



---

# 「コミュニティバス導入ガイドライン(仮)」 の策定について

---

平成31年2月20日(水)  
松戸市 街づくり部 交通政策課

- 本市では、平成27年度に実施した市民アンケート調査を基に公共交通不便地域を13地区設定



- 公共交通不便地域を解消する手段のひとつとして、コミュニティバスの導入が期待



- 中和倉地区でコミュニティバスの実証運行を実施(H29.12.16～)し、導入効果や課題を検証

- 地域の課題・ニーズ等を正確に把握・反映するためには、「行政」と「事業者」の支援のもと、  
「地域」が主体となった検討が必要
- 各公共交通不便地域に優先順位を定めて、順番に対策を検討するのは不公平かつ非効率



- 他の公共交通不便地域への展開も見据えて、「ガイドライン」を策定

- 「地域」が主体となって、複数の地域で同時かつ公平に導入検討が進められるよう、  
「地域」、「行政」、「事業者」の役割分担を定め、検討手順等をルール化



「地域」に、導入検討の「手引き」として活用してもらい、  
地域のニーズに適した持続可能なコミュニティバスの導入を促進

## 1. コミュニティバスの基本方針

- ① コミュニティバスの役割
- ② 検討対象区域(公共交通不便地域)
- ③ コミュニティバスのサービス水準
- ④ 3者(地域・行政・事業者)の役割分担

前回(H30.10.12)  
の検討事項

## 2. コミュニティバスの導入・継続条件

- ✓ 実証運行及び本格運行の実施条件(収支率基準)

## 3. コミュニティバス導入の検討手順

- ① 地域ニーズの把握
- ② 運行計画案の作成
- ③ 需要調査の実施
- ④ 運行計画の作成
- ⑤ 実証運行の準備
- ⑥ 実証運行の実施
- ⑦ 本格運行の準備
- ⑧ 本格運行の実施

今回の  
検討事項

## ① 公共交通不便地域の解消



## ② 既存の公共交通網を補完



## ③ 日常生活に密着した施設へのアクセス向上



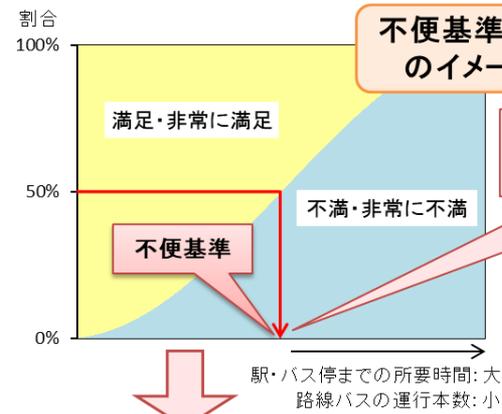
## ④ 個人属性問わず、全員のアクセシビリティを確保



# 検討対象地域(公共交通不便地域)

- 検討対象地域は、市民アンケート調査(H27年度実施)を基に設定した公共交通不便地域とする。

公共交通不便地域(13地区)



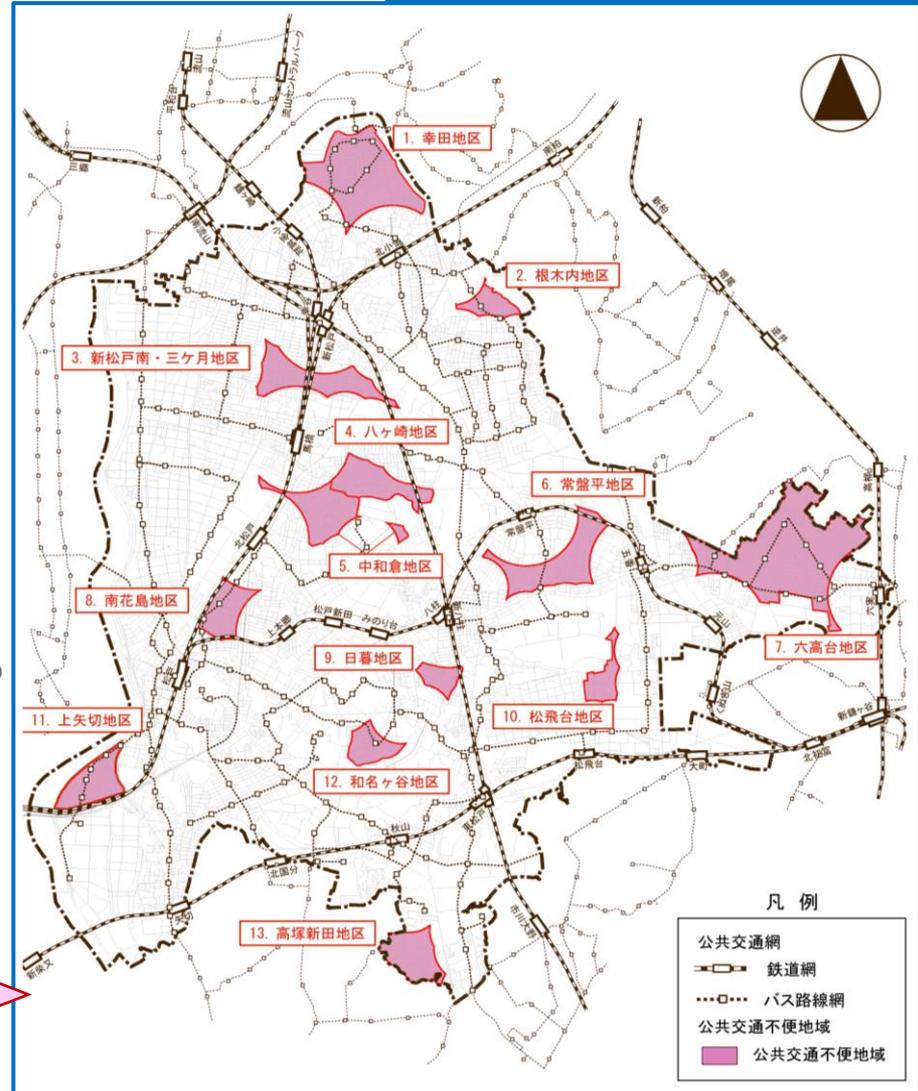
歩行速度(m/分)	
健常者	60~102 (平均78)
高齢者	48~78 (中間値63)
車いす使用者 (手動)	66程度
車いす使用者 (自動)	42~102 (中間値72)
視覚障害者 (白杖使用)	60~66 (中間値63)

出所:「道路の移動等円滑化ガイドライン」  
(平成23年8月)

不便地域の基準(所要時間・本数)		
鉄道駅までの 所要時間	バス停までの 所要時間	路線バスの 運行本数
10. 7分以上	6. 5分以上	76本以下 /日・往復

不便地域の基準(距離・本数)		
鉄道駅までの距離	バス停までの距離	路線バスの運行本数
670m以上	410m以上	76本以下/日・往復

移動制約等も考慮(丘陵地等の高低差、大規模施設の立地、河川や線路等)





# 3者(地域・行政・事業者)の役割分担

- 「地域」、「行政」、「事業者」の3者が「協働」
  - 地元のことを最もよく知る「地域」が主体となって検討し、「行政」と「事業者」は、「地域」の取組みを積極的に支援

## ● 役割分担のイメージ

### 地域交通について問題意識を持ち、主体的に検討

- 検討組織の設立
- 地域のニーズ・課題・道路状況等の把握
- 運行計画案の作成
- 沿線住民への説明・合意形成
- 周知・利用促進の取組 等



### 検討の技術的・財政的支援

- 道路状況の調査
- アンケート調査の実施
- 需要推計・収支試算
- 関係機関との調整
- 運行事業者の選定
- 法定協議会の開催 等



行政

地域

3者の協働・  
パートナーシップ体制  
の構築

### 運行・助言

- 運行計画に対する助言
- 事業許可申請
- 実証運行
- 本格運行
- 利用者増・コスト削減の取組 等

事業者



- 中和倉コース実証運行や他の自治体の事例を鑑みると、コミュニティバスの黒字運行は困難で、市による赤字補填が必要
- ただし、市の予算制約の観点から、運行継続のためには、地域の積極的な利用が不可欠
- そこで、コミュニティバスの導入・継続の条件として、収支率※の基準を設定

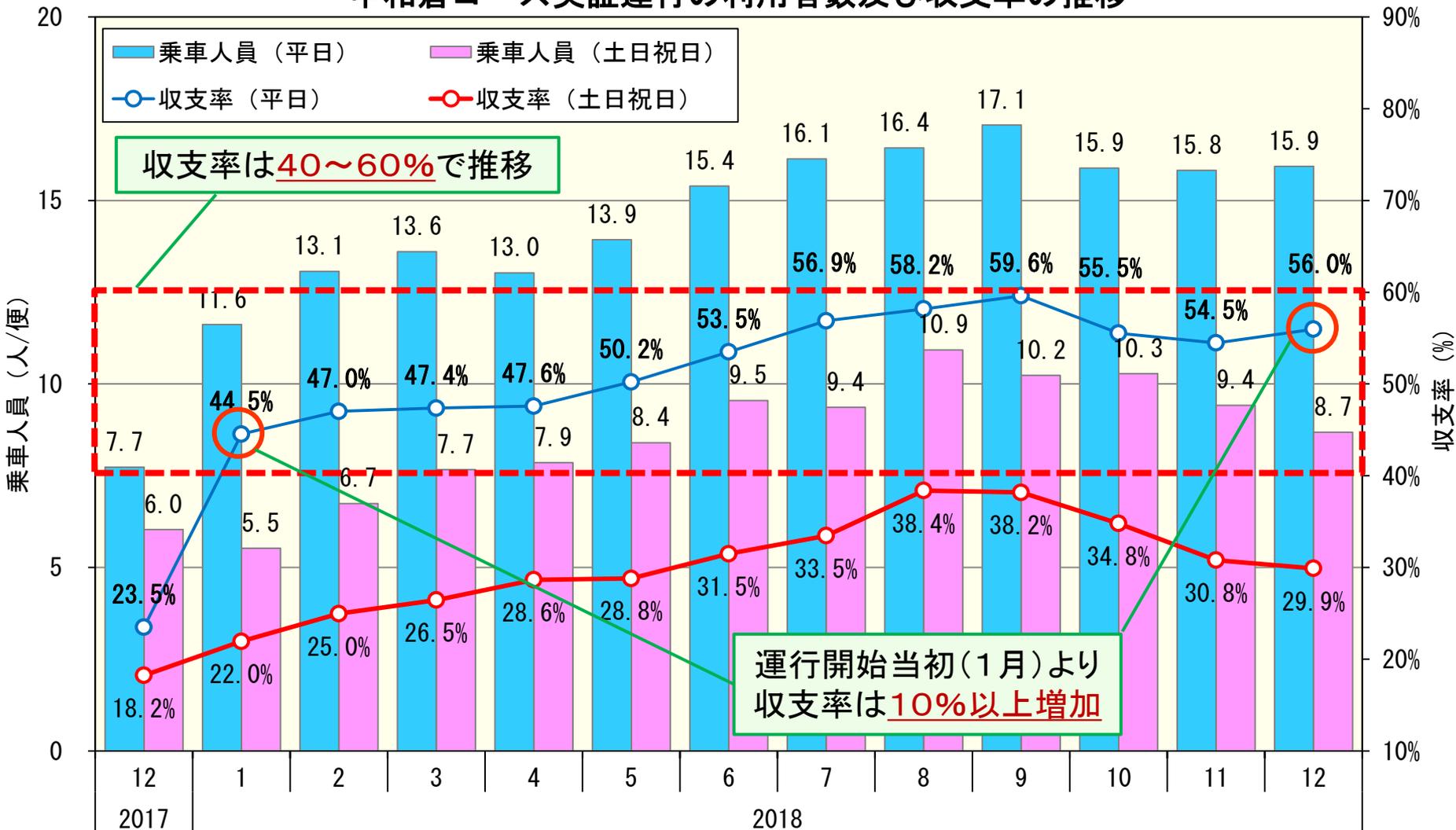
※ 収支率は、運行経費から車両償却費などの初期導入費を除いて算出

- ✓ 初期導入費については、車種や導入方法(購入・リース)によって異なることや、他地域への展開に伴いスケールメリット等も想定されるため、地域間や時系列での比較が困難になることが懸念されるため。

- 収支率の基準については、以下の3点を参考に検討
  - 中和倉コース実証運行の実績
  - 中和倉コース沿線住民アンケート調査
  - 近隣自治体の事例

## 中和倉コース実証運行の実績 … 収支率 40~60% で推移

中和倉コース実証運行の利用者数及び収支率の推移



※収支率は、車両償却費を除いて算出

<出典> 車内センサ乗降データ及び松戸新京成バス提供データより松戸市が作成

## □ 中和倉コース沿線住民アンケート調査（平成30年10月実施）

Q. 松戸市コミュニティバス（ゆめいろバス）は、民間事業者だけでは公共交通の導入・維持が困難な地域において、市民の移動手段を確保するため、一部税金による補助のもと運行しています。

コミュニティバスへの補助に対する考え方をお答えください。

（該当するもの1つに○を、3を選択された方は補助の割合をご記入ください）

1. 市の補助額にかかわらず、市民の移動手段を確保すべきだ。

⇒ 「収支率“0%”でもよい」

2. 運営費の半分程度を市の補助金で、残りを運賃収入でまかなうべきだ。

⇒ 「収支率“50%”が目標」

3. 運営費の（\_\_\_割）程度を市の補助金で、残りを運賃収入でまかなうべきだ。

⇒ 「収支率“(※)%”が目標 ※「3割」と回答した場合は「70%」

4. 運営費は運賃収入でまかなうべきであり、補助は極力すべきではない。

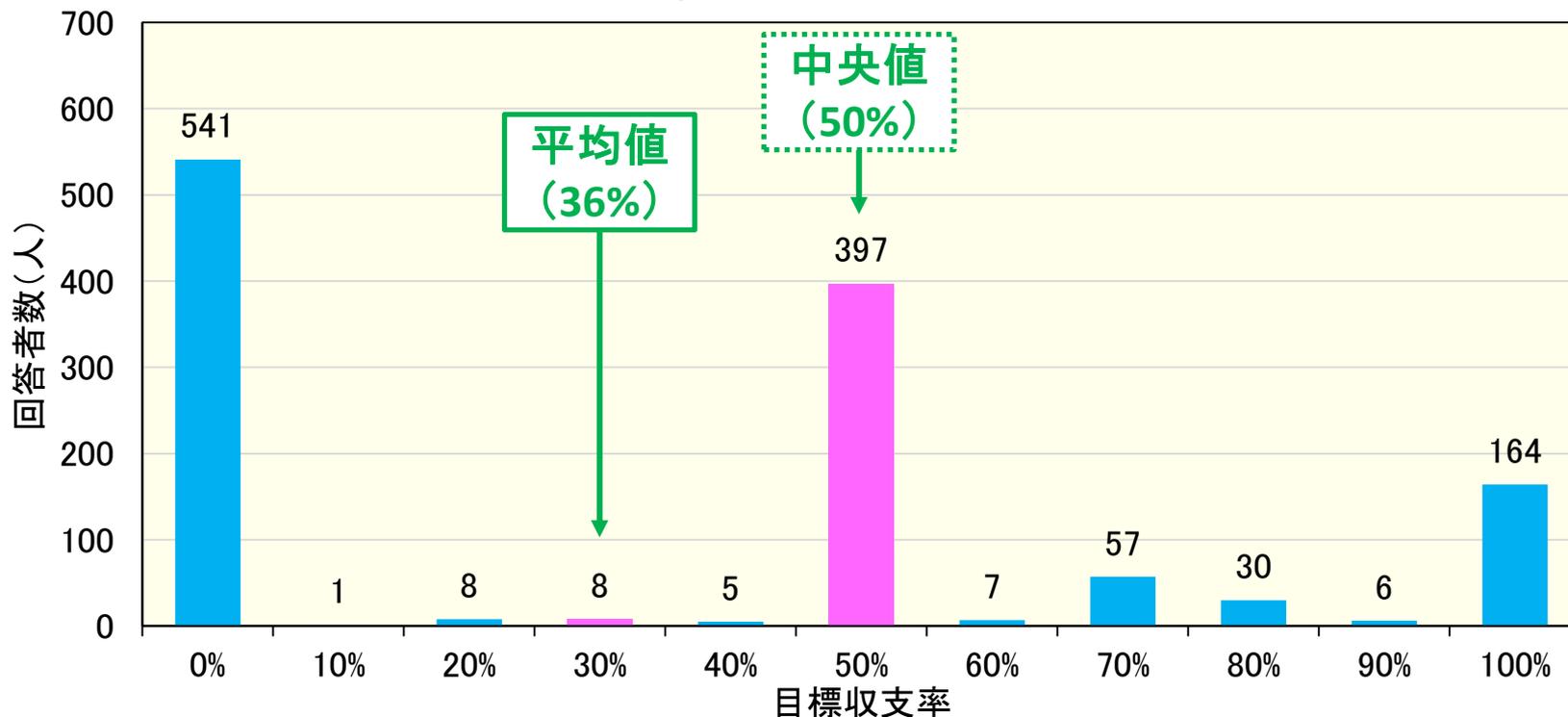
⇒ 「収支率“100%”が目標」

## ● 調査結果(“目標収支率”)

- “目標収支率”の平均値は36%(中央値:50%)
- ただし、回答者は運行経費を初期導入費も含めて認識していると推測
- 車両償却費を除いた場合の収支率に換算すると50%程度 ※

※中和倉コースの場合、車両償却費を含めると収支率(平日)は15%程度低下

### “目標収支率”の分布



## □ 近隣自治体の事例

- 「事業者運営型コミュニティ交通」導入自治体の本格運行継続条件(収支率)

・・・15自治体(1都3県・平成28年度) ⇒ 詳細は、p.24参照

### ◆ 事業者運営型コミュニティ交通

- 地域住民が検討組織を設立し、主体となって導入を行い、または、運行継続に向けて地域住民が主体的に取り組むことが要請されているもののうち、住民が運転手とはならないもの。

収支率	自治体名
25%	1市 … 春日部市
40%	3市 … 市川市、さいたま市、青梅市
50%	5市 … 千葉市、船橋市、市原市、八王子市、相模原市
100%(補助なし)	4市 … 横浜市、川崎市、横須賀市、小田原市
その他	2市 … 厚木市(収支率基準なし)、東大和市(補助上限:年間500万円程度)

- 赤字補填実施自治体の運行継続条件は、主に収支率40~50%

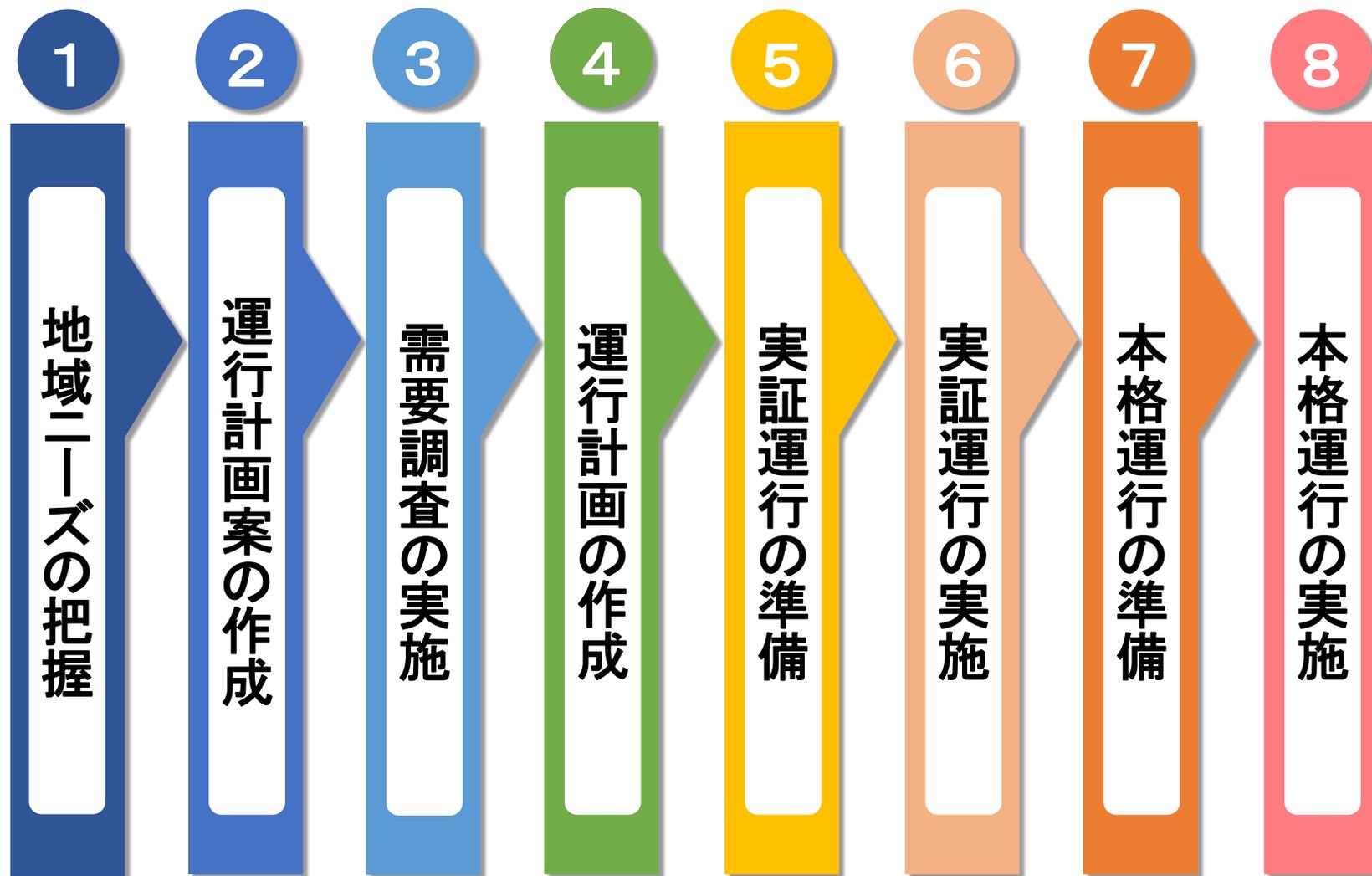
<出典> 寺田悠希・近藤早映・後藤智香子・小泉秀樹 (2018)

「東京近郊におけるコミュニティ交通の政策と事例の実態—東京近郊一都三県を対象としたアンケート調査の分析を通じて—」  
 公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol. 53 No. 3 2018年10月 より松戸市作成

- 収支率基準の検討結果(まとめ)
  - 中和倉コース実証運行の実績 ⇒ 40~60%程度
  - 中和倉コース沿線住民アンケート調査 ⇒ 50%程度
  - 近隣自治体の事例 ⇒ 40~50%程度
- 収支率の「目標」としてはやはり、「地域」と「行政」で「1:1の負担」となる50%が望ましいが、他地域への展開を踏まえるとややハードルが高い。
- 中和倉コースの実績を鑑みると、収支率は、「地域」が「守り」、「育てる」ことで、10%程度の向上が期待

以上の観点から、「導入・運行継続条件」を以下のとおり設定  
**「収支率40%以上」**

- 中和倉コース実証運行の経過や実績等を踏まえ、コミュニティバス導入の検討手順として、以下の8つのステップを想定



# コミュニティバス導入の検討手順②

## 1 地域ニーズの把握

◆ 「地域」は、地域組織を設立し、導入に向け、地域の課題・ニーズ等を把握

① 公共交通不便地域に該当するか確認

地域 行政 事業者

### 地域組織の要件

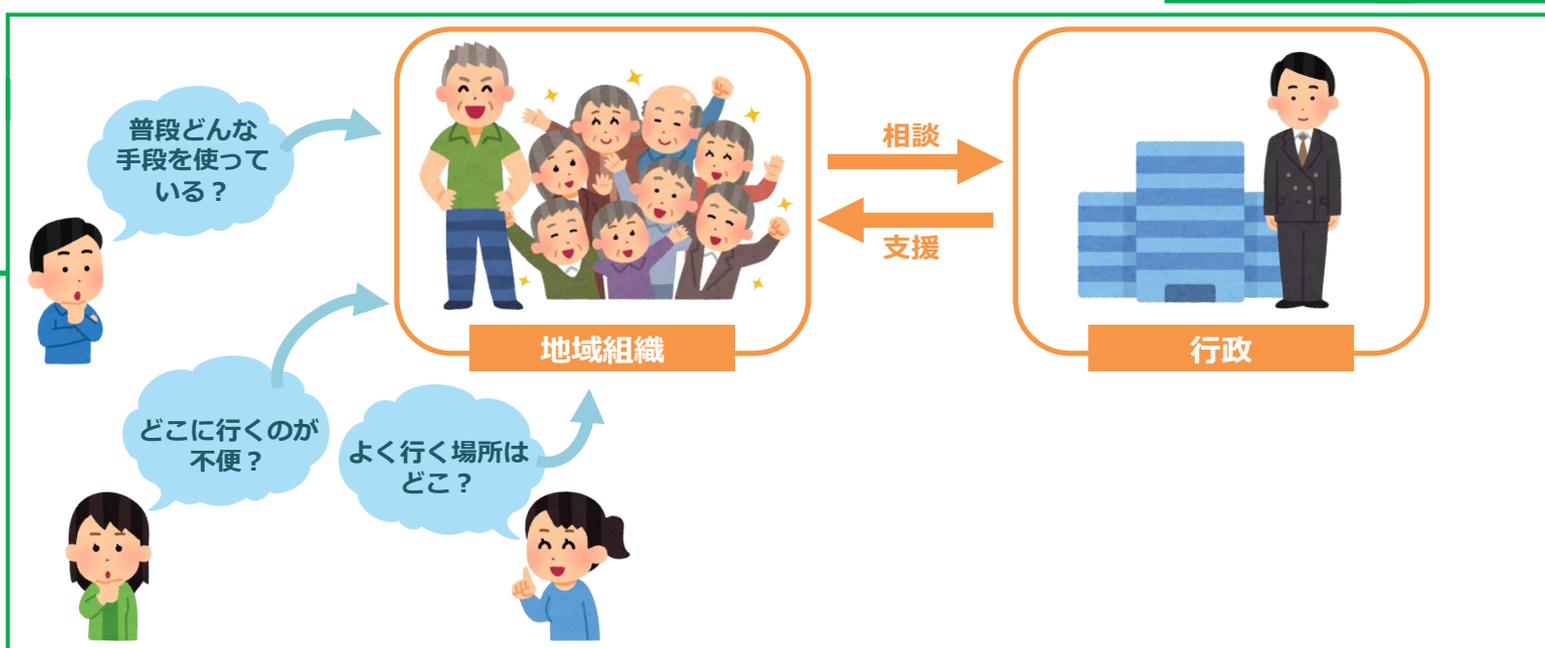
- 5人以上で構成  
(連絡窓口代表者1名)
- 地域の代表として、地域や近隣の自治会と連携し、継続的に活動できる
- 検討路線の利用者含む  
等

② 地域住民による地域組織の形成

地域 行政 事業者

③ 地域によるニーズ把握

地域 行政 事業者



## 2

### 運行計画案の作成

◆ 「地域」は、ルートや停留所設置場所等を検討し、運行計画案を作成・提出

① 希望ルートの作成

地域 行政 事業者

② 交通安全※の確認

地域 行政 事業者  
+ 警察

③ 停留所設置場所※の検討

地域 行政 事業者  
+ 警察

④ サービス水準の検討

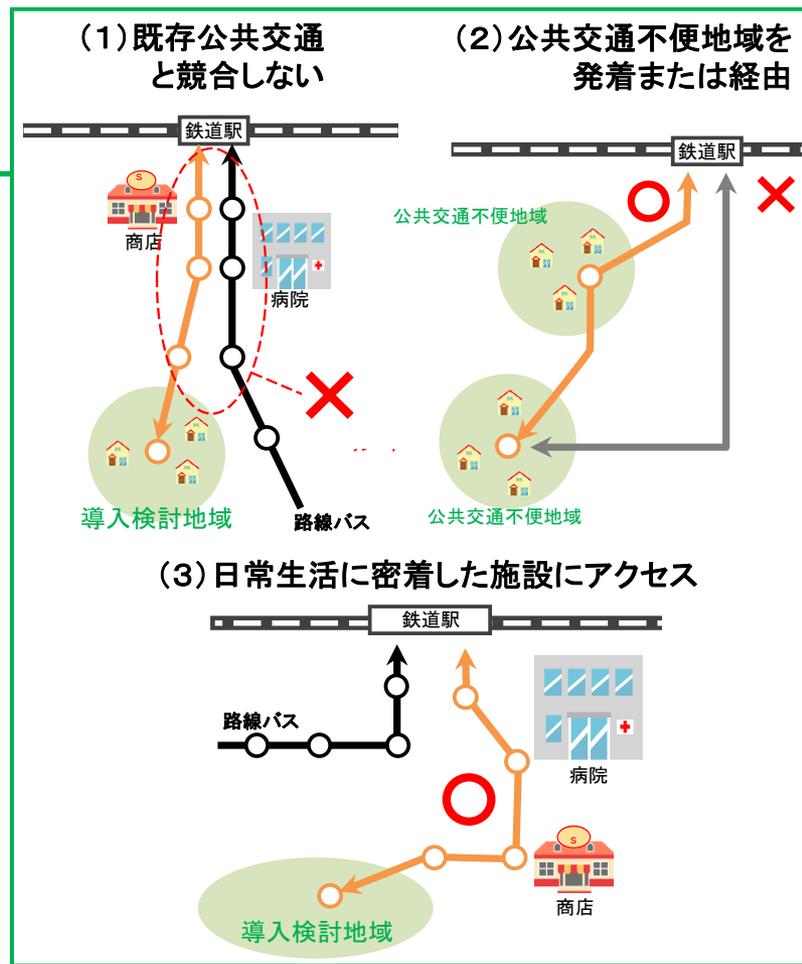
地域 行政 事業者

⑤ 希望ルート沿線地域における合意形成

地域 行政 事業者

⑥ 「コミュニティバス運行計画書(案)」の作成・提出

地域 行政 事業者



※安全に運行可能な道路要件や停留所の設置場所の検討方法は、ガイドラインに詳細に記載予定

3

## 需要調査の実施

◆ 「地域」は、行政が実施する需要調査に協力

① 希望ルート沿線住民への**需要調査**

地域 行政 事業者

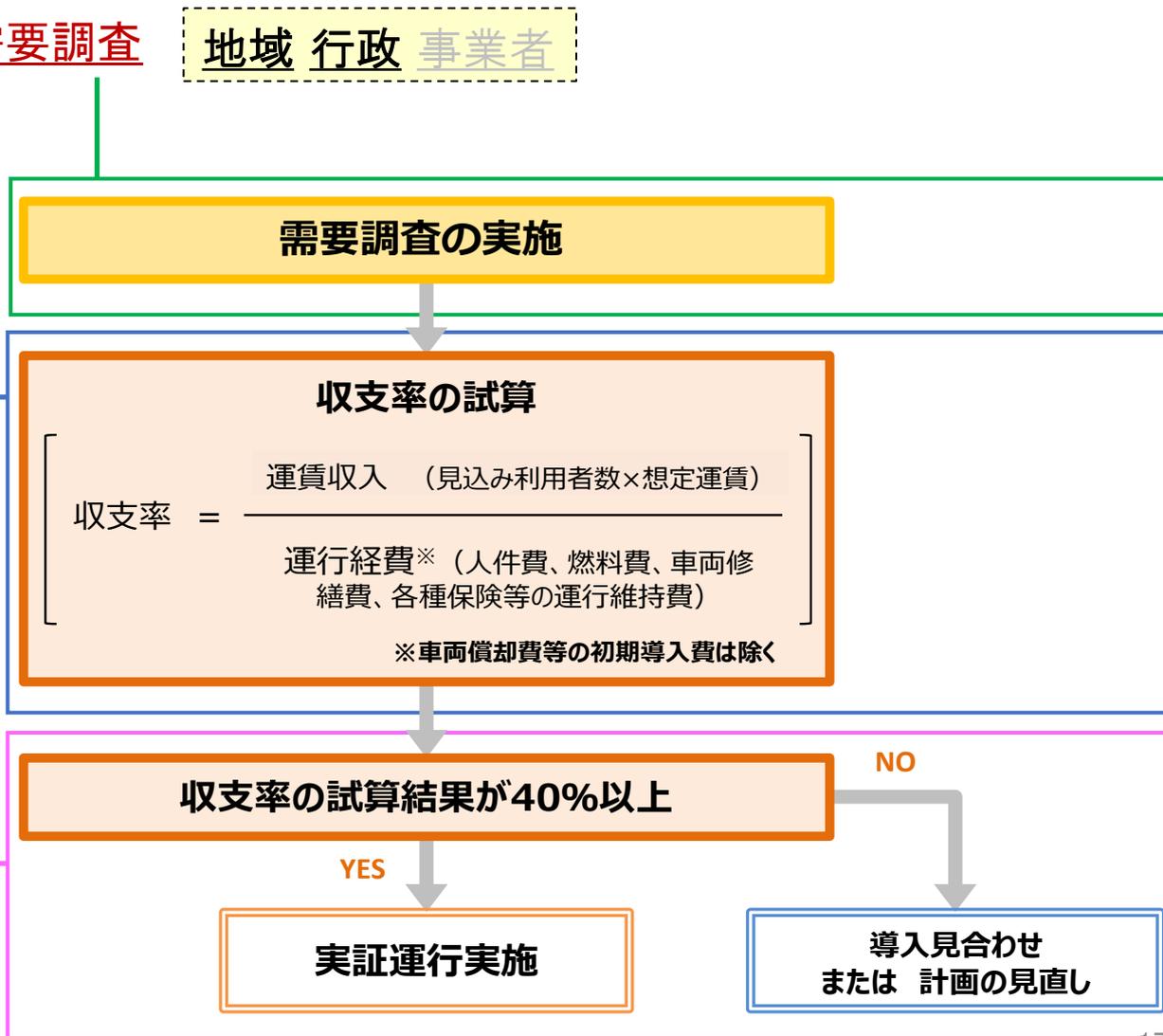
② 経費及び収入の試算

地域 行政 事業者

③ 実証運行の**実施要件を  
満たしているか確認**

⇒ 収支率を基準として設定

地域 行政 事業者



4

## 運行計画の作成

◆ 「地域」は、行政の運行計画書作成に協力

① 「コミュニティバス運行計画書」の作成

地域 行政 事業者

② 法定協議会における協議・承認

地域 行政 事業者

5

## 実証運行の準備

◆ 「地域」は、利用環境の向上や運行開始の周知に係る取組を実施

① 交通事業者の選定

地域 行政 事業者



② 事業許可申請書の作成・提出・許可

地域 行政 事業者



③ バス車両の調達

地域 行政 事業者



④ 利用環境向上に向けた取組

地域 行政 事業者



⑤ 実証運行開始の周知

地域 行政 事業者



⑥ 停留所の設置

地域 行政 事業者

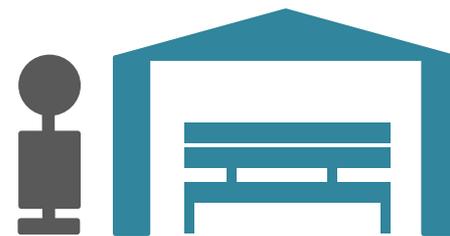
### ダイヤ

鉄道や路線バスと乗り換えしやすいダイヤ設定等



### 停留所

停留所へのベンチ・上屋の設置等



### 表示

文字を大きくするなど見やすく分かりやすい停留所・時刻表の表示等

6

## 実証運行の実施

◆ 「地域」は、本格運行実施を目指し、利用促進に取り組み、実態調査等に協力

① 実証運行の実施(原則2年間)

地域 行政 事業者

最大3年間 ※延長した場合

② 利用促進活動の実施

地域 行政 事業者

③ 運行実績の確認

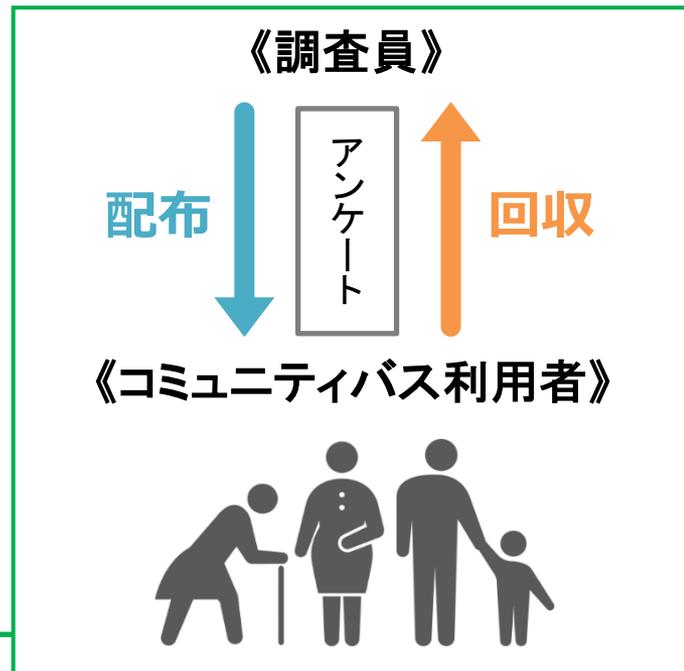
地域 行政 事業者

④ 利用者への実態調査

地域 行政 事業者

⑤ 本格運行への移行、実証運行延長・終了の判断

地域 行政 事業者



■ 収支率(前半1年間)が基準を満たしている場合 ⇒ 本格運行への移行を検討

■ 収支率(前半1年間)が基準を満たしていない場合 ⇒ 原則2年間で実証運行終了※

※ { □ 利用者が増加傾向にある場合 ⇒ 後半1年以内の収支率次第で、本格運行への移行を検討

□ 運行内容(ルートやダイヤ等)の見直しで、収支率向上が見込める場合 ⇒ 延長(1年間)を検討

# コミュニティバス導入の検討手順⑧

7

## 本格運行の準備

◆「地域」は、本格運行開始の周知を行い、さらなる利用促進に向けた取組を実施

① 本格運行開始の周知

地域 行政 事業者

② 停留所の設置

地域 行政 事業者

8

## 本格運行の実施

① 利用促進活動の実施

地域 行政 事業者

② 運行実績の確認

地域 行政 事業者

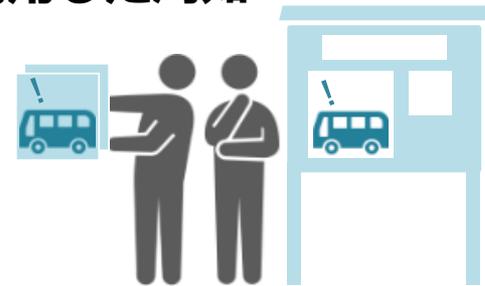
③ 本格運行継続・終了の判断

地域 行政 事業者

口コミによるお誘い、  
主要施設との連携



回覧板、チラシ等  
を利用した周知



■ 収支率が基準を満たしている場合 ⇒ 本格運行を継続

■ 収支率が基準を満たしていない場合 ⇒ 本格運行終了※

※地域組織に改善の意思があり、収支率の向上が見込める場合は運行内容の見直しを検討

平成30年度

本日  
(2月20日)

- 第7回検討会議
  - ✓ コミュニティバスの導入・継続条件
  - ✓ コミュニティバス導入の検討手順

3月頃

- ガイドライン素案完成

4月頃

- 第8回検討会議及び第9回中和倉分科会(書面開催)
  - ガイドライン素案に関する意見照会

夏頃

- パブリックコメント(検討中)

秋頃

- 第9回検討会議
  - ガイドライン最終案について報告・承認

検討会議及び  
中和倉分科会に  
随時経過報告

平成31年度

年内目標

- ガイドラインの公表・運用開始

---

# 参考資料

---

# <参考> 近隣市の赤字補填の条件

都市名	本格運行後の継続条件・赤字補填等
市原市	運行経費の <u>半額</u> まで
八王子市	事業により得られる収入を控除した額の <u>2分の1以内</u> の額
横浜市	<u>補助なし</u>
川崎市	<u>補助なし</u>
相模原市	「1便あたりの輸送人員が10人以上であること」かつ「運賃収入が車両償却費を除いた経常費用の <u>50%以上</u> であること」
市川市	運行継続に必要な採算率は <u>40%以上</u> 、2カ年間連続で採算率を下回ったら運行廃止
さいたま市	収支率 <u>40%以上</u> （2年間のうち1年間は超える必要がある）
厚木市	<u>運行経費から運賃、協賛金、広告収入その他の収入を差し引いた経費</u> を支援
千葉市	運行欠損額の <u>1/2</u> を市が負担（ <u>上限500万円</u> ） 運行収入が見込みを下回る場合は運行の休止などの指導
船橋市	①毎年4月から9月までの結果が運行経費の <u>50%</u> を収入等により確保できた場合、収入等に地域組織からの負担金を含めることができる。 ②毎年4月から9月までの結果が運行経費の <u>50%</u> を収入等により確保できなかった場合、改善点等を検討し、運行経費の <u>50%</u> を収入等により確保するようにする。2年連続で、4月から9月までの結果が運行経費の50%を収入等により確保できなかった場合は、運行中止。
青梅市	収支率 <u>40%以上</u> で実証運行開始
春日部市	営業係数※ <u>400以下</u> ※100円の運賃収入を得るために必要な運行経費を表す指標。営業係数400とは <u>収支率25%</u> と同義。 営業係数＝（運行経費×100）／運賃収入
東大和市	市の補助額（ <u>年間500万円</u> 程度を上限）の範囲内で運行する。これに満たない場合は、地域による利用促進及び市報等によるPRなどを行い、その上で、基準に満たない場合は、廃止を含めた検討を行う。
横須賀市	<u>補助なし</u>
小田原市	<u>補助なし</u>

<出典> 寺田悠希・近藤早映・後藤智香子・小泉秀樹（2018）

「東京近郊におけるコミュニティ交通の政策と事例の実態－東京近郊一都三県を対象としたアンケート調査の分析を通じて－」  
公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol. 53 No. 3 2018年10月