



「コミュニティバス導入ガイドライン(仮)」 の策定方針について

平成30年10月12日(金)
松戸市 街づくり部 交通政策課

◆ 公共交通不便地域への対応

- 本市では中和倉地区を含め、公共交通不便地域を13地区設定しており、その解消が望まれる。
- しかし、民間事業者だけで当該地域の公共交通を確保するのは、採算性等の観点から困難。
- 今後は、行政支援によるコミュニティバス導入も選択肢の一つとして検討するため、平成29年12月16日より中和倉地区をモデル地区として、コミュニティバスの実証運行を開始。

◆ 実証運行から得られたコミュニティバス導入の課題

- ルート等の検討から運行開始・継続に至るまでの経過を踏まえると、「地域」、「行政」、「事業者」の各々が役割を担い、「3者協働」での検討が必要で、特に「地域」の積極的な協力が不可欠
- 各公共交通不便地域に優先順位を定めての順番に対策を検討していくのは不公平かつ非効率
- そこで、検討手順等をある程度ルール化することで、複数の地域で同時かつ公平に検討を進めることが可能となり、効率的・効果的なコミュニティバスの導入・運行につながると考えられる。
- その他、既存バス路線との競合、市の予算制約等も課題となる。

◆ 行政主導によるコミュニティバスの現状

- 近年、公共交通不便地域の解消策や、廃止された民間路線バス等の代替手段として、コミュニティバスを導入する自治体が急速に増加。
- 一方で、導入後、適正かつ効率的な運行がなされているかをチェックする体制が不十分で、ニーズを把握・反映する取組がなされず、廃止等に追い込まれるケースが散見される。

◆ 「コミュニティバス導入ガイドライン(仮)」の策定

- 他の地域への展開も見据え、実証運行で蓄積した知見・ノウハウ等を基に、「地域」、「行政」、「事業者」が「協働」して、コミュニティバスの導入や運行改善等を検討する仕組みを構築。
- 具体的には、コミュニティバスのコンセプトや「地域」、「行政」、「事業者」の役割分担を明記するとともに、「地域」がコミュニティバスの導入や運行改善等を検討する際の検討手順や方法、手続き等を示し、「地域」に「手引き」として活用してもらうことで、地域のニーズに合致した持続可能な運行を実現。

コミュニティバスガイドラインの構成案

1. コミュニティバスの基本方針

- 1-1 コミュニティバスの役割
- 1-2 検討対象区域(公共交通不便地域)
- 1-3 コミュニティバスのサービス水準
- 1-4 3者(行政/地域/事業者)の役割分担

今回、議論させていただきたい内容

2. コミュニティバス導入の条件

- ✓ 実証運行や本格運行の実施条件

3. コミュニティバス導入の検討手順

- ① ニーズ把握
- ② 運行計画検討
- ③ 実証運行・検証
- ④ 本格運行・維持改善

次回以降に議論させていただきたい内容

上位・関連計画におけるコミュニティバス等の考え方

※丸数字は次頁の内容に対応

計画	該当箇所	コミュニティバス等に関連する記述
基本構想	まちづくりの基本方針	公共交通事業者との連携を図り、 市民生活に密着したバス路線網をより充実…① するとともに、一層の安全性・利便性の向上をめざした環境整備を進めます。
都市計画マスタープラン	2. 都市整備の基本課題	今後、高齢化・少子化の進展が見通されており、 高齢者・障害者をはじめだれもが安心して住み続けられるよう…② 、歩行者道路や住宅などの生活空間のバリアフリー化や、 車を持たない人でも自由に移動できる交通体系づくり…② が必要です。
	5. 将来都市像実現の基本方針	駅からの距離があつて鉄道の利用が不便な地区については、 主要な駅や施設への移動をしやすくする…③ ために、 高齢化や環境問題にも配慮したバス…⑤ などの公共交通の充実を図ります。
立地適正化計画	第3章 まちづくりの基本方針、将来都市構造	高齢者のニーズの多様化を見据え、一部に存在する公共交通不便地域の解消…④ や、 運行本数の少ない地域におけるバス路線の拡充…④ に向けて、交通事業者との連携のもと必要な検討を進めます。 その中でも 拠点へ向かうバス路線については、アクセス性を確保し各拠点の機能強化…④ を図るためにも、特に拡充を図っていきます。
	第7章 評価指標の設定、進行管理	駅前におけるバスロータリーの整備、改良に伴うバス路線数の維持・拡充や、 公共交通不便地域へのコミュニティバスの運行を行うことで、市内全体の公共交通ネットワークが拡充…④ されていることを確認。
地域福祉計画	第4章 安心して暮らせるまちづくり	市内には6本の鉄道路線と23の駅と約250のバス停があり、都内へのアクセスがよく公共交通の利便性の高いまちとなっていますが、今後、 高齢化がますます進む中で、バス停留所までが遠かったり、高低差のある地形などにより、交通を不便に感じる人が増加…⑥ することが予想されます。 公共交通機関の利用が難しい高齢者や障害者の移動をサポートする福祉有償運送事業の利用者は、年々増加…⑥ しています。

上位・関連計画におけるポイント

- ① 市民生活に密着したバス路線網を充実させる
- ② 高齢者・障害者、車を持たない人を含むだれもが利用できる
- ③ 主要な駅や施設への移動をやすくする
- ④ 市内全体の公共交通ネットワークを拡充し、公共交通不便地域を解消
- ⑤ バリアフリーや環境に配慮した車両・施設
- ⑥ 公共交通機関の利用が難しい高齢者や障害者の移動をサポートする
交通手段の確保

- ◆ 既存の公共交通ネットワーク、民間のバス路線網を補完



- ◆ 公共交通不便地域の解消



- ◆ 市民生活に密着した施設へのアクセス向上



- ◆ 高齢者・障がい者、子育て世代、自動車を持たない人などを含む全員のアクセシビリティを確保



- 高齢者や障害者の移動をサポートする個別輸送は乗合輸送と区分

- 特定の個人を対象とした**個別輸送**(たとえば、老人ホームへのドアツードアの輸送)と、不特定多数の人を対象とした**乗合輸送**(たとえば、路線バスなどルートやダイヤが決まった路線)を**区分**する。

1-2 検討対象区域(公共交通不便地域)

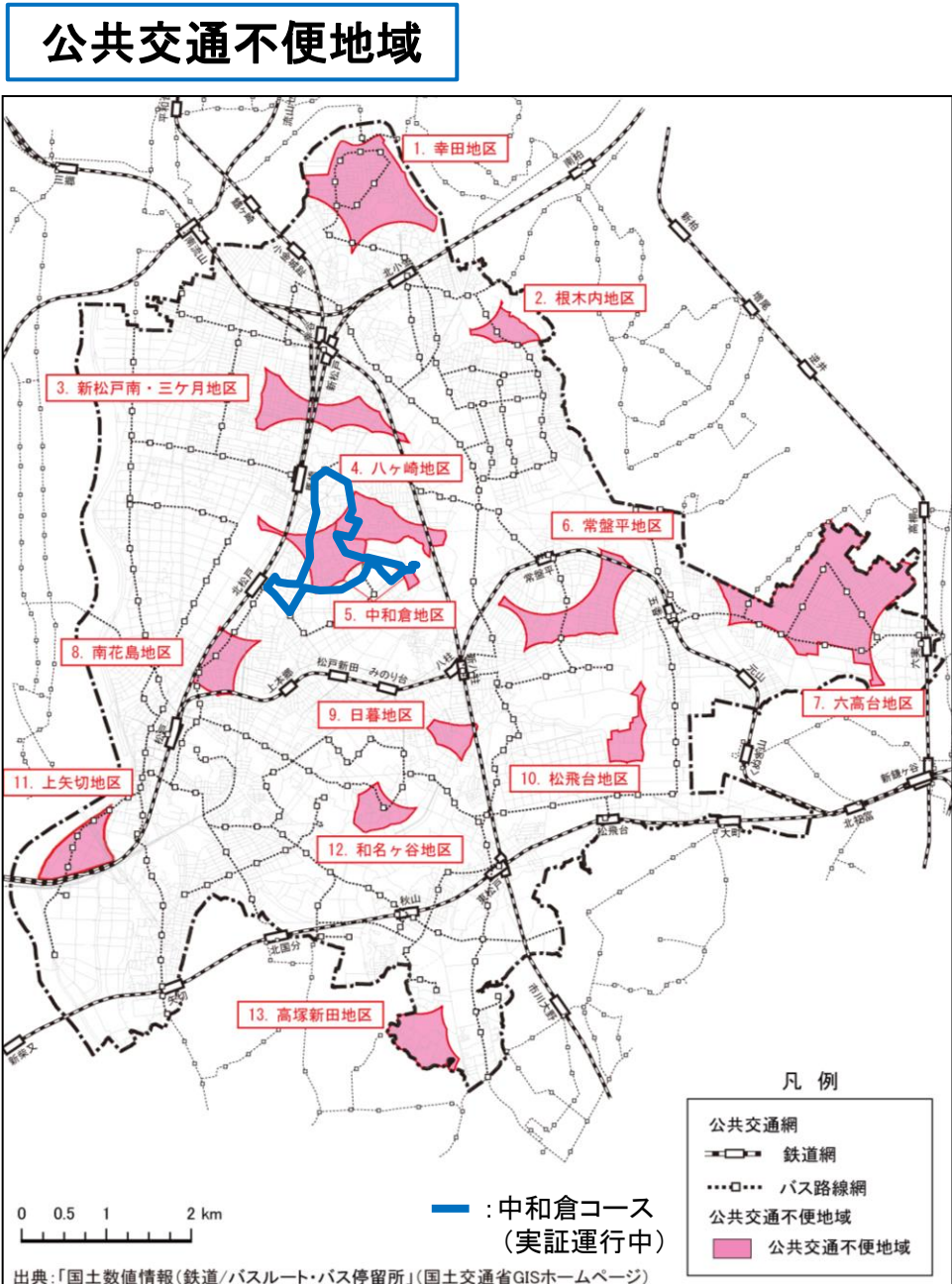
◆ 以下の手順で設定した公共交通不便地域を運行対象エリアとする

- 市民アンケート調査における公共交通が不便だと感じる人の割合
⇒「不満」の割合が50%に達した所要時間、運行本数を基準とする

- 公共交通不便地域の基準(所要時間・本数)
⇒「鉄道駅・バス停までの所要時間」、「路線バスの運行本数」の基準を設定

- 公共交通不便地域の基準(距離・本数)
⇒「鉄道駅・バス停までの距離」、「路線バスの運行本数」の基準を設定

- 移動制約等も考慮
(丘陵地等の高低差、大規模施設の立地、河川や線路等)



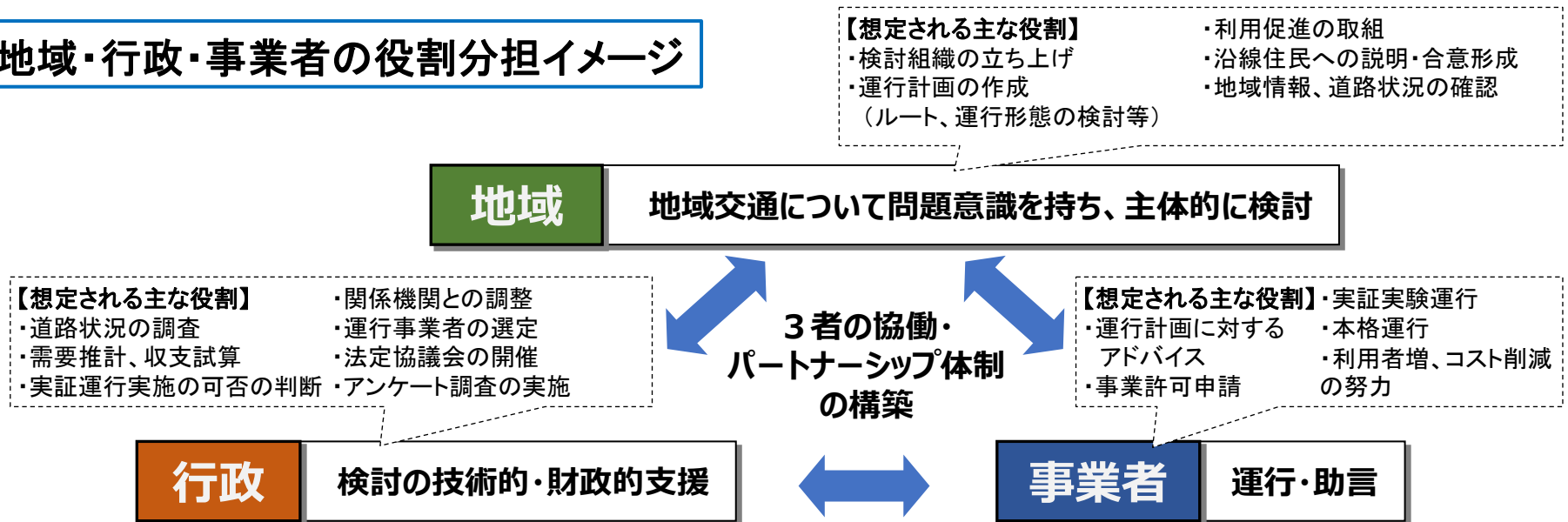
- ◆ サービス水準は、運行するコミュニティバスのコンセプトや基本方針を踏まえて運行ルートの特性を考慮、検討するもの
- ◆ 本水準は目安であり、地域にとって使いやすく、コンセプトに適した内容であれば、柔軟に設定することを想定

サービス水準

項目	サービス水準	サービス水準の考え方
運賃体系 (割引制度)	民間の路線バスと同様の水準を基本 (運賃170円～300円程度※) (割引:小学生、未就学児、障がい者及び介護者) ※運賃は例であり、周辺の路線バス運賃等を考慮して設定	✓ 路線バスと同様の水準に設定し、既存の路線と競合しないように配慮
運行頻度	①運行間隔は1時間に1本程度 (路線の形態や経費に応じて1日の運行本数を設定) ②毎時間同じ時刻(毎時同分)にバスが来るラウンドダイヤを基本	✓ 一定程度の利便性確保のため1時間に1本以上の運行本数の確保を検討 ✓ 利用者にとって分かりやすい、毎時同分の時刻表を検討
運行日	平日運行を基本とし、休日需要が想定される路線については、休日運行も検討	✓ 日常的な買い物、通院、通勤等を想定し、平日に運行 ✓ 沿線の主要施設等への交通ニーズ調査により、一定程度の需要が見込める場合には休日の運行を検討
運行時間帯	7時台～18時台までの運行を基本	✓ 日常的な買い物、通院、通勤等を想定した時間帯の運行を想定
運行車両	コミュニティバス(定員数28～35人※) ※定員数は例であり、運転手を除く人数	✓ 地域ニーズや道路状況、車両定員数などを考慮して設定

- ◆ 他の公共交通不便地域への展開を見据え、「地域」、「行政」、「事業者」の「3者協働」により、コミュニティバスの効率的・効果的な導入・運行を実現
- ◆ 特に、新規導入の際には、当事者となる地域が主体となり、「行政・事業者と対等」の立場で、「地域」が「自ら」、「問題意識を持ち」、「考え」、「つくり」、「守り」、「育てる」体制を構築することが重要
- ◆ 地域が主体となることで、以下の効果が期待
 - ① 地域の実情・課題・ニーズ等を正確に把握
 - ② 利用者目線で、ルートや目的地、運行形態等の提案・計画が可能
 - ③ ルート設定やバス停設置等に係る地域内調整の円滑化
 - ④ 地域はコミュニティバスを積極的に利用し、広報等でも自発的に利用を促進

地域・行政・事業者の役割分担イメージ



◆ ガイドラインの公表・運用開始までの大まかなスケジュール

平成30年度

本日

- ◆ 第6回検討会議
 - 策定方針について

～年末

- ◆ ガイドライン素案完成

2月頃

- ◆ 第7回検討会議
 - コミュニティバス導入条件・検討手順について
 - 市民等からの意見聴取について

平成31年度

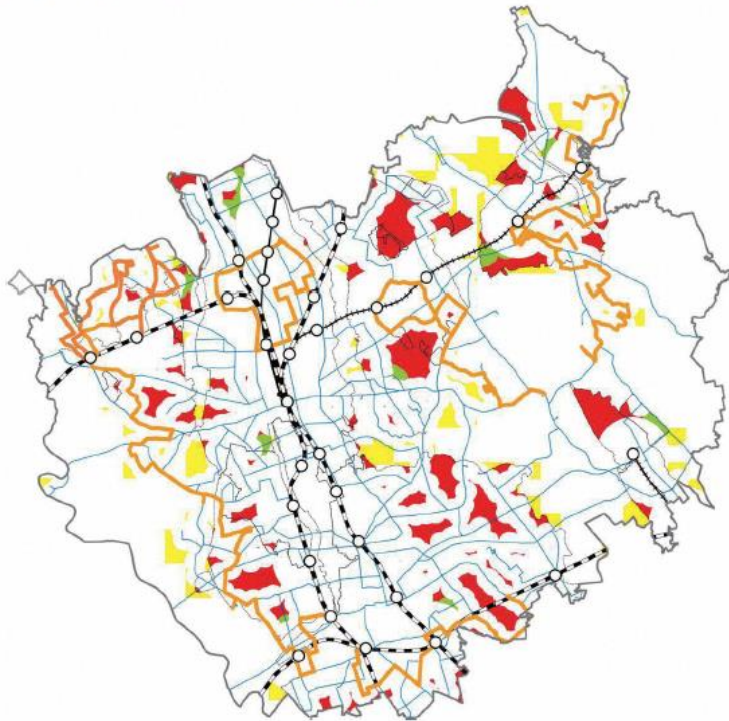
9月頃
目標

- ◆ 第8回検討会議
 - 最終案について報告・承認
- ◆ ガイドラインの公表・運用開始

参考資料

さいたま市

○検討対象地域（交通空白地区・交通不便地区等）



路線バス

コミュニティバス・乗合タクシー

交通空白地区：市街化区域内で、鉄道駅から1km、路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏外の地区

交通不便地区：市街化区域内で、路線バス停留所(24便/日未満)^{*1}から300mのサービス圏内の地区、かつ、鉄道駅から1km、コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏外の地区

市街化調整区域内の既成市街地：市街化調整区域内で、H27国勢調査時点の人口密度が2,000人/km²以上^{*2}の地区、かつ、鉄道駅から1km、路線バス(24便/日以上)^{*1}・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏外の地区

^{*1} 事業者運行情報(H29.5時点)、24便/日のバス運行本数は、コミュニティバス等のサービス方針で定める、コミュニティバス等の運行頻度。

^{*2} H27国勢調査に関する地域メッシュ統計(4次メッシュ別人口)

相模原市

市では市内の交通不便地区※1 における移動制約者※2 の生活交通の確保を図るため、コミュニティバスの導入検討を行っています。

コミュニティバスは民間事業者により運行されるバス路線網を補完し、公共交通を必要とする度合いが高い高齢者等移動制約者の生活交通を確保するために運行を行うものです。

また、コミュニティバスは本当に必要とされ、利用される地域に運行しないと、「空気を運ぶバス」になり、運行を継続することができなくなってしまいます。そのため、「みんなでバスを利用するので、バスを運行したい」と考える地域に対して、導入及び運行を支援する仕組みを作りました。

※1 交通不便地区

「市街化区域」又は「区域区分が定められていない都市計画区域のうち、用途地域の指定がある区域」において、鉄道駅から1,000m以上離れ、かつ、バス停留所から300m以上離れた地区。

※2 移動制約者

高齢者や自動車を利用できない方など、公共交通以外に移動手段がない方のこと。

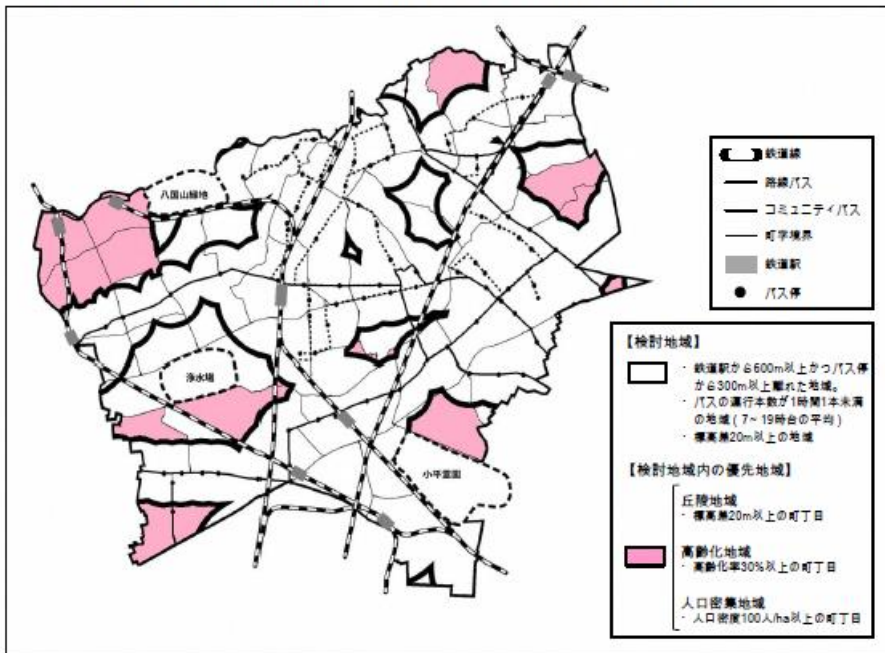
なお、コミュニティバスは、バス停まで自力でいける人を対象とし、福祉目的の戸口輸送(ドア・トゥー・ドアのサービス)を必要とする人は対象に含みません。

東村山市

1-2 コミュニティバスのサービス方針

① コミュニティバスの検討地域

- ・検討地域は、公共交通空白・不便地域、徒歩・自転車移動が困難な丘陵地域を対象とします。
- ・また、検討地域の中で、丘陵地域、高齢化地域、人口密集地域を優先地域とします。



春日部市

春バスの目的

市内の主要公共交通機関である鉄道及び民間路線バス網を補完し、ネットワークを形成するとともに、公共交通空白地域への最低限の交通サービスを確保することを目的とします。

「公共交通空白地域」とは・・・

春バス運行計画における公共交通空白地域は、鉄道駅より半径 1km 圏外かつ、バス停より半径 500m圏外の公共交通が整備されていない地域
(※500mは、歩行速度が80m/分の健康な方が約6~7分で移動できる距離です。)

さいたま市

○コミュニティバス等のサービス方針

1) 運賃体系

- ・コミュニティバスは、路線バスと同様の対距離運賃を基本とします。
 - ・乗合タクシーは、定額制を基本とします（運行計画により設定）。
- [障害者、子供（小学生）については、大人運賃の半額（10円未満切り上げ）。]

2) 運行頻度

- ・運行間隔は1時間に1本程度を基本とします。
- [毎時間同じ時刻（毎時同分）に発着する「ラウンドダイヤ」が覚えやすく便利です。]

3) 時間帯

- ・7時台～18時台までの運行を基本とします。

4) 運行日

- ・平日運行を基本とします。
- [休日については、沿線の主要施設等への交通ニーズを調査して、需要が見込める場合に検討します。]

5) 運行システム

- ・コミュニティバス、または乗合タクシーなどとします。
- [地域ニーズや道路状況、車両定員数などを考慮して、運行計画により設定します。]



コミュニティバス（定員数 28～35 人※）

※定員数は例であり、運転手を除く人数



乗合タクシー（定員数 9 人※）

相模原市

コミュニティバス 導入条件③ 「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある運行計画の策定

<運行基準（サービス内容）>

運行間隔	毎時1本（午前8時台～午後6時台）
運賃	近隣の路線バス運賃と同等（割引サービス等も適用する）
バス停間隔	原則として200m間隔 ※設置位置は、道路状況・土地利用状況・住民意向等を考慮して決定
運行形態	定時定路線 ※通常の路線バスのように、決められた運行経路を決められた時間に運行する路線
車両	バリアフリー化されたバス

<運行継続条件>

- 「1便当たり輸送人員が10人以上であること」
 - かつ「運賃収入が車両償却費等を除いた経常費用の50%以上であること」
- ※市境周辺において他市等と協力して運行する場合は、導入条件を基本として個別に検討を行うこととします。

土浦市

■ コミュニティ交通の運行基準

コミュニティ交通の車両は1台としているため、路線が長すぎたり、多すぎたりすると、1日の運行本数が少なくなり、利便性が悪くなります。利便性を確保するため、運行基準を下記のとおりとします。

また、コミュニティ交通を導入したことによって既存バス路線の利用者が減ることは、市全体の公共交通の衰退につながりますので、既存バス路線との競合を避けた路線とします。

項目	内容
運行間隔	目安として毎時1本以上
運行時間帯	バス運行の目的に応じた時間帯
運賃	目安として200円の均一料金
バス停間隔	原則200m
運行形態	定時定路線 ※ 決められた時間に決められた路線を運行すること
車両	1台。小型バス、ワンボックスカー等需要に応じた車両
運行路線	<ul style="list-style-type: none"> ・路線数は1もしくは2路線 ・運行便数確保のため、全長約10km、1便約30分以内とする ・既存バス路線との競合を避ける ・駅、病院等、主要施設の立地及び営業時間等を考慮する ・車両が通行可能な道路を選定する (車両幅の2倍 + 50cm以上の車道幅員が必要になります)

※ 運行間隔、運行時間帯、運賃、バス停間隔については、地区の意向、収支等を踏まえる。

車両を小型バスにするか、ワンボックスカーにするか迷うかもしれません。

経費は、事業者が新たに車両を購入しない場合、小型バスよりもワンボックスカーの方が安くなります。需要に応じた車両にすることで経費を賢く抑えることができます。

東村山市

② コミュニティバスのサービス方針

運行間隔 1時間1便以上

時間帯 買い物・通院、通勤・通学にも利用できる時間帯
(午前7時台～午後7時台 等)

運賃 100円～170円の均一料金、
一般路線バスと同じ対距離料金、割引制度 等

バス停間隔 原則200m、道路状況・土地利用状況・
近隣住民の意向等を考慮

運行形態 定時定路線

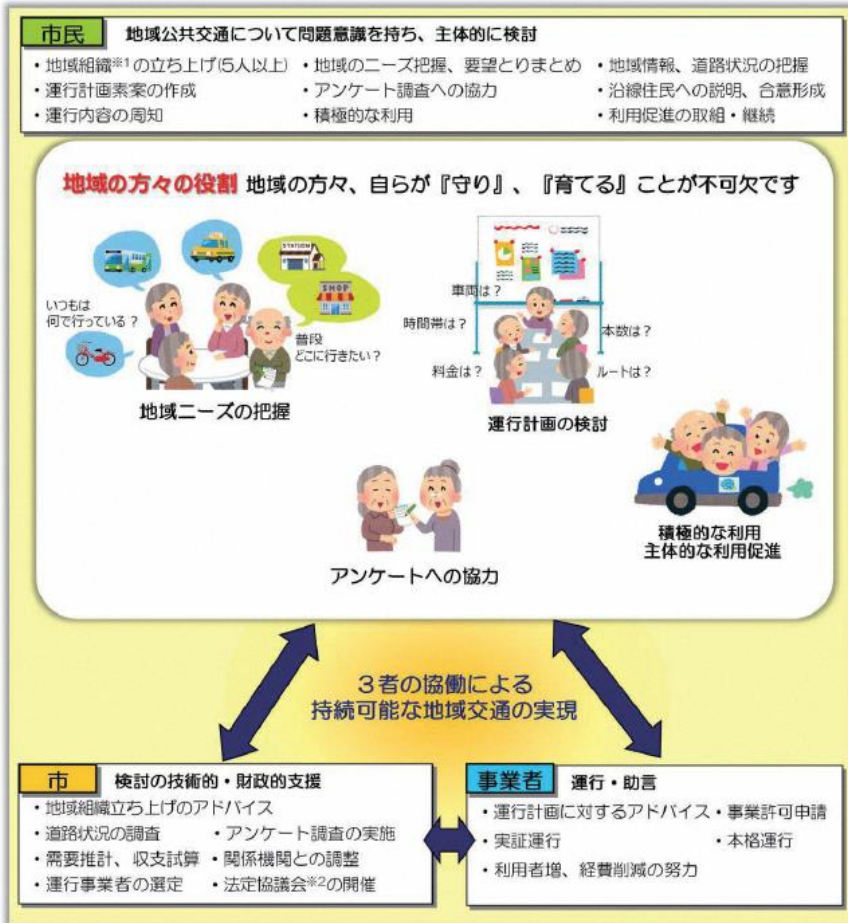
車両 小型バス、ジャンボタクシー等、需要に応じた車両



小型バス(現行車両:定員35人)

<参考> 3者(地域/行政/事業者)の役割分担(1)

さいたま市



※1 地域組織の立ち上げ

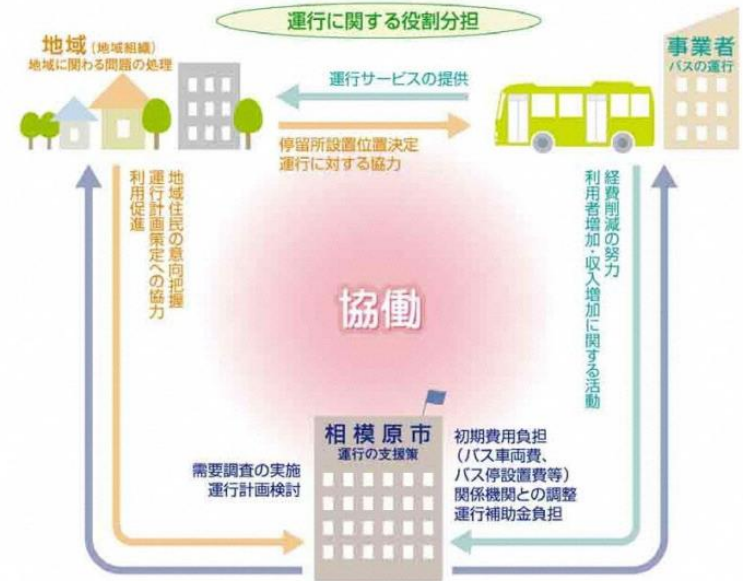
コミュニティバス等の取組にあたっては、問題意識を持った市民(地域の方々)が、自らの地域に組織を立ち上げ、検討していただきます。

※2 法定協議会の開催

市民(地域の方々)の組織が検討した結果を受け、法定協議会において、実証運行や本格運行の実施の可否などを精査・判断します。[法定協議会については、P54を参照]

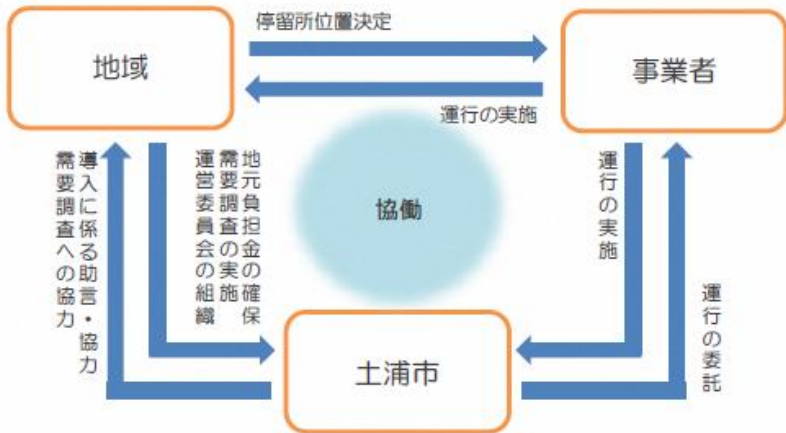
相模原市

この仕組みに基づき、「地域」「行政」「事業者」の3者がそれぞれの役割を担い、協働による運行を実現することで、地域のニーズに合致した利用しやすいコミュニティバスを運行することができます。



土浦市

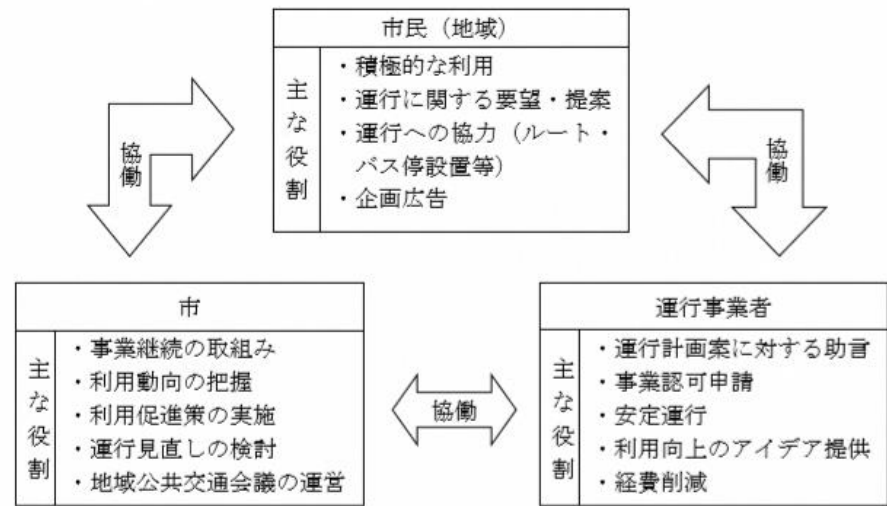
コミュニティ交通導入に係る役割分担概要



東大和市

2 市民(地域)、運行事業者、市の協働

市民(地域)、運行事業者、市は、主に次の役割を担い、協働します。なお、本篇に示す協働とは、交通会議の協議を踏まえながら、市が中心的な役割を担い、つと取り組む事項に対し、市民及び運行事業者が、バスの利用や安定運行等を通じて市の取組を支援することを指します。



3 地域との連携

コミュニティバスの運行については、全市的な視点で必要な調査、検討を行いながら、交通会議の協議を踏まえ決定していきます。また、この運行を持続可能なものとするためには、多くの市民の方に利用していただくための取組が必要です。そこで、既に機運の高まりのある地域については、連携の方法を検討していきます。また、利用の少ない地域については、必要に応じて、自治会等と情報交換を行い、連携を模索していきます。