

## 今後の市内バス交通網の見直しについて (修正版)

### 1. 市内バス交通網の現状 (計画上の整理)

市内には路線バス 3 事業者が主に隣接市と市内を結ぶ幹線道路を運行しており、他に市が運行するコミュニティバスが 4 路線運行している。

現時点では、路線バスとコミュニティバスの重複が多く、計画に定めたそれぞれの役割に応じた運行ができておらず、非効率となっている。

#### 【計画におけるバスの役割】

路線バス：市内外の駅、主な施設や住宅地を結ぶ幹線的な交通手段としての役割

コミュニティバス：地区内をベースとして、駅や交通結節点などを中心とし、路線バスを補完しつつ、市内の交通空白地域の解消に資する支線的な交通手段としての役割

### 2. 計画におけるバス交通に係る主な事業

#### 事業 1：市内における公共交通結節点の強化

- ・にぎわいのある交通結節点の整備

#### 事業 2：路線バスを主体とした交通サービスの維持、向上

- ・バス交通における事業性の高い区間の運行本数、ダイヤの検討

#### 事業 3：コミュニティバスの運行サービスの見直し

- ・役割に応じた運行ルートの見直し
- ・交通結節点における鉄道、路線バスとの乗り継ぎダイヤの調整
- ・地区の需要に応じた小型車両の導入の検討
- ・受益者負担の見直しの検討

#### 事業 4：多様な運賃制度の導入検討

- ・乗り継ぎ割引運賃制度の検討
- ・市内バス交通の統一運賃の検討
- ・企画乗車券の検討

#### 事業 6：利便性の高い地域公共交通の環境整備

- ・主要なバス停におけるベンチの整備
- ・路線バス、コミュニティバスのバス停の統一化

### 3. 取り組みの進め方

ハード面の整備は、上位計画である総合計画や都市マスタープランに定める拠点整備に合わせ検討していくことが効果的であるため、機会を捉えて進めていくこととし、非効率となっているバス交通網を整えることを優先に考え、コミュニティバスのルートの見直しから取り組みを進めていく。

ただし、以下についてはルート見直しと併せて検討していく。

- ・路線バスとの乗り継ぎダイヤの調整
- ・小型車両導入の検討
- ・受益者負担の見直し
- ・乗り継ぎ割引運賃の検討

### 4. 市内路線バス運行事業者とのコミュニティバスに係る情報交換内容

#### 【ルートについて】

- ・ルートを短縮する代わりに本数を増やすのはどうか。
- ・路線バスとの重複を避けたルートが望ましく、乗継サービスをどこまで実施するかがポイント。
- ・路線バスとの重複路線は運行継続が厳しいが、H29のルート変更により回復傾向になりつつある。
- ・重複区間での路線バスとの連携が取れていない課題（運行時刻や乗継など）が見受けられる。

#### 【バスの車体について】

- ・昼間の運行など利用者が少ない時間帯は、価格の低いワゴンなどの小型車両で運行するなどの工夫。
- ・人件費はワゴン車でも変わらないため、車体が大きい方が多く運べる。
- ・現在の車両よりも少し小さいショートボディタイプがあり、費用は若干安くなるが、乗降口が1箇所となり乗降に時間がかかることや、ショートボディタイプでしか運行できないルートを設定した場合、代車を用意する必要が生じる。
- ・ラッピングをせず、事業者のバスを共有で利用すれば、導入時のコストは変わらないが、車両運用がしやすくなり、傷みを平準化できる。

#### 【バス停の統一化について】

- ・統一した場合、一つのバス停に複数のバス、路線の待機列ができ、利用者や運転手が混乱することのないよう配慮する工夫が必要。
- ・行先が異なる場所を統一すると名称なども含め弊害が起きる可能性が懸念されるため、バス停ごとに協議・検討する必要がある。

#### 【運賃等について】

- ・市内統一運賃は難しいと考える。各社の事業エリアに波及していくため、公平性が保たれるか懸念される。
- ・乗継割引はコミバスとの間では考えられるが、路線バス同士では難しい。
- ・乗継割引はどうしても不正が多くなるが、ICを利用することで、運転手の負担軽減や不正防止が図られ、導入はできると考えられる。
- ・企画乗車券はコミバスを核としたものであれば考えられるが、観光面でのタイアップが難しい。

**【交通結節点について】**

- ・新たに設けるのであれば、運転手の休憩場所、バスの駐車スペースは必要。
- ・駅の結節点では、改札内のトイレを借りるなどして休憩所としているケースもある。
- ・ターミナルとしての機能まで目指すのであれば、待合所や利用者のスペースとは隔てた運転手の休憩場所を確保する必要があるため、利用規模を適正に捉え、真に必要なかどうか見極める必要がある。

**【運行委託契約について】**

- ・他市では、事業者が作成したルート、時刻表を市と協議し決定しているところもある。
- ・他市では、費用や路線が先に示され、プロポーザルを実施した例がある。

# 修正前

## 5. コミュニティバスルート見直しの考え方

### 《見直しの方向性》

現行の運行経費水準を極端に増大することなく、運行本数を増便する

(手法)

⇒ 1 便あたりの所要時間を減らすことで、速達性の向上を図るとともに便数を増加する。

(現行所要時間)

〈東ルート〉	<u>70 分/便 (26.65km)</u>	〈西ルート〉	<u>45 分/便 (11.85km)</u>
〈南ルート〉	<u>70 分/便 (23.60km)</u>	〈北ルート〉	<u>85 分/便 (34.90km)</u>

### 《見直しの視点》

- ・路線バスとの役割分担、市内バス交通網の効率性を考慮し、重複路線や近距離にあるバス停を減らす。
- ・交通結節点（駅等）中心のルートとし、他の公共交通機関につなげる。
- ・道幅が狭い地域やバスの利用が少ない地域の運行は、小型車両の導入を検討する。

### 《優先事項》

- ① 白井第二小学校通学（登下校時間帯）への配慮
- ② 交通結節点での路線バス及び他ルートとの接続時間（乗り継ぎ）への配慮
- ③ 市内の開発状況（住宅地や集客施設）に配慮

### 《その他の課題》

- ・受益者負担（運賃）の見直し
- ・路線バスとの乗り継ぎ割引運賃の検討

# 修正後

## 5. コミュニティバスルート見直しの考え方

### 《見直しの方向性》

現行の運行経費水準を極端に増大することなく、運行本数を増便する。

### 《見直しに係る優先順位》

- ① 市内の交通空白地域の解消及び路線の維持
- ② 駅や交通結節点を中心としたルート設定
- ③ 路線バスルートの補完

(配慮事項)

- ・ 白井第二小学校通学（登下校時間帯）への配慮
- ・ 交通結節点での路線バス及び他ルートとの接続時間（乗り継ぎ）への配慮
- ・ 市内の開発状況（住宅地や集客施設）に配慮

### 《その他の課題》

- ・ 受益者負担（運賃）の見直し
- ・ 路線バスとの乗り継ぎ割引運賃の検討

### ※見直しの手法及び視点

#### ●見直しの手法

1 便あたりの所要時間を減らすことで、速達性の向上を図るとともに便数を増加する。  
(現行所要時間、便数)

〈東ルート〉 70 分/便 (26.65km)、便数：4.0 往復/日 ( 8 便)

〈西ルート〉 45 分/便 (11.85km)、便数：7.0 往復/日 (14 便)

〈南ルート〉 70 分/便 (23.60km)、便数：4.5 往復/日 ( 9 便)

〈北ルート〉 85 分/便 (34.90km)、便数：3.5 往復/日 ( 7 便 ※他に通学便 2 便有り)

#### ●見直しの視点

- ・ 路線バスとの役割分担、市内バス交通網の効率性を考慮し、重複路線や近距離にあるバス停を減らす。
- ・ 交通結節点（駅等）中心のルートとし、他の公共交通機関につなげる。
- ・ 道幅が狭い地域やバスの利用が少ない地域の運行は、小型車両の導入を検討する。