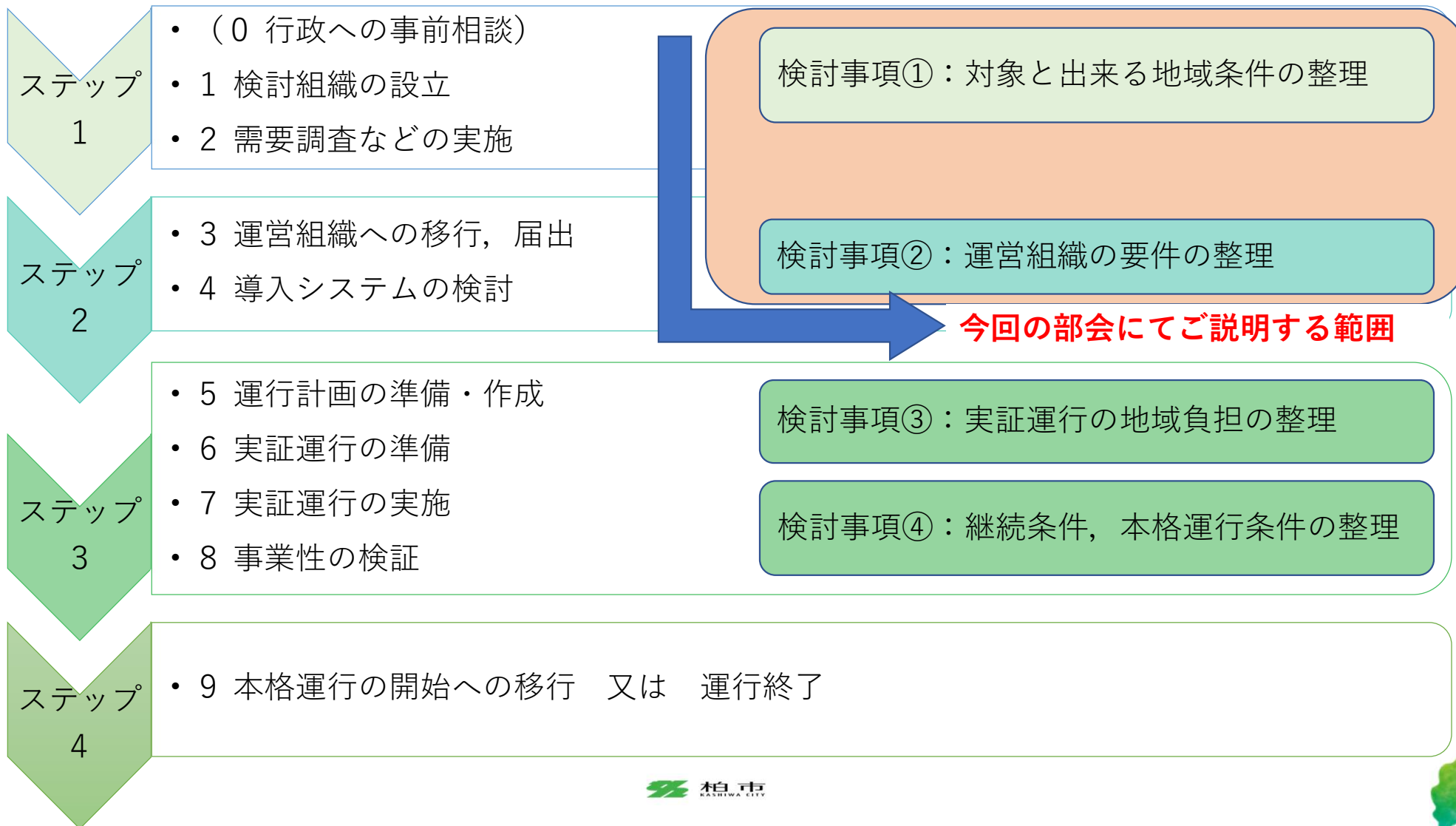




コミュニティ交通導入の手引きについて

令和6年2月1日
柏市交通政策課

コミュニティ交通導入に向けた手順



手引きの記載範囲と行政への事前相談について

【手引きに記載する範囲の整理】

「1つの取組み（コミュニティ交通）が導入に至るまでの手順」を記載

将来の柏市においてコミュニティ交通が隆盛し、複数の取組みを再編することで効率性が向上する場合

→行政が主体として統合や既存コミュニティ交通への編入を検討することとします。

【行政への事前相談】

地域：お住まいの地域の交通事情を確認し、日常の移動に関する悩み事などを**行政**に相談します。

行政：必要に応じて、地域からの相談内容を**事業者**と共有し、路線バスなど既存の交通手段を最大限に生かせる対応がないかを相談します。また行政は、相談のあった地域周辺の施策で活用の可能性がある事例があれば、紹介します。

既存交通の活用

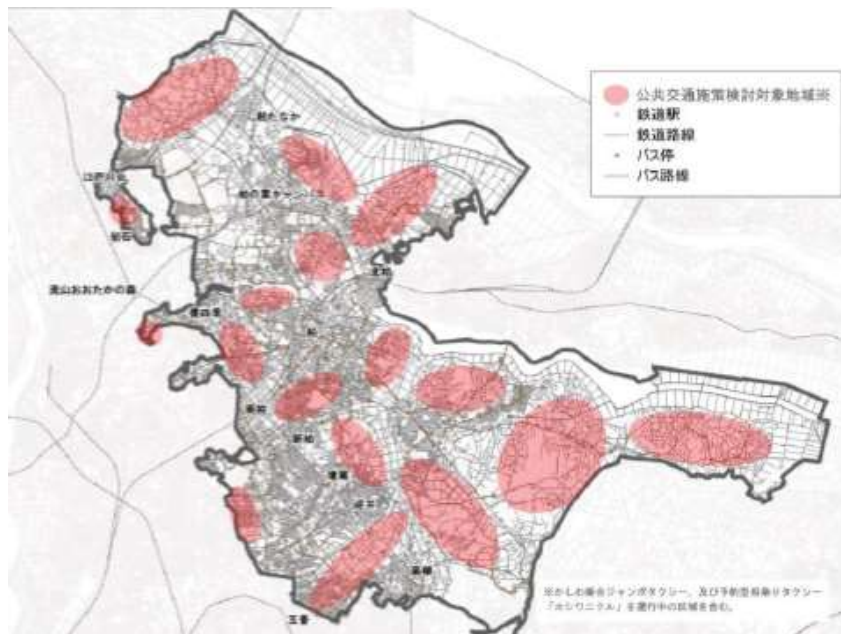
コミュニティ
交通の検討
(手引きの活用)



既存路線バスや、
コミュニティ交通
のご案内
&
地域が抱える交通
問題の共有



検討事項①：対象と出来る地域条件の整理



公共交通施策検討対象地域
(柏市公共交通計画より)

○対象

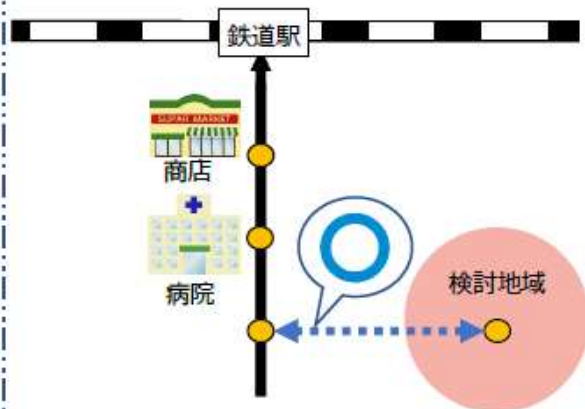
- ・ **公共交通空白不便地域** (柏市公共交通計画より)

○条件

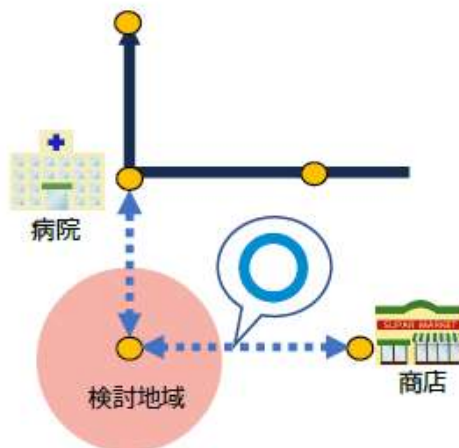
- ・ 住民主体のコミュニティ交通の導入・運行継続に対し、**住民が主体となって継続的に活動できる** 取り組みであること
- ・ 地域の中で合意形成があり、コミュニティ交通の検討・運営に係る **組織が設立** されること
- ・ **地域の交通需要 (輸送人数) に応じた交通手段を選択し、** 持続可能な公共交通であること

検討事項①：対象と出来る地域条件の整理（補足）

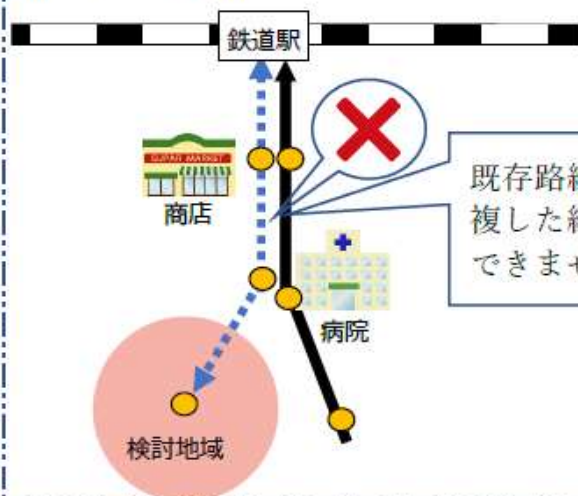
<最寄りの停留所に接続する例>



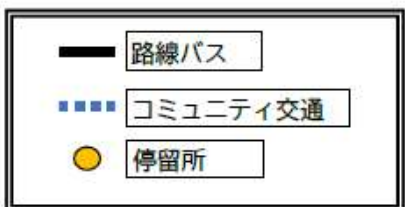
<日常生活に係る施設へ接続する例>



■設定できない例



既存路線バスと重複した経路は設定できません。



※補足
 ・既存のバス路線と競合することがないように留意が必要
 （国土交通省『コミュニティバスの導入に関するガイドライン』）
 ・民間バス路線の再編を基軸とし、これを補完するよう取り組み
 （柏市公共交通網形成計画より）

検討事項②：運営組織の要件の整理

○運営組織とは？

- ・コミュニティ交通の導入検討や導入後の実務を行うための組織

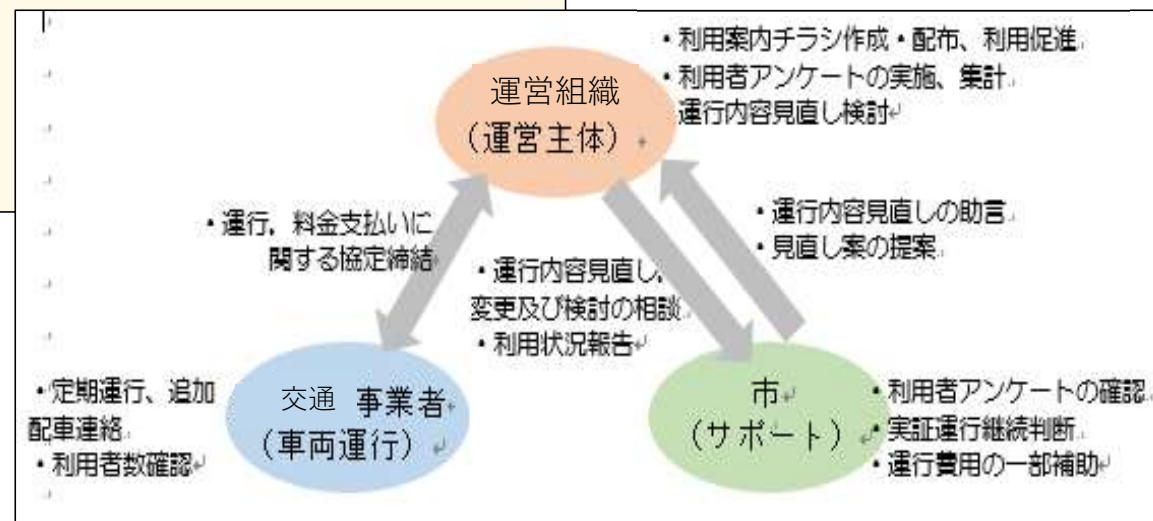
○運営組織の要件は？

- ・地域の代表として、継続的に活動できる。
- ・地域住民が1人以上含まれている。
- ・代表者と連絡窓口となる担当者を各1名選任している。
- ・地域や近隣の町会・自治体と連携できている。
- ・地域組織の規約を定めている。

※運営組織は町会に限定しません。
(町会等と連携がとれる関係であること)

○コミュニティ交通運営組織届出書とは？

- ・事前検討を踏まえ、コミュニティ交通を実際に運営するための組織として届け出を行うもの。
- ・市や事業者と、組織として関わるための整理
- ・市からの運行費用の一部補助の受け取り



検討事項③：実証運行の地域負担の整理（課題整理）

○実証運行の前に…

- ・運行目的、運行方針に合致する既存の地域公共交通が…ある→ 既存交通の事業者と調整へ
- …ない→ 地域ニーズを満たす持続可能な運行手段 →実証運行へ

○実証運行で計画として検討すべきことは？

運行計画＜検討項目（例）＞

- ・運行ルート：既存路線との競合を避ける
- ・乗降場所：地域の停留所と目的地
- ・運行日数：週1回、特定曜日、平日のみ運行
- ・運行台数：運行日数あたり事業者は何台運行してもらうか（運行経費に直結）
- ・時間帯：（買い物支援タクシー）週1往復から
（コミュニティバス） 運行日数において○時から○時運行
- ・運賃体系：○円～○円（※民間路線バスと同水準、民間路線バス以上タクシー未満）
- ・収支見込：【コミュニティバス】
【買い物支援タクシー】
- ・その他：実施体制・連絡体制・役割分担・実施スケジュール・広報、周知

実証運行の開始条件。

検討中



検討事項④：継続条件，本格運行条件の整理（課題整理）

○運行について条件設定を要する主な“3つ”のタイミング

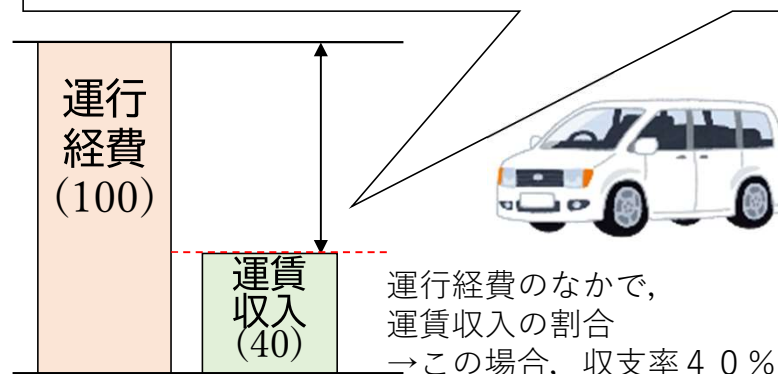
- ①実証運行開始の条件（前述の運行計画において達成する見通しが必要）
- ②実証運行を継続する条件
- ③本格運行へ移行する条件



他自治体の事例では，収支率が条件となることが多い
 （収支率：運行経費のなかで，運賃収入の割合を示す）

	厳しい条件	緩やかな条件
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・赤字が抑えられる ・検討を通した主体者意識の醸成 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行開始しやすい
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・運行開始が難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・赤字が大きくなる ・収支（運行継続）への地域関心が低下しがち

例えば，コミュニティバスを毎日1台運行した場合…
 運行経費は1千万円を超えると想定されます。収支率が低かった場合は，数百万円の赤字補填となるため，需要に合わせた運行計画が必要となります。



検討事項④：継続条件，本格運行条件の整理（課題整理）

○運行について条件設定を要する主な“3つ”のタイミング

- ①実証運行開始の条件（前述の運行計画において達成する見通しが必要）
- ②実証運行を継続する条件
- ③本格運行へ移行する条件

【コミュニティバス】

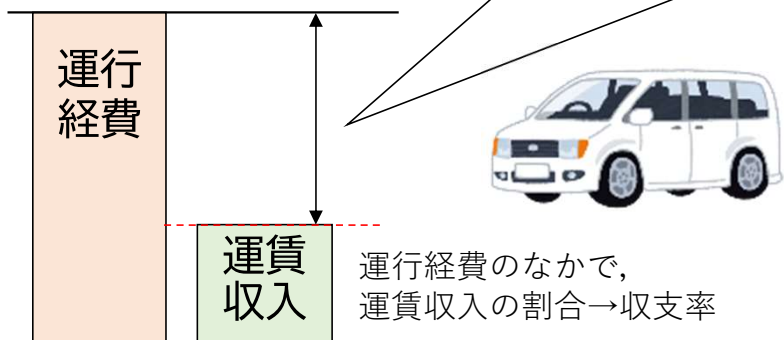
他自治体の事例では，収支率の条件が多数。

収支率：運行経費のなかで，運賃収入の割合

↓ セットで検討

赤字分の補填（行政が全額補填を行わない事例も）

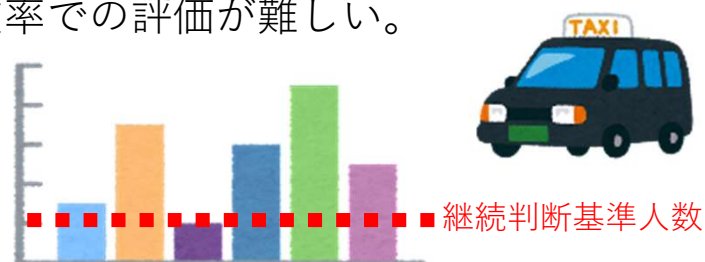
例えば，年間で毎日1台運行した場合…
運行経費は1千万円を超えると想定されます。収支率が低かった場合は，数百万円の赤字補填となるため，需要に合わせた運行計画が必要となります。



【買い物支援タクシー】

先進事例である「やよいタクシー」「とねっこタクシー」においては，世帯数に応じ利用人数を条件に設定。

→バスの運行経費がバス1台で概ね固定されるのに対し，タクシーは利用人数に応じて増車し運行経費が変わる為，収支率での評価が難しい。



今後，先進事例と世帯密度が異なる地域に導入する際にも活用できる指標として精査が必要