

ガイドラインの検討について

1 ガイドライン検討の方向性

1.1 検討の目的

市民・市・事業者の三者が協力し、運行状況を定期的に評価し、利用状況や社会及び市内の環境等の変化に合わせて検討する必要がある。また、地域のことを最も知っている市民が中心となって、問題を共有し、CoCo バスを守り、育てていくことが大切である。よって、先に決定した提供するサービス水準とあわせて、運行継続基準、運行検討基準をガイドラインとして定め、継続的に見直しを検討するしくみを構築する。

1.2 検討の方向性

ガイドライン検討の方向性は以下の通り。

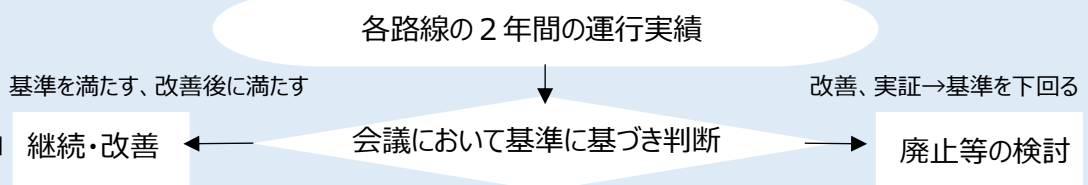
<ガイドライン検討の方向性>

- コミュニティバスの基本方針のもと CoCo バスを対象として検討
- 現段階では、再編後の CoCo バスの持続可能な運行に向けた運行継続の判断フローや、地元からの改善要望に対する対応方針を示すガイドラインとする
- 具体的な判断指標は、再編後に社会状況が安定した状態で、ガイドラインを改定する形で設定することとする

運行の方針

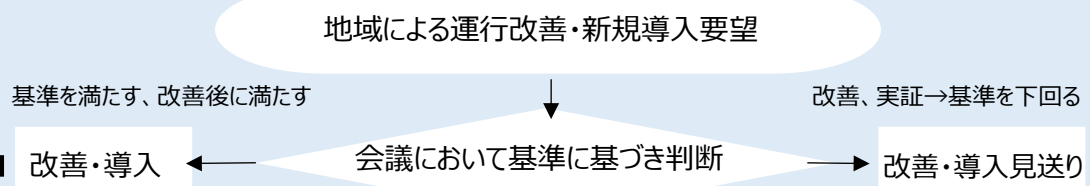
1) 運行継続基準 ～運行実績に基づく検証・見直し【PDCA サイクル】～

地域公共交通会議において、ガイドラインで定めたフローに沿って検証する
→各路線について、「継続」、「改善」、「廃止」等の判断を行う



2) 運行要望・改善基準 ～住民提案による運行改善・新規要望の流れ～

地域から運行改善または新規路線導入の要望があった場合
→地域公共交通会議において、ガイドラインで定めたフローに沿って改善運行等について判断する



CoCo バスの運行

2 ガイドラインでの一般的な記載事項

他自治体の事例等では以下のような項目をガイドラインにて記載、整理している。
今後の検討において、各項目の記載の必要性や記載内容について検討を行う。

項目		その他・備考
ガイドラインの方針	運行の基本方針	再編の基本方針より
	運行サービス水準	運賃・収支率が未整理
	行政・事業者・市民の役割	
運行の方針	運行継続の基準	再編後の路線での運行継続の基準・検討のフロー
	運行・改善要望の基準	新たに運行を要望する場合、再編後の路線に対して変更を要望する際の基準・検討のフロー
付録	チェックリスト	要望時に必要な事項等
	様式・アンケート雛形	継続の判断・要望時の提出書類等
	運行サービス水準の参考資料	

3 運行継続基準の検討

再編後及び再編から一定期間が経過したのち、その路線を継続的に運行するかを確認する基準として設定を検討する。

検討が考えられる項目は以下のとおり。

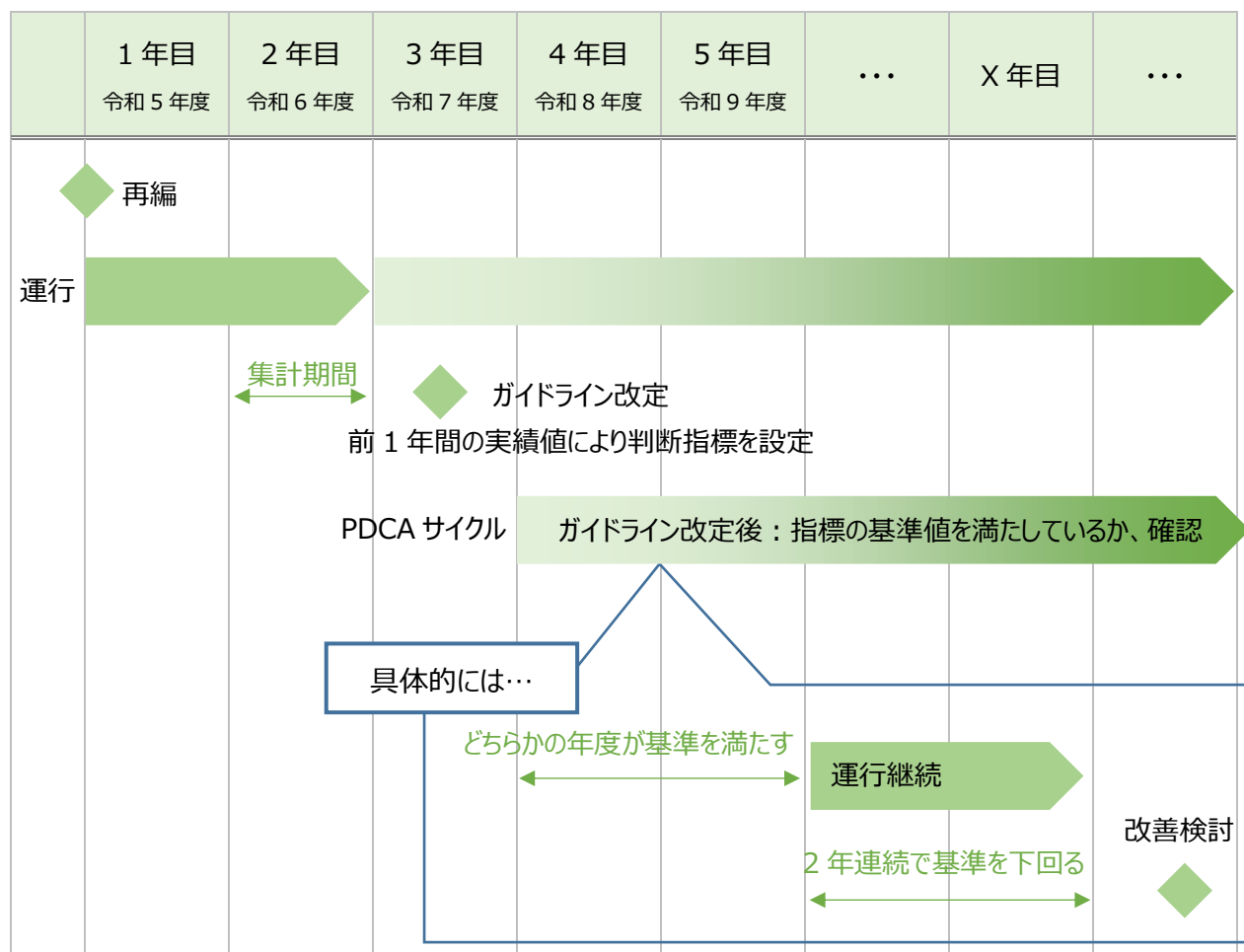
項目	検討項目	検討の方針
運行継続基準	判断基準	・現在の運行路線の継続判断基準
	再判断基準	・前の基準により見直し対象となった路線の見直し後の継続判断基準

3.1 再編後の運行継続判断スケジュールについて

現在、新型コロナウイルス感染拡大の影響により利用者数が著しく落ち込んでおり、検討を行っている運行ルート of 再編後、運行継続基準に照らして見直しの必要性を確認するまで一定の期間が必要と考える。

また、基準として設定する指標の数値基準について、新型コロナウイルス感染拡大の影響を鑑みながら再確認が必要となる可能性がある。

そのため、現在の再編後から運行継続基準を用いた見直し検討までのスケジュールを以下のとおり想定する。



3.2 運行継続基準による見直しフロー案

検討のフローとともに、各段階の基準案を以下のとおり示す。

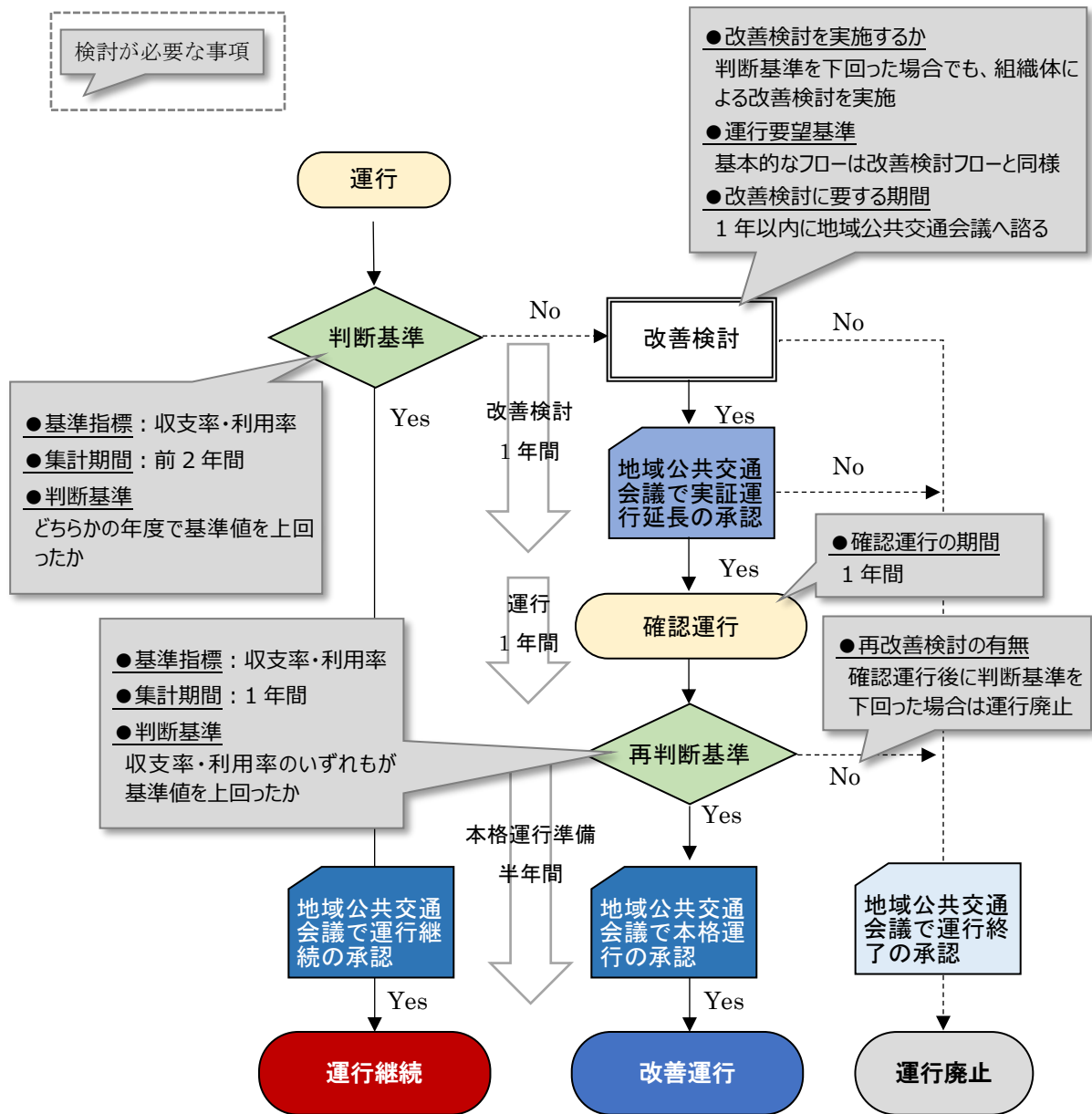


図 運行継続の判断フロー(案)

4 運行・改善要望の基準の検討

新規の路線運行や既存路線の一部ルートの変更等に対して、要望を行う際の基準として設定を検討する。

項目	検討項目	検討の方針
運行要望 基準	新規路線運行	・他のガイドラインでは同一(今回も同一でよいと考える)
	既存路線変更	

運行・改善要望の検討のフローと役割分担案として以下が考えられる。

検討は住民主体で実施するという前提の一方で、アンケート調査や需要予測については市民のみでの実施が難しい可能性があり、市が要望に応じて主導で行う案を想定する。

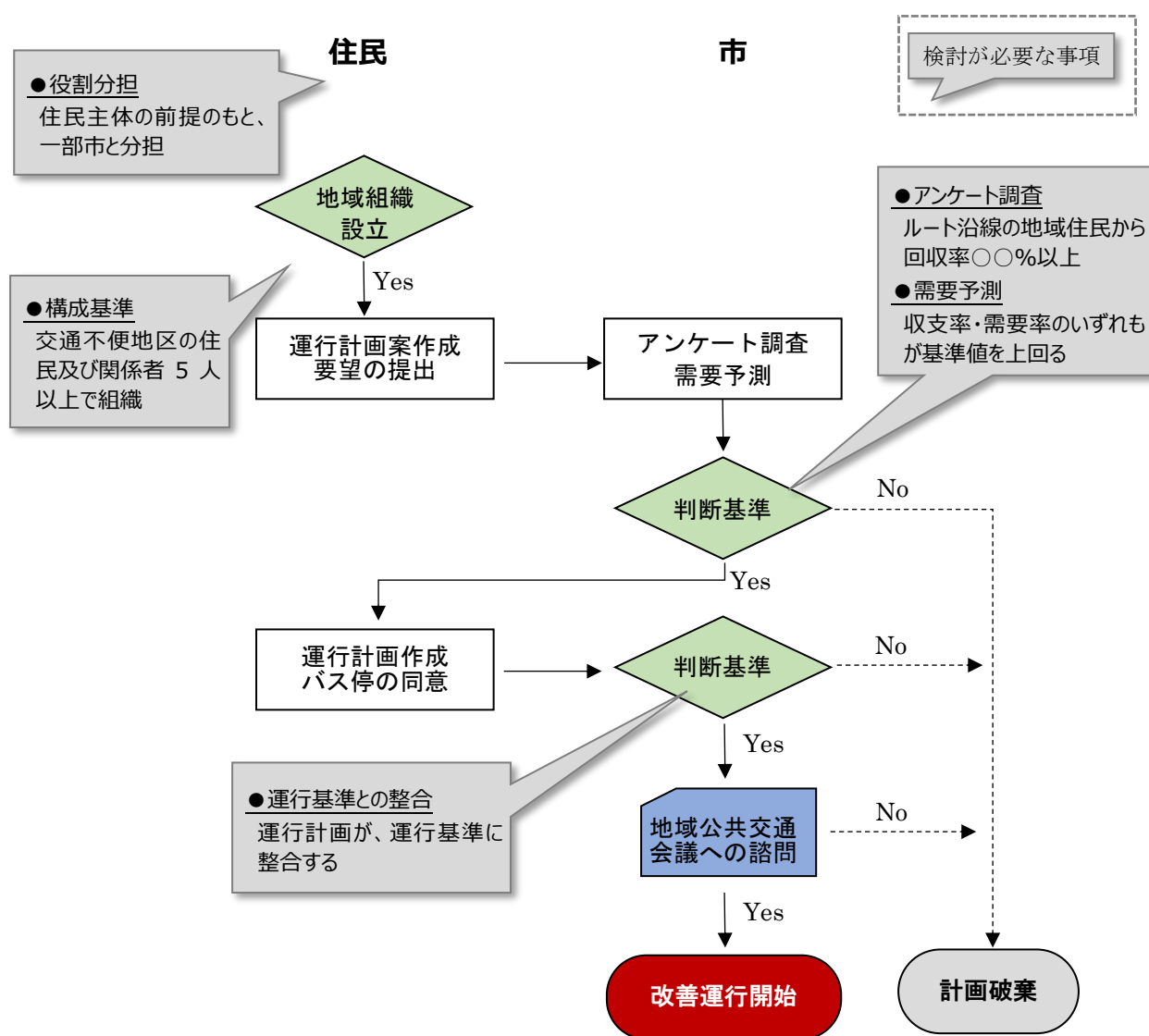


図 改善検討フロー(案)

5 ご意見をいただきたい事項

以上の内容をもとに以下についてご意見をいただきたい。

- ガイドラインで定める事項について (P1・2)
- 今回の再編後、運行継続基準を用いた見直しを行う際のスケジュールについて (P3)
- 運行・改善要望の基準、運行継続基準の手順や指標について (P4・5)

<参考>コミュニティバスの運行基準（ガイドライン）の事例

策定年	コミュニティバスの目的	交通空白地域・不便地域	路線バスとの関係性	運行サービス水準						運行継続基準	実証期間の有無	判断後の流れ	運行検討基準		
				運行間隔	時間帯	運賃	バス停間隔	運行形態	運行ルート	収支率 輸送人員			地域住民による地域組織	沿線住民意向	
東村山市	H31	公共交通空白・不便地域の解消 鉄道・一般路線バス網の補完 市民生活に密着した施設へのアクセス向上による地域の活性化	●公共交通空白地域（駅から600m、かつ、バス停から300m以上） ●公共交通不便地域（1本/時間未満の地域） 《優先地域》 ●丘陵地域（標高差20m以上） ●高齢化地域（65歳以上が30%以上） ●人口密集地域（100人/ha以上）	●鉄道・一般路線バス網の補完	●1便/時間	●7時台～19時台	●180円の均一料金 ●一般路線バスの初乗り運賃と同等の料金 ●割引制度等	●原則200m ●道路状況・土地利用状況・近隣住民の意向等を考慮	●定時定路線	●1便30分前後 ●駅・病院・商業施設・金融機関・公共施設などの立地を考慮 ●既存バス路線との競合を回避 ●原則、市内の経路	●1年間の収支率が前年度以上満たす場合（目標収支率50%）	●1年（うち前半で収支確認） ●その後改善運行2年間	●地域組織がない場合 ●廃止	●5名以上	—
東大和市	H28	公共交通空白解消を図る 超高齢社会に必要なとされる移動手段の確保 環境負荷の少ない都市構造の構築に寄与	●鉄道駅、モノレールから500m、バス停留所（極端に便数の少ないバス停留所は除く。）からは300m以上離れている地域	●交通ネットワーク機能低下を招かぬよう、市域全体のバランスを考慮	●1便/時間	●日中を中心 ●朝晩の利用を考慮	●民間路線バスの初乗り運賃			●駅や主要な公共公益施設との接続を考慮したルート	●40%以上	●2～3年	●市民は連携を検討	●5名以上	—
立川市	H28	立川駅以外の鉄軌道駅へのアクセス 日常生活における身近な足	●以下の①、②の両方を満足しない地域 ①バス停・鉄道駅・モノレール駅からの距離が300m以内 ②バスの運行本数1時間に1方向1本程度以上（1日34本以上）	●立川駅及び駅周辺へのアクセスは路線バスが担う	●1便/時間	●7時台～20時台	●180円 ●回数券	●200～300m	●定時定路線	●路線バスと重複	●30%以上	—	—		
埼玉県さいたま市	H29	主に市街化区域の交通空白地区や交通不便地域の解消	●交通空白地区：駅から1km、バス停から300m ●交通不便地区：運行本数30便/日未満	●路線バス網の補完	●1便/時間	●7時台～20時台 ●平日運行を基本	●路線バスと同様の対距離運賃を基本	—	—	●駅、病院、金融機関、区役所など市民生活に密着した施設へのアクセス	●40%以上 ※2年続けて基準を満たさない場合は廃止	●1年（うち前半で収支確認） ●地域組織があれば実証を継続（変更無し半年、変更有り1年）	●地域組織での改善意向の有無	●5名以上	—
埼玉県春日部市	H30	●鉄道及び民間路線バス網を補完し、ネットワークを形成 ●公共交通空白地域への最低限の交通サービスを確保	●鉄道駅より半径1km圏外かつ、バス停より半径500m圏外の公共交通が整備されていない地域	●既存路線バスとの競合を避ける			●路線バスと同水準		●定時定路線	●駅を中心としたまちづくり（コンパクトシティ）の形成を考慮	●運行改善計画策定時に基準とした「営業係数」以下であること	●2年 ●その後改善検討期間1年、改善確認期間1年	●市が主導で見直し	●5名以上	●アンケート調査の回収率は、30%以上
神奈川県相模原市	不明	●交通不便地区における移動制約者の生活交通の確保 ●交通不便地区と最寄の鉄道駅又はターミナルを結ぶ	●交通不便地区：駅から1,000m以上、バス停から300m以上	●既存バス路線との競合は避ける	●1便/時間	●8時台～18時台	●運賃は近隣の路線バス運賃と同様 ●割引サービス等も適用する	●原則200m ●道路状況・土地利用状況・住民意向等を考慮	●定時定路線	●定時性確保のため、全長10km、1行程45分以内とする	●1便あたり輸送人員が10人以上かつ運賃収入が経常費用の50%以上	—	—	●5名以上	●沿線住民アンケート回収率30%以上

	策定年	コミュニティバスの目的	交通空白地域・不便地域	路線バスとの関係性	運行サービス水準					運行継続基準	実証期間の有無	判断後の流れ	運行検討基準		
					運行間隔	時間帯	運賃	バス停間隔	運行形態	運行ルート			収支率 輸送人員	地域住民による地域組織	沿線住民意向
神奈川県海老名市	H25	●公共交通不便地域の解消	●交通不便地区:駅から1km、バス停から300m	●既存バス路線との競合に配慮	—	●生活を考慮した時間帯	●路線バスと同程度	—	—	●公共施設、医療機関、交通結節点、商業施設へのアクセスを考慮	●各路線の年間公費負担率60%未満 ●全路線の年間公費負担率50%未満 ※2年続けて満たさない場合は廃止	—	●代替措置を検討(主体の記載なし)	—	—
千葉県市川市	H28	●交通不便地域の解消	●交通不便地:駅及びバス停から300m以上 ※一日に4便以下のバス路線は対象外	●路線バスの影響を最小限にする	—	—	●運賃は路線バスと同程度	—	—	●走行ルートのうち交通不便地の占める割合を25%以上とする ●公共交通の空白・不便地域に対応し、公共施設、交通結節点などを結ぶ	●40%以上 ※2年続けて基準を満たさない場合は廃止 ●実行委員会が解散した場合は廃止	●半年	—	●10名以上	●沿線住民アンケート回収率35%以上 ●「既利用者」と「利用意向あり」が65%以上
千葉県東金市	H30	●人・地域の暮らしを支え、便利で利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの構築	●鉄道駅から約1km、バスの通過が1日あたり6回以上のバス停留所から約300m以上離れている地域	—	●1日1台当たり5往復以上	—	—	—	●定時定路線	●交通不便地域と鉄道駅又はバス停と結節する ●近隣に病院・診療所、商業施設、公共施設等がある場合、これらを経由する	●行政負担率50%以下を目標	●1年	●地域組織(推進委員会)が見直し検討	—	—
兵庫県明石市	H23	●交通不便地域の縮小、移動制約者の移動手段の確保	●交通不便地域(公共交通利用圏に含まれない生活圏) ※市街化調整区域は含まない <公共交通利用圏> ●鉄道駅:PT調査により鉄道駅別の徒歩利用者の平均所要時間から、徒歩速度を4km/hとして算出 ●バス停:運行本数が1日10本を超えるバス停から半径300m	—	●1便/時間	●7時台~21時台	●100円	—	—	—	●収支率 コミュニティバス:50% 小型:20%	—	—	—	—
栃木県佐野市		●公共交通空白地帯の解消	●交通空白地域:路線バスの運行していない地区を設定	●路線バス網の補完	●1~2時間に1本	●6時台~18時台(一部21時まで)	●300円 ●乗り継ぎ100円	—	●定時定路線 ●1路線でデマンド運行	●デマンド運行との併設により運行効率の向上と運行便数を確保	●平均乗車密度2人/km(1路線)、1人/km(その他路線) ●収支率50%(1路線)、20%(その他路線)	—	—	—	—
兵庫県加古川市		●公共交通空白地域や公共交通不便地域の解消	●交通空白地域:鉄道駅から半径500m、バス停留所から半径300m	—	●1便/30分	●平日5時~22時 ●休日7時~21時	●2段階運賃制(2km以下100円、2km以上200円)	—	—	—	●収支率50% ●利用率3%(必ずしも固定的ではないが客観的に評価するための基準として提示)	●1年	—	—	—

策定年	コミュニティバスの目的	交通空白地域・不便地域	路線バスとの関係性	運行サービス水準						運行継続基準 収支率 輸送人員	実証期間の有無	判断後の流れ	運行検討基準	
				運行間隔	時間帯	運賃	バス停間隔	運行形態	運行ルート				地域住民による地域組織	沿線住民意向
(コミュニティタクシー) 山口県山口市	● 既存の基幹交通の隙間を埋め、公共交通空白地域を解消。	● 交通空白地域：地域から公共交通機関の停留所又は駅まで1.0km以上であること、又は地域の地表の形態上、公共交通までの移動が困難であること	● 路線バス網の補完	—	—	—	—	● 定時定路線型またはデマンドタクシー	—	● 1 便あたりの乗車定員に占める乗車人数の割合が年間を通じて30%以上 ● 収支率 30%以上 (ただし区域内に商業施設又は医療施設が無い団体は25%以上)	1年	● 本格運行後3年ごとに検証 ● 基準未達成の場合改善運行により再実証	5人以上	—
全て各地域の住民協議により地域に合わせて決定														