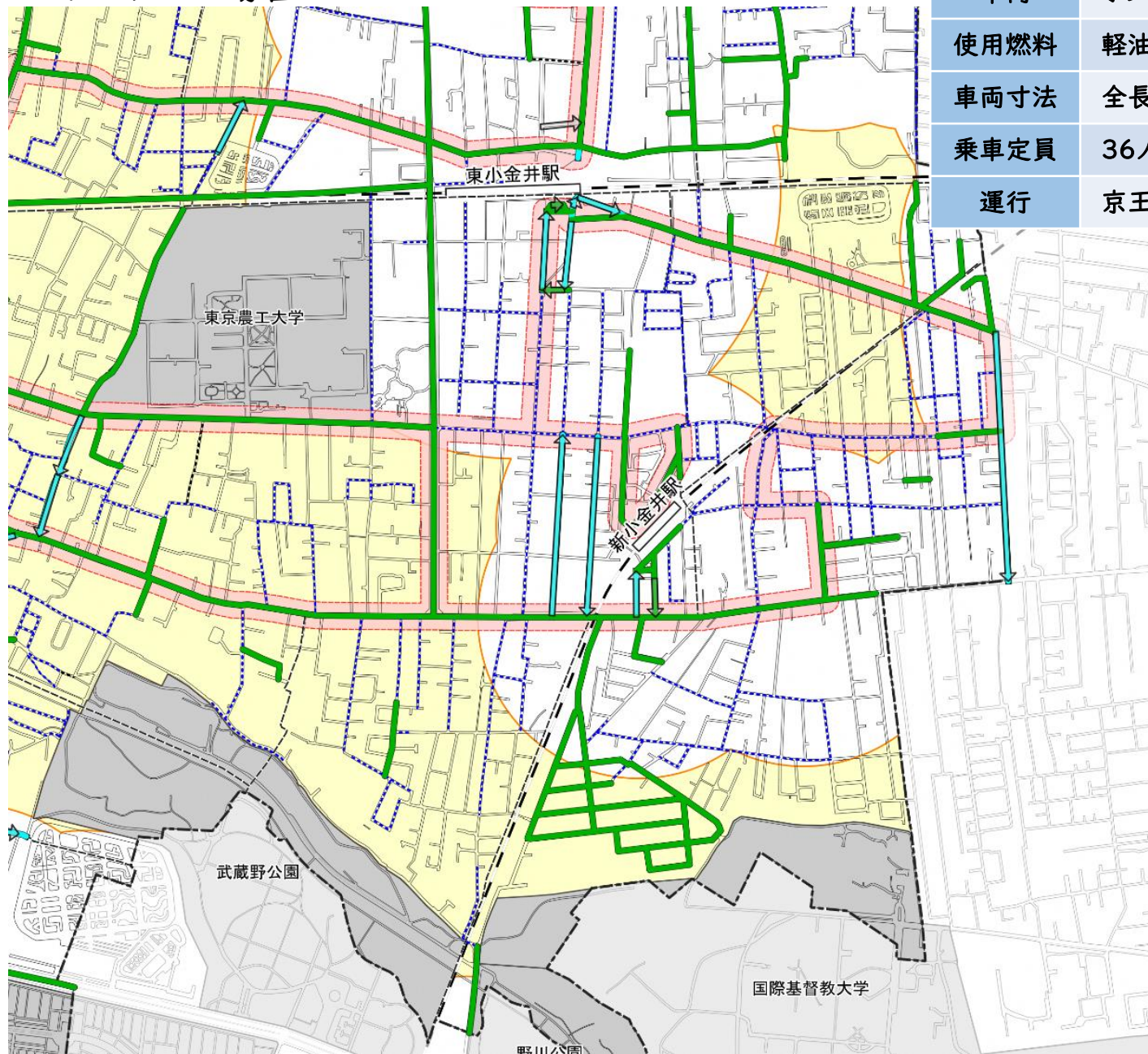


道路幅員上運行可能な道路の状況

<ポンチョの場合>



車両	ポンチョ(日野自動車株)
使用燃料	軽油
車両寸法	全長6,990mm 全幅2,080mm
乗車定員	36人乗り(座席11,立席24,乗務員席1)
運行	京王バス株式会社

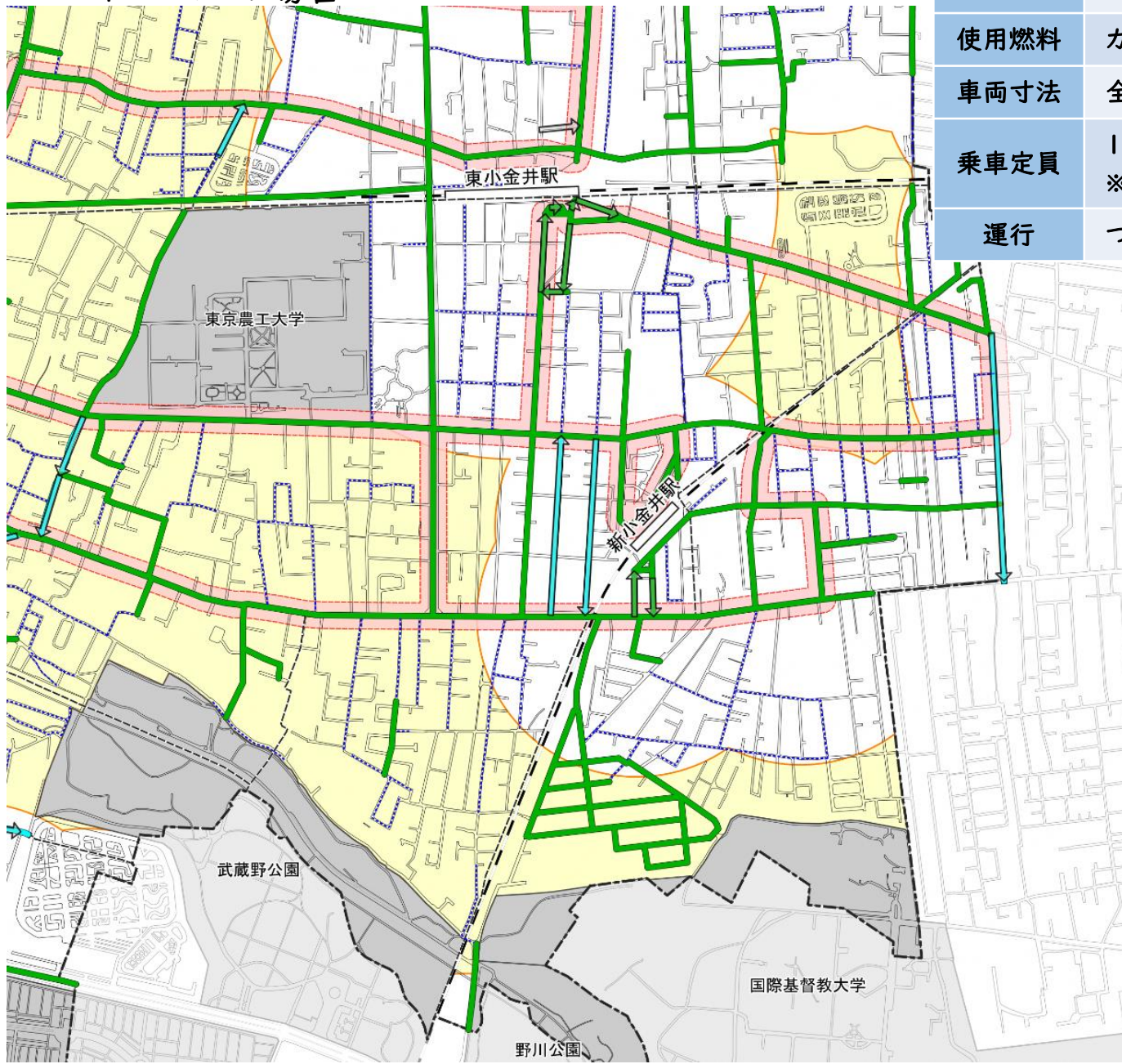


- 通行可能
- 一方通行のため通行可能
- 通行不可
- 現行のCoCoバスルート

※道路台帳(令和元年9月時点)をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性があります。

道路幅員上運行可能な道路の状況

<ハイエースの場合>



車両	ハイエース コミューター(トヨタ自動車㈱)
使用燃料	ガソリン ※変更後
車両寸法	全長5,380mm 全幅1,880mm
乗車定員	13人乗り(座席12, 乗務員席1) ※立席での乗車不可 ※変更後
運行	つくば観光交通株式会社



- 通行可能
- 一方通行のため通行可能
- 通行不可
- 現行のCoCoバスルート

※道路台帳(令和元年9月時点)をもとに作成しており、実際の道路幅員とは異なる可能性があります。

- 持続可能なコミュニティバスの運行のため、道路幅員やバス停設置箇所等の法令上の制限、基本方針を踏まえた運行時間帯、運行間隔及び運賃等のサービス水準とともに、再編後の見直しを検討する上での運行継続基準を検討しました。
- 有識者等も含めた会議にて確認した運行基準は、以下のとおりです。

項目	指標	指標の考え方	基本方針との対応	原則とする運行基準
道路・バス停留所の条件	道路幅員	コミュニティバスの運行に必要となる道路幅員	—	(車両制限令に基づき設定) ※1
	バス停留所設置箇所	バス停留所の設置条件	—	(法令等での基準により設定) ※1
運行サービス水準	バス停留所間の距離	バス停留所間の距離	① ④	概ね200~300m間隔 ※1
	運行間隔(頻度)	1時間あたりの運行本数	④	1時間2便(30分に1便)を最低限確保
	運賃	1回乗車あたりの運賃	① ② ④	(検討中)
	運行時間帯	始発・終発時間の考え方	② ③ ④	9時台~19時台の運行を最低限確保
運行継続基準	収支率(公費負担率)	運行経費に対する運賃収入の割合	④	(検討中)

※1 警察や道路管理者との協議、道路・土地利用状況、近隣住民の意向等についても考慮する。

⇒上記基準を踏まえた上で、市内における高齢化の状況や土地の高低差を考慮し運行ルート等を設定します。

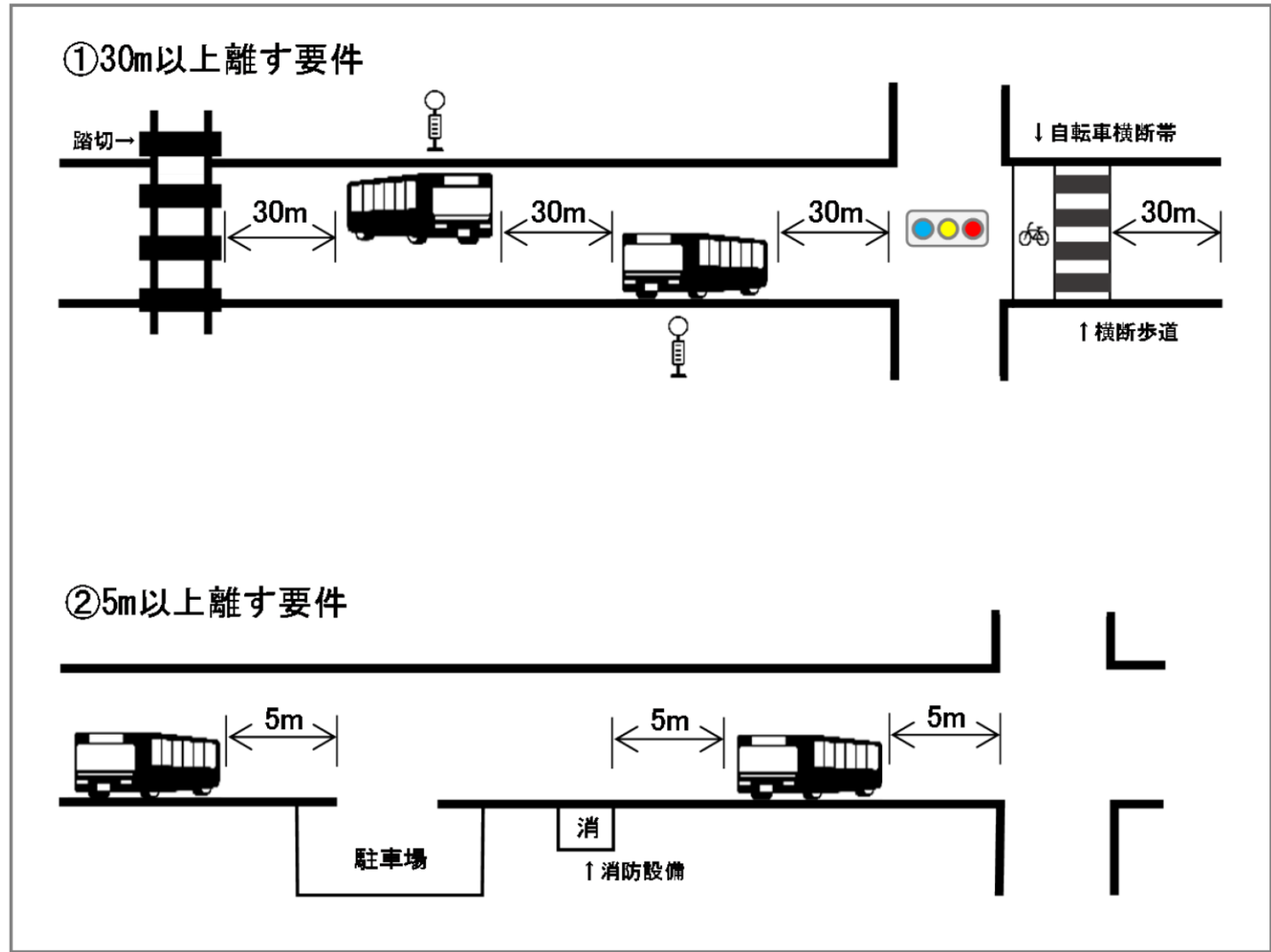
①ポンチョ(車幅2.08mの場合)

②ハイエース(車幅1.88mの場合)

	相互通行	一方通行
路側帯(白線) が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=4.66m 車両幅(2.08m)×2+0.5m ●道路全幅員=6.16m 車道(4.66m)+路側帯(0.75m)×2 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=2.58m 車両幅(2.08m)+0.5m ●道路全幅員=4.08m 車道(2.58m)+路側帯(0.75m)×2
路側帯(白線) が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=5.16m 車両幅(2.08m)×2+0.5m+路肩(0.5m) ●道路全幅員=5.91m 車道(5.16m)+路側帯(0.75m) 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=3.08m 車両幅(2.08m)+0.5m+路肩(0.5m) ●道路全幅員=3.83m 車道(3.08m)+路側帯(0.75m)
路側帯(外側線) がない場合	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=5.66m 車両幅(2.08m)×2+0.5m+路肩(0.5m)×2 ●道路全幅員=5.66m 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=3.58m 車両幅(2.08m)+0.5m+路肩(0.5m)×2 ●道路全幅員=3.58m

	相互通行	一方通行
路側帯(白線) が両側にあり	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=4.26m 車両幅(1.88m)×2+0.5m ●道路全幅員=5.76m 車道(4.26m)+路側帯(0.75m)×2 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=2.38m 車両幅(1.88m)+0.5m ●道路全幅員=3.88m 車道(2.38m)+路側帯(0.75m)×2
路側帯(白線) が片側のみ	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=4.76m 車両幅(1.88m)×2+0.5m+路肩(0.5m) ●道路全幅員=5.51m 車道(4.76m)+路側帯(0.75m) 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=2.88m 車両幅(1.88m)+0.5m+路肩(0.5m) ●道路全幅員=3.63m 車道(2.88m)+路側帯(0.75m)
路側帯(外側線) がない場合	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=5.26m 車両幅(1.88m)×2+0.5m+路肩(0.5m)×2 ●道路全幅員=5.26m 	<ul style="list-style-type: none"> ●車道=3.38m 車両幅(1.88m)+0.5m+路肩(0.5m)×2 ●道路全幅員=3.38m

バス停留所設置要件



➤ 再編基本方針の4項目の内容は、それぞれ以下の通りです。

①. 公共交通が不便な地域における交通弱者※への対応

- CoCoバスは、路線バスが通っていないまたは通っているが運行本数が1日数本程度など、公共交通が不便な地域を対象地域とすることを基本とする。
- ルートやバス停の位置・間隔、運行時間や運行本数等のサービス検討に当たっては、交通弱者の移動ニーズに配慮する。
- 路線バスが通っていない地域などでは、幅員が狭いことでバスの通行が困難な道路があると想定されるため、道路の整備状況を踏まえたルートの設定を行う。

※「交通弱者」：高齢者、妊産婦、子供連れ、障がい者など（一時的にケガをしている人なども含む）、自家用車や自転車の利用が制限され、公共交通が主たる移動手段になると想定される人々。

③. 日常生活に即した運行サービスの提供

- 市民や利用者からニーズが高い施設を結ぶルートについて、効率性の観点も踏まえながら設定する。
- 効率性の観点も踏まえると、一つのルートで結ぶ施設には限界があるため、他の施設にもできるだけ負担なく移動できるよう、CoCoバス路線間での乗り継ぎに伴う移動距離、運賃、ダイヤ接続、待ち空間等の観点から、利便性向上を図る。
- 現在はバス路線が運行していない新庁舎等の計画を踏まえたルート設定を行う。

②. 路線バスを補完するサービスの提供

- 地域公共交通ネットワークの形成に当たっては路線バスを基本とし、路線バスとの競合回避を踏まえた上で、CoCoバスのルートやバス停の位置・間隔、運賃、運行時間、運行本数等のサービスについて検討する。
- 市内全域を路線バスとCoCoバスの両者が一体となってカバーする地域公共交通ネットワークを形成する。

④. 持続可能な運行形態・サービスの提供

- 市民はコミュニティバスの運行に積極的に関与しながら、利用する際は運賃による受益者負担を負い、バス事業者は運行サービスを提供し、市は調整や財政支援を行うという基本的な役割分担により3者が連携し、一定の基準のもと過度な負担なく公共交通を支えるためのしくみを構築する。
- 現有車両でサービスを提供することを基本とし、財政負担が現状水準を大幅に上回ることがないように、効率的・効果的な運行を行う。
- 運賃については、受益者負担や財政支援、地域間における公平性の観点から、水準や体系について検討する。
- 市民をはじめとしたより多くの方に利用してもらうため、PR、意識啓発等の利用促進を図る。