

コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について

(1) コミュニティバス等のコンセプト 【現行ガイドライン p.2】

①背景、課題

- ・さいたま市の地域公共交通計画基本方針【目指す将来像】(案)
 - 市民の日常生活における移動手段の確保
 - 便利で、利用され、魅力的なまちを支え続ける公共交通ネットワークの構築
 - 持続可能な公共交通ネットワークの実現

②論点

論点 補完交通としてのコミュニティバス等はどのような役割を果たすべきか。

③今後の検討方針

- 方向性1** コミュニティバス等の利用状況の把握
- 方向性2** さいたま市全体の交通体系のあり方の確認
- 方向性3** 補完交通としての役割の確認

(2) 検討対象地域 【現行ガイドライン p.4】

①背景、課題

- ・検討対象地域外の要望・ニーズに応えられない。
- ・高齢化の進展により、基準となる距離(駅まで1km)の移動は遠い、という意見がある。
- ・検討対象地域  以外も、コミュニティバス等による導入の対象とすべきではないか。

②論点

論点 検討対象地域はどうすべきか。

③今後の検討方針

方向性 検討対象地域について、現在の対象要件の妥当性および見直しの必要性の検討

(3) サービス方針 【現行ガイドライン p.5】

①背景、課題

- ・運賃を100円や無料に値下げすべきではないか。
- ・運行頻度を増やすべきではないか。
- ・運行時間帯・曜日を拡大すべきではないか。

②論点

- 論点1** 運賃(コミュニティバス:対キロ区間制、乗合タクシー:定額制)の妥当性は。
- 論点2** 運行頻度(1時間に1本程度)の妥当性は。
- 論点3** 運行時間帯・曜日(7時台~18時台、平日運行)の妥当性は。

③今後の検討方針

方向性 見直しの必要性の検討

(4) 検討主体・役割分担 【現行ガイドライン p.6】

①背景、課題

- ・市として、政策的にコミュニティバス等を導入すべき、という意見がある。
- ・高齢化が進む中、市民(地域の方々)の担う役割について、負担を感じる、という意見がある。
 - 組織の立ち上げ、地域ニーズのとりまとめ、運行計画素案の作成、合意形成など。
- ・事業者の運転手不足により、運営の課題などが生じている(全国的な課題)。

②論点

論点1 だれが主体的に検討すべきか。

論点2 関係者それぞれの役割分担はどうすべきか。

③今後の検討方針

- 方向性1** 市民(地域の方々)が主体となった取組みについて、現行の考え方の妥当性の確認および見直しの必要性の検討
- 方向性2** 役割分担のあり方の検討

(5) 運行継続・改善・廃止の判断指標 【現行ガイドライン p.25、33、45、49】

①背景、課題

- ・新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた外出自粛、生活様式の変化により、利用者数、収支率が低下している。
- ・コミュニティバス等の複数路線の導入が進んでいるが、今後導入する地域の中には、需要確保が難しい地域も多く発生することが考えられる。(収支率確保が困難となることも考えられる)
- ・収支率以外の指標(利用者数、利用者密度等)を検討すべきではないか、という意見がある。

②論点

論点1 運行基準(収支率40%)はどうすべきか。

論点2 コロナ禍など非常時の利用減少に対して、運行基準をどのように扱うべきか。

論点3 収支率以外の指標は必要か。

③今後の検討方針

- 方向性1** 運行基準(収支率40%)の見直しの必要性の検討
- 方向性2** コロナ禍の暫定的な措置の検討
- 方向性3** 収支率以外の基準の必要性の検討

(1) コミュニティバス等のコンセプト 【現行ガイドラインp.2】

■ 検討の方向性 (前回協議会資料より)

① 背景、課題

- ・さいたま市の地域公共交通計画基本方針【目指す将来像】(案)
 - 市民の日常生活における移動手段の確保
 - 便利で、利用され、魅力的なまちを支え続ける公共交通ネットワークの構築
 - 持続可能な公共交通ネットワークの実現

② 論点

論点 補完交通としてのコミュニティバス等はどうな役割を果たすべきか。

③ 今後の検討方針

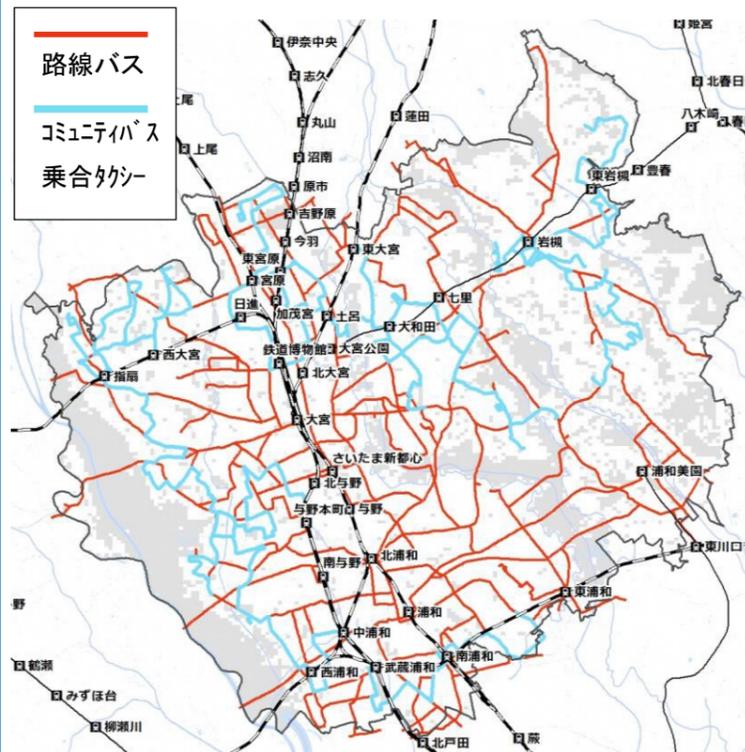
- 方向性1 コミュニティバス等の利用状況の把握
- 方向性2 さいたま市全体の交通体系のあり方の確認
- 方向性3 補完交通としての役割の確認

■ 検討結果

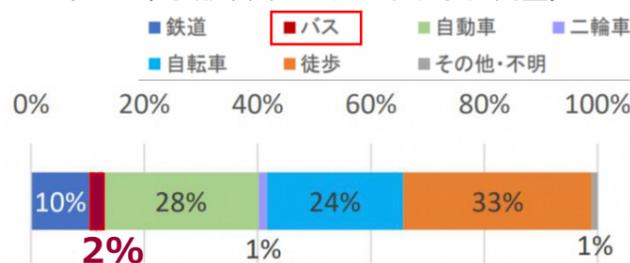
方向性1 コミュニティバス等の利用状況の把握

- ✓公共交通の整備状況
 - ・民間の交通事業である鉄道や路線バスが市内の骨格的な公共交通の軸を形成。
- ✓バス利用状況
 - ・バス利用者の中でコミュニティバス等の利用者は1%と限定的。

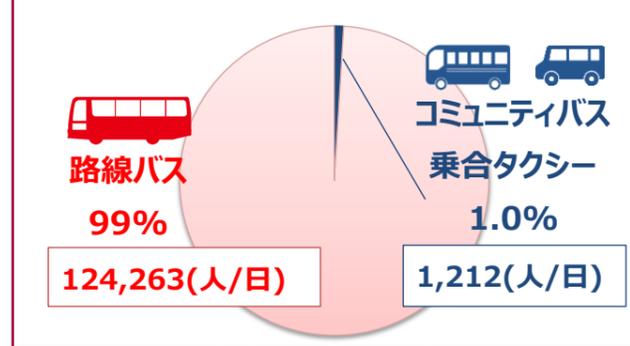
公共交通の現状



さいたま市の交通手段分担率(市内)
(H30 東京都市圏パーソントリップ調査)



バス利用状況 (R2年度・1日平均利用)

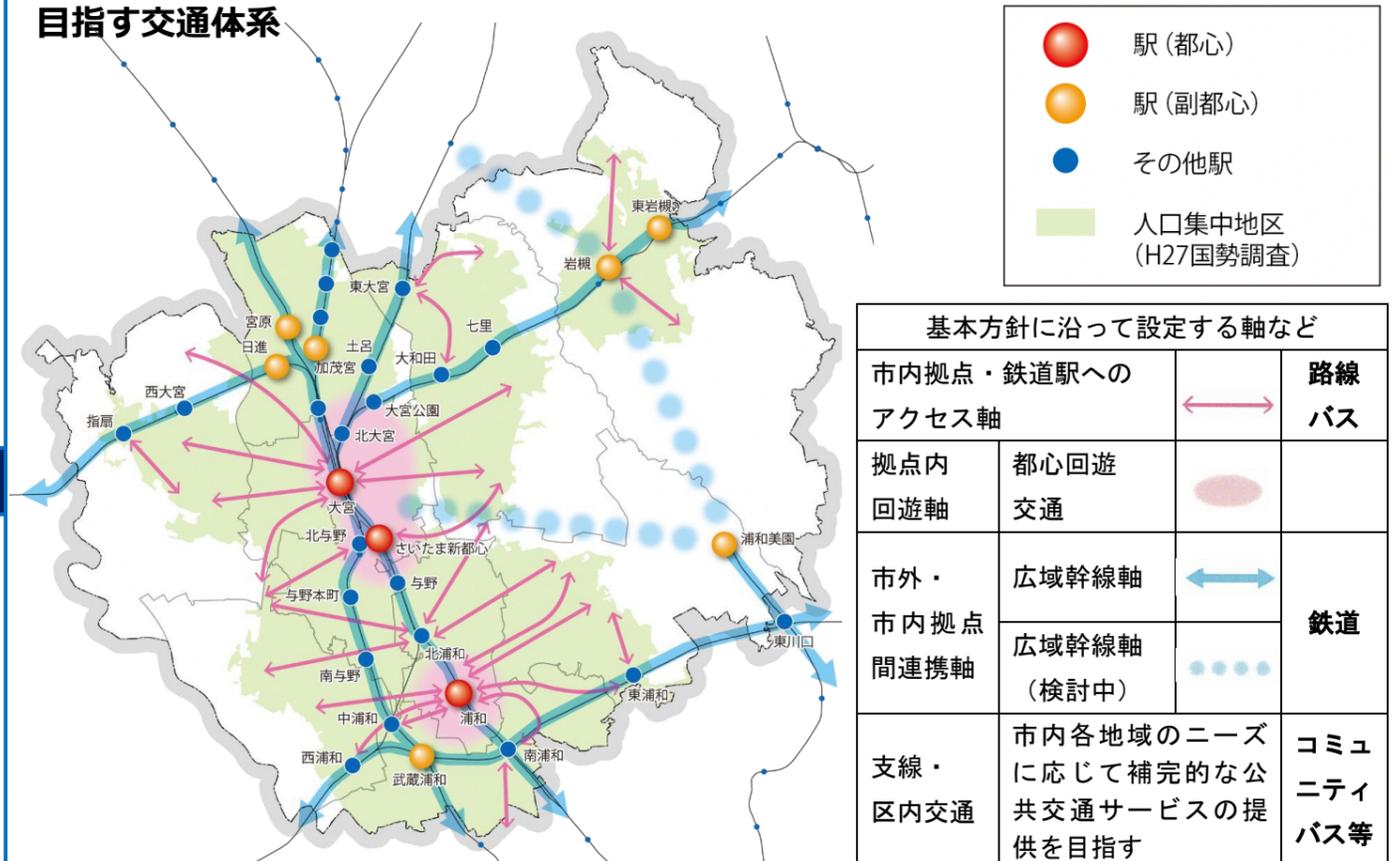


方向性2 さいたま市全体の交通体系のあり方の確認

✓目指す交通体系 (さいたま市地域公共交通計画) (案)

- ・さいたま市地域公共交通計画(案)に補完交通と位置付け。

目指す交通体系



交通手段の役割

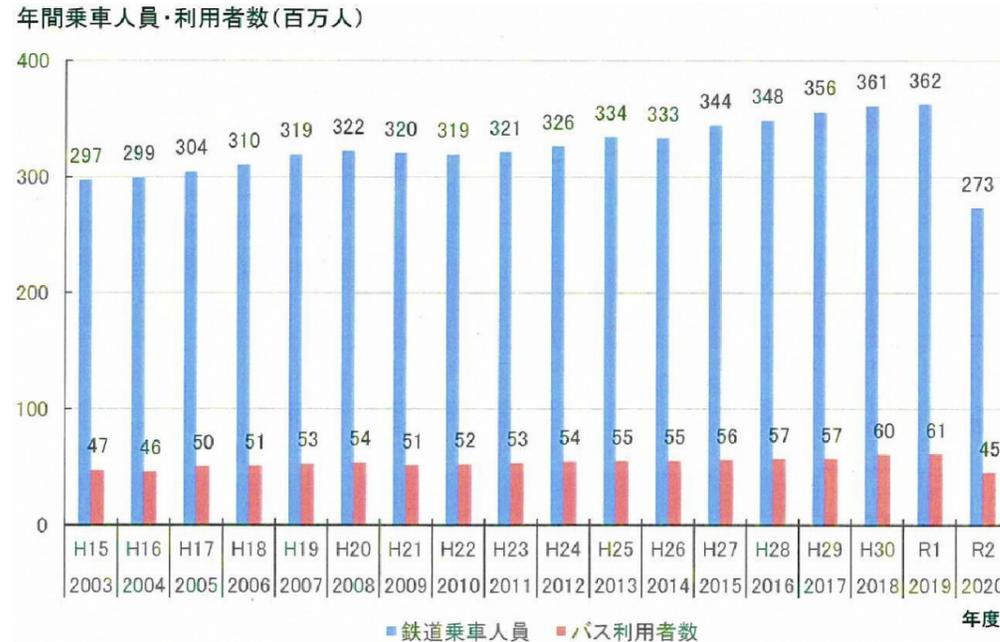
交通手段	役割
鉄道・軌道	・公共交通の骨格を担う
路線バス	・都心・主要駅にアクセスする幹線交通、及び居住地、公共施設、病院、学校、商業施設等を結ぶ支線交通としての役割を担う
コミュニティバス	・交通空白地区等の居住地と交通結節点や生活利便施設(駅・病院・商店街等)を結ぶことで路線バスを補完し、生活交通を提供・確保する役割を担う
乗合タクシー	・地形等の制約によりバスの運行が難しい居住地と最寄りの交通結節点等を結ぶことで路線バスを補完し、生活交通を提供・確保する役割を担う
デマンド交通	・地形等の制約によりバスの運行が難しい居住地と最寄りの交通結節点等を結ぶことで路線バスを補完し、需要に応じて柔軟に生活交通を提供・確保する役割を担う
タクシー	・鉄道やバスではカバーしきれない距離帯、時間帯(深夜等)において、多様な利用者へ個別の移動を担う ・交通結節点等へのアクセス交通としての役割を担う

方向性3 補完交通としての役割の確認

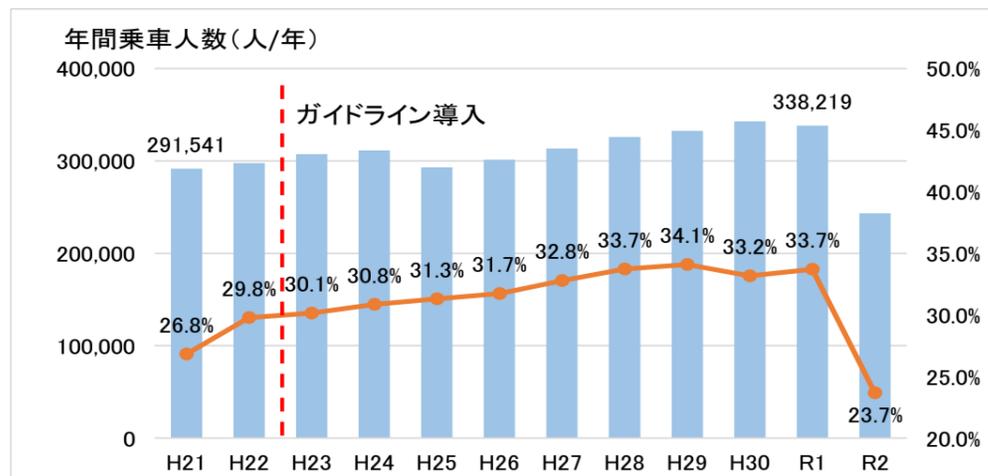
✓利用の推移およびコロナ禍による影響の確認

- ・ R2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で利用者が減少。
- ・ ガイドライン導入後、R2年度末まで5路線で乗合タクシーを運行。(R3時点：7路線運行)
- ・ R1年度までは、鉄道・路線バス及びコミュニティバス共に利用者が増加。

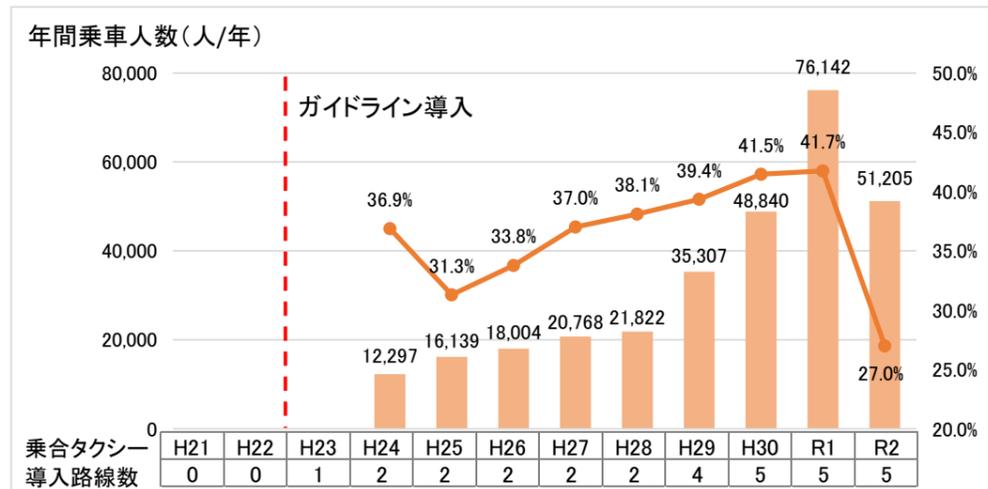
鉄道・路線バスの利用推移



コミュニティバスの利用推移



乗合タクシーの利用推移



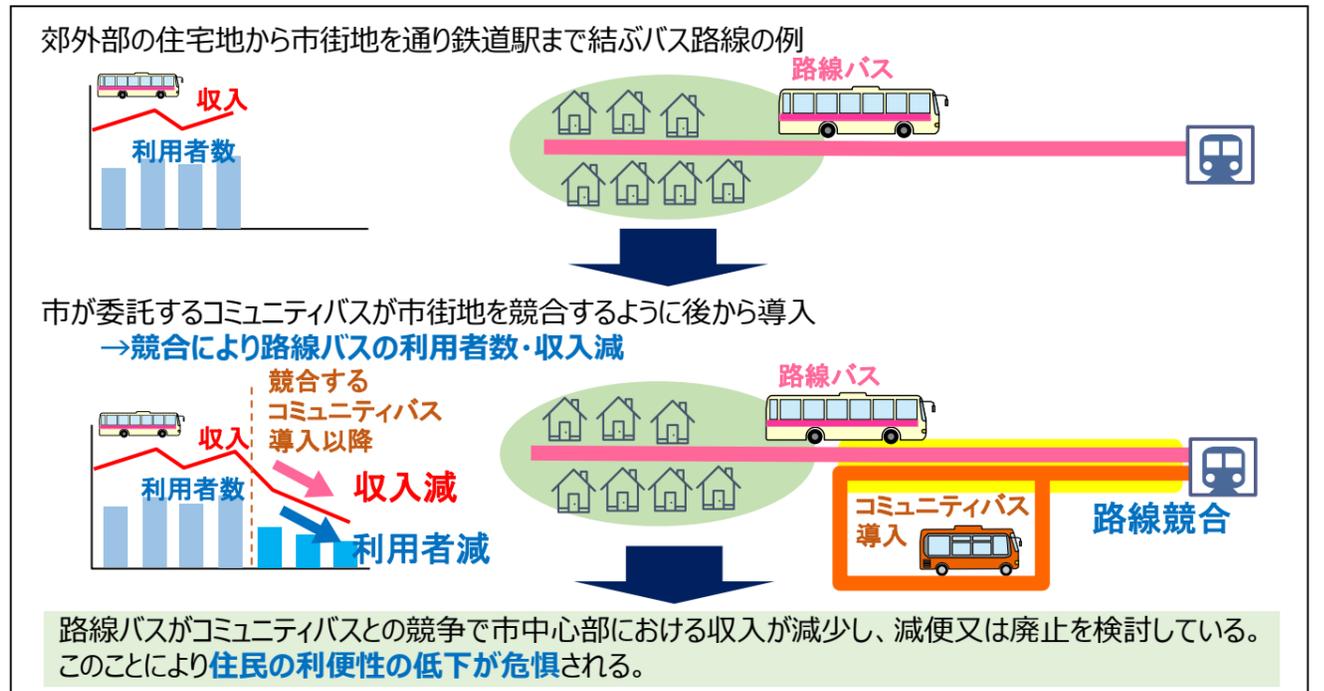
✓国等による考え方の整理

- ・ 路線バスとの整合性確保の必要性 (コミュニティバスガイドライン (国土交通省) より) 平成18年通達 (平成30年一部改正)

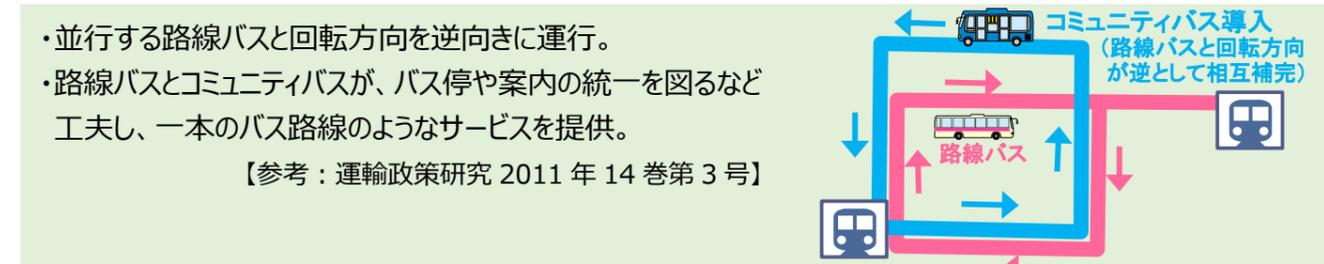
【コミュニティバスの導入に際し留意すべき事項】

地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要である。
公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意**する必要がある。**

- ・ 路線バスと競合するコミュニティバス導入により**利便性の低下**が危惧される事例



- ・ 路線バスとコミュニティバスの共存の事例



【論点】 補完交通としてのコミュニティバス等はどうな役割を果たすべきか。
【検討のポイント】 ・コミュニティバス等と路線バスなど既存交通との共存 (Win-Winの関係) 可能性