

(1) コミュニティバス等のコンセプト

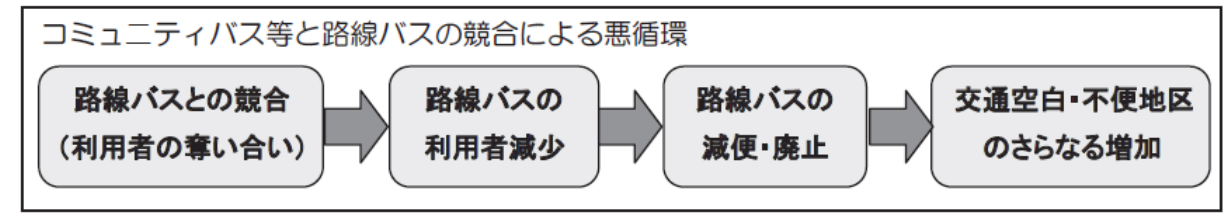
■ 現行の記載内容 【現行ガイドライン p. 2】

2 コミュニティバス等の基本方針

(1) コミュニティバス等のコンセプト

現在、市内には南北方向に運行する鉄道路線を結ぶ形で主に東西方向に多くの路線バスが運行されており、市民の生活の足として重要な役割を担っています。市内の交通空白地区・不便地区[P4を参照]を解消するコミュニティバス等を導入する場合、市民生活の足を担う既存のバス路線と競合しないよう配慮して計画することが必要です。路線バスと競合する路線にした場合、既存の路線バス利用者を奪う結果になり、かえって路線バスの減便や撤退を招く可能性があります。

そのため、さいたま市では、路線バスとコミュニティバス等の相互が持続可能な交通体系を構築するため、コミュニティバス等を『路線バスが不十分な地域へ導入する補完交通』に位置づけました。



○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
- ・交通空白地区・交通不便地区等の解消 [P4を参照]
- ・高齢者や子育て層など、誰もが利用しやすい交通サービス
- ・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
- ・利用者と市が費用分担する持続可能な地域交通サービス

【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】

【鉄道・路線バス】
地域間の移動を担う、「幹」となる骨格的な公共交通軸

【コミュニティバス】
駅、病院、商店街等の生活関連施設と居住地域を結び、「枝」となる生活交通軸

【乗合タクシーなど】
最寄駅や停留所と、道路が狭い等、バスの運行が難しい街区の居住地域を結び、生活関連施設へ間接的にアクセスできる、「葉」となる生活交通

交通空白・不便地区等

■ 検討の方向性

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

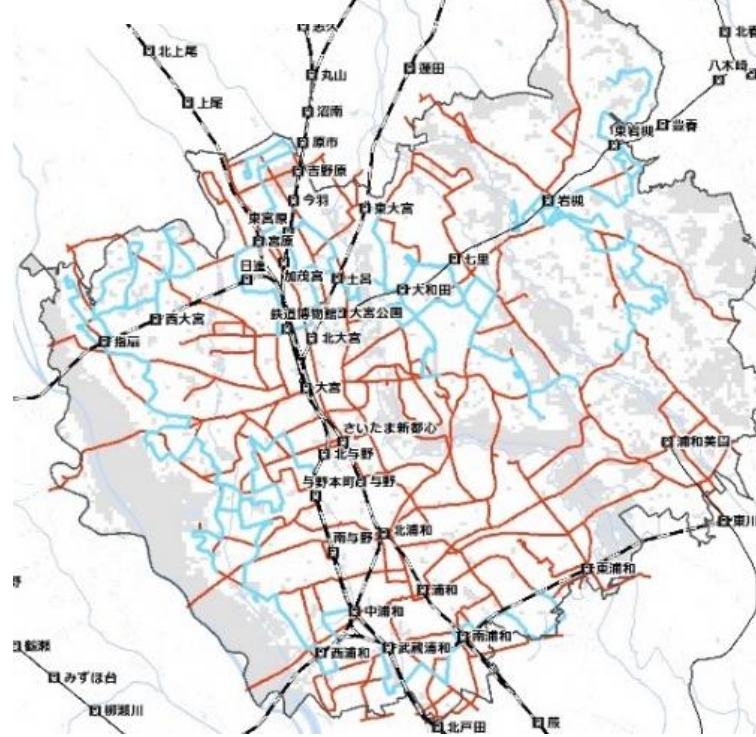
② 論点

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。

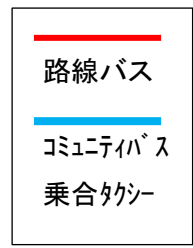
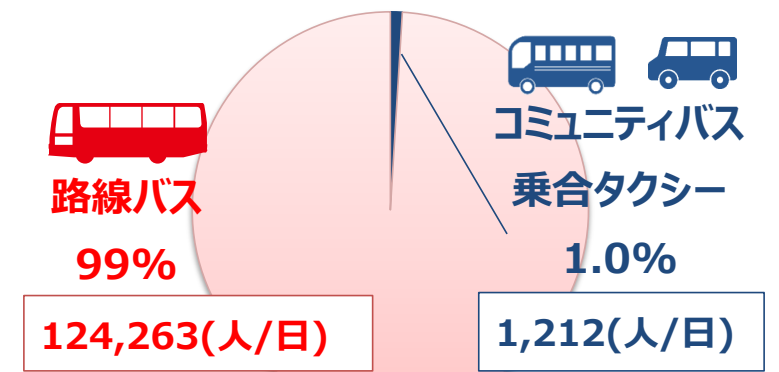
③ 今後の検討方針 (案)

方向性 1 コミュニティバス等の利用状況の把握

公共交通の現状



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

- ・さいたま市の目指す交通体系について、上位計画、関連計画との整合性を確認。

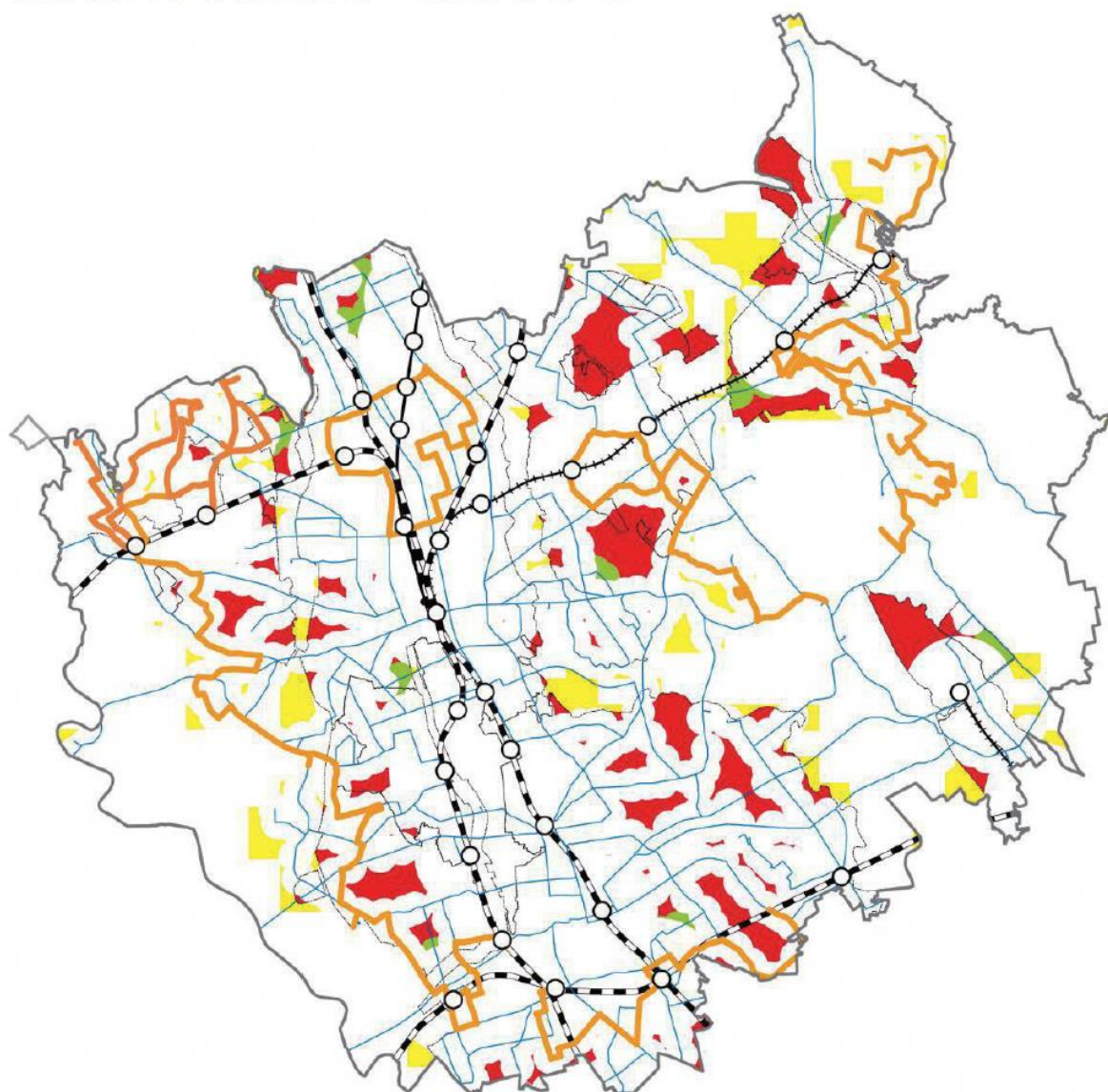
方向性 3 補完交通としての役割の確認

- ✓コロナ禍による影響の確認
 - ・利用状況の確認。
 - ・今後の見通しの整理。
- ✓国等による考え方の整理
 - ・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について把握。

(2) 検討対象地域

■ 現行の記載内容 【現行ガイドライン p. 4】

○ 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)*1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/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のサービス圏域外の地区

*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)

■ 検討の方向性

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（案）

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

● コミュニティバス等導入ガイドラインとして扱う検討対象地域の要件（現在）

■ 交通空白地区の要件
鉄道駅 1km、
バス停 300m の圏域

■ 交通不便地区の要件
左記+路線バス運行便数
24 便/日未満

■ 市街化調整区域内の
既成市街地の要件
人口密度 2,000 人/km² 以上

● 検討対象地区の要件の妥当性、見直しの必要性の検討

✓ 駅、バス停までの移動距離の実態

→ 鉄道、路線バスを利用する際の、駅やバス停までの市民の移動距離の実態について、既存の移動実態調査※を用いて整理し、駅やバス停の徒歩圏を把握。

※移動実態調査は、平成30年東京都市圏パーソントリップ調査という調査を活用
パーソントリップ調査とは、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査。

✓ 他都市事例との比較

→ 他都市事例（埼玉県内自治体等）などから、運行便数の考え方を把握。

✓ 市内コミュニティバス等の利用実態と沿線人口密度の関係性や、市内人口分布状況の確認

→ 市内の路線の実態や人口状況について、最新データより把握、整理。

(3) サービス方針

■ 現行の記載内容 【現行ガイドライン p. 5】

(2) コミュニティバス等のサービス方針

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、運賃、運行頻度、時間帯などについては、運行ルートの特性を考慮し、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、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ができます。

○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※）

■ 検討の方向性

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。

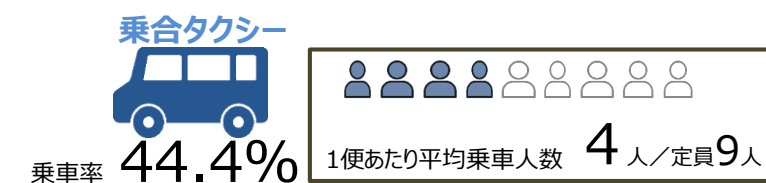
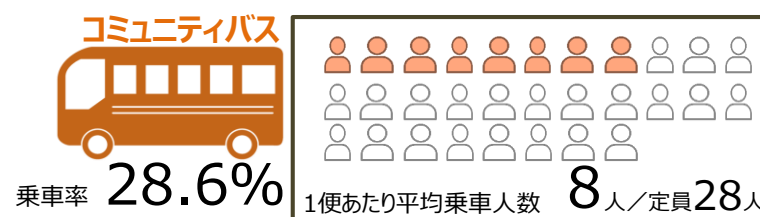
論点 2 運行頻度（1 時間に 1 本程度）の妥当性は。

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（案）

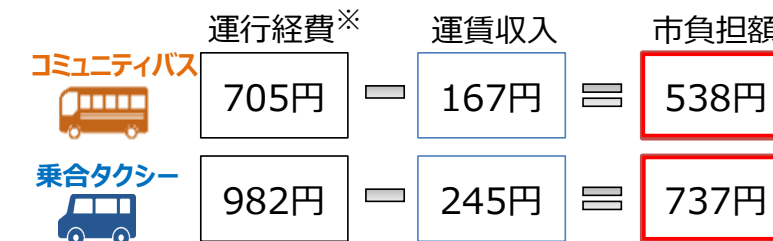
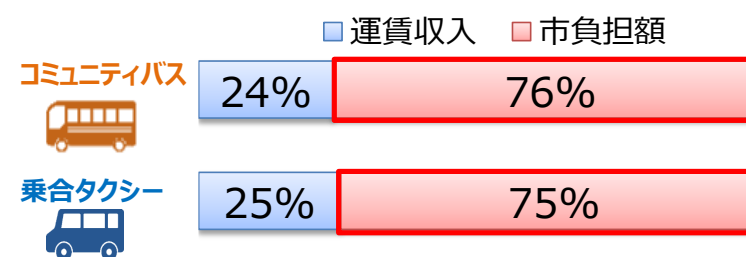
<さいたま市のコミュニティバスの現状>

一便あたり乗車人数



[R2 年度のデータ]

一人当たりの運行経費、運賃収入、市負担額



※車両減価償却費を含まない（一人一乗車あたり）

[R2 年度のデータ]

方向性 見直しの必要性の検討

✓ 市内路線バスの運行実態

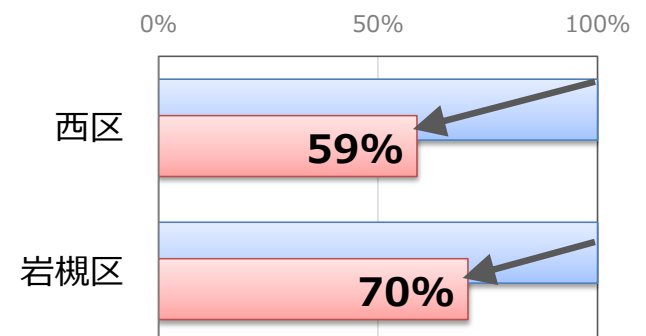
- ・市内路線バスの平日、休日の運行実態を把握。

✓ 他都市事例との比較

- ・コミュニティバス等の運賃体系、運行頻度等の他都市の事例を収集。（さいたま市のコミュニティバス等のサービス方針の妥当性を確認）

平日と休日の利用者数比較

（西区・岩槻区コミュニティバス）



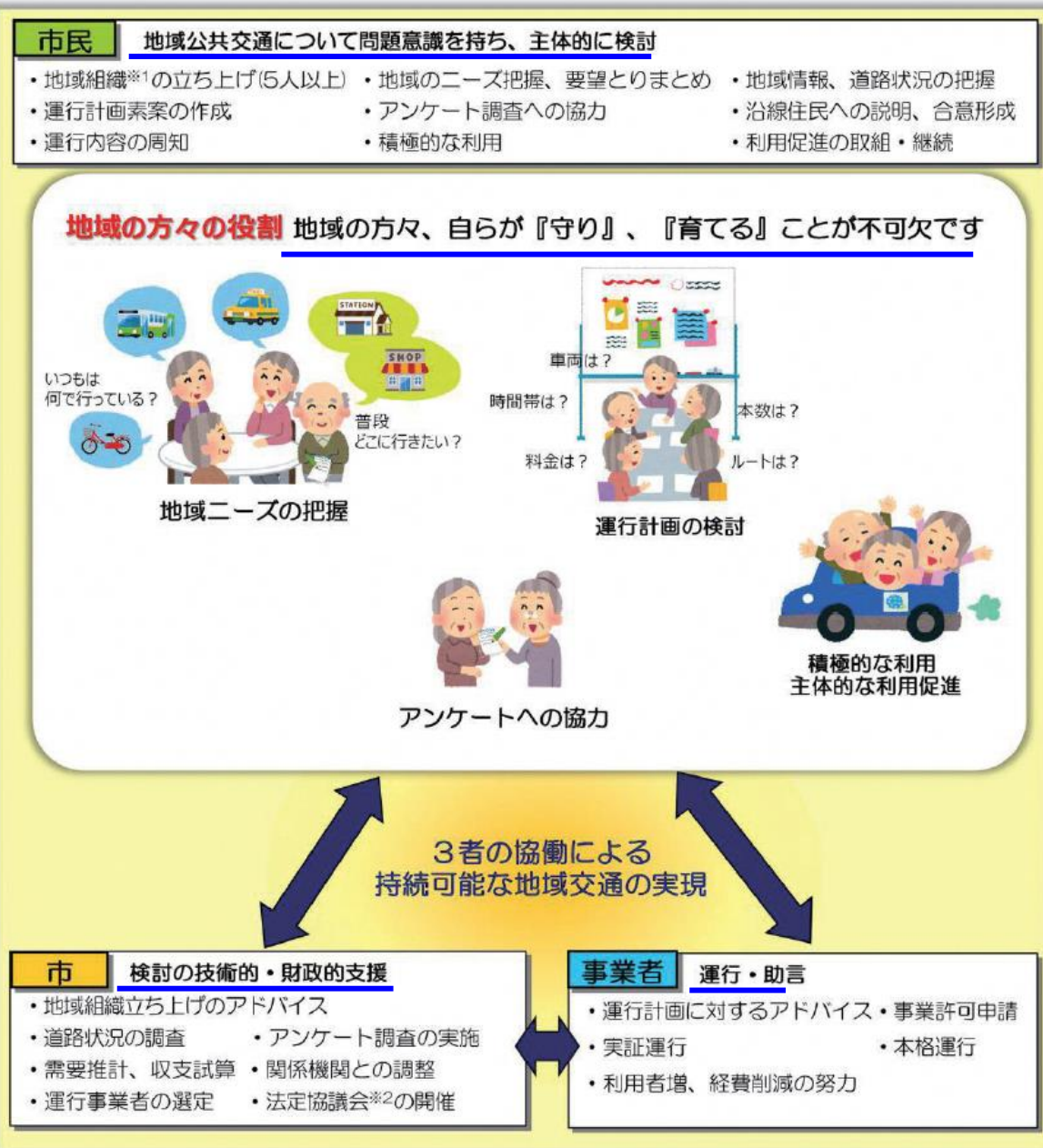
[H30 年度のデータ（乗降調査）]

(4) 検討主体・役割分担

■ 現行の記載内容 【現行ガイドライン p. 6】

(3) 検討主体と役割分担

地域公共交通の充実には、市民（地域の方々）、市、事業者が協働で取り組むことが重要です。地域のことを最も知っている市民（地域の方々）が中心となって、問題を共有し、コミュニティバス等を市民（地域の方々）自らが『守り』、『育てる』ことが不可欠です。市民（地域の方々）が主体的に取り組めるように、市や事業者が積極的に支援します。



※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]

■ 検討の方向性

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）。

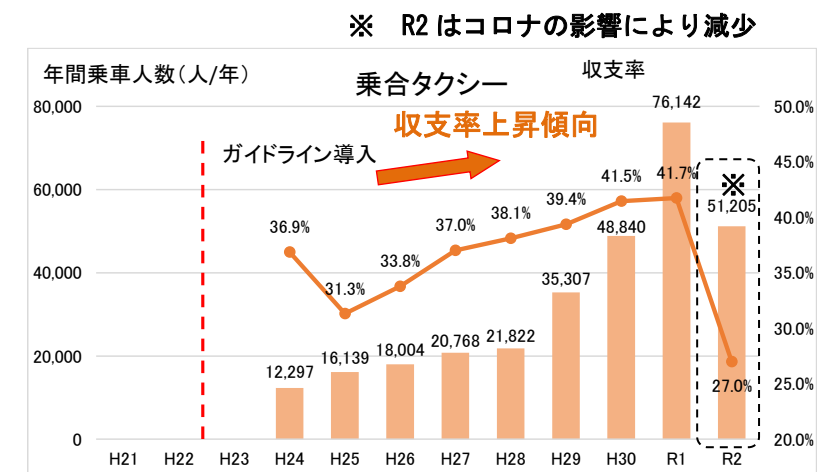
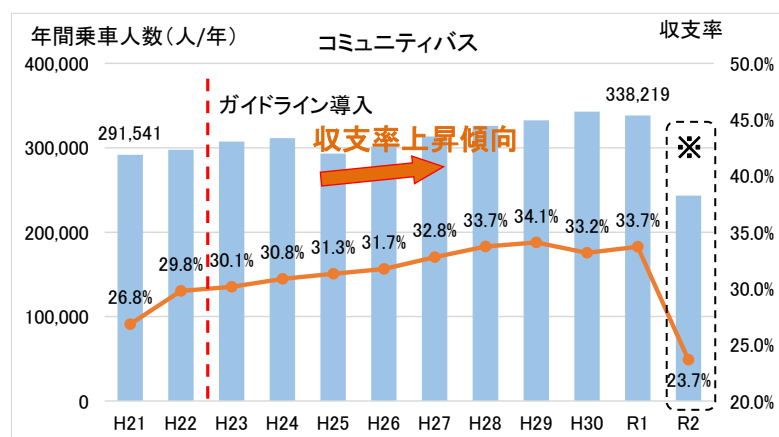
② 論点

- 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（案）

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



✓国等による考え方の整理

- ・地域公共交通の確保、維持に向け、マイバス意識（自分たちのバス）への考え方の確認。

✓他都市事例との比較

- ・地域主体や行政主体の事例を収集（メリット、デメリットを整理）。

方向性 2 役割分担のあり方の検討

✓地域組織等へのヒアリング

- ・地域組織や運行事業者へヒアリング調査を行い、課題把握、課題改善を検討。

✓事例の収集

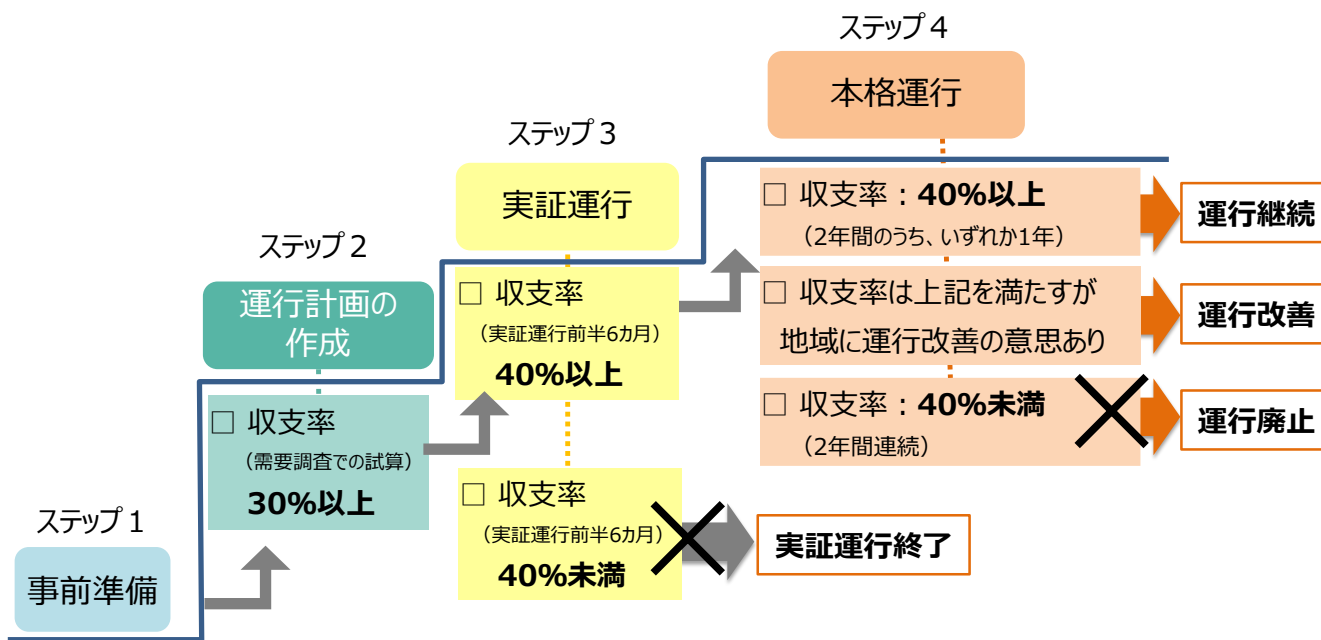
- ・事例収集を踏まえた役割分担の検討。

(5) 運行継続・改善・廃止の判断指標

■ 現行の記載内容 【現行ガイドライン p. 25、33、45、49】

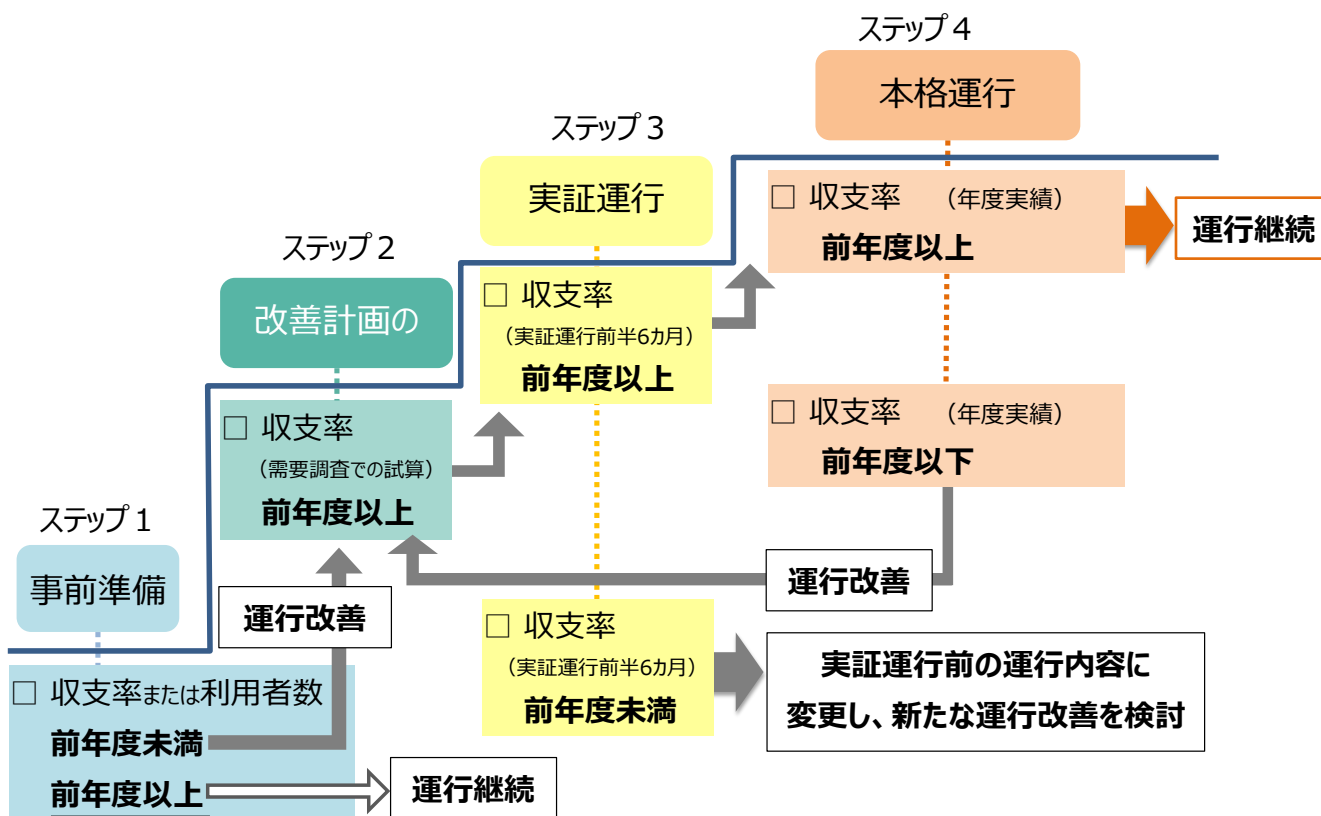
【新規導入の判断】

◆ 本格運行継続・改善・廃止の判断（チェックポイント）



【ガイドライン策定前に導入されたコミュニティバスの運行改善検討の判断】

◆ 運行改善検討、実証運行、本格運行の判断（チェックポイント）



■ 検討の方向性

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

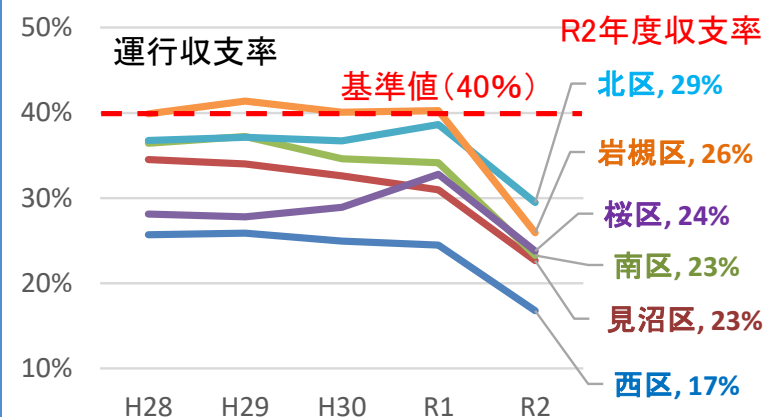
- 論点 1 運行基準（収支率 40%）はどうするべきか。
- 論点 2 コロナ禍など非常時の利用減少に対して、運行基準をどのように扱うべきか。
- 論点 3 収支率以外の指標は必要か。

③ 今後の検討方針（案）

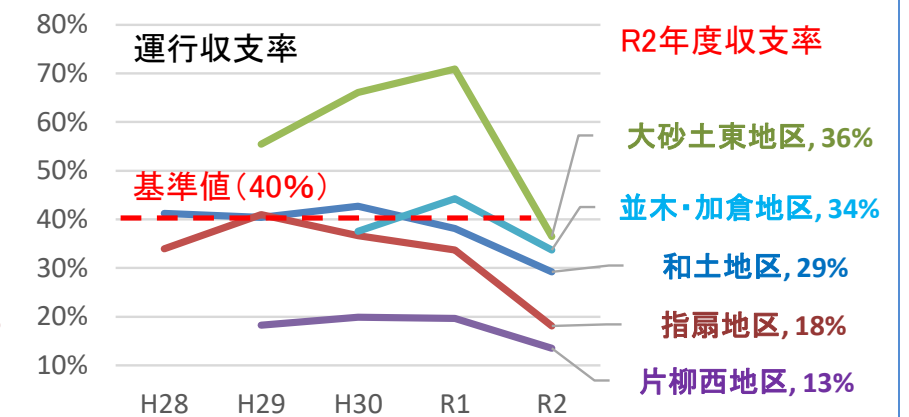
方向性 1 運行基準（収支率 40%）の見直しの必要性の検討

- ✓ 利用状況、収支状況の傾向（地域状況など）をもとに、妥当性を検討
- ✓ 他都市事例の運行収支率や年間輸送人員等を確認

コミュニティバスの収支率の推移



乗合タクシーの収支率の推移



方向性 2 コロナ禍の暫定的な措置の検討

- ✓ 現在の利用状況及び今後の公共交通全体の利用傾向や関連調査から検討
- ✓ 市内路線バスの利用状況から特例措置の必要性や内容、及びその期間を検討

方向性 3 収支率以外の基準の必要性の検討

- ✓ 収支率以外の指標（収支率算出の目安とする）の必要性や有効性を検討