

コミュニティバス等ガイドラインの改定について

バス2

(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・ニーズに答えられない。
- ・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 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

○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

○論点

論点 補完交通としてのコミュニティバス等とはどのような役割を果たすべきか。

○検討の流れ

- 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

○現行ガイドラインの記載内容

○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】



現行ガイドラインp.2より

○コンセプトに関する委員意見(令和3年度第3回バス部会より)

- ・ **補完交通という位置づけについて異論はないが、積極的に補完するための手法が必要。**
- ・ **補完と競合のバランス**を取っていくことが必要。
- ・ 路線バスとコミュニティバス等の乗り継ぎの利便性向上などを行い、**双方がWin-Winとなる関係を作る**ことが必要。
- ・ 各主体の連携により、**いつでも身近に路線バスやコミュニティバス等を利用できる環境**を整えることが必要。
- ・ 地域毎にニーズが異なるため、地域と「**何が必要か**」を議論する必要がある。
- ・ 路線バスとコミュニティバスが連携し、利便性が向上した事例もある。**そのようなイメージがガイドラインから伝わると良い。**

○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】

- ・ コミュニティバス等が路線バスを「補完する交通」については、**変更に関する意見がなかったため、現行のコンセプトを継続。**
 - ☞ 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
- ・ 「補完交通」だけでなく、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た、**地域への支援を行う。**
 - ☞ 市と地域の方で議論を行い、地域ニーズの把握に努める。[継続]
 - ☞ 地域の方が、共存共栄の交通モデルに対するイメージを持つことができるように、**ガイドライン本編の巻末(参考資料)へ事例等を掲載**する。

コミュニティバス等ガイドラインの改定について

(2) 検討対象地域の設定について

○背景、課題

- ・検討対象地域外の要望・ニーズに答えられない。
- ・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。

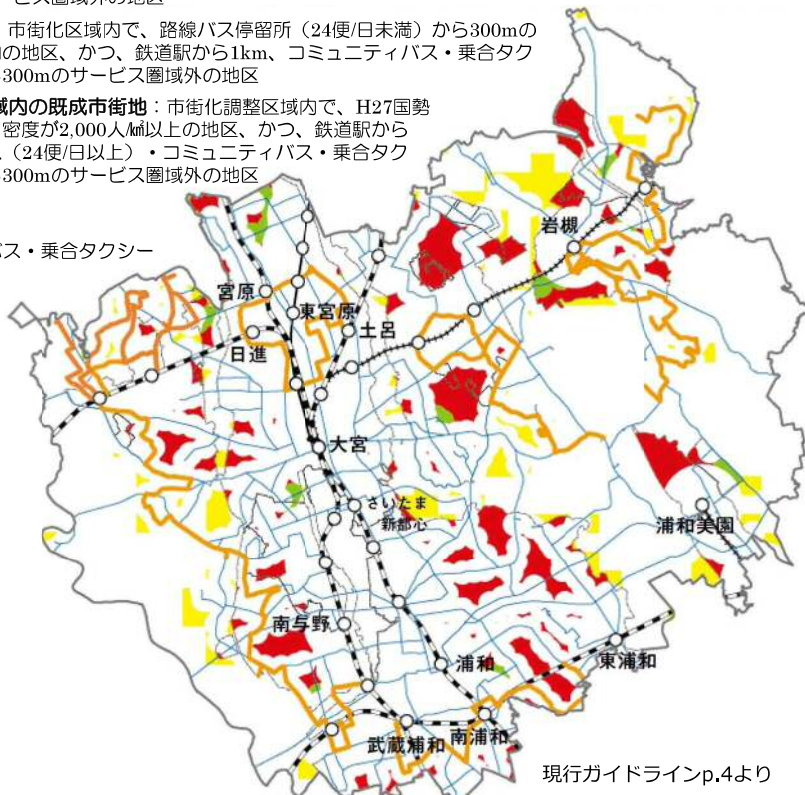
○検討の流れ

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

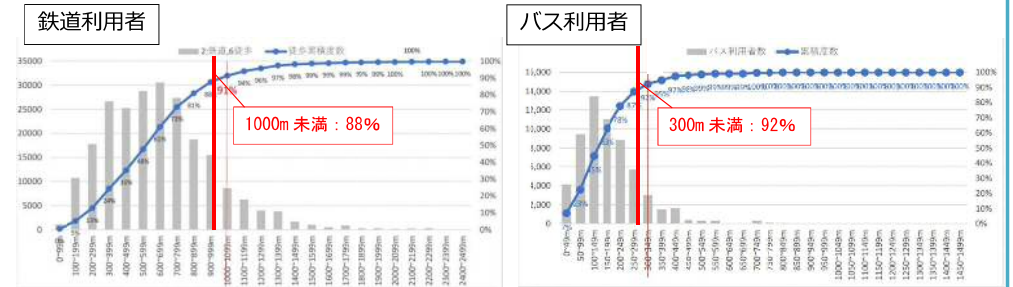


現行ガイドラインp.4より

○交通空白地区の要件 ( 鉄道駅1km、バス停300m以遠を検討対象)

●鉄道利用者、バス利用者の駅やバス停までの移動距離(徒歩)

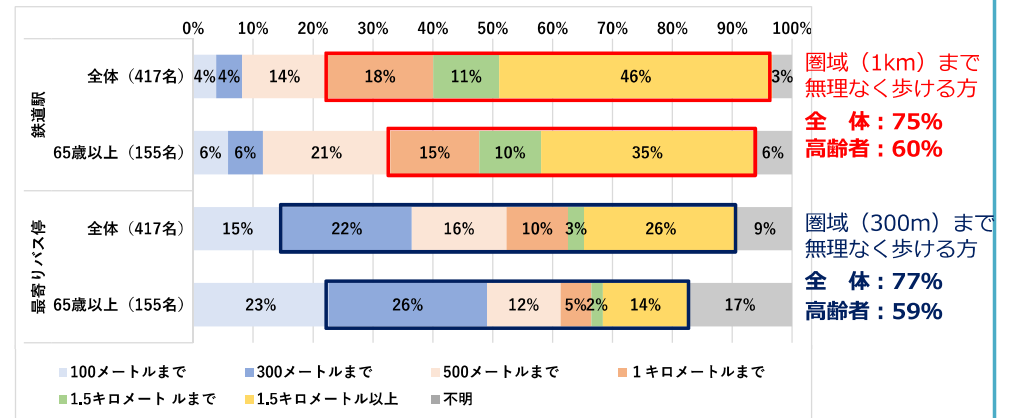
・現状の圏域内に約9割の方が居住している。



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査データ

●鉄道駅、最寄りバス停まで「無理なく歩ける距離」

- ・現状の圏域まで「無理なく歩ける」と約8割の方が回答している。
- ・65歳以上も「無理なく歩ける」と約6割の方が回答している。



出典：中央区与野地区周辺の移動ニーズに関する調査(令和3年12月)

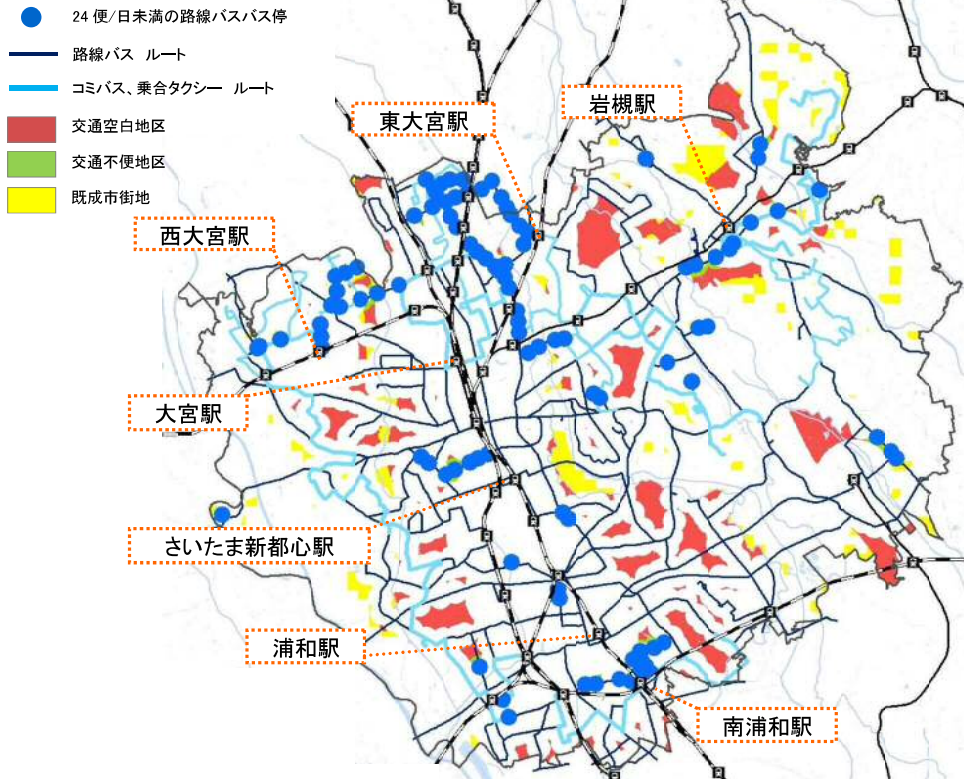
コミュニティバス等ガイドラインの改定について

(2) 検討対象地域の設定について

○交通不便地区の要件 (緑色 路線バスの運行便数24便/日未満)

●交通空白地区、交通不便地区、バス停の運行本数の状況

- ・路線バスの運行便数が24便未満となっているバス停が一部存在している。



●他都市での「不便地区」の定義

さいたま市	24便/日未満
千葉県市川市	4便/日未満
東京都東村山市	1便/時未満 (12便/日未満※)
東京都立川市	1便/時未満 (12便/日未満※)
兵庫県明石市	10便/日未満
兵庫県川西市	30便/日未満

※さいたま市と同様、1日の運行時間を12時間と仮定した場合の換算値。

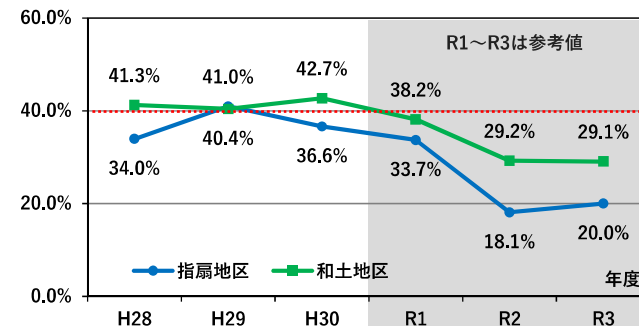
○市街化調整区域内の既成市街地の要件 (黄色 人口密度2,000人/km²以上)

●市街化区域の範囲と人口密度の関係

- ・人口密度は、市街化区域では概ね4,000人/km²以上である。市街化調整区域では2,000人/km²以上の地区が一部存在し、多くの地区は2,000人/km²未満である。



●市街化調整区域を運行する路線の収支率の推移



コミュニティバス等ガイドラインの改定について

(2) 検討対象地域の設定について

○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)

●市街化調整区域のうち既成市街地が占める人口の比率

- 人口密度2,000人/km²を基準とした場合、**対応される人口は9割を超える。**



【参考】ガイドライン策定後の交通空白地区の面積、人口等の変化実績

- 市内の30.9%の交通空白地区等を解消。(H22~R3)
- 解消面積は中央区(8.4km²)と同程度。
- 市の人口が増加する一方で、交通空白地区等に居住する人口は低下。

		ガイドライン (H22策定時)	R3年度 500mメッシュ	増減
面積 (km ²)	(a)市全体面積	217.4		-
	(b)交通空白地区	12.3	11.3	-1.0
	(c)交通不便地区	6.9	0.7	-6.2
	(d)既成市街地	7.0	6.1	-0.9
	(e)合計 (b)+(c)+(d)	26.2	18.1	-8.1
	(e)合計 / (a)市全体	12.05%	8.35%	-3.71%
人口 (千人)	(a)市全体人口	1227	1328	101
	(b)交通空白地区	75	69	-6
	(c)交通不便地区	44	4	-40
	(d)既成市街地	25	22	-3
	(e)合計 (b)+(c)+(d)	144	95	-49
	(e)合計 / (a)市全体	11.70%	7.16%	-4.54%

(3) サービス方針

○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。

○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。

○妥当性の検証に向けた今後の検討項目

方向性 見直しの必要性の検討

○検討の流れ

- 運行頻度(1時間に1本程度)の妥当性
- 運賃の妥当性(コミュニティバス:180~270円、乗合タクシー:均一300円)
- 運行時間帯・曜日(7時台~18時台、平日運行)の妥当性



○委員の皆様に対する意見聴取の実施について

- 実施目的: 「誰」(ターゲット)のどんな「目的」(ニーズ)を公共交通によって救うべきかを明確にすることで、サービス方針決定の参考とする
- 実施時期: 7月下旬~8月頃を予定
- 実施方法: 以下の質問事項を記載した調査票を配布し、郵送もしくは次回部会で回収