【Contents(目次)】

- ①コミュニティバスの定義について
- ②交通不便地域の定義について
- ③サービス水準(運賃・運行頻度・土休日運行)について
- ④収支率及び運行評価基準について

【見直しを検討する背景・経緯について】

・現在、公共交通再編計画及び地域公共交通網形成計画の次期計画として地域公共交通計画を策定を進めているが、将来的な人口減少・少子高齢化に加え、昨今の新型コロナウイルス流行による新しい生活様式の定着により、公共交通を取り巻く環境がますます厳しくなる中で、次期計画の施策の一つであるコミュニティバスについて、前計画で位置付けられた定義等について方針の確認を行うため。

【方針の確認事項について】

- ①コミュニティバスの定義について
- ②交通不便地域の定義について
- ③サービス水準(運賃・運行頻度・土休日運行)について
- ④収支率及び運行評価基準について

①コミュニティバスの定義について

- ■検討する事項
- ・コミュニティバスの定義はどうあるべきか。

・現行の記載内容

■位置付け・定義

下記要件を全て満たすバス路線等

- ○草加市公共交通再編計画に基づき、新たに導入されるバス路線で、既存バスを補完・連携し、住 宅地や駅、主要施設などを結ぶバス路線等
- ○行政、地域住民などが運行経費の一部を補助するなど、財政支援を行うバス路線等
- ○行政、地域住民、交通事業者が連携して環境改善や利用促進を講じるなど、三者協働で支えてい くバス路線等

■目的

主目的:交通不便地域*1の解消(鉄道駅や市立病院へのアクセス性の向上)

- ○都市核・地域核、地域拠点の形成に向けた公共交通ネットワークの構築に寄与
- ○地域の身近な足として、移動困難者の外出意欲を向上させ、社会参加を促進

■導入に当たっての考え方

- 〇採算性の確保が見込めない場合は、市が財政支援を行う。
- ○経路、運賃や運行時刻などの運行計画の作成の際は、既存バス路線と整合を図る。

■運行に当たっての考え方

- ○試験運行による評価・検証を行い、事業者による自主運行を目指す。
- ○利用動向のほか、地域住民の生活を支える足としての機能の達成状況について、草加市地域公共 交通会議の中で評価・検証し、見直しを図っていく。

①コミュニティバスの定義について

■検討状況

コミュニティバスの定義に関しての国や他市の考え方については以下のとおり。

国の考え方について

【コミュニティバスの導入に関するガイドライン(国土交通省)】

○コミュニティバスとは

「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。

- (1)一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス(乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む)。
- (2)市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送。

○コミュニティバスの基本的な考え方

地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要である。

公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バス(一般乗合旅客自動車運送事業者が運行するコミュニティバス以外の路線定期運行をいう。以下同じ)を補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。

他市の考え方について

【さいたま市】

- ・鉄道や路線バスを補完し、地域内の公共交通ネットワーク形成
- ・交通空白地区・交通不便地区等の解消
- ・高齢者や子育て層など、誰もが利用しやすい交通サービス
- ・駅、病院、商店街(スーパー、商業施設等含む)、金融機関、区役所などの生活関連施設へのアクセス
- ・利用者と市が費用分担する持続可能な地域交通サービス

【春日部市】

- ・春バス(コミュニティバス)の目的 市内の主要公共交通機関である<mark>鉄道及び民間路線バス網を補完</mark>し、ネットワークを形成するとともに、公共<mark>交通空白地域への最低限の交通サービスを確保</mark>することを目的とします。
- ・春バスの持続可能な運営

運営に際しては、市民、市、事業者をはじめとする公共交通関係者が協力して、持続可能な運営を実現します。 各路線は、評価に必要な所要期間運行後、利用状況に応じた最適化を図り、際限のない経費の増大を回避し、 適正な受益者負担による持続的な運営の実現を目指します。

①コミュニティバスの定義について

【まとめ】

- ■検討する事項
- <u>・コミュニティバスの定義はどうあるべきか。</u>
- ■事務局の提案

現行のコミュニティバスの定義について、国の考え方・他市の考え方と比較しても、交通不便地域の解消を図る・路線バスを補完する・路線バスとの整合性を図る等、基本的な考え方について大きな相違は見られないことから、現行のコミュニティバスの定義継続を提案したい。

- ②交通不便地域の定義について
 - ■検討する事項
 - ・交通不便地域はどうあるべきか。
 - •現行の記載内容
 - ※1 公共交通再編計画における交通不便地域の定義

次の条件のいずれかに該当する地域を交通不便地域と定義する。

- (1) 交通利用圏域※2以外の地域(交通空白地域)
- (※2) ①鉄道駅から1km以内、②軌道駅(見沼代親水公園駅)から700m以内、
 - ③バス停から300m以内
- (2) 交通利用圏域の中で、バスの運行本数が12本未満/日(片道)の地域
- (3) 交通利用圏域の中で、鉄道やバスを2回以上乗り継がなければ市立病院へ行けない地域
- (4) 交通利用圏域の中で、バスで直接市内の駅に行けない地域



②交通不便地域の定義について

■検討状況

国土交通省にて「交通不便地域」の定義は定められていない。

⇒交通不便地域の定義は、各自治体の地域の実情に合わせて定義される。

交通不便地域に関する参考事例は以下のとおり。

国の考え方について

【地域公共交通づくりハンドブック(国土交通省)】

○交通空白地域の捉え方

駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径 500m以上、バス停から半径 300m以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径 1000m以上、バス停から半径 500m以上を空白地域と捉える場合も見られます。地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(国土交通省)】

○交通空白地域の捉え方

半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落

・他市の考え方について【さいたま市・春日部市】

【さいたま市】

(交通空白地区)

市街化区域内で、鉄道駅から1km、路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区 (交通不便地区)

市街化区域内で、<mark>路線バス停留所(24便/日未満)</mark>から300mのサービス圏域内の地区、かつ、鉄道駅から1km、路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区

【春日部市】

(交诵空白地域)

春バス運行計画における公共交通空白地域は、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

(※500mは、歩行速度が80m/分の健康な方が約6~7分で移動できる距離です。)

②交通不便地域の定義について

■検討状況

本市では交通利用圏域以外(=交通空白地域)に加え、"不便さ"の観点からバスの運行本数・市内病院や市内の駅へのアクセスに関して、一定の水準以下の場合には交通不便地域と設定している。

- ・バスの運行本数【12本未満/日(片道)】の設定条件について
- ①運行本数が少ない(運行サービス水準が低い)地域を抽出
 - ・近隣市のコミュニティバスの運行水準は平均で1時間当たり1本(片道)、運行時間は 12時間となっている。
 - ・この運行水準に基づき、1日当たりの運行本数の最低水準を算定すると12本/日(片 道)となる。
 - ・交通空白地域に加え、12本/日未満(片道)のバス停の利用圏域は、「運行本数からみた交通不便地域」として設定する。

(根拠データ:近隣市のコミュニティバスの運行状況)

	コース		1日当たり運行本数(片道)		運行時間帯(1時間当たり平均運行本数		
市町村	H25調査	R4調査	H25調査	R4調査	H25調査	R4調査	H25調査	R4調査
	北ルート	北ルート	18	18	6:10-20:37(15時間)	6:10-20:37(14時間半)	1.2	1.2
	西ルート	西ルート	18	15	7:05-21:00(15時間)	7:05-21:00(14時間)	1.2	1.1
	中央・横曽根・青木・南平循環	=	7	-	7:30-16:30(10時間)	-	0.7	-
	神根・青木・芝循環	-	8	-	7:14-19:55(13時間)	_	0.6	_
	新郷・安行・戸塚循環	-	8	-	7:40-20:00(14時間)	_	0.6	-
	ミニは一と 北ルート	_	9	-	7:14-19:57(10時間)	_	0.9	-
	ミニはーと 南ルート	_	9	-	7:14-19:58(10時間)	_	0.9	_
川口市		川口・鳩ケ谷線	_	7	-	7:33-19:33(12時間)	-	0.6
		青木線	_	7	-	7:30-19:30(12時間)	-	0.6
		芝•神根循環	_	8	-	7:30-19:25(12時間)	-	0.7
		戸塚·安行循環	_	8	-	7:20-19:20(12時間)	-	0.7
		新郷循環	_	7	-	7:20-17:44(10時間半)	-	0.7
		南平線	-	7	-	7:38-18:55(11時間半)	-	0.6
		南ルート	14	10	8:15-18:00(11時間)	8:15-17:15(9時間)	1.4	1.1
蕨市		東ルート	14	11	8:00-17:45(10時間)	7:40-17:40(10時間)	1.3	1.1
/9/A 112		西ルート(市民体育館回り)	14	10	8:00-17:45(10時間)	8:00-17:00(9時間)	1.4	1.1
		西ルート(市役所回り)	_	10	_	8:15-17:15(9時間)	-	1.1
		喜沢循環	22	22	7:40-18:10(12時間)	7:40-18:10(10時間半)	1.8	2.1
		川岸循環	23	23	7:25-18:25(12時間)	7:25-18:25(11時間)	1.9	2.1
戸田市		美笹循環	12	12	7:30-18:30(12時間)	7:30-18:30(11時間)	1	1.1
		南西循環	11	11	8:00-18:10(11時間)	8:00-18:10(10時間)	1	1.1
		西循環	12	12	7:30-18:30(12時間)	7:30-18:30(11時間)	1	1.1
	北区	北区	11	11	8:05-18:05(11時間)	8:05-18:05(10時間)	1	1.1
さいたま市	見沼区	見沼区	12	12	7:00-18:00(12時間)	6:50-18:00(11時間)	1	1.1
		南区	11	11	7:55-17:55(11時間)	8:45-18:45(10時間)	1	1.1
	西区	西区	11	10	8:35-18:35(11時間)	7:46-18:32(11時間)	1	0.9
		桜区	11	11	7:30-19:10(13時間)	7:30-19:10(12時間)	0.8	0.9
	_	岩槻区	_	12	_	7:35-18:35(11時間)	_	1.1

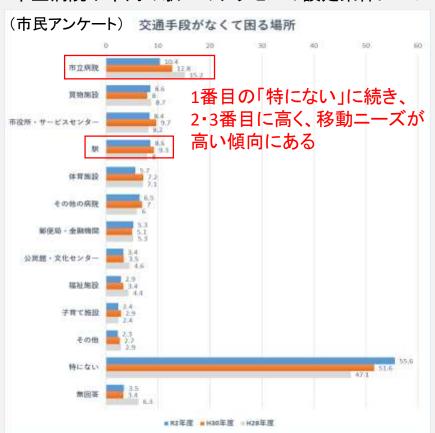
【平成25年調査】1時間当たり平均運行本数:1本(片道) 平均運行時間:12時間 【令和 4年調査】1時間当たり平均運行本数:1本(片道) 平均運行時間:11時間

直近データでも 大きな相違なし

②交通不便地域の定義について

■検討状況

市立病院や市内の駅へのアクセスの設定条件について





市立病院や市内の駅への移動ニーズは設定当時において高い傾向にあり、直近の傾向としても依然として高い傾向にある。

令和2年1月より新田ルートが運行開始したことで、新田西部ブロックの「市立病院への交通手段がなくて困る」 と回答した割合が減少している。

13

②交通不便地域の定義について

【まとめ】

- ■検討する事項 交通不便地域はどうあるべきか。
- ■事務局の提案

交通不便地域の定義は国により一律の定義付けがされておらず、地域に実情に応じて自治体が定義付けするものとされている。

交通利用圏域については、国や他市の考え方と比較しても、大きな相違は見られない。

また、本市独自の設定条件であるバスの運行本数・市立病院や市内の駅へのアクセス水準について、設定当時 と直近のデータを比較しても、大きな相違は見られないことから、現行の交通不便地域の定義継続を提案したい。

- ③サービス水準(運賃・運行頻度・土休日運行)について
 - ■検討する事項
 - <u>・サービス水準は現行のままで良いか。</u>

・現行のサービス水準

路線名	行先	平土休		運賃	
哈秘 有	11元	便数	(合計)	建貝	
(4) パリポリくんバス	草加市立病院→柿木公民館	24便	49便		
北東ルート (であいの森ルート)	柿木公民館→草加市立病院	25便	45度		
(4) パリポリくんバス	草加市立病院→見沼代親水公園駅	23便	46便	対距離区間制	
南西ルート (ふれあいの里ルート)	見沼代親水公園駅→草加市立病院	23便	40世	初乗り:180円 最大:310円	
パリポリくんバス	草加市立病院(勤労福祉会館)→新栄団地	24便	48便		
新田ルート	新栄団地→(勤労福祉会館)草加市立病院	24便	40使		

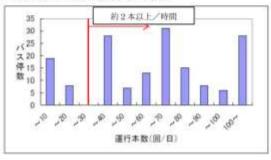
③サービス水準(運賃・運行頻度・土休日運行)について

・現行のサービス水準に関する記載内容

方向性(3) 交通不便地域における地域内アクセス路線(コミュニティバス)の導入

- 既存のバス路線の見直しのみでは交通不便地域が解消できない地域は、最低限必要なサービス水準を検討した上で、既存バス路線の見直しと地域内アクセス路線(コミュニティバス)の導入を並行して検討します。
- 交通不便地域の解消を図るために導入を検討するパス路線(コミュニティバス)の運行本数は、既存路線のサービス水準を踏まえつつ、本市の地域特性(既存のバス路線の利便性が比較的高く、平坦な地形であること)を考慮し、1時間に2本(片道)の運行を目安に導入を検討します。

■既存バス停ごとの運行本数(片道)



現計画では、コミュニティバスの運行頻度に関してのみ、1時間に2本(片道)を目安に導入するとし、そのほか、 運賃や土休日運行については特段設定はない。

③サービス水準(運賃・運行頻度・土休日運行)について

■検討状況

サービス水準に関する国の考え方や近隣市の状況は以下のとおり。

・国の考え方について

【コミュニティバスの導入に関するガイドライン(国土交通省)】

- ・路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図ること。
- 他の路線バス事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと。

【地域公共交通づくりハンドブック(国土交通省)】

・路線バスとコミュニティバス等とが並存する地域では、路線バスの料金体系に配慮した料金を設定すること。

・近隣市のサービス水準について

				ኈ	行本数(1E	1)
市町村名	路線名	運賃体系	総運行距離【1日(平日)】	平日	土曜	休日
	北東ルート		369.61km	49	49	49
草加市	南西ルート	対距離区間制(180~310円)	541.65km	46	46	46
	新田ルート		417.96km	48	48	休日 9
八潮市	北ルート	対距離区間制(180~270円)	255.42km	27	23	23
ノ(州川)	西ルート	为距離区间前(180°270円)	167.4km	20	13	13
	川口・鳩ケ谷線		133.12km	13	13	-
	青木線		164.19km	13	11	-
川口市	芝•神根循環	100円運賃	360.88km	14	14	-
//I II II	戸塚·安行循環	1001]建貞	327.6km	16	16	-
	新郷循環		259.62km	13	13	-
	南平線		127.12km	13	13	-
	南ルート		83.3km	10	10	10
蕨市	東ルート	100円運賃	93.17km	11	11	11
がく いっ	西ルート(市民体育館回り)	1001]建貞	99.5km	10	10	10
	西ルート(市役所回り)		90.2km	10	10	10
	喜沢循環		156.2km	22	22	
	川岸循環		171.35km	23	23	
戸田市	美笹循環	100円運賃	139.56km	12	12	
	南西循環		149.05km	11	11	11
	西循環		133.08km	12	12	12
	北区		264.88km	22	-	-
	見沼区		310.8km	24	_	-
さいたま市	南区	対距離区間制(180~270円)	219.56km	22	-	-
C0.124111	西区		270km	20	_	-
	桜区		290.18km	22	-	-
	岩槻区		317.04km	24	_	-

近隣市の運賃は対距離区間制・100円運賃と地域の実情によりバラつきがある。

運行頻度は1日当たり(平日)の平均は約17便である。

近隣市の中には、土休日の運行をしていない自治体がある。

③サービス水準(運賃・運行頻度・土休日運行)について

■検討状況

・草加市立病院バス停の利用状況(乗降者数)※北東・南西ルートはH30調査、新田ルートはR4調査より抽出

	平	H	休日		
路線名	全バス停 利用者数	市立病院バス停 利用者数	全バス停 利用者数	市立病院バス停 利用者数	
(学) パリポリくんバス 北東ルート (であいの森ルート)	615人/日	153人/日	404人/日	38人/日	
パリポリくんバス 南西ルート (Shannogu-F)	715人/日	205人/日	481人/日	96人/日	
パリポリくんバス 新田ルート	174人/日	31人/日	106人/日	13人/日	

・草加市立病院の診療等時間 ※現在、コロナ対策により面会禁止

診療	午前8時~午前11時
受付時間	休診日:第2·4·5土曜日日曜、祝日、年末年始
面会時間	平日:午後3時~午後8時 第1·3土曜日:午後1時~午後8時 日曜祝日、第2·4·5土曜日:午前10時~午後8時

- ③サービス水準(運賃・運行頻度・土休日運行)について
 - ■検討状況
 - ・コミュニティバスの利用状況(R3年度)



パリポリくんバス

・1便あたりの利用者数(R3)

乗車率 23.5%

1人当たりの運行経費、運送収入、補助金額(R3)

運行経費

運送収入

補助金額

193円

242円

西ルート(されあいの伊ルート

・1便あたりの利用者数(R3)

1人当たりの運行経費、運送収入、補助金額(R3)

運行経費

運送収入

補助金額



1便あたりの利用者数 8.0人/ 定員34人

乗車率 28.2%

198円 517円

319円

1便あたりの利用者数 9.6人/ 定員34人





・1便あたりの利用者数(R3)

乗車率 7.1%

1便あたりの利用者数 2.4人/ 定員34人

1人当たりの運行経費、運送収入、補助金額(R3)

運行経費

運送収入

補助金額

2.167円

189円

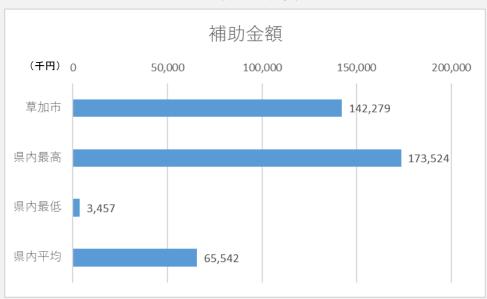
1.978円

特に新田ルートの利用者数が少ないことから、補助金額が他の2ルートと比較して高い傾向にある。

③サービス水準(運賃・運行頻度・土休日運行)について

■検討状況

・コミュニティバスの補助金額(R3年度)



本市のコミュニティバス運行に対する補助金額は県内で4番目に高く、県内平均の約2倍以上の補助金額を 支出している。

③サービス水準(運賃・運行頻度・土休日運行)について

【まとめ】

- ■検討する事項
- サービス水準は現行のままで良いか。

■事務局の提案

運賃について、国の考え方では路線バスとの整合性を図ること、路線バスの料金体系に配慮した料金を設定することとあるため、現行の運賃継続を提案したい。

運行頻度について、本市は1日当たり(平日)平均して約48便、近隣市では平均して約17便運行している。 また、土休日運行について、本市は土休日も平日と同じ運行本数、近隣市の中では土休日の運行をしていない 自治体がある。

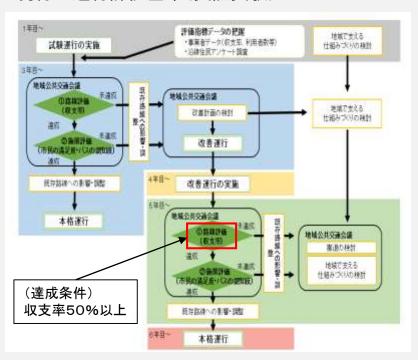
加えて、パリポリくんバスの目的地である草加市立病院では、診療は第2・4・5土曜日、日曜、祝日、年末年始が 休診であることから、バス停利用者が平日と比べて休日が少ない傾向にある。

以上のことから、運行頻度・土休日運行については、将来も継続してコミュニティバス運行をすることを見据えると、 利用実態に応じた効率的なサービス水準の検討を提案したい。

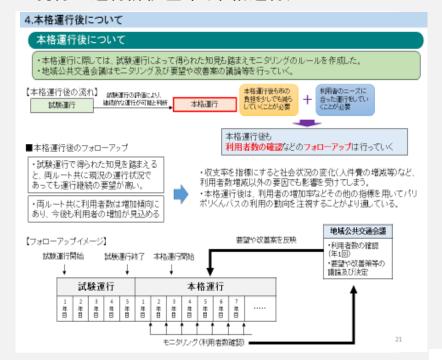
特に新田ルートが残りの2ルートと比較してサービス水準に対する利用率が低い傾向にあることから、優先的に 検討する必要があると考える。

- ④収支率及び運行評価基準について
 - ■検討する事項
 - ・達成条件は収支率(50%以上)のままで良いか。
 - ・本格運行後の運行評価基準はどうあるべきか。

·現行の運行評価基準(実証実験)



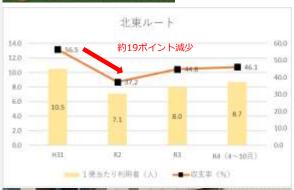
現行の運行評価基準(本格運行)



④収支率及び運行評価基準について

- ■検討状況(収支率について)
- ・コミュニティバスの収支率等の推移

(学) パリポリくんバス 北東ルート (であいの夜ルート)



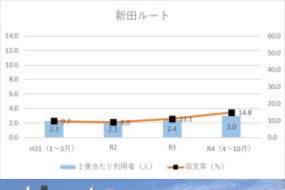








パリポリくんバス 新田ルート





R2は新型コロナウイルス流行により利用者数が大きく減少している。

R3以降、緩やかに回復傾向にあるものの、流行前のH31の数値には戻っていない。

※新田ルートは流行期間中に運行開始をしたため、他のルートと傾向が異なる

- ④収支率及び運行評価基準について
 - ■検討状況(収支率について)
 - ・バス事業者の新型コロナウイルスによる影響(国とりまとめ)

国十交诵省 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査 (乗合バス) 〇高速バス等については、12月の運送収入70%以上減の事業者が全体の41%に及び、輸送人員(前年同月比)が57.1%減となるなど、感染再拡大 の影響により状況が悪化。 〇一般路線バスについても、運送収入が30%以上減の事業者が24%に増加、輸送人員(前年同月比)が22.5%減となるなど、引き続き厳しい状況。 ○1月以降、緊急事態宣言の影響等により、高速乗合バス、一般路線バスのいずれも更に厳しい状況となる見通し。 ○支援制度については、資金繰り支援を63%の事業者が活用しており、61%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を76%の事業者が活用してお り、72%の事業者が給付済み。 〇運送収入(2019年同月比)(1・2月は見込み) <高速バス等> (回答:116者) (回答:168者) <一般路線パス> R2.4月 5月 7月 10月 影響なし・増加 30%~50%減少 ■ 0%~10%減少 ○輸送人員(2019年同月比)(1・2月は見込み) R2.4月 5月 5月 7月 8月 9月 10 <高速パス等> <一般路線パス> ▲50% ▲ 50% **▲47.7% ▲50.0**% **▲85.5% ▲**100% ▲ 10096

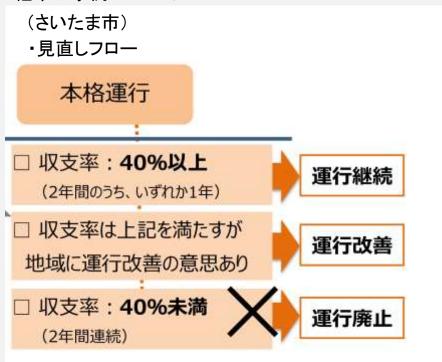
バス事業者においても、流行期のR2は多くの事業者で運送収入・輸送人員ともに流行前から20~30%程度減少している。

- ④収支率及び運行評価基準について
 - ■検討状況(収支率について)
 - ・乗合バス事業の今後の見通し(令和4年度第2回公共交通会議の委員発言より抜粋)

- ①コロナ流行から3年近く経過するが、<u>運送収入は全然回復していない。</u> 人の移動により収入を得る商売のため、移動総量が減ると収入は伸びない。
- ②コロナ禍による新しい生活様式の定着により、コロナ前の水準に戻ることは難しいと考えている。
- ③コロナ前と比較して<u>8割程度の運送収入</u>となっている。定期券の売上も同様に減少している。 元の水準に戻ることは考えていない。

④収支率及び運行評価基準について

- ■検討状況(運行評価基準について)
- ・他市の事例について



さいたま市では、単年度の運行成績で判断するのではなく、2年連続で評価指標を下回った場合には運行廃止を行う評価基準としている。

④収支率及び運行評価基準について

- ■検討状況(運行評価基準について)
- ・他市の事例について

(春日部市)

- ・見直しフロー
 - 1) 事前準備 (第三次運行開始後の2年間)
 - ・第三次春バス運行計画に基づき、2年間運行を行い、運行データを蓄積します。
 - 2) 運行の見直し検討 (第三次運行開始後3年目/1年間)
 - ・2年間の実証運行の蓄積データを踏まえ、運行の継続、改善について検討します。
 - ・運行の継続、改善は、以下を条件とします。
 - 運行の継続、改善の条件
 - 〇連行継続
 - ・営業係数が、1年目より2年目が概ね上回っている場合:同様の運行計画で継続運行 ○連行改善
 - 営業係数が、1年目より2年目が概ね下回っている場合:連行改善計画を策定
 - 運行の継続、改善は、協議会の合意を得て確定とします。
 - ・運行改善計画に基づき、運行準備を進めます。
 - 3) 改善運行(第三次運行開始後4年目/1年間)
 - 運行改善計画に基づく改善運行を行い、運行データを蓄積します。改善効果の定着を図るため、次年度を含め、2年間運行します。
 - ※継続運行の場合も同様に、運行データを蓄積します。
 - 4) 次期運行計画の検討(第三次運行開始後5年目/1年間)
 - 運行を継続し、運行データを蓄積しつつ、運行改善の経過を踏まえ、次期運行計画を検討します。
 - ・次期運行計画は、協議会の合意を得て確定とします。

「営業係数」とは・・・

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=(運行経費×100)/運賃収入

春日部市では、3年目の段階で1年目・2年目の運行成績を基に協議会で継続・改善の判断をするパターン。 見直しに当たっては市・乗合バス事業者で検討。評価指標に営業係数を使用している。

④収支率及び運行評価基準について

【まとめ】

- ■検討する事項
- ・達成条件は収支率(50%以上)のままでいいのか。
- 本格運行後の運行評価基準はどうあるべきか。

■事務局の提案

収支率(50%以上)の達成条件について、コミュニティバスの収支率等は新型コロナウイルス流行による落ち込み後、回復傾向にあるものの、元の水準までは戻っていない。

乗合バス事業者についても同様であり、未だに元の水準まで戻っておらず、8割程度の運送収入等となっている。 また、乗合バス事業者は新しい生活様式の定着により、元の水準に戻ることはないと予想している。

以上のことから、現在の収支率50%以上を当時の8割程度となっている実態を踏まえ、収支率40%以上に変更することの検討を提案したい。

本格運行後の運行評価基準について、現行では逐次利用者数の確認等を行い、改善・廃止の検討をすることになっており、明確な評価基準が設定されていない。

地域に適した持続可能なコミュニティバス運行を実現するには、明確な評価基準を設定する必要がある。

評価基準の設定に当たっては、社会状況の変化に合わせ、適切に対応する必要があることから、他市の事例を参考にして、2年連続で指標を下回った場合に改善・廃止の検討をすることを提案したい。

なお、評価指標については今後の検討事項としていきたい。設定に当たっては、収支率のほか、コミュニティバスが運行することの副次的な効果も含めて評価指標を検討していきたい。

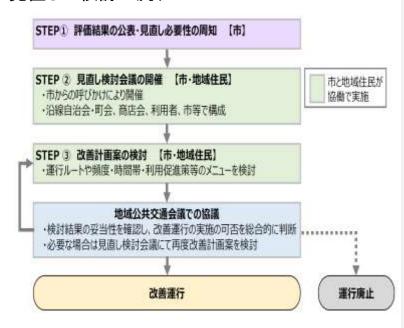
- ④収支率及び運行評価基準について
 - ■検討イメージ(参考)

(小金井市)

・評価基準・対応ケース

		2つの指標が運行継続 基準を上回るか		次年度の対応	
	,	1年目	2年目		
Case1	毎年の評価で連行継続基準を上回る場合	0	0		
Case2	前年度に運行継続基準を下回ったが、 今年度の評価で運行継続基準を上回る場合	×	0	定期的な評価を継続	
Case3	前年度に運行継続基準を上回ったが、 今年度の評価で運行継続基準を下回る場合	0	×	次年度×の場合、 見直しの検討へ	
Case4	2 年連続で運行継続基準を下回る場合	×	×	見直しの検討へ	

・見直しの検討の流れ



小金井市では単年度の運行成績で判断するのではなく、2年連続で評価指標を下回った場合に見直し を図る評価基準としている。

また、見直しに当たっては、市が主体的に検討するのではなく、地域の実情を理解している地域住民ともに改善計画を検討することとしている。