当数ある。

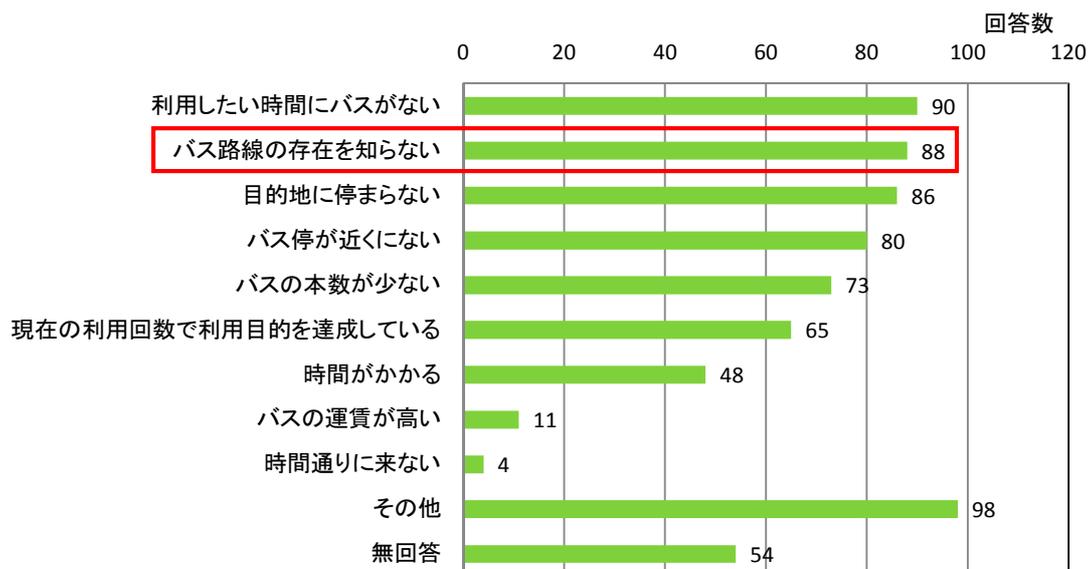


図 3-3 区バスを利用しない理由

区バスを利用しない理由で、「バス路線の存在を知らない」との回答が相当数ある。

#### (4) 現状の公共交通に関する要望

- ・BRT 導入に伴うバス交通システムの見直しにより、東区から古町や市役所方面への直行便が無くなったことへの不満が最も多い。この路線バスの交通体系の変化に対する不満は「乗り換えが大変・不便」や、「所要時間や運賃がかかる」などの不満足見と同期している。
- ・路線バスについては、路線や運行本数の増加についての要望意見が多く、夜間遅くや早朝の運行時間帯の拡大の要望も多い。
- ・区バスについては、本数が少ないことや遅延、バス停が遠いなどの不満が示されている。
- ・鉄道の整備については、空港線や引き込み線の整備、紫竹付近の駅増設が要望されている。

・現状の公共交通に関する要望として多いのは、「古町や市役所方面への直行便の復活・増便」「乗り換えが大変・不便」などの新交通システムに関する事項である。

・現状の路線バスの要望として多いのは、増便、路線の増設である。

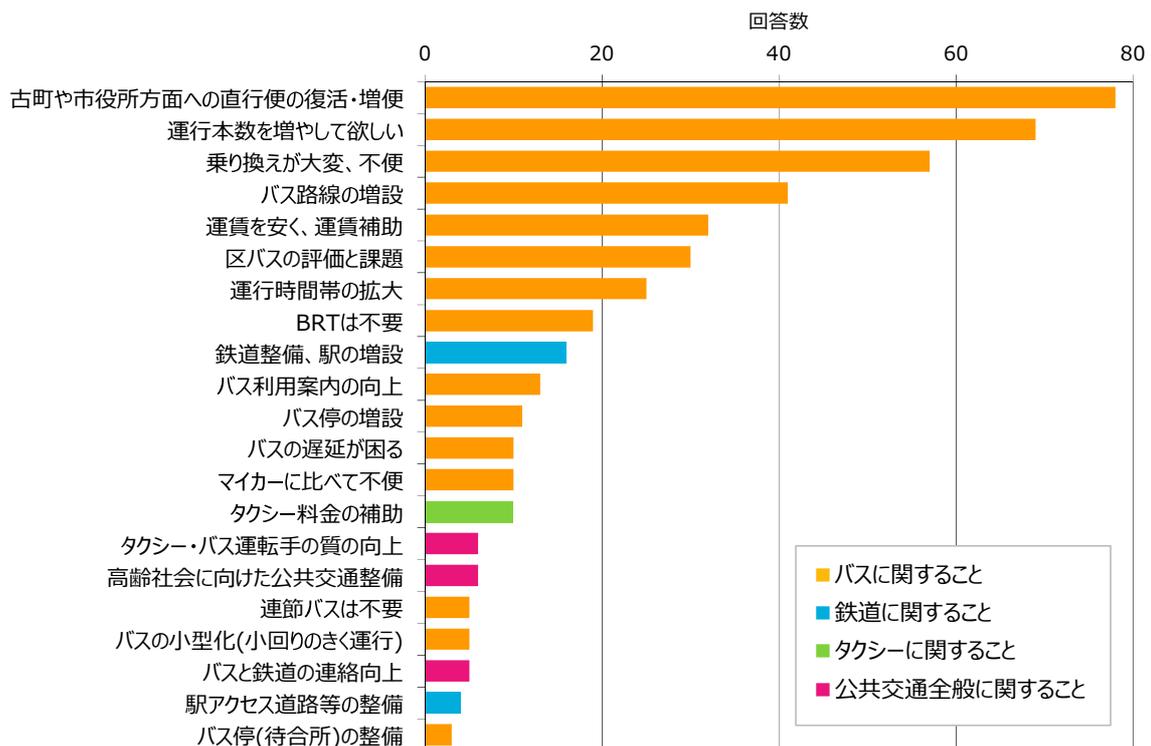


図 3-4 現状の公共交通の要望

### (5) 将来の公共交通に関する要望

- ・現在は車中心の生活であるが、自家用車等が使用できなくなったらバスやタクシーを利用するという認識は高い。
- ・高齢化に伴いバス停まで歩くことが厳しくなる中で、ドア to ドアの交通手段に対する要望が高い。
- ・バス交通よりもタクシー型の交通手段がイメージされているが、それに伴う料金・運賃の割引や補助についての要望も多い。
- ・バス交通については、運行本数の増、運賃、路線・バス停の増設などが求められている。またバス停の風雨を防げる待合所の整備についての要望などもみられる。
- ・将来の交通体系として、鉄道整備の他に、路面電車、地下鉄の意見もある。

・将来的には、自家用車等が使用できなくなったら公共交通を利用するという認識は高い。  
 ・ドア to ドア、巡回バス、タクシーなどの自由度の高い交通手段に対する要望が高い。

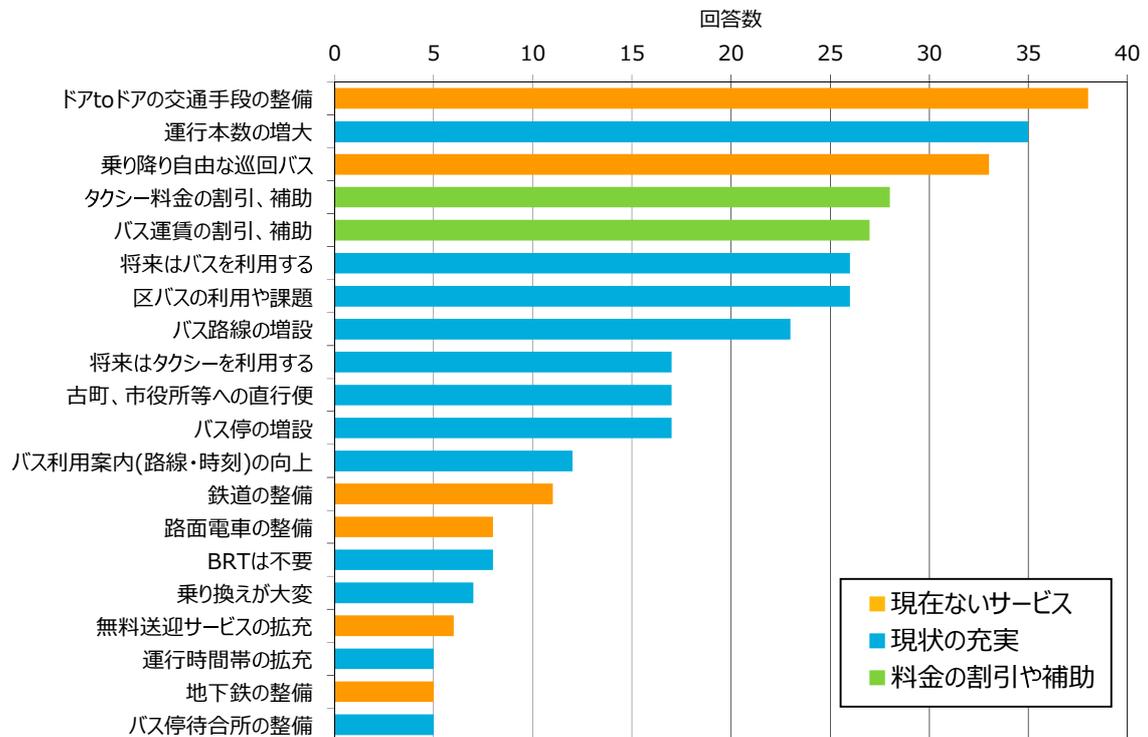


図 3-5 将来の公共交通の要望

## 4. 考察

### 4-1. 路線バス・区バス及び鉄道のサービス圏域

※サービス圏域：「にいがた交通戦略プラン」により、バス停から 300m、鉄道駅から 500mの範囲と定義。

- ・東区の圏域人口割合は 84.0%である
- ・圏域人口割合が 0%の町丁目は、もえぎ野 3 丁目、紫竹 4、6 丁目、若葉町 1、2 丁目である。
- ・路線バスの利用者は、運行数の多い地区ほど多く、圏域人口が多くても利用者が増えるとは言えない。
- ・『心理的な意味合いのバスサービス圏域外居住地』は 21 町丁目あり、区バスの本格運用が期待される紫竹 6 丁目以外で圏域外人口が最も多いのは、もえぎ野 2 丁目である。

※心理的な意味合いのバスサービス圏域外居住地：アンケート調査において、路線バスを利用しない理由として「バス停が近くにない」と回答した方の居住地。

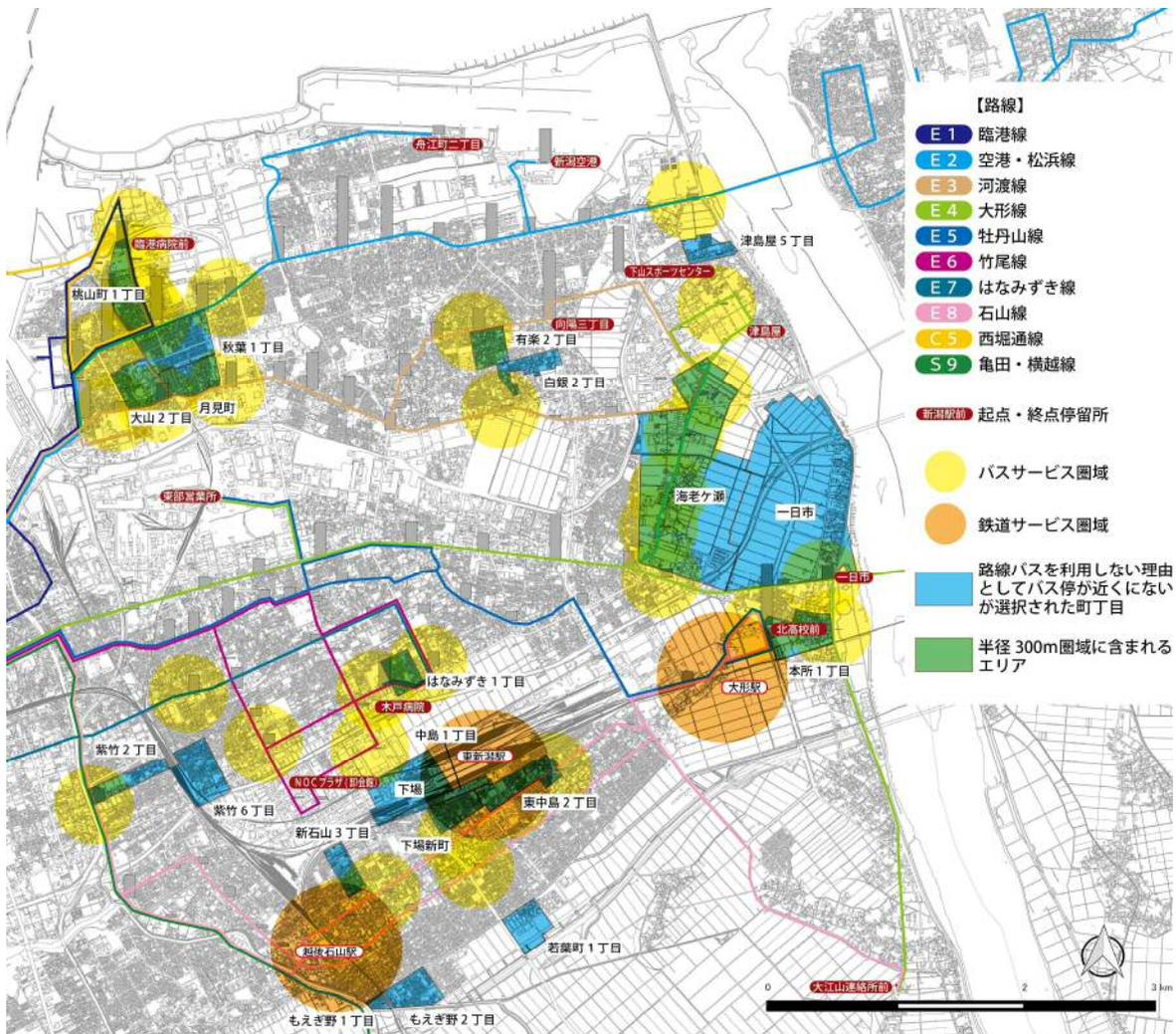


図 4-1 路線バスのバス停が近くになく感じている人の居住地

## 4-2. 潜在的バス利用者

※潜在的バス利用者：アンケート調査において、課題が解決された場合、バスの利用意向があると回答した方。

- ・路線バスと区バスの両方の潜在的利用者は、85名である。これは、アンケート回答者565名のうち15.0%となる。路線バスと区バスの潜在的利用者は、119,803人×15.0% = 17,970人と推測できる。
- ・潜在的利用者は、路線バスより区バスが多い。
- ・区バスを利用しない理由で「バス停が近くにない」を選択した回答者は、39名で町丁目は33箇所であり、そのうち紫竹地区は、現在区バスの社会実験を行っており、仮に本格運用されれば課題が解決されるが、区の東側の下山3丁目、津島屋3丁目、一日市、柳が丘、本所3丁目は区バスの運行ルートにはなっていない。

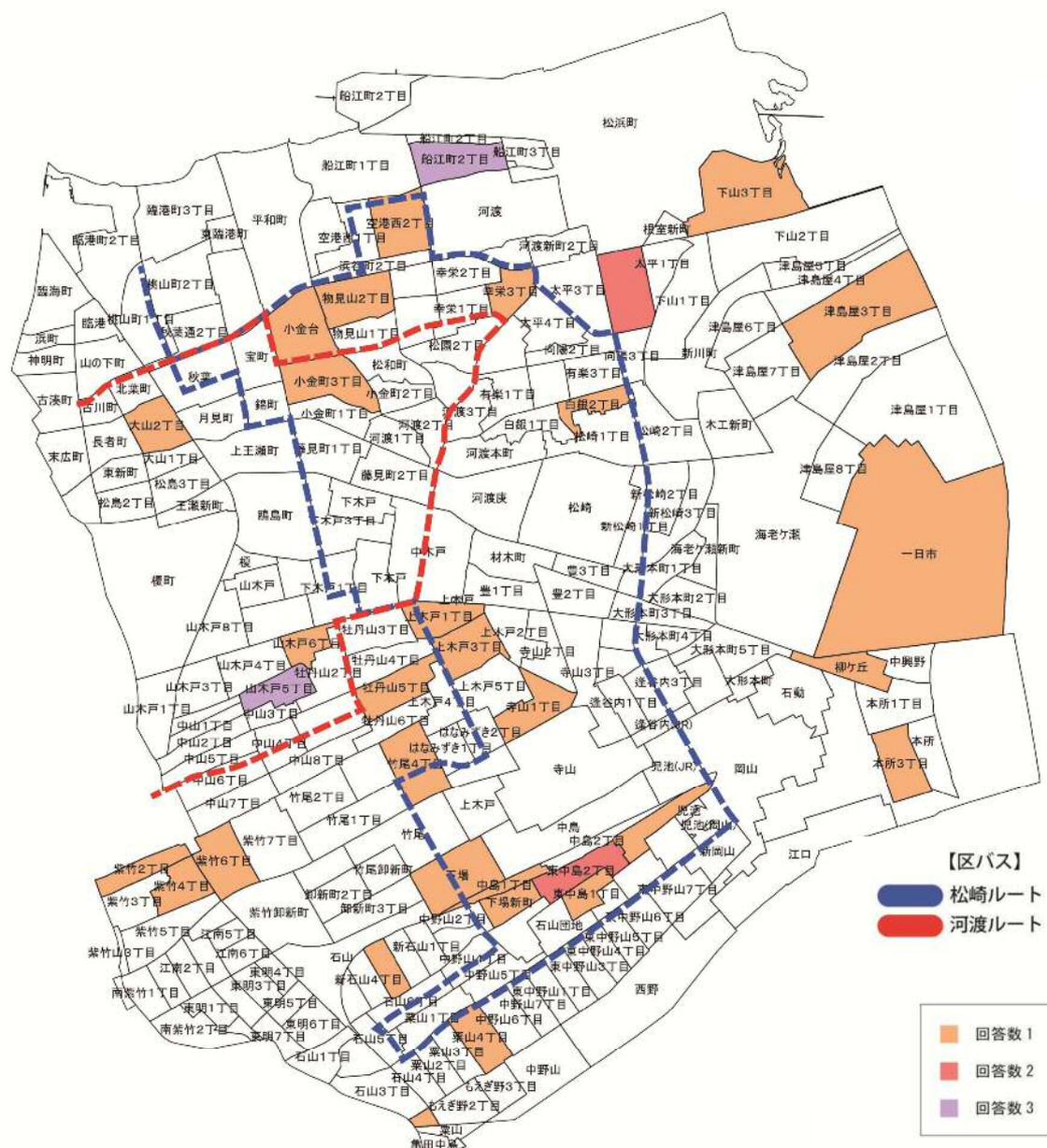


図 4-2 「区バスのバス停が近くにない」を選択した潜在的利用者の居住地

## 5. 地域交通の課題

### 5-1. 課題の抽出

本調査結果から、下記の通り課題を抽出する。

調査結果		課題
路線バスの現状	・平成27年度の東区路線バス利用者数は、全体的に平成26年度に比べて減少している。しかし、平成27年10月以降の利用者数は、同年9月のダイヤ改正前と同等に推移しており、その影響は少なかったと考えられる。	平成27年9月のダイヤ改正（全市一斉実施）において「運行経路・行先」についての満足度は比較的高い。一方、「古町や市役所方面への直行便が欲しい」といった要望もあることから、全市的な交通体系の見直しにあたり、それらも踏まえて検討が進められるよう求める必要がある。
区バスの現状	・東区の区バスの利用者は、年々増加しており、路線バスではカバーしきれない地域のニーズに対応した利用がされていると考えられる。	
交通手段	・外出の主な交通手段は、自動車が圧倒的に多い。	東区においては、平成19年4月2日から地域のニーズを踏まえつつ、南北方向の「区バス」路線を運行し、全体的には格子型の公共交通網が形成されている。一方でその存在の認知度はあまり高くないことから、よりきめ細かく効果的な広報を行う必要がある。
ダイヤ改正後の満足度	・平成27年9月のダイヤ改正後の満足度は、4項目全てにおいて、「不満・やや不満」が「満足・やや満足」を上回っている。 ・ダイヤ改正後の「運行経路・行先」の満足度は、他の項目と比較して「満足・やや満足」の割合は高いが、一方で、「不満・やや不満」の割合も特に高くなっている。	
区バスを利用しない理由	・区バスを利用しない理由で、「バス路線の存在を知らない」との回答が相当数ある。	路線バスと区バスを合わせた潜在的利用者が17,970人（アンケート回答者の15%、東区全域に換算）と推測できる。 このような潜在的利用者のバス利用の増加や、自家用車の運転が困難となる場合に備えるなど、持続可能なバス交通を確保する必要があり、そのため、自家用車から公共交通への転換を図るモビリティ・マネジメント※4を推進する必要がある。
現状の公共交通に関する要望	・現状の公共交通に関する要望として多いのは、「古町や市役所方面への直行便の復活・増便」「乗り換えが大変・不便」などの新交通システムに関する事項である。 ・現状の路線バスの要望として多いのは、増便、路線の増設である。	
将来の公共交通に関する要望	・将来的には、自家用車等が使用できなくなったら公共交通を利用するという認識は高い。 ・ドア to ドア、巡回バス、タクシーなどの自由度の高い交通手段に対する要望が高い。	アンケート調査の意見では「将来的にはより自由度の高い公共交通を導入」があげられており、さまざまな需要に対応できるような、きめ細かな公共交通を検討する必要がある。
サービス圏域 ※1	・東区の圏域人口割合は84.0%である。	路線バスの利便性向上のために増便を検討する必要があるが、路線の増設は圏域人口の規模だけでは設定が困難であるため、経路やバス停の位置などの様々な要因を分析し検討する必要がある。
	・圏域人口割合が0%の町丁目は、もえぎ野3丁目、紫竹4、6丁目、若葉町1、2丁目である。	
	・各バス停の路線バス利用者とそのバス停の圏域人口は「ほとんど相関がない」と言え、圏域人口が多くても利用者が増えるとは言えない。	
潜在的利用者 ※3	・『心理的な意味合いのバスサービス圏域外居住地※2』は21町丁目あり、区バスの本格運用が期待される紫竹6丁目以外で圏域外人口が最も多いのは、もえぎ野2丁目である。	東区は圏域人口割合が84.0%であり、全市の平成30年の目標値：86.2%※5には達していないことや、人口が多いもえぎ野2丁目は、圏域人口割合が0.3%、また心理的な意味合いのバスサービス圏域外居住地であり、優先的に公共交通の利便性を高める必要があることなどの課題があるが、それらのすべてを路線バスや区バスで対応することは難しいと考える。
	・路線バスと区バスの両方の潜在的利用者は、85名である。これは、アンケート回答者565名のうち15.0%となる。路線バスと区バスの潜在的利用者は、119,803人×15.0% = 17,970人と推測できる。	
	・潜在的利用者は、路線バスより区バスが多い。 ・区バスを利用しない理由で「バス停が近くにない」を選択した回答者は、39名で町丁目は33箇所であり、そのうち紫竹地区は、現在区バスの社会実験を行っており、仮に本格運用されれば課題が解決されるが、区の東側の下山3丁目、津島屋3丁目、一日市、柳が丘、本所3丁目は区バスの運行ルートにはなっていない。	区バスのルート・バス停などがカバーしきれない区の東側エリアに加え、潜在的利用者が区バスに関しての希望が多いことから、それらの需要の取り込みなども勘案して、今後さらなる利用者の増加に向けて検討する必要がある。

※1 サービス圏域

にいがた交通戦略プランにより、バス停から300m、鉄道駅から500mの範囲と定義。

※2 心理的な意味合いのバスサービス圏域外居住地

アンケート調査において、路線バスを利用しない理由として「バス停が近くにない」と回答した方の居住地。

※3 潜在的バス利用者

アンケート調査において、課題が解決された場合、バスの利用意向があると回答した方。

※4 モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメントとは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味する。「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴である。

※5 全市の平成30年の目標値：86.2%

「にいがた交通戦略プラン（平成20年）」における概ね10年後の目標値（市の全体公共交通沿線の居住人口割合）

## 5-2. 課題の整理

抽出した課題を下記の通り整理する。用語の説明は、前頁の注釈を参照。

### (1) 持続的なバス交通の確保

路線バスと区バスを合わせた潜在的利用者が 17,970 人（アンケート回答者の 15%、東区全域に換算）と推測できる。

このような潜在的利用者のバス利用の増加や、自家用車の運転が困難となる場合に備えるなど、持続可能なバス交通を確保する必要があるため、自家用車から公共交通への転換を図るモビリティ・マネジメントを推進する必要がある。

東区は圏域人口割合が 84.0%であり、全市の平成 30 年の目標値：86.2%には達していないことや、人口が多いもえぎ野 2 丁目は、圏域人口割合が 0.3%、また心理的な意味合いのバスサービス圏域外居住地であり、優先的に公共交通の利便性を高める必要があることなどの課題があるが、それらのすべてを路線バスや区バスで対応することは難しいと考える。

#### 1) 路線バス

平成 27 年 9 月のダイヤ改正（全市一斉実施）において「運行経路・行先」についての満足度は比較的高い。一方、「古町や市役所方面への直行便が欲しい」といった要望もあることなどから、全市的な交通体系の見直しに当たっては、それらも踏まえて検討が進められるよう求める必要がある。

路線バスの利便性向上のために増便を検討する必要があるが、路線の増設は圏域人口の規模だけでは設定が困難であるため、経路やバス停の位置などの様々な要因を分析し検討する必要がある。

#### 2) 区バス

東区においては、平成 19 年 4 月 2 日から地域のニーズを踏まえつつ、南北方向の「区バス」路線を運行し、全体的には格子型の公共交通網が形成されている。一方でその存在の認知度はあまり高くないことから、よりきめ細かく効果的な広報を行う必要がある。

区バスのルート・バス停などがカバーしきれていない区の東側エリアに加え、潜在的利用者が区バスに関しての希望が多いことから、それらの需要の取り込みなども勘案して、今後さらなる利用者の増加に向けて検討する必要がある。

### (2) よりきめ細かな公共交通の実現

アンケート調査の意見では「将来的にはより自由度の高い公共交通を導入」があげられており、さまざまな需要に対応できるような、きめ細かな公共交通を検討する必要がある。

## 6. よりきめ細かな公共交通（地域公共交通）の課題

### 6-1. 事例調査

全国の地域公共交通について、運行形態に特徴のある代表的な事例を抽出し、一覧表にまとめた（表 6-1）。事例は、デマンド交通：7件、循環バス：1件、利用対象者を限定した運営：2件、公共交通の利用促進の手法：2件である。なお、特徴的な項目を赤字で示す。

事例調査の結果、地域公共交通の乗降場所、運行日、運行時間、運行経路、利用対象者、利用料金等の運行形態の各項目について以下に示すような方法があることが分かった。

表 6-2 地域公共交通の運行形態

乗車場所	自宅			バス停
降車場所	目的地	公共施設、病院など		バス停
運行日	毎日	平日	特定の曜日	予約時
運行時間	予約に応じて対応			定時
運行経路	予約に応じて対応			決まっている
利用対象者	誰でも	住民	高齢者、障がい者	
利用料金	無料			有料

表 6-1 地域公共交通の事例 (1/3)

	新潟県 新潟市 北区	新潟県 新潟市 南区	新潟県 三条市	新潟県 見附市
人口	76,328人	45,685人	78,835人	40,608人
面積(km <sup>2</sup> )	107.72km <sup>2</sup>	100.91km <sup>2</sup>	431.97km <sup>2</sup>	77.91km <sup>2</sup>
目的	交通弱者の移動手段確保	交通空白地の解消	交通空白地の解消、交通弱者の移動手段の確保	交通空白地の解消
交通体系	デマンド交通	デマンド交通	デマンド交通	デマンド交通
名称	相乗りタクシー	南風(乗合)タクシー	ひめさゆり	乗り合いタクシー
運営主体	行政と委託交通業者	行政と委託交通業者	行政と委託交通業者	行政と委託交通業者(タクシー会社)
実施時期	平成24年10月(社会実験中)	平成24年10月(社会実験中)	平成23年6月	平成20年10月
運行範囲	【特定の地区】 岡方・長浦地区－葛塚・早通・新崎地区	【特定の地区】 新飯田、茨曾根、庄瀬、小林、臼井、大郷、鷲巻、根岸、白根、大野仲町	全域	【特定の地区】 今町農方地区、新潟地区、葛巻地区(バスの利用が困難地区のみ)、元町1丁目・島切窪・石地地区、牛ヶ嶺・宮之原・河野・池之島・堀溝地区
使用車両	タクシー	タクシー	10人乗りバス	タクシー
運行体制	予約受付: 交通事業者 輸送: 交通事業者 車両管理: 交通事業者	予約受付: 交通事業者 輸送: 交通事業者 車両管理: 交通事業者	予約受付: 交通事業者 輸送: 交通事業者 車両管理: 交通事業者	予約受付: 交通事業者 輸送: 交通事業者 車両管理: 交通事業者
乗車場所	自宅	停留所	バス停留所	自宅又は停留所
降車場所	決められた地点(葛塚地区)	停留所(郊外のみバス停以外でも可)	バス停留所	バス停留所
運行日	毎日	毎日	平日	平日
運行便数	予約に応じて対応	郊外→中心部・大野中町 6便 中心部・大野中町→郊外 5便	予約に応じて対応	5往復/日(予約のあった場合のみ運行)
運行経路	概略3ルート	目的地により運転手がルートを決定	予約に応じて対応	予約に応じて対応
利用対象者	長浦・岡方地区の住民	新飯田、茨曾根、庄瀬、小林、臼井、大郷、鷲巻、根岸、白根、大野仲町の住民	誰でも	公共交通空白地域の住民
利用料金	200円から600円	300円から700円	1人: 500～3,000円。乗り合い: 400～800円	300円/乗り合い200円
便利な点	・ほぼドアtoドア ・毎日運行	・利用者の目的地によって運行経路が選択される	・運行便数・運行経路が利用者によって対応される ・三条市民以外も利用できる	・運行経路が利用者によって対応される
摘要		区バス(レインボーバス)の収支率の実績が低いため、補完する形で南風(乗り合い)タクシーが運行されている。予約型であるが、決められたバス停利用となっている。しかし経路は運転手が最短距離を運行する。		

※特徴的な項目を赤字で示す

表 6-1 地域公共交通の事例 (2/3)

	新潟県 十日町市	長野県 飯綱町	石川県 津幡町	新潟県 新発田市
人口(人)	54,917人	11,063人	36,968人	98,611人
面積(km <sup>2</sup> )	590.39km <sup>2</sup>	75.00km <sup>2</sup>	110.59km <sup>2</sup>	533.10km <sup>2</sup>
目的	交通空白地の解消、交通弱者の移動手段の確保	路線バスの代替としてデマンド交通	交通弱者の移動手段の確保	循環バスの利用促進と交通弱者の移動手段確保
交通体系	デマンド交通	デマンド交通	デマンド交通	循環バス
名称		i(アイ)バス	福祉バス	あやめバス
運営主体	行政と委託交通業者	行政と委託交通業者	行政と委託交通業者	行政と委託交通業者
実施時期	平成16年4月(現在は行われていない)	平成19年10月	平成19年5月	平成18年11月
運行範囲	【特定の地区】下条地区-JR下条駅	全域	全域	【特定の地区】市街地
使用車両	15人乗りバス	15人乗りバス	10人乗りバス	バス
運行体制	予約受付:NPO法人 輸送:NPO法人 車両管理:市	予約受付:受付センター(長電バス) 輸送:交通事業者 車両管理:交通事業者	予約受付:町 輸送:交通事業者 車両管理:町	輸送:交通事業者 車両管理:交通事業者
乗車場所	自宅	自宅	バス停留所	バス停留所
降車場所	最寄駅	目的地	バス停留所	バス停留所
運行日	平日	平日	2日/週 ルートにより運行曜日が異なる	毎日
運行便数	7便/日	往路3便/日、復路4便/日	往路1便/日、復路2便/日	内回り:平日12便、土日7便 外回り:平日13便、土日6便
運行経路	定路線	予約に応じて対応	定路線 12路線 一部デマンド	定路線 2路線
利用対象者	住民	町民	高齢者・障がい者	誰でも
利用料金		300円	無料	100円
便利な点	・運転手に直接予約ができるため、直前の予約対応が可能	・ドアtoドア ・運行経路が利用者によって対応される	・無料	
摘要			福祉目的に特化	民間の取り組みを継承。イオンの「お客様無料送迎バス」と市の循環バスの経路がほぼ重なっていたことから、イオンのバスを廃止し市が循環バスを運行。

※特徴的な項目を赤字で示す

表 6-1 地域公共交通の事例 (3/3)

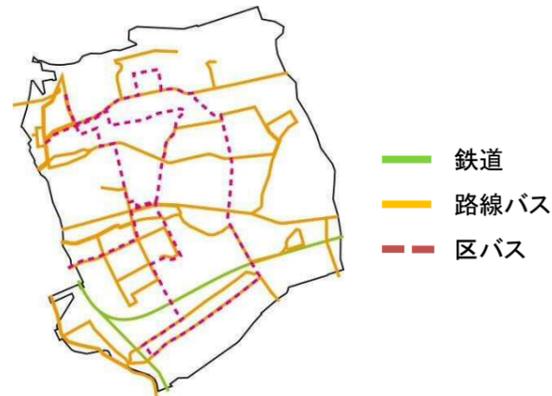
	神奈川県 川崎市 宮前区	愛知県 江南市	秋田県 北秋田市	福岡県 福智町
人口(人)	225,594人	98,359人	33,224人	22,871人
面積(km <sup>2</sup> )	18.61km <sup>2</sup>	30.20km <sup>2</sup>	1,152.76km <sup>2</sup>	42.06km <sup>2</sup>
目的	交通弱者の移動手手段確保	通院利用のみ(予約便) 市民(定期便)	公共交通の利用促進	公共交通の利用促進
交通体系	自治会が運営するコミュニティバス	循環タクシー	—	—
名称		いこまいCAR(予約便、定期便)		ちくまるつり革オーナー
運営主体	自治会	行政と委託交通業者	交通事業者 秋田内陸縦貫鉄道	交通事業者 平成筑豊鉄道
実施時期	平成20年7月	平成16年10月	平成22年1月	平成20年4月
運行範囲	野川南台団地—郵便局、コンビニエンスストア	全域	—	—
使用車両	10人乗りバス(自家用)	タクシー	—	—
運行体制	輸送:有償ボランティア 車両管理:市	予約受付:交通事業者 輸送:交通事業者 車両管理:交通事業者	—	—
乗車場所	郵便局やコンビニエンスストアの敷地	自宅(予約便) 停留所(定期便)	—	—
降車場所	郵便局やコンビニエンスストアの敷地	目的地(予約便) 停留所(定期便)	—	—
運行日	月、水、金曜日	毎日	—	—
運行便数	18便/日	予約に応じて対応(定期便 30分間隔)	—	—
運行経路	定路線 3路線	予約に応じて対応(定期便 定路線 2路線)	—	—
利用対象者	自治会会員	通院利用者のみ(予約便)	—	—
利用料金	無料(自治会会員)	最低300円/乗合:タクシー運賃の1/3	—	—
摘要		定期便は、市内2コースを専用タクシーで運行し、5人まで乗り合い乗車する。満員になった時は、運転手が連絡して臨時便を手配する。利用者はその停留所で待機する。	切符に企業広告を掲載する取り組みを実施。対面販売の際に駅員が企業を一言アピールするサービス付き。乗車後も回収しないため、記念に持ち帰る乗客の手元でPR効果が続くメリットもある。	交通事業者がイメージキャラクターをデザインしたつり革にメッセージを書き込み、1年間オーナーとなってもらう「つり革オーナー」を実施。元々、事業者の経営改善の一環として始められたが、鉄道への愛着等から人気を呼び、会費は1本5,000円となっているが、概ね完売状態となっている。

※特徴的な項目を赤字で示す

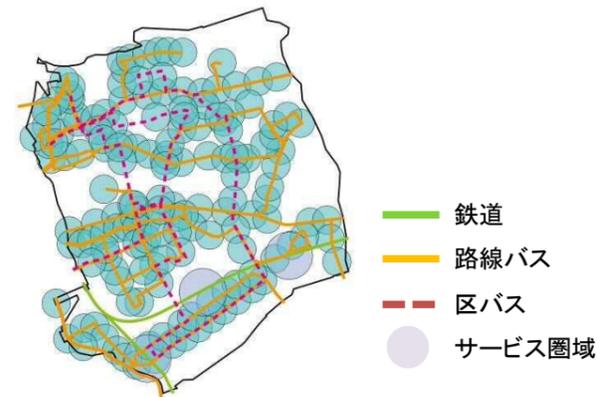
6-2. 東区への導入可能性の検討

(1) 導入にあたっての課題整理

①東区の公共交通は、東西方向に走る鉄道と路線バスがあり、これらを補完する南北方向に走る区バスがある（格子型の公共交通網の形成）。



②公共交通のサービス圏域は、区全域をカバーしている訳ではなく、駅やバス停から遠い不便な場所がある。



③公共交通の不便な場所に住んでいるに対して公共交通が利用できる環境を整備する必要があるが、サービス圏域の人口が多い場所に定路線があっても利用されるとは限らない（報告書p81参照）。

④当面は路線バスや区バスでは対応しきれない、公共交通のサービス圏域外の住民のニーズに応じた公共交通の整備を優先的に行う必要がある。

(2) 課題解決策の提案

①アンケート調査によると、将来的な公共交通への要望として、「ドア to ドアの交通手段の整備」「乗り降り自由な巡回バス」などの自由度の高い交通手段が多く挙げられている。

乗車場所	自宅	バス停
降車場所	目的地	公共施設、病院など
運行日	毎日	平日
運行時間	予約に応じて対応	特定の曜日
運行経路	予約に応じて対応	決まっている
利用対象者	誰でも	住民
利用料金	無料	高齢者、障がい者

②自由度の高い交通手段として、自家用車以外ではタクシーがあるが、アンケート調査によるとタクシーの利用目的は、「通院（43.2%）」が最も多いが、これは、他の目的よりも特に高くなっている。

運行ルートに病院がある区バスの利用目的のうち、通院は22.0%と区バス利用の中で特に高い割合ではない。また、区バスの潜在的利用者の利用目的のうち通院は14.7%と比較的低い。

通院は、タクシーのような自由度の高い交通手段が利用されていることが伺える。

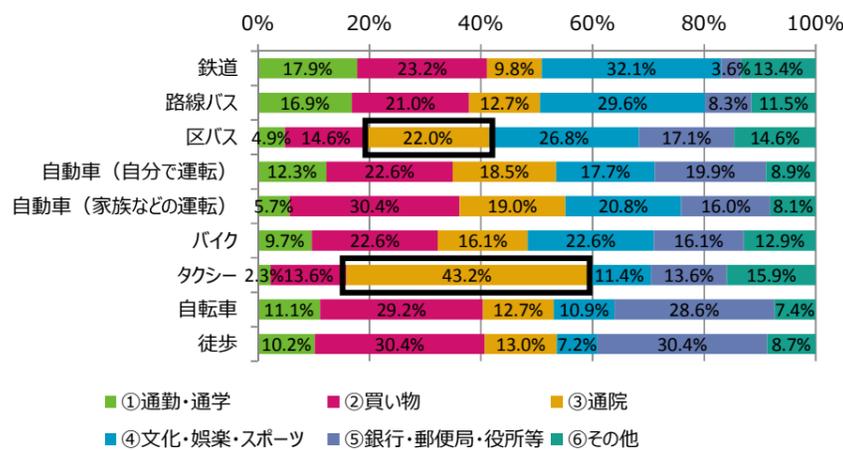


図 6-1 利用する主な交通手段と外出目的

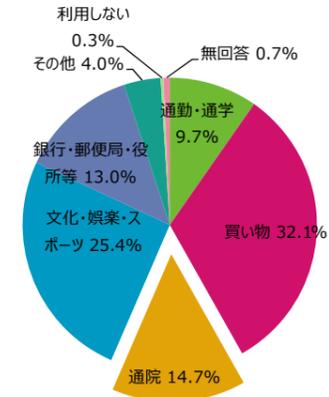


図 6-2 区バスの潜在的利用者の利用目的

③高齢化が進行し、車の運転ができなくなる人が増えると、自由度の高い公共交通による通院利用のニーズが高まることが想定されることから、特に平日の利用があると考えられる。

乗車場所	自宅	バス停
降車場所	目的地	公共施設、病院など
運行日	毎日	平日
運行時間	予約に応じて対応	特定の曜日
運行経路	予約に応じて対応	決まっている
利用対象者	誰でも	住民
利用料金	無料	高齢者、障がい者

④運行時間や運行経路、利用料金は、運行経費にも関わるため、社会実験などを行い設定することが望まれる。

⑤利用対象者は特に限定する必要はなく、全住民を対象とする。

⑥使用車両は、サービス圏域外のエリアを経由することや、ドア to ドアに対応することを考慮すると、狭隘道路の走行が可能な小型車両が望ましいと考えられる。

以上より、東区での導入が考えられる地域公共交通のタイプは、「ドア to ドアの小型車両」とし、社会実験を重ねて検討すべきである。

乗車場所	自宅	バス停
降車場所	目的地	公共施設、病院など
運行日	毎日	平日
運行時間	予約に応じて対応	特定の曜日
運行経路	予約に応じて対応	決まっている
利用対象者	誰でも	住民
利用料金	無料	高齢者、障がい者