

コミュニティバス等導入ガイドラインの改定について

さいたま市 都市局
都市計画部 交通政策課

令和5年11月24日（金）



目次

1. 検討状況の振り返り
2. 再構築ガイドライン（仮）の策定について
3. 現行ガイドライン等の取扱いについて
4. さいたま市地域公共交通協議会【追加資料】



1. 検討状況の振り返り

これまでの検討状況

- R4年度末時点においてコミュニティバス等の基本方針について「現行ガイドラインを継続」する旨を確認
- 判断指標（収支率等）の検討並びに、本編の修正作業を実施

(1) コミュニティバス等のコンセプト

鉄道や路線バスを補完し、地域内の公共交通ネットワークを形成を果たすため「路線バスが不十分な地域へ導入する補完交通」という位置づけを維持します。
また、地域ニーズに応じた共存共栄が可能な交通モデルの構築へ向け、地域への支援を行います。

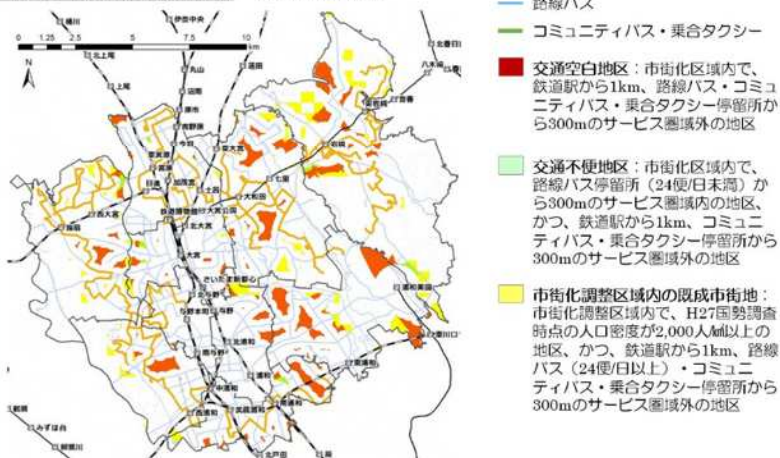
- ・鉄道や路線バスを補完し、地域内の公共交通ネットワークを形成
- ・交通空白地区・交通不便地区等の解消
- ・駅、病院、商店街（スーパー、商業施設等含む）、金融機関、区役所などの生活関連施設へのアクセス
- ・利用者として費用負担する持続可能な地域交通サービス
- ・地域ニーズに応じた共存共栄が可能な交通サービス

【公共交通ネットワーク全体の中のコミュニティバス等の役割】



※本ガイドラインにおける公共交通とは「定められた停留所・ダイヤで、不特定多数の人が乗り合わせ、日常移動に用いる交通手段」と定義し、特定の個別輸送とは区分します。

(2) 検討対象地域 (R4年10月時点)



※地域特性に応じ、他の交通モード等（AIデマンド交通、ボランティア運送等）の導入可能性の検討を継続する。

(3) サービス方針

コミュニティバス等のサービス方針は、下記のとおり定めました。この方針は、サービス水準の目安であり、地域にとって使いやすく、コンセプト（補完交通、共存共栄）に適した内容であれば、柔軟に設定することができます。

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」が覚えやすくて便利です。]
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。]

(4) 検討主体・役割分担

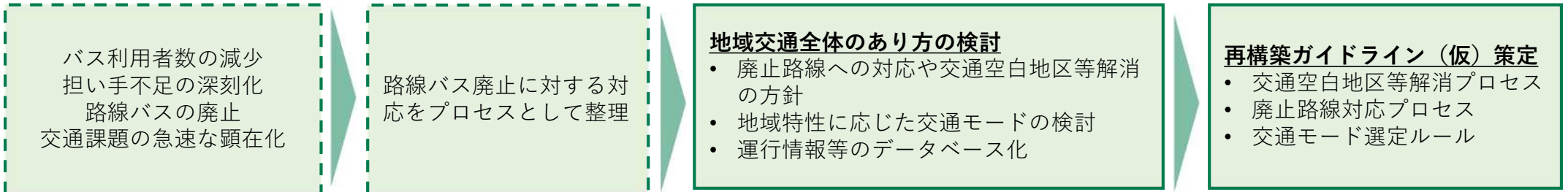




2. 再構築ガイドライン（仮）の策定について

策定検討の背景

- コロナ「5類」移行後もバス利用者数は、コロナ以前を下回る水準で推移
 - 「2024年問題」により、担い手不足が深刻化
 - 路線バスの廃止等の影響が顕在化、地域交通を取り巻く環境の急速な悪化が全国的な課題
 - コミュニティバス等による交通空白地区等の解消のみならず、廃止路線バスへの対応も含めた地域交通全体を見据えた検討が必要
 - さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画のR7年度改定に向けて検討を開始
 - さいたま市議会において、「超高齢社会に向けた公共交通の在り方検討特別委員会」を設置
- ⇒廃止路線への対応や収支率が満たないコミュニティバス等の代替交通モード導入ステップ等を包含した再構築ガイドライン（仮）を策定
⇒コミュニティバス等導入ガイドラインを再構築ガイドライン（仮）へ統合



検討スケジュール

- R7年度中に策定、R8年度から運用開始

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
コミュニティバス等導入ガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> 現行ガイドラインに則り新規導入・運行改善実施 コミュニティバス等の基本方針決定 	<ul style="list-style-type: none"> 記載内容、図表の時点修正 	<ul style="list-style-type: none"> 収支率については参考値として扱う 	<ul style="list-style-type: none"> 統合 	<div style="background-color: red; color: white; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">運用開始</div>
再構築ガイドライン（仮）		<ul style="list-style-type: none"> 現状分析 廃止に対する対応を整理 	<ul style="list-style-type: none"> 現状分析・廃止影響分析 地域交通全体のあり方検討 	<ul style="list-style-type: none"> 素案策定 市民意見聴取本編策定 	


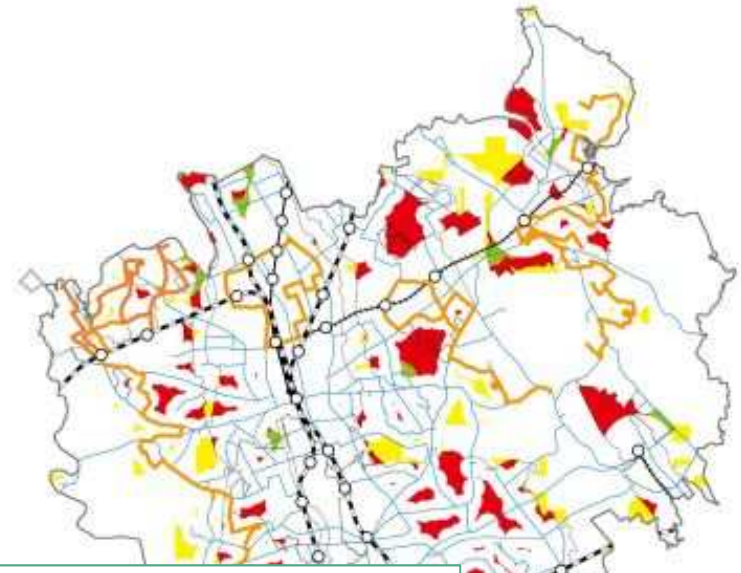


3. 現行ガイドライン等の取扱いについて

コミュニティバス等導入ガイドライン

- R7末策定予定の再構築ガイドライン（仮）へ統合
- H29の改定から約6年経過、再構築ガイドライン（仮）策定までも時間を要するため、運用上影響のある箇所のみ時点修正を実施

修正イメージ

<p>旧</p> <p>コミュニティバス等導入ガイドライン</p> <p>(2) コミュニティバスのサービス方針</p> <p>コミュニティバス等のサービス方針は、現在運行しているコミュニティバスの方針を基本としつつ、運営、運行制度、時間帯などについては、運行ルートや地域特性を考慮し、下記の方針を参考に運行計画を検討します。この方針は、サービス水準の目安であり、趣旨によって使いやすく、コンセプトに適した内容であれば、柔軟に設定することができます。</p> <p>コミュニティバス等のサービス方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 運営体系 <ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスは、路線バスと同等の対応運営を基本とします。 乗合タクシーは、定額制を基本とします（運行計画により変更）。 【障害者、子供（小学生）については、大人運賃の半額（但し別途取り上げ）】 2) 運行制度 <ul style="list-style-type: none"> 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「ワンストップダイヤ」が考えやすくて便利です。】 3) 時間帯 <ul style="list-style-type: none"> 7時台～18時台までの運行を基本とします。 4) 運行日 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス、または乗合タクシーなどとして。 【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。】  <p>コミュニティバス（定員数 28～35人） 乗合タクシー（定員数 8人）</p>	<p>新</p> <p>(2) コミュニティバス等のサービス方針</p> <p>コミュニティバス等のサービス方針は、現在運行しているコミュニティバス等の方針を基本としつつ、運営体系、運行制度、時間帯などについては、運行ルートや地域特性を考慮し、下記の方針を参考に運行計画を検討します。このサービス方針は目安であり、市民（地域のの方々）によって使いやすく、コンセプトに適した内容であれば、柔軟に設定することができます。</p> <p>コミュニティバス等のサービス方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 運営体系 <ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスは、路線バスと同等の対応を基本とします。 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）等については、割引運賃を適用】 2) 運行制度 <ul style="list-style-type: none"> 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「ワンストップダイヤ」が考えやすくて便利です。】 3) 時間帯 <ul style="list-style-type: none"> 7時台～18時台までの運行を基本とします。 4) 運行日 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス、または乗合タクシーとして。 【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。】  <p>コミュニティバス（定員数 28～35人） 乗合タクシー（定員数 8人）</p> <p>※定員数は例であり、運転手を除く人数</p>	 <p>検討対象地域の修正</p>
--	---	---

表記修正、表現の統一等

検討対象地域の修正

コミュニティバス・乗合タクシー

- R6・7年度の収支率等は参考値とする
- 実証運行の期間はR8年3月31日まで延長する
- 運行改善は必要に応じてできるものとする



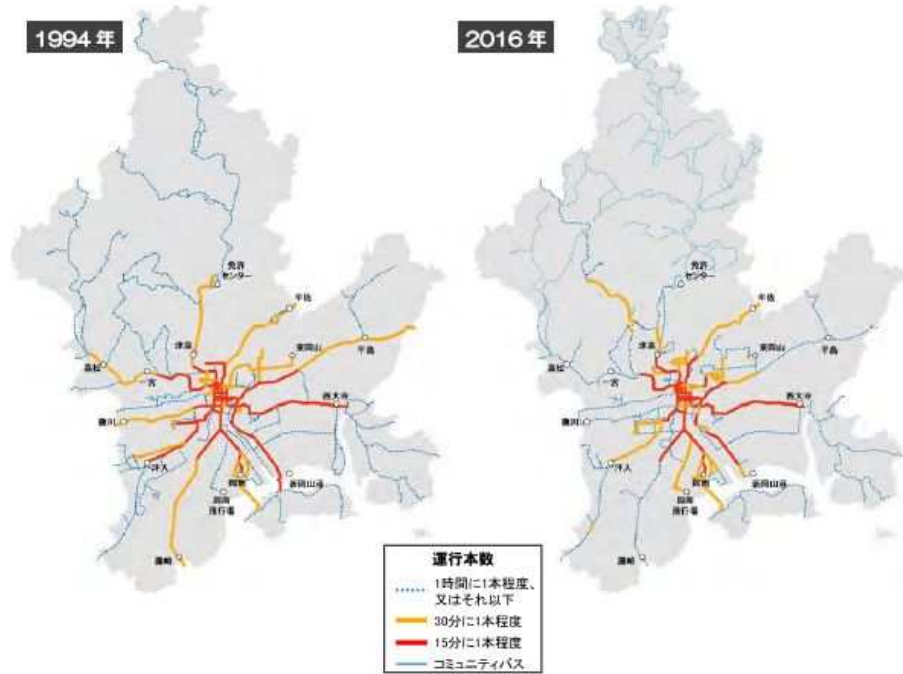
4. さいたま市地域公共交通協議会【追加資料】

現状分析事例①

■ 路線バスの運行区間は約 20 年で 2 割以上が廃止

岡山市内における路線バスの運行区間は、利用者の減少により、1994 年から 2016 年にかけて約 24%減少しています。また、周辺部において大幅に減便しています。

路線バスの減便の実態（1994 年⇒2016 年）



※運行本数
 1 時間に 1 本程度 : 17 時間 (6~22 時台) × 1 本 = 17 本 / 日
 30 分に 1 本程度 : 17 時間 (6~22 時台) × 2 本 = 34 本 / 日
 15 分に 1 本程度 : 17 時間 (6~22 時台) × 4 本 = 68 本 / 日

路線バスの減便の実態（1994 年⇒2016 年）



■ 運転手不足の深刻化

岡山市も含め、全国的にバス運転手が減少傾向にあります。

岡山市においても、バス運転手の不足により、路線バスの運行が困難となり、減便や廃止せざるを得ない状況になる可能性が高まっています。

バス 1 台あたり運転者数の推移【全国】



出典：陸運統計要覧

岡山市総合交通計画 (H30.9 岡山市)



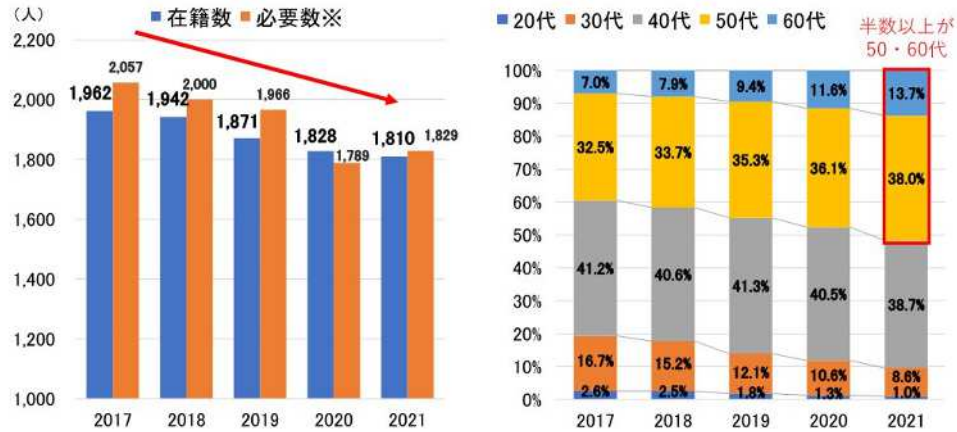
4. さいたま市地域公共交通協議会【追加資料】

現状分析事例②

4. 公共交通の運行状況

バス運転手は減少が進んでおり、便数の維持に必要な運転手数が十分に確保できていない状況である

■市内バス事業者運転手の在籍数と必要数 ■運転手の年齢構成の推移



※各バス事業者が運行した便数に対し本来必要であると考えられる運転手数
各バス事業者提供資料

第2回札幌市公共交通協議会説明資料 (R5.3 札幌市)

2 地域公共交通を取り巻く現状

2-(3) 公共交通の担い手(運転士)の状況

山口市で現状の交通サービスを維持するための運転士の不足数
(令和5年4月現在)



出典 交通政策課による
事業者聞き取り

公共交通の担い手である路線バスやタクシーの運転士について、人材不足が深刻化しており、今後の路線・便数の維持や継続的なサービス体制の確保について懸念が生じています。

第二次山口市市民交通計画中間見直し資料 (R5.5 山口市)



1. コミュニティバス等導入ガイドラインの取扱い

- R 7 末策定予定の再構築ガイドライン（仮）へ統合
- H29の改定から約6年経過、再構築ガイドライン策定までも時間を要するため、運用上影響のある箇所の文言等のみ時点修正を実施

2. コミュニティバス・乗合タクシーの取扱い

- R 6・7年度の収支率等は参考値とする
- 実証運行の期間はR 8年3月31日まで延長する
- 運行改善は必要に応じてできるものとする