

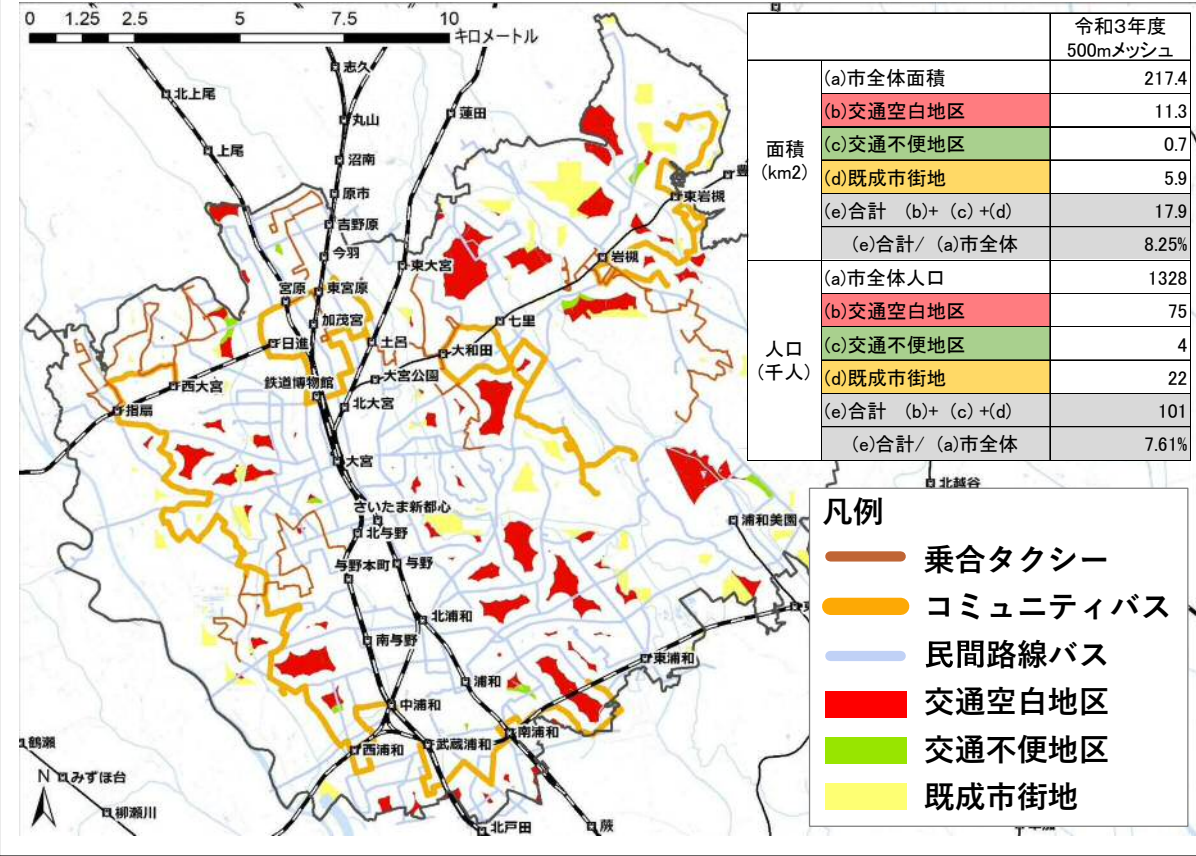
コミュニティバス等導入ガイドラインに関するご意見をお伺いします

問1 コミュニティバス等の検討対象地域について

- ・さいたま市では、鉄道、民間路線バスを補完する移動手段として「コミュニティバス」「乗合タクシー」を運行しています。
- ・さいたま市が定める「コミュニティバス等導入ガイドライン」では、コミュニティバスや乗合タクシーの導入を検討する地域として、以下と定義しています。

市街化 区域	交通空白地区	共通条件 ✓鉄道駅から1km ✓コミュニティバス、 乗合タクシーの 停留所から300m のエリア外	路線バスの停留所から300m のエリア外
	交通不便地区		24便/日未満の路線バスの 停留所から300mのエリア内
市街化 調整区域	既成市街地 人口密度 2000 人/km2 以上	共通条件 ✓鉄道駅から1km ✓コミュニティバス、 乗合タクシーの 停留所から300m のエリア外	人口密度 2000 人/km2 以上 24 便/日以上 の路線バスの 停留所から 300m のエリア外
	その他		「コミュニティバス」「乗合タクシー」の導入検討対象外

・コミュニティバス等の検討対象地域は以下のとおり分布しています。



問1-1 コミュニティバスや乗合タクシーの検討地域の目安として、鉄道駅1km、バス停300mを設定しています。この圏域内は、鉄道やバスが利用可能なエリアと考えていますが、この距離について、適切かどうか、その理由をご回答ください。

鉄道駅1km について	1. 妥当と考える 2. 変更すべき → 望ましい距離： _____ m
	上記の理由
バス停300m について	1. 妥当と考える 2. 変更すべき → 望ましい距離： _____ m
	上記の理由

問1-2 交通不便地区の目安となる、路線バスの24便/日未満は、市として路線バスは1時間に1本程度の運行をすべきと考え、それに満たないエリアを検討対象に含めるという意図があります。路線バスが運行すべき本数として、1時間に1本という考えは、適切かどうか、その理由とあわせてご回答ください。

路線バス 24便/日 について	1. 妥当と考える 2. 変更すべき → 望ましい便数： _____ 便/日
	上記の理由

問1-3 鉄道駅から1km以内のエリア、24便/日以上路線バスのバス停から300m以内のエリア、市街化調整区域で人口密度2000人未満のエリアは、コミュニティバスや乗合タクシーの導入検討対象地域には含まれていません。これらの地域について、適切かどうか、その理由とあわせてご回答ください。

鉄道駅1km以内、 路線バスのバス停 300m以内について	1. 現在の対応が妥当 2. 別の移動手段等で対応すべき
	上記の理由
市街化調整区域のうち人口 2000人/km ² の地域について	1. 現在の対応が妥当 2. 別の移動手段等で対応すべき
	上記の理由

問2 コミュニティバス等のサービス方針について

- ・「コミュニティバス等導入ガイドライン」では、基本的なサービス方針を以下のとおり定めています。
- ・ただし、これらはいくまで目安であり、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。

1) 運賃体系	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<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「ラウンドダイヤ」が覚えやすく便利です。]
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※）

・サービス方針について、現在の方針の妥当性あるいは見直しの必要性検討の参考として、**別添資料**も参考にご覧いただいた上でご回答ください。

問2-1 鉄道や路線バスを補完する公共交通であるコミュニティバスと乗合タクシーが救うべき「最低限のサービス水準」はどの程度であるべきか、現行のサービス方針について、それぞれのお立場から、妥当かどうか、そのようにお考えになる理由をご記入ください。

1) 運賃体系 について	1. 妥当と考える 2. 変更すべき → 望ましい運賃体系： _____
	上記の理由
2) 運行頻度 について	1. 妥当と考える 2. 変更すべき → 望ましい運行頻度： _____
	上記の理由
3) 時間帯 について	1. 妥当と考える 2. 変更すべき → 望ましい時間帯： _____
	上記の理由
4) 運行日 について	1. 妥当と考える 2. 変更すべき → 望ましい運行日： _____
	上記の理由
5) 運行システム について	1. 妥当と考える 2. 変更すべき → 望ましい運行システム： _____
	上記の理由

問2-2 さいたま市では、さいたま市地域公共交通計画（案）に基づき、公共交通等による人口カバー率95%の達成を目指してまいります。一方で、限られた予算の中で現在のサービス水準を維持しながら、全ての交通空白地区等へコミュニティバスや乗合タクシーの導入を続けていくことは困難となることも予想されます。

そのため、今後の参考意見として、コミュニティバスや乗合タクシーとして担うべき最低限のサービス水準として、「誰の、どのような移動を支えていくべきか、特に重要と思う移動」について3つまで、対象となる「属性、移動目的、行先、頻度」をお答えください。

	属性	移動目的	どこへの移動	どのくらいの頻度
1つ目の移動	1. 高齢者(65歳以上) 2. 主婦・主夫 3. 子育て世代(未就学児) 4. 移動に障壁のある方 5. 小学生・中学生 6. 高校生 7. 大学生・専門学生 8. 通勤者 9. その他 ()	1. 通勤、通学 2. 登園 3. 食料、日用品の買い物 4. 非日用品の買い物 5. 通院、付き添い 6. 食事、娯楽、余暇 7. 地域の集まり 8. それ以外のおでかけ 9. その他 ()	1. 鉄道駅の周辺 2. 買い物先(駅周辺以外) 3. 通院先(駅周辺以外) 4. 地域の公共施設 5. 公園、広場など 6. その他 ()	1. 週5日以上 2. 週3～4日 3. 週1～2日 4. 月2～3日 5. 月1日程度 6. その他 ()
2つ目の移動	1. 高齢者(65歳以上) 2. 主婦・主夫 3. 子育て世代(未就学児) 4. 移動に障壁のある方 5. 小学生・中学生 6. 高校生 7. 大学生・専門学生 8. 通勤者 9. その他 ()	1. 通勤、通学 2. 登園 3. 食料、日用品の買い物 4. 非日用品の買い物 5. 通院、付き添い 6. 食事、娯楽、余暇 7. 地域の集まり 8. それ以外のおでかけ 9. その他 ()	1. 鉄道駅の周辺 2. 買い物先(駅周辺以外) 3. 通院先(駅周辺以外) 4. 地域の公共施設 5. 公園、広場など 6. その他 ()	1. 週5日以上 2. 週3～4日 3. 週1～2日 4. 月2～3日 5. 月1日程度 6. その他 ()
3つ目の移動	1. 高齢者(65歳以上) 2. 主婦・主夫 3. 子育て世代(未就学児) 4. 移動に障壁のある方 5. 小学生・中学生 6. 高校生 7. 大学生・専門学生 8. 通勤者 9. その他 ()	1. 通勤、通学 2. 登園 3. 食料、日用品の買い物 4. 非日用品の買い物 5. 通院、付き添い 6. 食事、娯楽、余暇 7. 地域の集まり 8. それ以外のおでかけ 9. その他 ()	1. 鉄道駅の周辺 2. 買い物先(駅周辺以外) 3. 通院先(駅周辺以外) 4. 地域の公共施設 5. 公園、広場など 6. その他 ()	1. 週5日以上 2. 週3～4日 3. 週1～2日 4. 月2～3日 5. 月1日程度 6. その他 ()

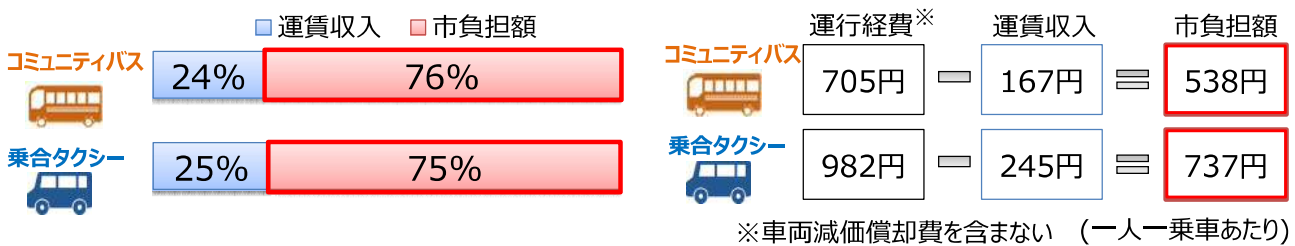
調査票は以上になります。ご協力いただきありがとうございました。

【参考】コミュニティバス等のサービス方針に関する資料

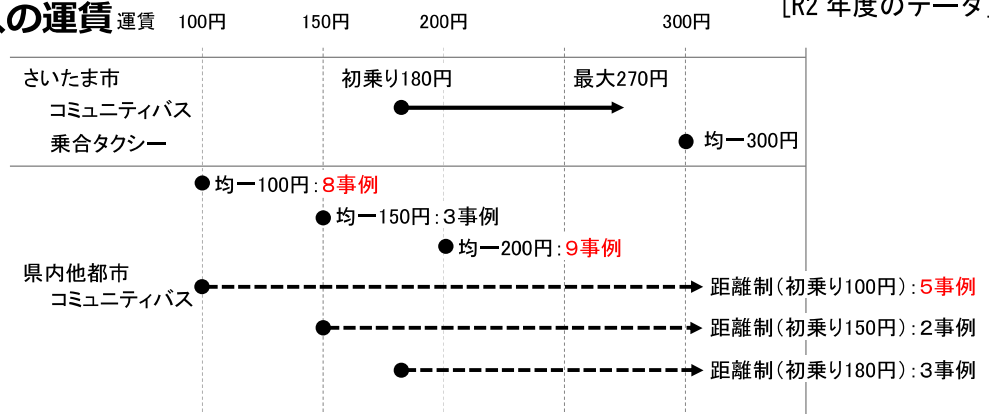
1) 運賃体系について (コミュニティバス：180~270円、乗合タクシー：一律300円 [一部200円])

- ・コミュニティバス、乗合タクシーは7割以上の市の財政負担により運行。
- ・県内他市のコミュニティバスの運賃体系、路線バス初乗り運賃との比較。
→コミュニティバス運賃は、路線バスと比較し安価である事例が多い(さいたま市は同等)。
- ・全国のコミュニティバスの運賃改定事例(消費税増税対応除く)。
→値下げ事例は少数。収入確保や路線バスとの運賃格差解消のための値上げが多数。

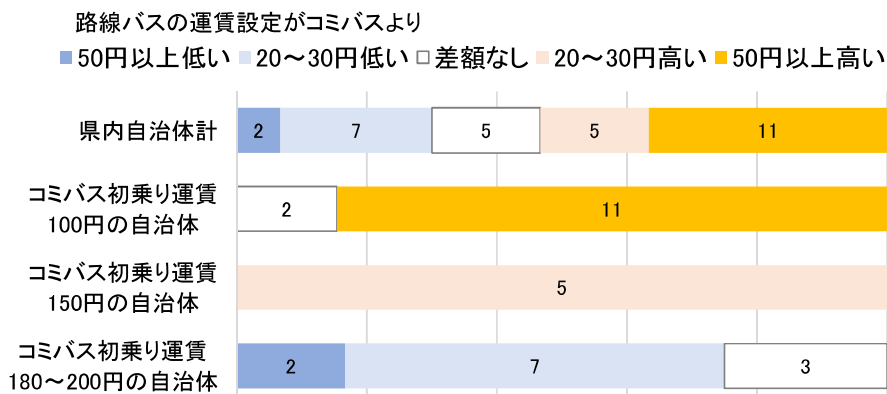
・一人当たりの運行経費、運賃収入、市負担



・コミュニティバスの運賃 [R2年度のデータ]



・コミュニティバスと路線バスの運賃の比較



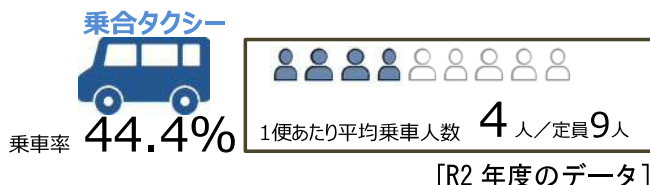
・コミュニティバスの運賃改定の事例 (消費税増税対応を除く、確認できた23事例を対象)
路線バスとの格差解消で値上げの動きが見られる中、さいたま市はこの課題をすでにクリアしている。

事例数	改定内容、改定幅
値上げ：21事例	収支悪化に伴う収入確保、路線バスとの格差解消が主、30円~100円で値上げ ※県内では桶川市、行田市、富士見市などが該当
値下げ：2事例	利便性向上を目指し、行政サービスとして市民に還元するため、100円程度値下げ

2) 運行頻度について (1時間に1本程度)

- 現在の利用状況、収支状況
 → 1便あたりの乗車人数より、現在の運行本数でも、さらなる需要へも対応可能。
 → コミュニティバス・乗合タクシーの収支率は全体で 26%程度 (R3 年度) に留まる。

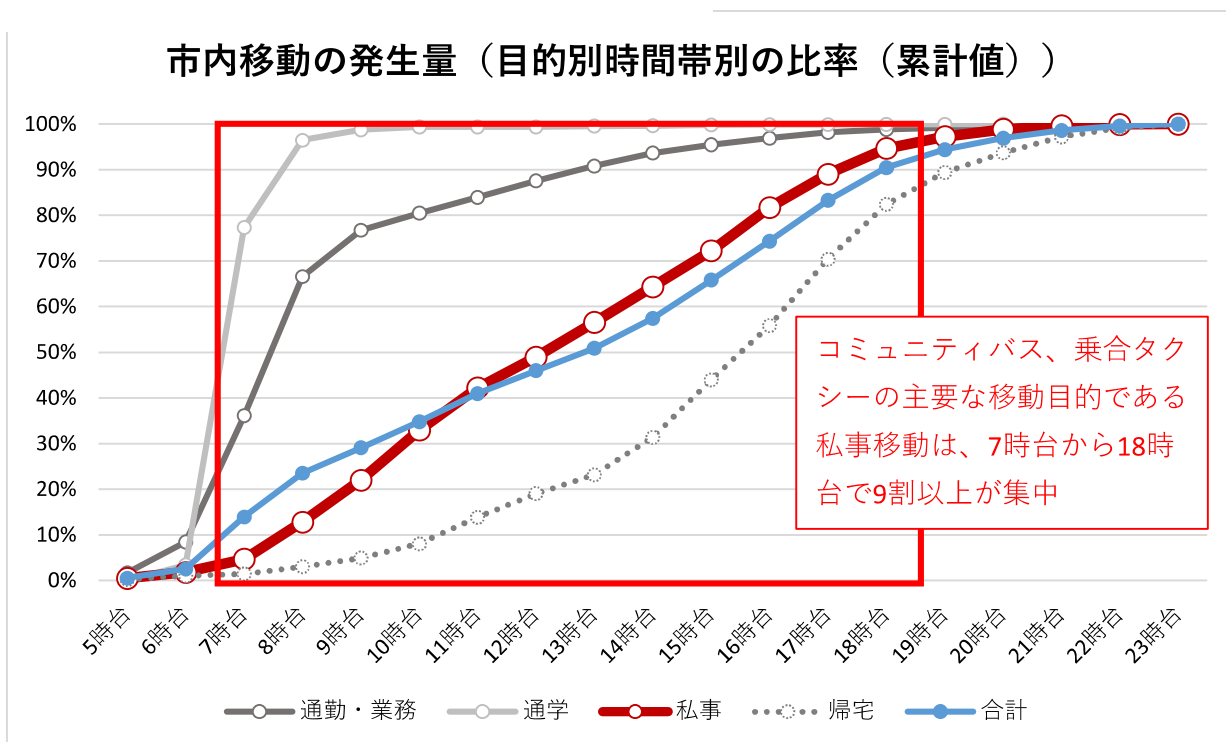
・ 一便あたり乗車人数



3) 時間帯について (7時台~18時台を基本)

- 市内移動の現況では、コミュニティバスの主な利用目的と考えられる買い物、通院、その他私事は 7 時台~18 時台で移動の 9 割が発生。

市内の移動の発生量

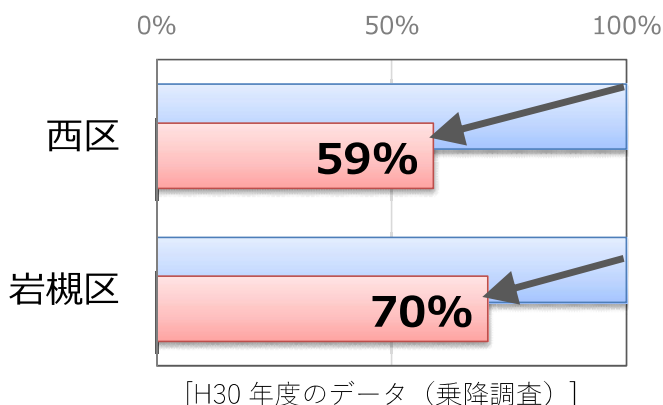


[H30 年東京都市圏パーソントリップ調査データより集計]

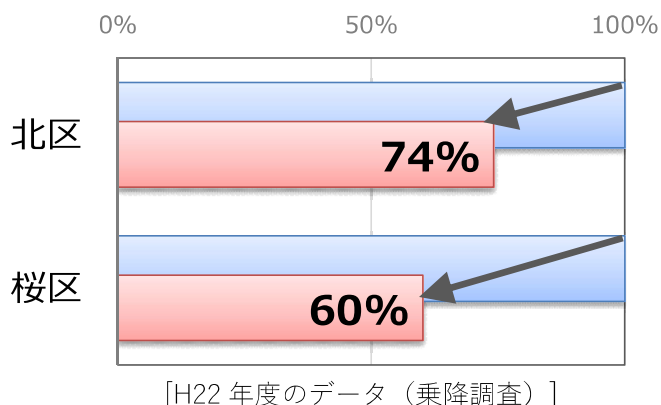
4) 運行日（平日運行を基本）について

- ・過去の実証実験より、休日は平日と比較し利用者数が少ない。
- ・市内鉄道駅の路線バス本数を見ても、土日祝の平日に占める運行本数は概ね6割から8割。

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)



平日と休日の利用者数比較
(北区・桜区コミュニティバス)

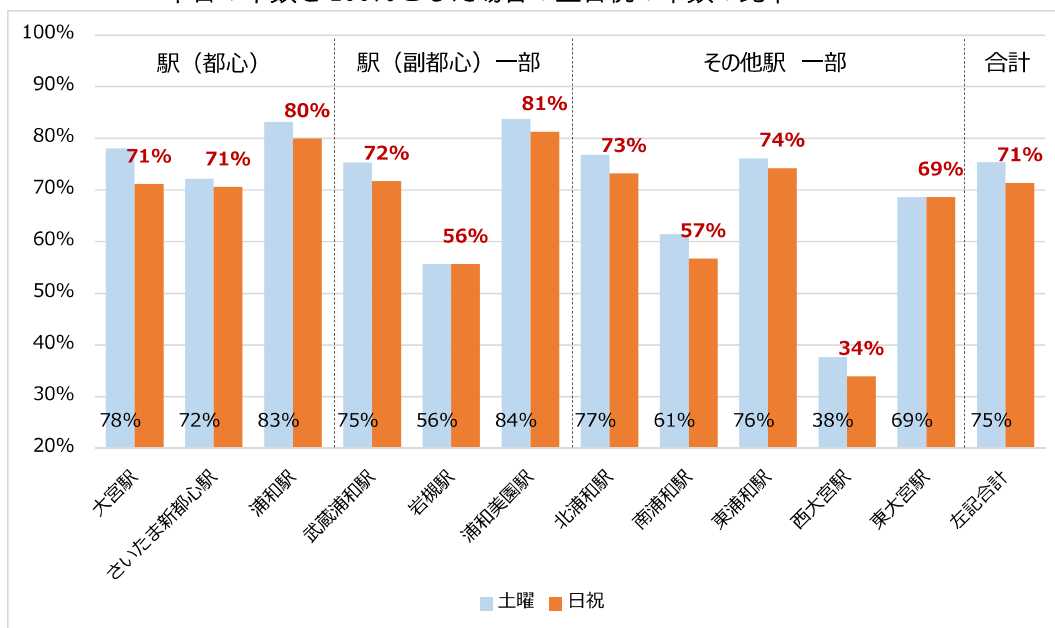


実施期間
 <平日> 西区・岩槻区とも: H30年11月6、8日(2日間)
 <休日> ●西区: H31年1月19、20、26、27日(4日間)
 ●岩槻区: H31年2月16、17日、3月2、3日(4日間)
 ※利用者数比較は1日あたり人数で比較
 ※平日は乗降調査を実施した期間

実施期間
 北区・桜区とも H22年6月1日～11月30日
 (日曜、祝日は運行なし)
 ※利用者数比較は実施期間中の平日、休日(土曜のみ、土曜が祝日の場合は運行なし)それぞれの1日あたり人数を算出し比較

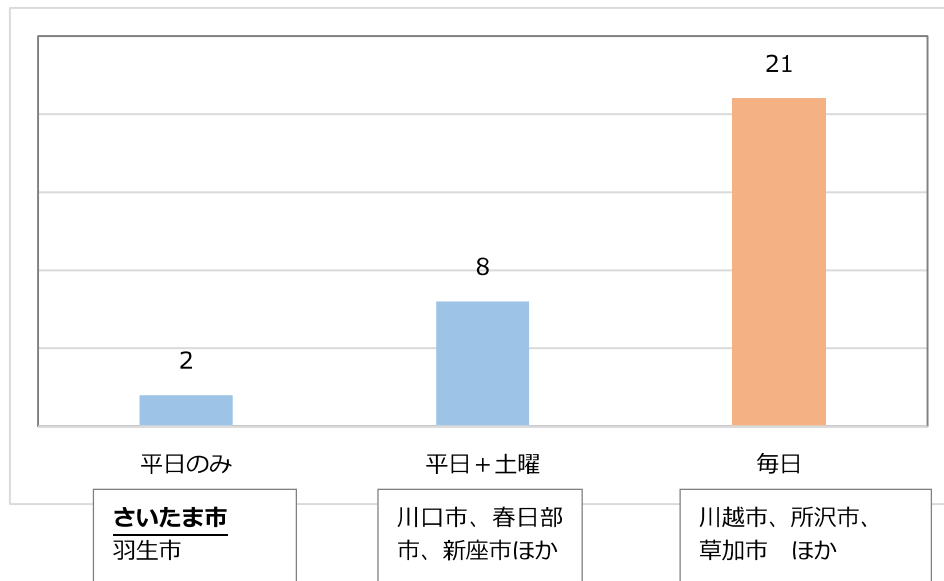
市内鉄道駅の路線バス発車本数の平休比較 (都心駅と、副都心駅、その他駅の一部抽出調べ)

平日の本数を100%とした場合の土日祝の本数の比率



[R3年12月時点 (各事業者 HP より整理)]

【参考】県内のコミュニティバスの運行曜日



[R3年12月時点（各市HPより整理）]