

コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドラインの検討

1 はじめに

- ・ 現在、木津川市では、木津地域に3路線、山城地域に2路線、加茂地域に9路線のコミュニティバス及び予約型乗合タクシー（以下、コミュニティバス等）を運行している。
- ・ 山城地域と加茂地域のコミュニティバスは、実証運行が開始されてから、今年度で3年が経過し、国庫補助金についても最終年度を迎える。これらの状況を踏まえ、持続可能な運行体系を目指して、今後実施する再編の際の基準を明確化するため、ガイドラインの検討を行う。

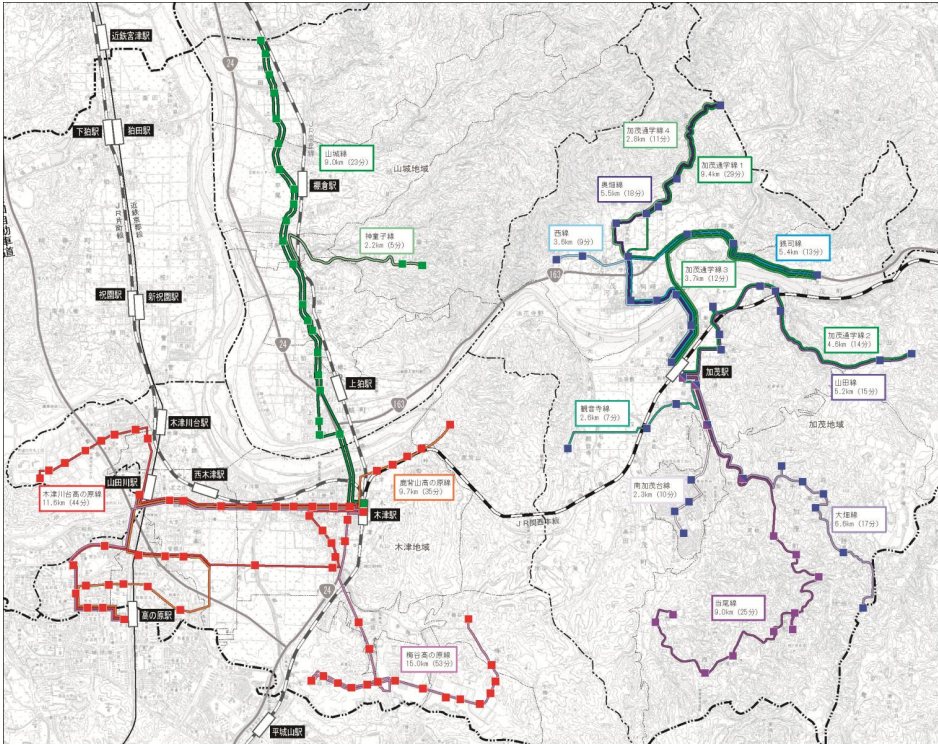


図 木津川市の地域公共交通ネットワーク

2 ガイドラインを策定する目的

- (1) 運行を見直す場合の基準の提示
- ・ 現在、すべての地域において、定時定路線のコミュニティバス等を運行しているが、一部の路線では利用者が少なく、サービスレベルと利用実態が合致していないところがある。
 - ・ このため、利用実態に即したサービスを提供するために見直しを行う必要があるが、見直しをする場合の基準を示したものが存在しないため、ガイドラインを策定する。
- (2) 継続運行条件の提示
- ・ コミュニティバス等のサービスの見直しの1つの方法として、他の交通モードへの移行がある。また、ほとんど利用されていない場合は、休廃止を検討する必要がある。
 - ・ しかし、それらを判断するための基準が存在しないため、ガイドラインにおいて、コミュニティバス等の運行の継続や休廃止を判断する継続運行条件等を提示する。

3 ガイドラインで対象とする交通モード

- ・ ガイドラインで対象とする交通モードは、コミュニティバス・予約型乗合タクシーとする。
- ・ コミュニティバスの機能は、主な利用目的を買い物やレジャー等の自由目的とし、居住地と主要施設・鉄道駅等を結ぶものとする。また、予約型乗合タクシーの機能は、コミュニティバスを補完・代替するものとする。

表 木津川市内の地域公共交通

需要	交通モード*1		主な利用目的	主な機能	運行されている地域
大↑	定時定路線	鉄道	全目的*2	・ 地域間及び地域と大都市間を結ぶ。 【基幹交通*3として機能】	全地域
		路線バス	全目的	・ 住宅地と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 【基幹交通として機能】	木津・加茂
		コミュニティバス	自由	・ 住宅地と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 【基幹交通として機能】	木津（きのつバス）
				・ 集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。	山城（山城線） 加茂（当尾線、加茂路線）
↓小		予約型乗合タクシー	自由	・ 集落と主要施設等を結ぶ。 （コミュニティバスのフィーダー交通）	山城（神童子線）
		タクシー	全目的	・ ドア・ツー・ドアで、発着点を結ぶ。	全地域

*1 交通モード：福祉・高齢者施策サービスを除く
*2 全目的：通勤、通学、自由（買い物・レジャー等）等を含むすべての目的を指す
*3 基幹交通：地域公共交通のなかで主に利用される主軸となる交通機関を指す

4 ガイドラインの構成

- 1 ガイドラインの目的
- 2 コミュニティバス等の見直し・休廃止の流れ
 - 2-1 見直し・休廃止の流れ
 - 2-2 コミュニティバス等の運行継続条件
 - 2-3 地域別コミュニティバス等の再編の検討
- 3 コミュニティバス等の新設の流れ

コミュニティバス等の持続可能な運行のためのガイドライン（案）

1 ガイドラインの目的

- ・ 持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するために、現在、運行されているコミュニティバスや予約型乗合タクシー（以下、コミュニティバス等）の利用状況をもとに利用実態に即したサービスが提供されているか確認を行い、必要に応じてサービスレベルの見直しあるいは運行の休廃止を行う。

2 コミュニティバス等の見直し・休廃止の流れ

- ・ 実証運行及びその後の運行におけるコミュニティバス等の見直し・休廃止の流れは、以下の通りとする。
- ・ サービスレベルの見直しを行っても、1年以上の実績が運行継続条件を満たさず、運行の継続が困難な場合は、運行を休廃止する。但し、通学線は対象外とする。

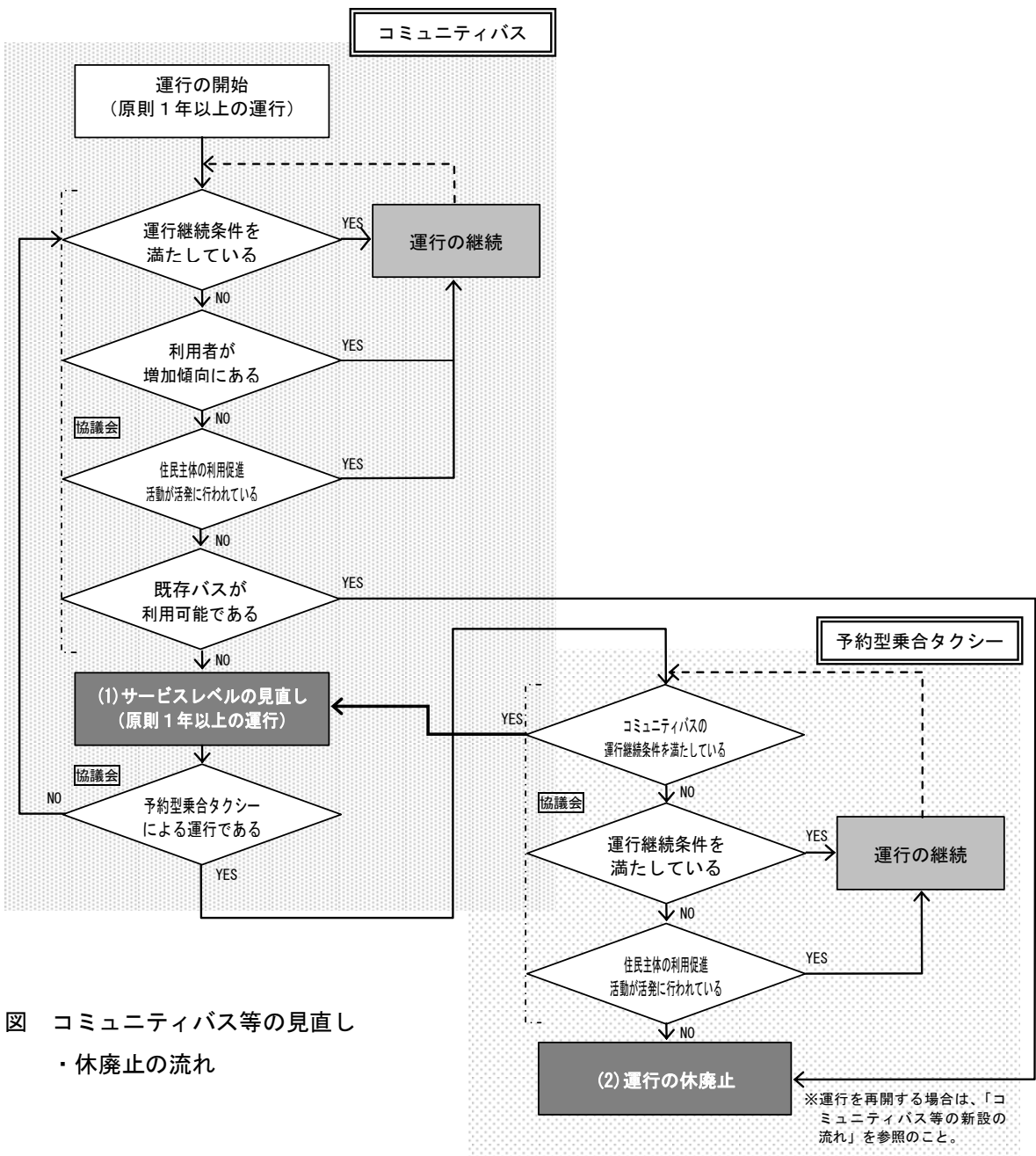


図 コミュニティバス等の見直し
・ 休廃止の流れ

(1) 交通モードがコミュニティバスの場合

- ① 原則1年以上の運行等を行った後、利用者数が運行継続条件を満たしているか確認する。運行継続条件を満たしている場合は、運行を継続する。
- ② 運行継続条件を満たしていない場合は、利用者数が運行エリアで増加傾向であるか検討する。運行エリアで増加傾向である場合は、運行を継続する。
- ③ 利用者数が運行エリアで増加傾向でない場合は、沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われているか確認する。利用促進活動が活発に行われている場合は、運行を継続する。
- ④ 沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われていない場合は、ルートが既存バスと競合しているか確認する。競合している場合は、運行の休廃止（2-1（2））を行う。
- ⑤ ルートが既存バスと競合していない場合は、サービスレベルの見直し（2-1（1））を行う。

(2) 交通モードが予約型乗合タクシーの場合

- ① 原則1年以上の運行等を行った後、利用者数がコミュニティバスの運行条件を満たしているか確認する。コミュニティバスの運行継続条件を満たしている場合は、サービスレベルの見直し（2-1（1））を行う。
- ② コミュニティバスの運行継続条件を満たしていない場合は、予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしているか確認する。予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしている場合は、運行を継続する。
- ③ 予約型乗合タクシーの運行継続条件を満たしていない場合は、沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われているか確認する。利用促進活動が活発に行われている場合は、運行を継続する。
- ④ 沿線住民主体の利用促進活動が活発に行われていない場合は、運行の休廃止（2-1（2））を行う。

2-1 見直し・休廃止の流れ

(1) サービスレベルの見直し

① サービスレベルの見直し（案）の作成

コミュニティバスにおいては、原則1年以上の運行を行った後、継続運行条件を満たしていない場合は、運行本数や運賃等の見直し、予約型乗合タクシーへの移行等、サービスレベルの見直し（案）を作成する。

予約型乗合タクシーにおいては、原則1年以上の運行を行った後、コミュニティバスの継続運行条件を満たしている場合は、コミュニティバスへの移行等、サービスレベルの見直し（案）を作成する。

② 地域公共交通総合連携協議会での協議

①にて作成されたサービスレベルの見直し（案）について、木津川市地域公共交通総合連携協議会で協議を行う。

③ 見直ししたサービスレベルの周知

②で承認されたサービスレベルについて、交通事業者、木津川市で協働し、広報誌での掲載をはじめ、地域住民に対して周知を行う。

④ 見直ししたサービスレベルでの運行開始

周知期間を得た後、運行を開始する。

(2) 運行の休廃止

① 休廃止路線の抽出

サービスレベルの見直しを行い、原則 1 年以上の運行を行った後、継続運行条件を満たしていない場合は、休廃止路線の候補とする。

② 地域公共交通総合連携協議会での協議

①にて候補となった休廃止路線について、木津川市地域公共交通総合連携協議会で協議を行う。

③ 運行休廃止の周知

交通事業者、木津川市で協働し、広報誌での掲載やチラシの配布、ポスターの掲示等を行い、地域住民に対して、運行休廃止の周知を行う。

④ 運行の休廃止

周知期間を得た後、運行を休廃止する。

2-2 コミュニティバス等の運行継続条件（運行本数：1 日 1 路線 8 便の場合）

- ・ コミュニティバス及び予約型乗合タクシーの運行継続条件を、以下の通り設定する。
- ・ コミュニティバス等を取り巻く社会情勢が変化した場合は、運行継続条件を見直すこととする。

表 コミュニティバス等の運行継続条件

交通モード		運行継続条件	
		1 日あたりの利用者数	予約率 (運行本数/予約可能本数)
コミュニティバス		1 0 人*	—
予約型乗合タクシー	コミバスの代替機能	1. 5 人（予約日）	2 5 %
	コミバスの補完機能	1. 5 人（予約日）	—

* 1 日 1 路線 8 便で 1 0 人の利用とする（定時定路線の継続条件）

2-3 地域別コミュニティバス等の再編の検討

(1) 木津地域

表 木津地域のコミュニティバスの状況

路線名	運行区間		運行本数	1日あたりの利用者数(人) H22. 4～H23. 3	伸び率 H22/H21(4月～3月)
梅谷高の原線	梅谷	高の原駅	平日 10 往復 土休日 8 往復	285. 48	0. 76
鹿背山高の原線	鹿背山	高の原駅		175. 21	0. 78
木津川台高の原線	木津川台住宅	高の原駅		286. 83	0. 80

(2) 加茂地域

表 加茂地域のコミュニティバスの状況

路線名	運行区間		運行本数	1日あたりの利用者数(人) H22. 11～H23. 10	伸び率 今年度/前年度
山田線	加茂駅（東口）	山田	平日 4 往復	6. 33	0. 83
大畑線	加茂駅（東口）	大畑上		4. 29	0. 96
南加茂台線	加茂駅（東口）	東山公園		2. 32	1. 00
観音寺線	加茂駅（東口）	観音寺		1. 05	1. 47
奥畑線	加茂駅（西口）	奥畑		10. 74	1. 09
銭司線	加茂駅（西口）	銭司		7. 75	1. 01
西線	加茂駅（西口）	西	平日 1 便	6. 95	0. 97
通学線	奥畑	加茂駅（西口）		7. 91	0. 91
	加茂駅（東口）	山田口			
	加茂駅（西口）	銭司			
	恭仁宮跡	奥畑			
当尾線	加茂駅（西口）	銭司	平日 1 便	49. 54	1. 04
	加茂駅（東口）	加茂山の家	平休日 8. 5 往復		

(3) 山城地域

表 山城地域のコミュニティバス等の状況

路線名	運行区間		運行本数	1日あたりの利用者数(人) H22. 11～H23. 10	伸び率 今年度/前年度
山城線	木津駅	洪川	平日 8 往復	37. 25	1. 10
神童子線	やすらぎ苑	神童子公民館	平日 8 往復 (予約制)	1. 62	0. 90

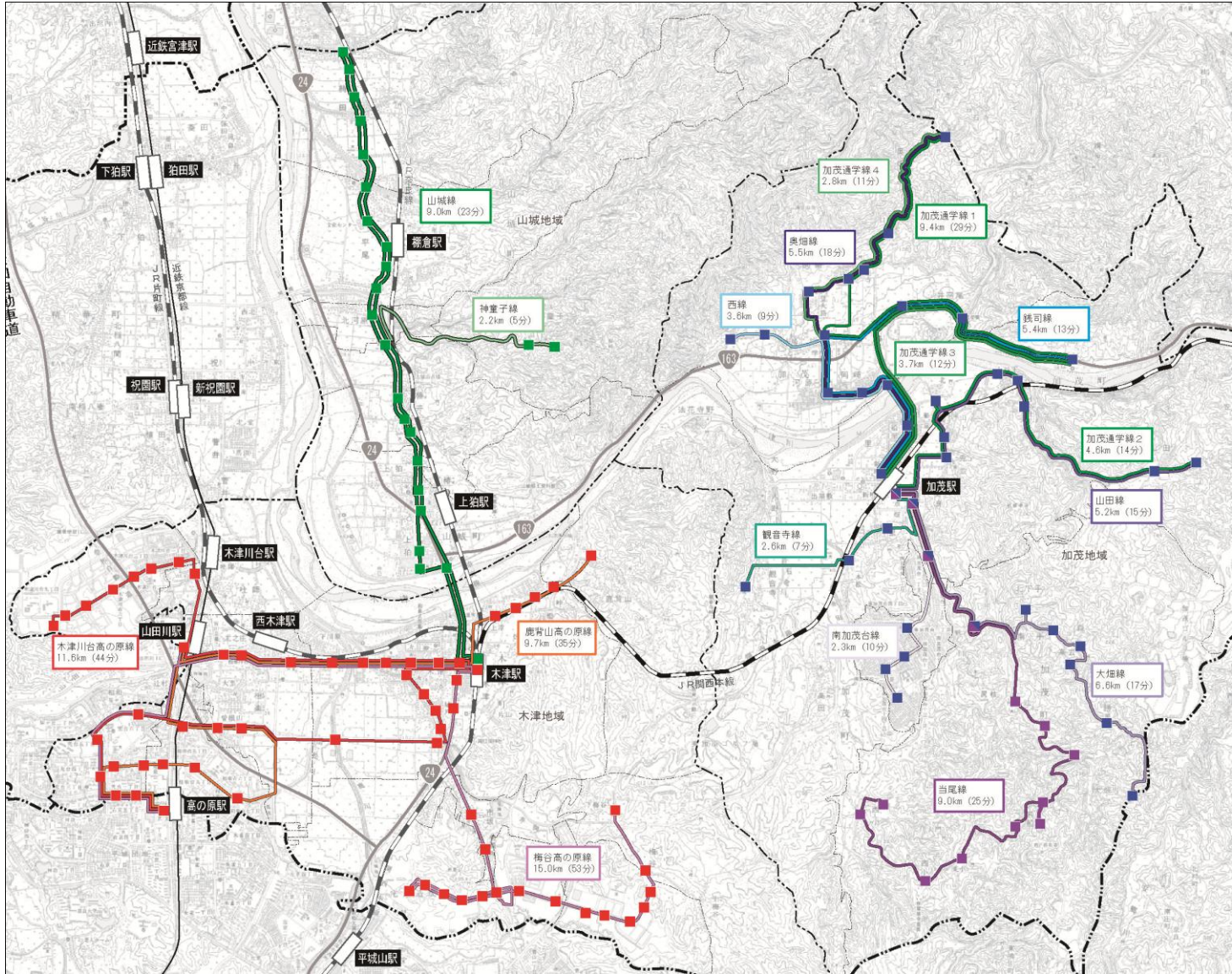


図 木津川市の地域公共交通ネットワーク

表 木津川市内のコミュニティバス・予約型乗合タクシー

需要	経費	収入	交通モード*1		主な利用目的	主な機能	運行されている地域
大↑			定時 定路線	コミュニティバス	自由	・ 住宅地と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 【基幹交通*2 として機能】	木津 (きのつバス)
						・ 集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。	山城（山城線） 加茂（当尾線、加茂路線）
				予約型乗合タクシー	自由	・ 集落と主要施設・鉄道駅等を結ぶ。 (コミュニティバスの代替)	—
						・ 集落と主要施設等を結ぶ。 (コミュニティバスの補完)	山城（神童子線）
↓小							

*1 交通モード：福祉・高齢者施策サービスを除く

*2 基幹交通：地域公共交通のなかで主に利用される主軸となる交通機関を指す

3 コミュニティバス等の新設の流れ

3-1 コミュニティバス等の導入条件

- (1) 地域住民による地域組織の形成
- コミュニティバス等の導入にあたっては、地域が中心となって検討・取り組む姿勢があることが必須である。このため、実際にコミュニティバス等の検討や運行協力等に携わる地域組織を形成する。地域組織の構成員は最低5名とし、代表者を1名選出する。
- (2) ルート設定条件を満たした路線の設定
- コミュニティバス等のルート設定条件は、「既存路線と競合しない」こと、「路線発着地点の1つを鉄道駅あるいは既存路線のバス停留所とする」ことであり、予約型乗合タクシー運行の休廃止をされたルートの基本とする。
- (3) 実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす
- コミュニティバス等の実証運行期間中に、「2 コミュニティバス等の見直し・休廃止の流れ」の「2-2 コミュニティバス等の運行継続条件」を満たさなければならない。

3-2 新設の流れ

- ・ コミュニティバス等の新設にあたっての流れは、以下の通りとする。

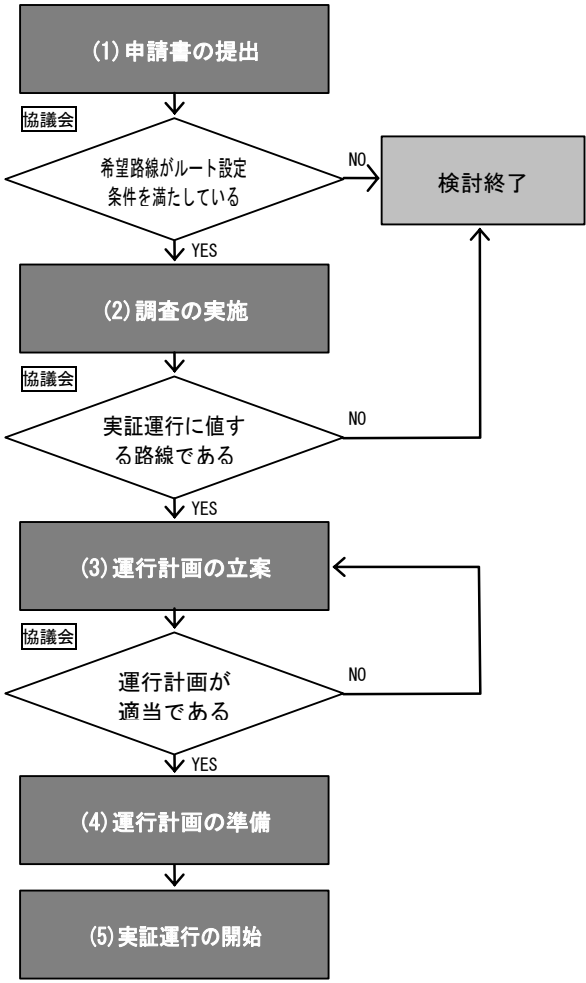


図 コミュニティバス等の新設の流れ

(1) 申請書の提出

地域住民は、コミュニティバス等の導入検討を進めるための地域組織を形成した後、代表者及び構成員、希望路線、導入を検討する理由等について記入した「コミュニティバス等導入検討申請書」を市に提出する。

(2) 調査の実施

地域住民が主体となり、市と協力して、希望路線沿線住民を対象にコミュニティバス等の利用意向調査を実施するほか、沿線地域の交通課題の抽出や希望路線のコミュニティバス等の運行可否についての実態調査を実施する。利用意向調査の実施の際、地域組織は沿線地域における調査の事前周知や協力依頼（調査票の配布等）を行う。

(3) 運行計画の立案

地域組織及び市で、コミュニティバス等の運行計画の立案を行う。具体的には、運行本数やダイヤ、料金体系等のサービスレベルや、周知方法等の利用促進策について検討する。

(4) 実証運行の準備

地域組織はバス停位置に対する合意形成や利用促進策の準備を行う。市は、交通事業者の選定や交通安全の確認、事業許可申請を行う。

実証運行開始前に、地域組織は利用促進策を実施するとともに、市と協働でバス停を設置する。

(5) 実証運行の開始

コミュニティバス等の実証運行開始後、地域組織は利用促進活動の実施や運行に対する協力（運行負担金の収集）、利用実態調査の協力（調査票の配布等）を行う。市は、利用実態調査の実施や運行実績の収集を行う。

■第6回地域公共交通再編検討分科会での意見整理

□ガイドラインについて	
運行継続条件における 収支率の追加	・利用者人数のみを条件として設定しているが、地域ごとに事業者も異なるため、収支率も考慮すべきではないか。
	・収支率を追加することにより、切り捨てのためのガイドラインとなってはならない。
	・乗って支えていくのがコミュニティバスなので、収支率については、ポジティブに考えてはどうか。
休廃止までの スケジュール	・開始時期をはじめ、それぞれの項目にどれだけの期間を要するのか良くわからない。
	・全体のスケジュール等はどうなるのか。
	・見直し等について、いつからのデータを使うのかをはっきりさせておく必要がある。
	・判断してしまうとすぐに休廃止になってしまうので、それまでに住民が頑張れる時間を確保して欲しい。
地域組織の形成	・地域組織とはどのようなものか。
	・住民が、地域にとって、バスはなくてはならないものということを理解し、動くことについては、評価していく必要がある。
ガイドラインの 位置づけ	・継続に向けて努力していくことを前提としているのであれば、ガイドラインはあった方が良い。
	・今日の交通ネットワークが形成された経緯について重みをおいて検討をする必要もあるのではないか。
その他	・デマンドを導入する際は、技術革新も進んでおり新しい方法について勉強してほしい。

□バスサービス等について	
バスルート	・加茂と木津を結ぶルートを検討して欲しい。
	・加茂と木津を結ぶルートは、走行距離が格段に伸びるので難しいのではないかな。
	・加茂～木津間にバスを運行すると競合路線となり、ＪＲの運行本数を減らされることも考えられる。以前、運行されていたバスは、ほとんど利用者がいなかった。
	・木津駅から当尾地域への観光路線はできないかな。
交通空白地帯	・法花寺野・大野の空白地帯についてどのように考えているかな。
運賃	・対距離料金を検討できないかな。
	・対距離料金は合理的だが、そのためにコストがかかるので難しいのではないかな。
	・加茂路線について、収益性を高める値上げについても考える必要があるのではないかな。
ＰＲ	・観光利用、自治会の利用等、様々な利用方法をＰＲしてはどうか。
運行形態	・デマンドタクシーとなった場合、新しい運行方法についても検討して欲しい。
利用者を増やす工夫	・１日乗車券の導入等、利用者を増やす工夫をしてほしい。
利用実態の把握	・乗換をできるだけしないで済む方法を考えるため、利用実態を把握する必要がある。

■各路線の収支率(H22.4～H23.3)

(単 位 : 円)

地域	路線	運行経費		現状		1日1路線4往復あたり 10人を満たした場合		その他
				運賃等収入	収支率	運賃等収入	収支率	
		①	(参考)	②	②/①	②'	②'/①	
木津 地域	きのつバス	89,723,000		45,436,000	50.64%	5,109,000	5.69%	
加茂 地域	加茂路線	11,565,853	委託料 その他経費(燃料費・点検代等)	1,985,300	17.17%	3,501,500	30.27%	
	当尾線	17,971,000		4,223,000	23.50%	1,551,250	8.63%	
山城 地域	山城線	7,590,834		1,519,905	20.02%	972,000	12.80%	
	神童子線	87,123		14,286	16.40%	-	-	予約型路線

1日1路線4往復あたり10人を満たした場合(1便あたり1.25人乗った場合の運賃収入)

	運行日	運行本数	コース数	総運行本数		1.25人×200円 =250円
				小計	合計	
	a	b	c	d=a+b+c	e	e×250円
きのつバス(平日)	243	20	3	14,580	20,436	5,109,000
(土・日・祝日)	122	16	3	5,856		
加茂路線	243	8	7	13,608	14,006	3,501,500
加茂路線(通学線)	199	2	1	398		
当尾線	365	17	1	6,205	6,205	1,551,250
山城線	243	16	1	3,888	3,888	972,000

コミュニティバス等の見直しまでのスケジュール（案）

- ・コミュニティバス等の見直しまでのスケジュール（案）は、以下の通りである。
- ・「運行継続条件を満たしていない路線の抽出」から、
「運行継続が難しいと判断したバスについて見直したサービスレベルでの運行開始」まで、要する期間は１年程度である。

□見直しまでの流れ（例：平成25年3月末に運行継続条件を満たしていない路線の抽出を行った場合）

<フロー>

＜スケジュール＞

