

コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について

バス1-1

(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うなるべきか。

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るべきか。

論点2 関係者それぞれの役割分担はどうするべきか。

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%）はどうするべきか。

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** 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

コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について

（２）検討対象地域

○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、という意見もある。
- ・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、という意見もある。

○論点

論点 検討対象地域はどうするべきか。

○検討の流れ

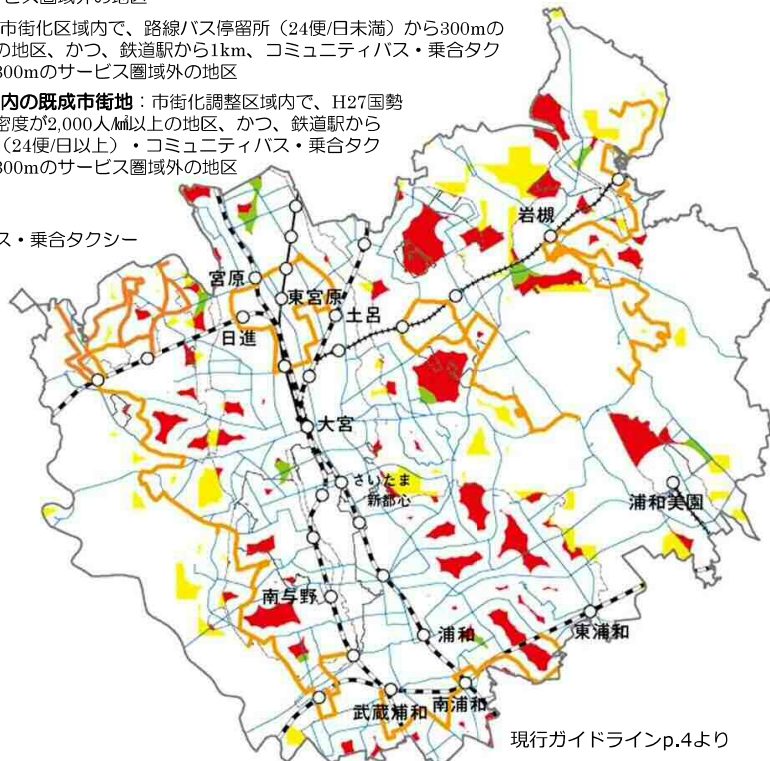
方向性 検討対象地域について、現在の対象要件の妥当性および見直しの必要性の検討

○現行ガイドラインでの検討対象地域の要件

- **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のサービス圏域外の地区
- **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）から300mのサービス圏域内の地区、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のサービス圏域外の地区
- **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/㎢以上の地区、かつ、鉄道駅から1km、路線バス（24便/日以上）・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区

— 路線バス

— コミュニティバス・乗合タクシー



現行ガイドラインp.4より

○検討対象地域に関する委員意見（R4年9月委員意見照会結果より）

設問	項目	妥当	変更すべき、別の移動手段等 で対応すべき	その他
問1-1 1)	鉄道駅1kmについて	12	1	0
問1-1 2)	バス停300mについて	12	1	0
問1-2	路線バス24便/日について	11	1	1
問1-3 1)	検討対象地域外（鉄道駅1km、バス停300m以内）について	11	2	0
問1-3 2)	検討対象地域外（市街化調整区域のうち人口密度2,000人/㎢未満）について	9	4	0

・現行ガイドラインでの検討対象地域の要件が**妥当とのご意見が多数**であった。

・変更すべきとの回答が多かった問1-3（検討対象地域外の対応）については、「コミュニティバスや乗合タクシー以外の交通モードやタクシー補助等で対応すべき」等、現行の対応を否定するものではない意見も含まれていた。

○委員意見を踏まえたガイドラインの改定方向性

【検討結果】

○現行ガイドラインでの検討対象地域の要件を継続する。

- ・**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のサービス圏域外の地区
- ・**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）から300mのサービス圏域内の地区、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のサービス圏域外の地区
- ・**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/㎢以上の地区、かつ、鉄道駅から1km、路線バス（24便/日以上）・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区

※検討対象地域外でも、他の交通モード等（AIデマンド交通、自家用有償旅客運送等）で対応する方策の検討を継続する。

コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について

(3) サービス方針

〇背景、課題

- ・運賃を100円や無料に値下げすべき、という意見もある。
- ・運行頻度を増やすべき、という意見もある。
- ・運行時間帯・曜日を拡大すべき、という意見もある。

〇論点

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。

〇検討の流れ

方向性 見直しの必要性の検討

〇現行ガイドラインでのサービス方針

1) 運賃体系	・コミュニティバスは、路線バスと同様の<u>対距離運賃</u>を基本とします。 ・乗合タクシーは、<u>定額制</u>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<u>1時間に1本程度</u>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」が覚えやすくて便利です。]
3) 時間帯	・<u>7時台～18時台</u>までの運行を基本とします。
4) 運行日	・<u>平日運行</u>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	・<u>コミュニティバス</u>、または<u>乗合タクシー</u>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。]

現行ガイドラインp.5より

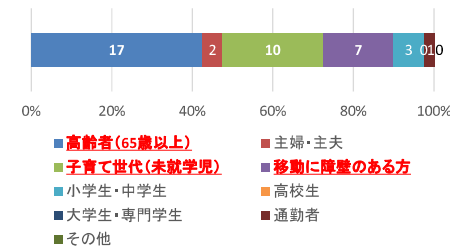
〇サービス方針に関する委員意見（R4年9月委員意見照会結果より）

設問	項目	妥当	変更すべき	その他
問2-1 1)	運賃体系について	11	1	1
問2-1 2)	運行頻度について	12	1	0
問2-1 3)	時間帯について	12	1	0
問2-1 4)	運行日について	12	1	0
問2-1 5)	運行システムについて	13	0	0

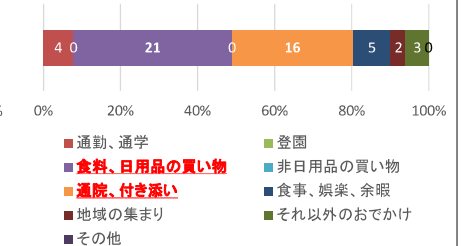
・現行ガイドラインでのサービス方針が妥当とのご意見が多数であった。

【参考】コミュニティバス等が担うべき最低限のサービス水準（R4年9月委員意見照会結果より）

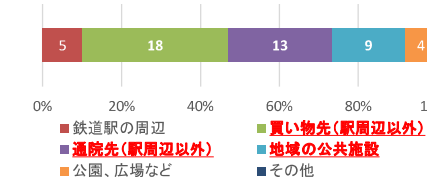
【属性】



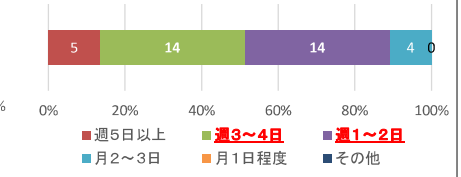
【移動目的】



【目的地】



【頻度】



- ・既存路線においても、社会情勢や利用需要の変化に伴い、コミュニティバス・乗合タクシーが適さなくなる可能性も想定
- ・地域特性（属性、移動目的、目的地、頻度等）に合わせた他の交通モード等（AIデマンド交通、自家有償旅客運送等）の検討も必要となる
- ・収支率の基準に満たない路線における運行継続に向けたひとつの施策検討目安とする

コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について

（４）検討主体・役割分担

○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、という意見もある。
- ・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、という意見もある。→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）。

○論点

論点1 だれが主体的に検討するべきか。

論点2 関係者それぞれの役割分担はどうするべきか。

○検討の流れ

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

○現行ガイドラインでの検討方針・役割分担

市民 地域公共交通について問題意識を持ち、主体的に検討

- 《役割》
- ・地域組織の立ち上げ
 - ・地域情報、道路状況の把握
 - ・アンケート調査への協力
 - ・運行内容の周知
 - ・利用促進の取組・継続
 - ・地域ニーズの把握、要望とりまとめ
 - ・運行計画素案の作成
 - ・沿線住民への説明、合意形成
 - ・積極的な利用

3者の協働による
持続可能な地域交通の実現

市 検討の技術的・財政的支援

- 《役割》
- ・地域組織立ち上げのアドバイス
 - ・道路状況の調査・アンケート調査の実施
 - ・需要推計、収支試算
 - ・関係機関との調整
 - ・法定協議会の開催
 - ・運行事業者の選定

事業者 運行・助言

- 《役割》
- ・運行計画に対するアドバイス
 - ・事業許可申請
 - ・実証運行
 - ・本格運行
 - ・利用者増、経費削減の努力

現行ガイドラインp.6より

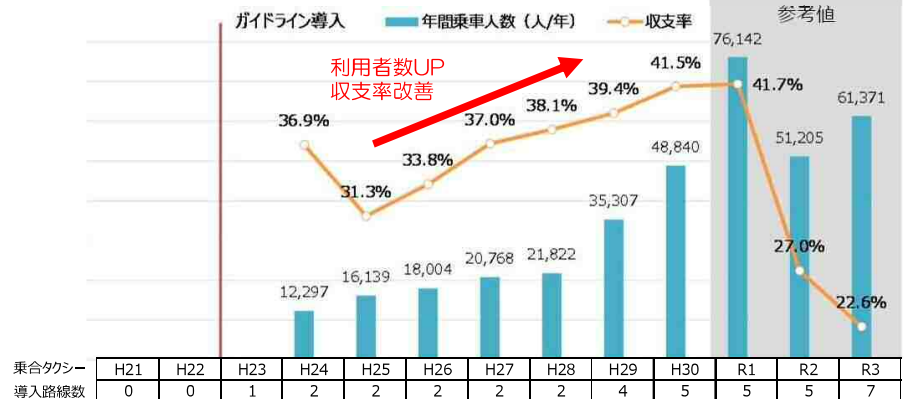
○これまでの検討

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

✓これまでの利用状況、収支状況の整理

- ・さいたま市の乗合タクシーは利用者数・収支率ともに増加傾向（コロナ禍のR2・R3年度を除く）。

＜さいたま市乗合タクシーの利用状況推移＞



✓主体別のメリット、他自治体事例

- ・地域主体、行政主体それぞれのメリット、他自治体事例を以下に整理した。

＜主体別のメリット、他自治体事例＞

検討主体	メリット	他自治体事例
地域	○地域ニーズに応じた検討が出来る ○地元協議等が進め易い ○マイバス意識が醸成され、利用促進につながる ○課題が発生した際に地域が主体となった取組みにつながる	1) 横浜市「地域交通サポート事業」 本格運行以降は行政による赤字補填なし ※特定条件下では赤字補填実施、車両購入費等は行政負担 2) 市原市「あおばす」 計画を上回る需要により一般路線バス化 3) 藤沢市「のりあい善行」 会費徴収、サポーター勧誘等を実施 行政により赤字額の1/2等を支援
行政	○地域住民の負担が少ない ○地域住民の高齢化・世代交代による検討体制への影響が限定的 ○地域住民の意識や取組み状況による地域差が生じにくい	1) 龍ケ崎市「龍・ゆうバス 龍ぐうバス」 既存路線と競合しない形で導入 行政主体で利用促進（MM等）を実施 2) 上尾市「ぐるっとくん」 3) 加須市「かぞ絆号」

コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について

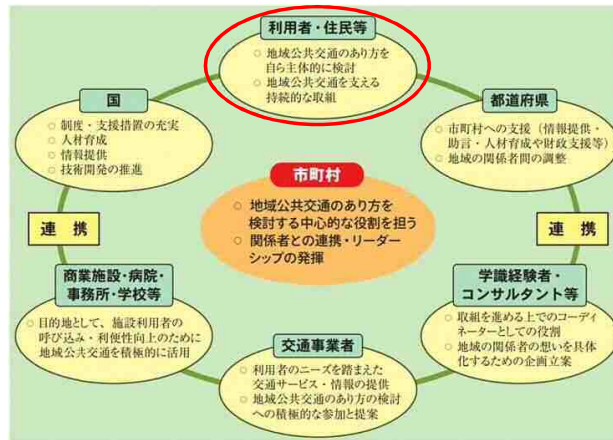
（４）検討主体・役割分担

✓国による地域の関わりについての考え方

・民間路線の不採算化、自治体の財政悪化、事業主体の多様化を背景に、国土交通省各種ハンドブック・マニュアル等にて、持続可能な地域公共交通確保のために地域の主体的な関わりが重要であることが示されている。

＜地域公共交通づくりの住民の役割＞

例）地域ニーズを反映した公共交通の導入、地域の主体的な検討によるマイバス意識（自分たちの地域の公共交通）の醸成が推奨されている。
：地域公共交通の利用促進のためのハンドブック（国土交通省、平成25年）（右図）



方向性2 役割分担のあり方の検討

✓関係者へのヒアリング（R3年実施）

・地域住民及びコミュニティバス等運行事業者から、以下のような意見が得られた。

	肯定的な意見	課題意識
地域住民	- デザインや愛称を自分でできるなど、愛着につながる - 地域ニーズにあった停留所の設定ができる	- 地域主体の活動が負担 - 沿線自治会の同意を得ることに大変な労力が必要 - 地域組織の高齢化や自治会への加入率低下、次代への継ぎが課題 - ガイドラインに記載された導入へのハードルが高い
コミュニティバス等運行事業者	現行の役割分担で概ね問題ない	- 地域組織に対する市のバックアップが必要 - 利用促進は地域住民が積極的に関わるべき - 利用者増に向けた取組みは市もしくは地域住民が積極的に関わるべき - 運行改善については市の理解・協力が必要

✓事例の収集

・地域住民が関わるコミュニティバス等の導入ガイドラインを有する自治体の事例を整理。
→市民の関わり項目について、さいたま市と類似する自治体が多い。

＜ガイドライン記載の各ステップにおける役割分担（他自治体事例との比較）＞

[各自治体HPより整理]

ステップ	項目	さいたま市	春日部市	東村山市	横浜市	川崎市	相模原市	松戸市	姫路市
1 事前準備	要望・ニーズ把握	○	○	○	○	○	○	○	○
	地域組織立ち上げのアドバイス	*			*	*		*	
	地域組織立ち上げ	○	○	○	○	○	○	○	○
2 運行計画の作成	地域情報、道路状況の把握	○	○	○	△	△	△	△	○
	道路状況の調査	*			*	△	△	*	
	運行計画素案の作成	○	○	○	*△	○	○	○	○
	運行計画作成のアドバイス	-	*	-		*△	*△	*	-
	アンケート調査の実施	*	*	*	△	○	*	*	△
	アンケート調査への協力	○	○	○	○			○	
	需要推計、収入試算	*	*	*	*	*	*	*	*
	沿線住民への説明、合意形成	○	○	○	○	○	○	○	○
	法定協議会の開催（運行計画書の策定）	*	*	*	*	*	*	*	*
	関係機関との調整	*		*	*	*	*	*	*
	運行事業者の選定	*	*	*	*	○	*	*	*
	事業許可申請	-	-	-	-	-	-	-	-
3 実証運行	運行内容の周知	○	○	○	○	○	○	○	△
	実証運行	○	△	-	-	-	-	-	-
	積極的な利用	○		○					
	法定協議会の開催（実証運行結果の協議）	*	*	*	*	*	*	*	
	運行内容の周知	○		○	○	○	○	○	△
4 本格運行	本格運行	-		-	-	-	-	-	-
	法定協議会の開催（本格運行結果の協議）	*	*	*	*	*	*	*	
	利用促進	○	○	○	○	○	○	○	
	利用者増・経費削減の努力	-		-		-	-	-	

凡例

- 地域が主体となって実施する項目
- △ 地域が主体となり市や事業者との連携のもと実施する項目
- *
- 事業者が主体となって実施する項目
- 空欄 ガイドラインに明記の無い項目